



И Ю Н Ь 1 9 6 0

№ 6

За рулём



В этом номере:

У ДОСААФОВЦЕВ МАГАДАНА

РАЛЛИСТЫ РСФСР ОТКРЫЛИ
СЕЗОН

ГОНОЧНЫЙ АВТОМОБИЛЬ
ПОСТРОЕН В АМК

ПОЕДИНКИ НА НОВОМ
МОТОТРЕКЕ

РЕЙД ПО СТАНЦИЯМ
ТЕХОБСЛУЖИВАНИЯ

«ХАРЬКОВЧАНКА» БОРОЗДИТ
АНТАРКТИДУ

ДЕМОНСТРИРУЕТ
ЧЕХОСЛОВАКИЯ

ДОЛГОЖДАННАЯ КОЛЯСКА

УРАЛЬСКИЕ ГРУЗОВИКИ НОВОЙ
КОНСТРУКЦИИ

ЛЬВОВСКИЕ СПОРТСМЕНЫ
ОТТАЧИВАЮТ МАСТЕРСТВО

СПОРТ И ТЕХНИКА ЗА РУБЕЖОМ

ЧТО ПОСТАНОВИЛ КОНГРЕСС
ФИМ

На первой странице обложки: микролитражный автомобиль «Запорожец» на улице Горького в Москве.

Фото Ю. Клеманова.



Ралли на первенство РСФСР, проведенное в апреле по маршруту Москва — Крестцы — Брест — Москва, пришло более ста экипажей. (см. стр. 4). На снимке: московские досажонцы В. Докторов и В. Лагин, победившие в классе до 1500 см³, на пункте контроля времени.

Фото Ю. Почепцова.



Вездеход «Харьковчанка» в антарктическом походе по просторам шестого континента (см. стр. 19).

Фото А. Бородачева.

«ЦКЭБ-ЯВА» — так называются гоночные мотоциклы, созданные в тесном сотрудничестве советскими и чехословацкими конструкторами.

На снимке: группа работников пражского завода имени 9 мая и серпуховского ЦКЭБ на испытаниях нового мотоцикла под Москвой.

Фото Ю. Прелова



Моя страна Спартакшасы

АВТОМОБИЛИСТЫ, МОТОЦИКЛИСТЫ, ВОДНОМОТОРНИКИ, МОДЕЛИСТЫ—НА СТАРТЫ СОРЕВНОВАНИЙ!

Б. ТРАММ,
член президиума ЦК ДОСААФ СССР

Всесоюзная спартакиада по техническим видам спорта приняла старт. Пройдет немногим более года и в Москву съедутся команды 15 союзных республик, чтобы в финальных соревнованиях разыграть первенство по авиационному, автомобильному, мотоциклетному, водномоторному, подводному, стрелковому, радиотехническому, авиационному и судномоторному спорту.

Сейчас начались соревнования на предприятиях и в учреждениях, в колхозах и совхозах, в школах, техникумах и вузах. Застанут пора районных, городских и областных спартакиад. Вслед за ними будут подняты флаги спартакиад союзных республик, где отберут кандидатов в сборные команды для участия в финальных встречах.

Всесоюзная спартакиада, проводимая ЦК ДОСААФ совместно с ЦК ВЛКСМ,— это не только праздник, не только смотр имеющихся достижений. Многие тысячи

новичков встанут под стяги Спартакиады и приобретут к систематическим занятиям техническим спортом, который играет важную роль в подготовке нашей молодежи к высокопроизводительному труду и защите социалистической Родины.

...Заглянем в положение о Спартакиаде. В финальных соревнованиях каждую союзную республику будет представлять сборный коллектив. В него войдут сборная команда республикой по всем техническим видам спорта в составе 165 человек и команды-победительницы по отдельным видам спорта: от предприятий по 27 человек, от колхозов, совхозов, РТС по 15 и от учебных заведений — по 29 человек.

Таким образом, только в финале примет участие более четырех тысяч спортсменов. Все участники финальных соревнований Спартакиады должны иметь высокую спортивную квалификацию: не ниже, чем первый разряд — для членов

сборных коллективов и не ниже, чем второй — для членов команд предприятий, колхозов, совхозов, РТС и учебных заведений. Эти команды будут комплектоваться из спортсменов, показавших лучшие результаты в ходе массовых соревнований в низовых коллективах, а затем на спартакиадах района, области и республики.

Большое внимание во Всесоюзной спартакиаде будет уделено мотоциклетному, автомобильному, водномоторному и автомобильному спорту. Кратко напомним программу этих соревнований.

Команды автомобилистов соревнуются в трехдневном ралли на дистанцию до 2500 км, включающем участки скоростных соревнований и фигурного вождения. Ралли будет проходить на легковых автомобилях «Москвичи» и «Волга».

Мотоциклисты, входящие в состав сборных команд, участвуют в шестидневных соревнованиях на мотоциклах-одиночках классов 125, 175, 250, 350 и 500 см³ (дистанция до 1700 км), в гонках на мотоциклах любого класса, но не свыше 500 см³ (дистанция 60—70 км), в гонках на ипподроме для мотоциклов в классах 125, 175, 350 и 500 см³ и в мотогонках на гравийной дорожке.

Водномоторники примут старт в гонках скутеров, мотолодок и глйсеров на 1 и 10 км. Автомоделисты разыграют первенство в гонках на разные дистанции для моделей классов 2,5 и 5 см³, моделей-полумакетов классов 1,5 и 2,5 см³ и радиоуправляемых моделей.

Не менее интересна программа для команд низовых коллективов. По автоспорту она включает соревнования по фигурному вождению на автомобилях «Москвичи», «Волга» и ГАЗ-51; по мотоциклетному спорту — гонки на дистанцию 60—70 км и однодневные соревнования на регулярность движения; по водномоторному спорту — гонки на скутерах и мотолодках на дистанцию 1 и 10 км; по автомобильному спорту — гонки моделей с резиновыми двигателями на 100 м, с электродвигателями — на 200 м и гоночных — на 500 м.

Все соревнования Спартакиады будут проводиться как лично-командные. Борьба в финалах Спартакиады обещает быть очень напряженной. Ведь будет оспариваться и общекомандное первенство, и первенство по отдельным видам спорта, и звание чемпионов Спартакиады, и, наконец, звание чемпионов Советского Союза, так как соревнования Спартакиады одновременно будут и первенствами СССР.

Жаркая борьба разгорится не только за призовые, но и за последующие места. В ходе этой борьбы, несомненно, раскроются новые спортивные таланты, рождаются новые рекорды, вырастят ряды мастеров и разрядников.

Ныне основная задача всех комитетов, клубов и первичных организаций ДОСААФ и ДСО состоит в том, чтобы вместе с комсомольскими организациями хорошо подготовиться ко Всесоюзной спартакиаде: образцово провести соревнования в первичных организациях, районах, городских, областных, краевых и республиканских центрах.

Совместно с комсомольскими организациями комитеты ДОСААФ создали оргкомитеты Спартакиады. В помощь им надо привлечь опытных специалистов по техническим видам спорта и общественных работников.

Большое внимание следует уделить подготовке судей. При всех автомото- и морских клубах, районных и городских комитетах ДОСААФ необходимо создать краткосрочные семинары спортивных судей, на которых тщательно изучить положение о Спартакиаде, правила соревнований и Единую спортивную классификацию. Рекомендуется широко привлекать к судейской работе активистов ДОСААФ и ДСО, преподавателей спортивных школ, студентов.

Надо позаботиться также о подготовке общественных инструкторов, тренеров и механиков. Вообще следует учесть, что для проведения Спартакиады во всех ее звеньях потребуются тысячи и тысячи спортивных судей, тренеров и механиков. Каждый клуб должен иметь не менее 100, а райком ДОСААФ — 25 судей по тому или иному виду спорта. Кроме того, во всех командах должны быть общественные инструкторы — тренеры и механики.

Для проведения соревнований по программе Спартакиады потребуется немало материальной части. Позаботиться о ее приобретении — дело всех первичных организаций Общества. С помощью администрации и профсоюзных организаций необходимо приобрести моторы, мотоциклы, скутеры, мотолодки, различные материалы и запчасти. Следует договориться с администрацией клубов о предоставлении автомобилей для тренировок и соревнований. В то же время нужно помнить, что подлинной массовости можно достигнуть лишь привлекая к участию в Спартакиаде членов Общества на собственных автомобилях, мотоциклах, мотолодках и скутерах.

Особое внимание надо обратить на создание необходимых спортивных сооружений — мотодромов, кордодромов, а также на изготовление оборудования для проведения соревнований — искусственных препятствий для фигурного вождения автомобилей и мотоциклов, спортивных и судейских флагов и другого инвентаря. Следует позаботиться также о спортивной одежде участников.

Нужно заранее подготовить трассы мотокроссов и мотогонок. Используя положительный опыт организаций ДОСААФ Риги, Таллина, Уфы, Майкопа и Росно, можно рекомендовать организовать продажу билетов на соревнования.

Нельзя забывать о вопросах обслуживания зрителей. Все средства устной и печатной пропаганды — радио, телевидение, газеты, реклама должны быть использованы, чтобы широко оповестить население о предстоящих соревнованиях Спартакиады — их программе, месте и времени проведения.

В каждом комитете и клубе необходимо составить конкретный план подготовки и проведения состязаний. Уже сейчас следует назначить судейские коллегии. Желательно, чтобы в каждом районе были проведены инструктивные совещания председателей первичных организаций и спортивного актива.

КОМСОМОЛЬЦЫ, АКТИВИСТЫ ДОСААФ И СПОРТСМЕНЫ, ВКЛЮЧАЙТЕСЬ В РАБОТУ ПО ПОДГОТОВКЕ И ПРОВЕДЕНИЮ СПАРТАКИАДЫ, ВСТАВАЙТЕ ПОД ЕЕ СПОРТИВНЫЕ СТЯГИ!

КАЖДОЕ ВОСКРЕСЕНЬЕ — СПОРТИВНОЕ

Так решила общественность

Главный резерв — первичные организации

Семинары инструкторов

Действует юношеская мотосекция

Мотоспорт без «выходных»

В свое время в статьях «Спешка к мотоспорту» (№ 12, 1957 год) и «Почему хиреет мотоспорт в Свердловске» (№ 1, 1958 год) журнал подверг суровой критике Свердловский мотоклуб. С тех пор в клубе произошла большая перемена. К руководству его пришли новые люди, которые обладили правильными выводами из критики.

Мы с удовлетворением предоставляем страницы журнала свердловчанам для рассказа об их хороших делах.

Любят, очень любят спорт у нас на Урале. В коллективах многих предприятий и учебных заведений он стал увлекательным занятием молодежи. Свердловчане с гордостью называют имена своих земляков — рекордсменов и чемпионов страны по конькам, хоккею, тяжелой атлетике, гимнастике.

Но техническим видам спорта в Свердловске долгое время «не везло»: мотоциклисты и автомобилисты не радовали достижениями. Даже самые dotошные болельщики не могли сказать, где и когда проходит соревнование по автоспорту. Не могли потому, что они проводились от случая к случаю, неинтересно, собирали считанное число участников и зрителей.

Такое положение, естественно, не удовлетворяло ни самих спортсменов, ни общественность. И вот года полтора назад все перевернулось, причем не по мановению волшебной палочки, а благодаря дружным усилиям членов и актива Свердловского мотоклуба ДОСААФ.

Что же положило начало подъему автоспорта в городе и области? Прежде всего, частое проведение соревнований. Выступая в них, спортсмены не толь-

ко популяризировали автоспорт, но и повысили свое мастерство, совершенствовали технику езды, тактические приемы. Это благотворно сказалось на всех сторонах спортивной работы.

В прошлом году только Свердловский АМК организовал 19 соревнований мотоциклистов. Они собрали много участников, причем почти 50 человек получили спортивные разряды. Девять мотоциклистов-перасоразрядников выполнили нормативы мастера спорта.

Очень популярными стали у нас мотогонки на льду. Минувшей зимой их состоялось около двадцати, причем больше половины — в районах области. Для этих соревнований мотогощикам Свердловского АМК в буквальном смысле слова не хаотило воскресений. Всюду, где выступали спортсмены, их приглашали приехать. Даже мотогонки были показаны по телевидению, и свидетелями увлекательной борьбы на ледяной дорожке стали сотни тысяч зрителей.

Однако мы понимали, что подлинной массовости можно достичь только тогда, когда лицом к автоспорту повернутся первичные организации нашего Общества.



Воскресный день в окрестностях Свердловска.

После III пленума ЦК ДОСААФ Свердловский АМК провел два семинара, где были подготовлены инструкторы автомотодела для первичных организаций. Наряду с этим клуб привлёк к занятиям в своих секциях — мотоциклетной, автомобильной, автомобильной, туристской и экспериментально-технической широкий актив автолюбителей с предприятий, учреждений, учебных заведений.

Но этим не ограничилась забота о массовости. Работников клуба прикрепили к районным комитетам ДОСААФ, а ведущих спортсменов к первичным организациям. На местах они оказывают практическую помощь в развитии мотоспорта, регулярно занимаются с мотоциклистами.

Все члены клуба — мастера спорта и перворазрядники горячо откликнулись на призы досаафовских спортсменов «Достиг мастерства — помоги товарищу» и взяли обязательство подготовить в этом году по 4 спортсмена-разрядника.

При спортивном отделе АМК сейчас организована группа мотоциклистов — 40 человек, преимущественно 1942—1944 года рождения. Мастера спорта готовят из них спортсменов юношеского разряда.

Не забыты и самые юные. Автомотоклуб взял шефство над Свердловским Дворцом пионеров. Мастера спорта пришли в гости к своим подшефным и обещали пионерам, получившим права юных мотоциклистов, обучить их приемам вождения мотоцикла на кроссовых дистанциях.

Активисты Свердловского автомобильного клуба решили сделать каждое воскресенье 1960 года спортивным. С учетом этого разработан и календарь соревнований, причем составлен он так, чтобы привлечь к участию в состязаниях возможно большее число членов первичных организаций. Возьмем, например, мотоэстафеты. Сначала они проводятся по предприятиям, после чего победители оспаривают первенство районов. По аналогичному принципу разыгрывается и звание чемпионов по мотокроссу: сначала на заводах и в учебных заведениях, далее в районном масштабе, а уж затем лучшие из лучших участвуют в общероссийских соревнованиях.

Чтобы вовлечь в занятия спортом как можно больше владельцев собственных мотоциклов, для них на лето предусмотрены специальные соревнования: четыре

в Свердловске и пять — в городах области.

Следует отметить, что соревнования по мотоспорту, привлекая все больше зрителей, постепенно становятся у нас самокупаемыми.

Сейчас, когда дан старт Всесоюзной спартакиаде по техническим видам спорта, наши спортивные воскресенья станут этапами ее проведения.

Мы прекрасно понимаем, что пока сделаны лишь первые шаги по пути подъема мотоспорта. Но и они стали возможны только благодаря тому, что тон во всей работе Свердловского АМК ныне задает общественность. Не случайно лучше ее представители — В. Лукин, М. Хрисанов, Г. Дроздов, И. Пашкевич, В. Савельев, В. Липская, Ю. Новоселов, Р. Ишимов, Е. Волегов, А. Носков, А. Ефимов награждены знаком «За активную работу».

Н. ПОСПЕЛОВ,
председатель совета АМК;

Я. УМРИЛОВ,
начальник АМК.

г. Свердловск.

СЛЕДУЙТЕ ПРИМЕРУ СВЕРДЛОВЧАН!

На севере Енисейя

Чукотка — восточная окраина земли Советской.

Этот некогда дикий край ныне волею Коммунистической партии превратился в один из крупных промышленных районов нашей страны.

Там, где прежде теснились олени тропы, пролегли длинные ленты автомобильных дорог. В тайге и в тундре построены крупные прииски, рудники, ремонтные заводы, автобазы, протянулись высоковольтные линии электропередач.

У нас все молодое, все новое; и область наша очень молода.

В Заполярье исключительно высокая роль техники. Автомобильный транспорт является здесь основным средством перевозки. С каждым годом в области быстро увеличивается количество транспортных машин различного назначения.

Учитывая это, областная организация ДОСААФ ведет большую работу по подготовке технических кадров. За 1958—1959 годы были обучены сотни шоферов, мотоциклистов, трактористов, организована подготовка мотористов-рулевых. Свыше 14 процентов членов Общества овладевают техническими специальностями.

Эти показатели достигнуты благодаря постоянному руководству организацией ДОСААФ со стороны партийных органов, благодаря помощи со стороны советских, профсоюзных, комсомольских и хозяйственных организаций.

Особенно успешно работают дисаофовцы Ягоднинского района, которыми руководит офицер запаса Ф. Рижко. Большая удаленность района от областного центра не мешает местному активу Общества добиваться хороших результатов в оборонно-массовой работе. Так, на Скорминском ремонтном заводе, находящемся в 450 км от Магадана, за три года первичной организацией ДОСААФ подготовлено более 200 шоферов III класса и 80 мотоциклистов.

Примечательна и заслуживает распространения опыт первичной организации ДОСААФ Ягоднинской школы-интерната. Здесь оборудован автокласс, имеется учебный автомобиль. Начиная с 1957 года, выпускники этой школы получают права шоферов — профессионалов или любителей. Энтузиаст автодела инженер С. Т. Степченко уже подготовил здесь свыше 100 шоферов III класса.

Систематически выпускают шоферов и трактористов-бульдозеристов первичные организации приисков «Бурхала», «Пятилетка» и им. А. М. Горького.

За последние два года в Ягоднинском районе обучено более полутора тысяч водителей.

В трудных условиях приходится работать активу Чаунского района. Этот район находится далеко за полярным кругом. Несмотря на это, в 1959 году чудом за достигнутые успехи присуждено переходящее Красное знамя обкома КПСС и облсплокома. Наряду с подготовкой других специалистов здесь только в прошедшем году обучено 130 трактористов; большинство из них посещало курсы при первичной организации ДОСААФ молодого прииска «Комсомолец».

В поселке Певек недавно создан самодельный автомотоклуб, объединяющий более 100 человек. Активисты клуба А. А. Степанов, А. И. Гришин уже многое сделали для пропаганды технических видов спорта, подготовки шоферов и мотоциклистов. Не жалея времени, после трудового дня приходят они в клуб, чтобы прочитать лекцию, провести занятие по вождению, помочь молодежи в освоении техники.

Центром, объединяющим работу многих первичных организаций по подготовке водителей, является городской комитет ДОСААФ Магадана, а также областной автомотоклуб. Им созданы филиалы в поселках Оротукам, Спорное, в которых обучается большой отряд будущих водителей.

Одно время в колхозах области не доставало технических специалистов. По просьбе областного Управления сельского хозяйства автомотоклуб была подготовлена значительная группа шоферов III класса из коренных местных жителей — чукчей, якутов, орочей, камчадалов, коряков. Все они сейчас работают в родных колхозах.

Все шире развивается в области спортивная работа. В этом году совместно с горкомом ДОСААФ проведено несколько соревнований по зимнему мотокроссу. Состоялись первые областные соревнования на ледяной дорожке. В ознаменование 90-летия со дня рождения В. И. Ленина были организованы автомотопробег и кросс.

С целью более широкого развития технических видов спорта в области клуб провел семинар активистов ДОСААФ, на котором спортсмены, тренеры и организаторы автомотоклуба обменялись опытом своей работы.

Н. БУТЕНКО,
заместитель председателя
обкома ДОСААФ.

г. Магадан.

Моточиклисты Магаданской области перед тренировкой.

НЕ ПОВТОРЯТЬ

ОШИБОК!

В апреле состоялся автомобильный ралли на первенство Российской Федерации; одновременно разыгрывались «Приз дружбы» между командами союзных республик и первенство Москвы. Старт и финиш были организованы на Центральном стадионе им. В. И. Ленина. Дистанция соревнований составляла более трех тысяч километров. Кроме того, спортсмены принимали участие в пяти скоростных состязаниях различного характера.

За последние годы накоплен некоторый опыт проведения ралли крупного масштаба. Это дало основание предполагать, что организаторы соревнований, судьи и спортсмены — в основном испытанные раллисты — в полной мере проявят свое умение в этих соревнованиях. Однако эти надежды не совсем оправдались.

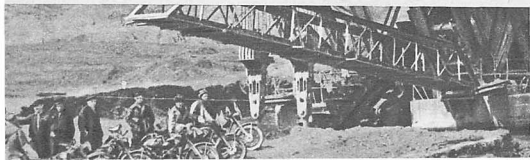
Успех ралли в большой степени зависит от того, насколько точно объявляется, учитывается и подсчитывается время. Ни в одном соревновании секунда не имеет такого большого значения для участника, как в ралли. За опоздание или опережение графика сверх установленной льготы на одну секунду спортсмен штрафуется так же, как и при опоздании на целую минуту.

В этих условиях огромную роль играет четкая работа «службы времени», которая на этот раз была организована из рук вон плохо. Электрические часы в самый разгар старта вдруг остановились. Правда, судьи быстро переключились на работу по наручным часам, а вскоре и электрические часы были исправлены. Но все же это вызвало немало нареканий в адрес организаторов соревнований как со стороны участников, так и судей.

Судьи на скоростных состязаниях были снабжены хронометрами и секундомерами с тридцатисекундным циферблатом, предназначенными в основном для засечки времени в соревнованиях на коротких дистанциях. Не имея опыта работы с такими приборами, судьи делали ошибки, неточно определяли зачетное время. Последствиями главной судейской коллегии пришлось затратить много труда и времени, чтобы установить действительные результаты скоростных состязаний.

В соревновании на движение с постоянной скоростью из-за неточной работы «службы времени» первые автомобили пришлось снять с дистанции, а потом вызвать на старт повторно.

В состязаниях по фигурному вождению о результатах выполнения упражнения судьи сигнализировали секретариату флажками. Это обеспечивало возможность определить результат для каждо-



го участника немедленно после его финиша, не дожидаясь получения письменных рапортичек. Однако главная судейская коллегия слишком узлеклась сигнализацией и освободила судей от ведения протокола. К счастью, все обошлось без недоразумений. В противном случае при возникновении протестов или жалоб трудно было бы без первичных документов восстановить истинное положение вещей.

Впервые в ралли было включено составление на умение вести автомобиль с постоянной скоростью на дорогах со сложным рельефом местности. На дистанции около 25 км, состоящей из двух кругов, в неизвестных участникам местах располагались хронометрические пункты (ХП), на которых судьи фиксировали время прохождения дистанции с точностью до одной секунды. Таких пунктов, включая линию финиша, было одиннадцать. По существу, это составление представляло собой как бы микродистанцию ралли с секретными пунктами КВ, расположенными на небольших расстояниях друг от друга (от 0,4 до 4,2 км) и с очень маленькой льготой на отклонения от расписания: по 5 сек. в сторону опоздания или опережения. Казалось бы, задачу можно решить очень просто. Заданную скорость движения (45 км/час) легко выдержать даже на пересеченной местности. А штурман-

ские выкладки несложны. Нужно было составить расписание из расчета, что автомобиль проходит 100 м за 8 сек. или 1 км за 1 мин. 20 сек. После этого оставалось только следить по приборам, чтобы соотношения практически выдерживались.

Однако против всяких ожиданий лишь несколько экипажей (10 проц.) прошли дистанцию «на нулях», т. е. уложились в интервалы льготного времени, а остальные с задачей не справились. При этом единичные экипажи неправильно рассчитали расписание. Подавляющее большинство не сумело правильно осуществить контроль за его соблюдением, хотя судейская коллегия предоставляла для этого достаточно возможностей. После первых 400 м для самопроверки участников был организован обозначенный контрольный пункт. Далее на каждом километре стояли указатели. Хронометрические пункты практически являлись секретными только на первом круге.

Как выяснилось позже, основная ошибка большинства участников заключалась в том, что они отсчитывали расстояние по автомобильным спидометрам, не корректируя показания последних по километровым указателям. Многие участники не имели хронометров или секундомеров и ориентировались во времени по карманным или наруч-

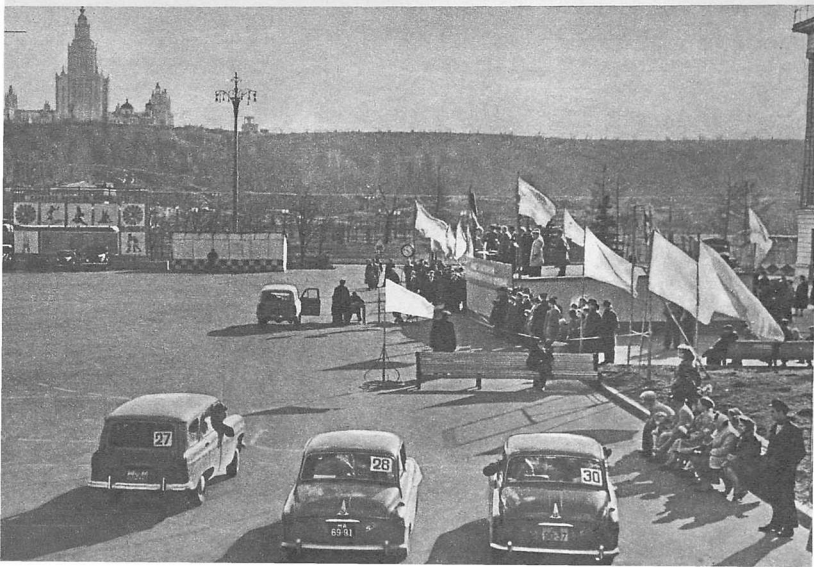
ным часам, даже не снабженным крупно-второй секундной стрелкой.

В ралли была применена система односторонней льготы — только в сторону опережения. Учитывая это, участники должны были на возможно более коротком расстоянии «опередить» расписание, чтобы иметь допустимый запас времени на случай непредвиденной задержки. При односторонней льготе в 5 мин. наиболее правильным следует считать движение с опережением на 3—4 мин. Однако лишь немногие шли с опережением более 2 мин. А после перерыва (в Химках) только единичные экипажи воспользовались правом покинуть «выходной» пункт КВ на 5 льготных минут раньше расписания, чтобы получить необходимое опережение без риска подвергнуться штрафу за превышение скорости.

В период весенней распутицы трудно выбирать и рискованно назначать трассу по дорогам местного значения. Поэтому дистанция ралли оказалась предельно простой — она проходила по магистральным дорогам Москва — Ленинград и Москва — Брест. И все же нашлись участники, заблудившиеся в трех соснах». На пути из Бреста в Минск, возвращаясь по проторенному пути, многие спортсмены свернули на местную дорогу, приведшую их в город Барановичи, расположенный в го-

Автомобильное ралли на первенство РСФСР. Перед последним пунктом контроля времени в Лужниках.

Фото Ю. ПОЧЕПЦОВА.





Участники соревнований проходят через центр Москвы.
Фото В. ОЛЬШЕВСКОГО.

ПОБЕДИТЕЛИ РАЛЛИ

В классе до 1500 см³ — В. Лентиков, В. Лалин (МАМГ ДОСААФ); до 2200 см³ — А. Понизовкин, В. Птушкин («Труд»); более 2200 см³ — П. Казимин, Э. Лишчин (МАМГ ДОСААФ). Лучший результат на специально подготовленных машинах показали Н. Апполонов и С. Маршак (МЗМА).

Командное первенство выиграла 2 команда Московского автомобильного ДОСААФ.

«При дружбы», который разгравлялся между участвовавшими в нем конкурентами соревнований, Латвии и Литвы, завоевала команда республиканского автомобильного ДОСААФ Эстонской ССР.

роне от магистрали. Но отклонение от маршрута не дало штрафных очков. Оказалось, что судьи накануне переместили пункт КВ немного в сторону от перекрестка дороги, идущий из Барановичей на Минские шоссе. За эту судейскую оплошность «зацепились» заблудившиеся участники. Появились протесты, и главная судейская коллегия приняла решение нейтрализовать все опоздания, возникшие на КВ близ Барановичей. Таким решением фактически была признана ошибка судей. Хотя вряд ли можно считать это решение правильным. Ведь спортсмены должны нести ответственность за движение вне официально объявленной трассы, даже если на ней находился перемещенный пункт КВ.

В Минске судьи также перенесли пункт КВ на некоторое расстояние вперед. Это дало повод другим опоздавшим участникам опротестовать наложение штрафов. И хотя пункт был смещен менее чем на километр, а предупредительные флаги просматривались с того места, где должны были находиться судьи, главная судейская коллегия, сказав «ав, сказала и «б». Она нейтрализовала опоздания и на этом пункте КВ.

Эти досадные промахи должны послужить поучительным уроком для организаторов ралли.

Невыразительно прошло организованное на старте состязание по фигурному вождению автомобилей. Скорости были низкими (10—15 км/час). Несмотря на это, многие участники не сумели выполнить такие простые упражнения как

проезд по «колее» и остановка автомобиля на линии отстоя. Это доказывает, что спортсмены не проводили углубленных тренировок и в большинстве своем ехали «на авось».

Не были показаны высокие скорости и в дорожных гонках на 2—12 км. Такое отношение к скоростным состязаниям может серьезно подвести спортсменов в будущем, так как значение этих состязаний в общем зачете будет из года в год возрастать.

Проведенные ралли еще раз подтвердили правильность отказа от дифференцированных скоростей для автомобилей определенных классов в дорожных соревнованиях. Больше того, и в скоростных состязаниях нет необходимости устанавливать исходные нормативы для каждого класса машин. Подведение итогов значительно упростится, а главное, ускорится, если в личном зачете сравнивать не превышение норматива, а общее время, показанное на автомобиле данного класса (возможно, и независимо от зачетного класса). В этом случае командный результат целесообразно определять не по сумме времени, а по занятым местам — в классах или по абсолютному зачету. Такой принцип принят в международных ралли «За мир и дружбу». Его следовало бы применить и у нас, изменив для этой системы зачета и введя соответствующие поправки в Положение розыгрыше первенства СССР 1960 года.

Наши замечания отнюдь не исчерпывают всех положительных и теневых сторон прошедших соревнований. Однако можно сделать вывод, что организаторы и участники не приложили достаточных усилий, чтобы провести ралли на более высоком уровне.

Хотелся пожелать, чтобы крупнейшие соревнования этого года — международные ралли «За мир и дружбу» и розыгрыш первенства СССР были свободны от организационных неполадок. Будем надеяться, что спортсмены проявят максимум мастерства и добьются высоких результатов как в дорожных соревнованиях, так и в скоростных состязаниях.

Г. СОЛОВЬЕВ,

зам. председателя автомобильного комитета ФАМС СССР.

ОТ РЕДАЦИИ. В связи с неясностью позиции автора статьи, считающего постановку пункта КВ близ г. Барановичей оплошностью судей и в то же время ставящего под сомнение правильность решения о нейтрализации опозданий на этот пункт, редакция запросила мнение президиума Всесоюзной коллегии судей.

Как сообщил председатель президиума коллегии А. В. Каргин, при рассмотрении протестов по этому поводу судейской коллегии соревнований пришлось опровергнуть тот факт, что местонахождение пунктов КВ № 12 и 14 было обозначено на маршрутной карте по этому пункту КВ. Исходя из того, что местонахождение пунктов КВ должно соответствовать указанию маршрутной карты, участники должны были пройти мимо пункта КВ. Исходя из того, что местонахождение пунктов КВ должно соответствовать указанию маршрутной карты, а участники соревнований не должны оказываться за призывом и ошибки судей, судейская коллегия соревнований и высшая инстанция не имеет оснований для опоздания на пункт КВ № 14.

На это решение никаких апелляций со стороны участников не последовало, а значит, причем президиум Всесоюзной коллегии судей, обсудивший итоги судейских соревнований, не имеет оснований для признания решения судейской коллегии соревнований правильным.

НА НОВОМ



Гаревый сезон начался в этом году необычайно рано. Уже 16 апреля чемпион страны в гонках на гаревой дорожке Фарит Шайнуров поднял флаг двухдневных соревнований на приз открытия сезона. Затем последовала матчевая встреча спортсменов Грузии и Адыгейской автономной области, а спустя еще несколько дней впервые в истории нашего моторспорта было разыграно первенство гаревиков Российской Федерации.

Все эти состязания прошли на новом мотордроме в Майкопе.

ГАРЕВЫЙ СПОРТ ШАГАЕТ НА ЮГ

Читатели, видимо, не раз слышали о мототреках, построенных в Уфе и Ровно. Появление третьего «опорного пункта» гаревиков в Адыгейской автономной области — отрядный и знаменательный факт, свидетельствующий о дальнем признании этого вида мотоциклетных соревнований, его растущей популярности.

Создание мотордрома в Майкопе спортивная общественность встретила с особым удовлетворением еще потому, что он расположен на юге страны, где можно тренироваться и выступать примерно 9 месяцев в году. Легко себе представить, какое благотворное воздействие на рост мастерства наших гонщиков окажет продление спортивного сезона.

Нужно отдать должное инициативе и настойчивости работников Адыгейского областного комитета ДОСААФ (председатель тов. С. Головац). Благодаря стараниям старей, почти заброшенный ипподром был возвращен к жизни, но уже в новом качестве.

Строительство мотордрома началось прошлым летом. На его сооружение вышли все энтузиасты мотоциклетного спорта — комсомольцы и молодежь Майкопа, курсанты автомашколы, работники клуба и комитетов ДОСААФ. Ипподром обнесли оградой, воздвигли трибуны и соорудили гаревую дорожку. Естественный егравийный грунт (подушка) обеспечивается хорошим дренаж. Поэтому после планировки достаточно было засыпать сверху шлак, чтобы полу-

МОТОДРОМЕ В МАЙКОПЕ



чить вполне удовлетворительные покрытия.

Уже осенью местные спортсмены оборудовали новую дорожку, но настоящую проверку она прошла только во время апрельских соревнований. Все выступавшие на мотодроме спортсмены дали хорошую оценку сооружению.

Майкопчане сразу же полюбили новый для них вид соревнований. На второй день розыгрыша приза открытия сезона (это совпало с воскресеньем) дорога к мотодрому, расположенному на окраине города, была буквально забита пешеходами, велосипедистами, мотоциклистами. На заполненных до отказа автомобилях и автобусах посматреть необычное зрелище прибыли краснодарцы. Целыми семьями направлялись на соревнования жители близлежащих деревень. Назначенная на то же время встреча футбольных команд класса «Б» прошла при пустых трибунах. Любители футбола на этот раз изменили ему ради мотоциклетных гонок.

Значение майкопских встреч заключалось не только в том, что они содействовали пропаганде моторспорта. Составлена вскользнула спортсменом-мотоциклистом юга, где о гаревых гонках до последнего времени знали только понаслышке. Впервые в списках участников таких соревнований появились имена майкопчан И. Гриценко, В. Вальяского, И. Сподыряка, грузинских спортсменов В. Григоряна, Г. Кулумбегашвили, С. Люминиди, А. Кафарова, В. Рухадзе.

Спортивный накал борьбы так захватил новичков, что пришлось устроить не предусмотренную календарем матчевую встречу южан «Грузия — Адыгея».

Таким образом, если говорить о главном итоге соревнований в Майкопе, то, не погрешив против истины, можно сказать: они способствовали образованию нового центра гаревого спорта на юге страны.

СНОВА УФИМЦЫ

Соревнования на приз открытия сезона на 16 и 17 апреля выиграл отлично прошедший все заезды одесит Леонид Дро-

бязко. Серьезную конкуренцию оказал ему Борис Самородов. Этот талантливый спортсмен вновь обрел свою боевую форму. Многие были склонны считать, что после травмы он уже не сможет бороться в полную силу. К этому были основания: минувшей зимой он слабо выступал на ледяной дорожке. Но первые весенние старты экс-чемпиона показали его с новой стороны. Манера езды уфимского мастера стала более зрелой, грамотной и в то же время менее рискованной. Только досадный срыв помешал ему стать первым чемпионом Российской Федерации.

Борьба за это почетное звание велась в основном между уфимскими спортсменами Б. Самородовым, И. Плеваховым, Ю. Дудориним, Е. Константиновым и москвичом В. Нерывтовым. К сожалению, на соревнованиях не участвовали опытные столичные гаревки Г. Пешаков, В. Кузнецов и др.

В итоге первого дня лидерство захватил Б. Самородов (14 очков). Вслед за ним с отрывом в одно очко шли И. Плевахов, Ю. Дудорин и В. Нерывтов. Такая плотность результатов предопределила исключительное напряжение в последний день соревнований.

В первом же заезде В. Нерывтов предпринимает отчаянную попытку отнять очко у Самородова и... терпит неудачу. Однако самый боевой поединок предстоял в пятом заезде, где с лидером встречался И. Плевахов. Со старта повел Самородов. Его соперник — призер прошлогоднего первенства страны пытается сделать обгон по большому радиусу. Невзрывным усилием ему удается вырваться, но ненадолго. Б. Самородов четко проходит вираж и снова выходит вперед. На последнем повороте Плевахов еще раз достает своего земляка. Борьба достигает высшего накала. Кто же первый? Передние колеса двух мотоциклов одновременно пересекают финишную черту. Случай чрезвычайной редки! Судейская коллегия решает начислить обом спортсменам по 2,5 очка.

По сумме очков долгое время лидирует Б. Самородов. Похоже, он и станет победителем. Но тринадцатый заезд

оказывается для него неудачным. Соскочившая цепь вынуждает уфимца покинуть дорожку.

По сумме двух дней победу, а вместе с ней и звание чемпиона РСФСР по гаревым гонкам завоевал шофер Башкирского автогара Игерь Плевахов (27,5 очка), на втором месте — Борис Самородов (25,5 очка), на третьем — Владимир Нерывтов (25 очков). В первую пятерку вошли также уфимцы Ю. Дудорин и Е. Константинов. Неудачно выступил чемпион СССР Ф. Шаймуров.

БЕЗ РУЛЯ И БЕЗ ВЕТРИЛ

Молодые гонщики, стартовавшие в Майкопе, свой первый серьезный экзамен выдержали успешно. Особо следует отметить майкопчанина И. Гриценко, занявшего шестое место в розыгрыше первенства Российской Федерации, способных мотоспортсменов В. Вальяского (Адыгейская АО), С. Люминиди (Грузия), Н. Ткачева (Севастополь). И все же бросался в глаза большой разрыв в мастерстве между ведущей группой гаревиков и основной массой участников.

Конечно, у тех, кто недавно вышел на гаревую дорожку не было шансов попасть в первую пятерку. Однако успехи молодых могли быть более заметными, если бы на местах, в своих автомобильных клубках им помогли квалифицированные наставники.

К сожалению, среди тренеров за исключением заслуженного мастера спорта В. Карнеева нет ни одного специалиста в этом виде мотоциклетных соревнований. Да откуда им взяться, если в ЦАМКе ни разу не собирали семинар, если нет ни литературы по гаревым (и ледяным) гонкам, ни методических указаний для тренеров и спортсменов.

В еще худшем положении находятся судьи. В Майкопе, например, буквально накануне дня соревнований проходила ознакомление их с правилами судейства гаревых гонок.

Положение осложняется тем, что общая квалификация майкопских судей явно недостаточна. Во всем городе лишь двое судей первой категории, а остальные — третьей. Ни у судей, ни в автомобильных клубках правил судейства соревнований по автоспорту не оказалось. Все это говорит о плохой работе с судейскими кадрами.

Нужно еще добавить, что до самого последнего времени в городе не было президиума коллегий судей, отсутствовала связь с краснодарской коллегией, местные судьи не приглашались на соревнования в краевой центр и ввлеклись в собственный союзу.

Рост периферийного моторспорта и, в частности, развитие гонок на гаревой дорожке, немалым без наличия хороших тренеров и квалифицированных судей. Соревнования в Майкопе показали, что на этом участке мотоциклетного фронта дела обстоят явно неблагоприятно. Спортивная общественность надеется, что Федерация автоспорта СССР примет конкретные меры по организации подготовки и повышения квалификации тренерских и судейских кадров.

С. РЫЛЛО,

главный судья соревнований, судья республиканской категории.

ДОСААФОВЦЫ



Депутат Верховного Совета Молдавской ССР Е. Прискару.

В УНГЕНСКОМ



Комитет ДОСААФ средней школы поселил Корнетишу организовать вечерние курсы шоферов III класса. Занятия по устройству автомобиля проводит преподаватель физики Ф. Дерезиню (второй справа).

РАЙОНЕ

Досаафовцы Унген на тренировке перед очередным апробированием.



На тихой улице небольшого городка послышался шум мотоциклетного мотора. Вскоре из-за поворота показался зеленый ИЖ с коляской. За его рулем сидела девушка. Уверенно развернув мотоцикл, она остановилась у здания Унгенского райисполкома.

Елене Прискару очень часто приходится бывать в районном центре. Ведь она и заведующая учебной частью Четыркенской молдавской средней школы, и депутат Верховного Совета республики, и член райкома ДОСААФ. Различные служебные и депутатские обязанности заставляют ее чуть ли не каждый день бывать в Унгенах, т. е. за 15 км от села, где она живет и работает. Прежде Елене Прискару приходилось тратить много времени, чтобы съездить в город. Теперь ее не смущают никакие расстояния. «Депутат на мотоцикле» — с гордостью говорят о двадцатипятилетней учительнице жители Унгенского района.

Стать мотоциклистой Елене Прискару помогло наше оборонно-патриотическое Общество. В прошлом году она занималась на курсах, которые были организованы при первичной организации ДОСААФ колхоза имени Котовского. Вместе с тридцатью колхозниками Елене Прискару успешно сдала экзамены и получила удостоверение на право вождения мотоцикла.

...Круты, извилисты дороги Молдавии. Они вьются вверх и вниз по черноземным землям солнечной республики, которую по призыву Никиты Сергеевича Хрущева трудящиеся стремятся превратить в цветущий сад Советского Союза. Немалую роль в этом играют первичные организации ДОСААФ, помогающие трудящимся овладевать техникой.

В Унгенах открыт филиал республиканского автомобильного клуба, где непрерывно учатся 30—40 человек, желающих стать шоферами и мотоциклистами. Кроме того, в районе постоянно работает несколько курсов по подготовке шоферов III класса, мотоциклистов и автолюбителей. Все они созданы при первичных организациях по инициативе или при содействии районного комитета ДОСААФ. Унгенская организация ДОСААФ признана лучшей в республике. Она занесена на Доску почета и третий год подряд завоевывает переходящее Красное знамя. Большая заслуга в этом принадлежит председателю РК ДОСААФ А. Лежарию.

Райком и активисты Общества с большим воодушевлением начали подготовку к Всесоюзной спартакиаде по техническим видам спорта. Участие в ней даст возможность досаафовцам Унген лучше овладеть автомобильной и мотоциклетной техникой, лучше использовать ее в работе, учебе и отдыхе.

М. СИНЦИН.

Познакомились они десять лет назад во время службы в Советской Армии. А чуть позже, когда доверли друг другу свои сокровенные мысли, пришла настоящая дружба.

К тому времени, как каждый из них уже не был новичком в автомобильном спорте. Виктор Лалин не раз и безуспешно стартовал в кроссах, а на одном из них, опаривая первенство «Груда», занял первое место. Леонид Гришук в 1949 году, всего второй раз участвуя в автомобильных соревнованиях, перенес в гонке Москва — Минск — Москва. И это несмотря на то, что на одном из участков трассы его «Москвич» перевернулся.

Быстро пролетели годы солдатской службы. Но друзьями не хотелось расставаться. Хотя один из них устроился работать на авторемонтный завод, а другой стал шофером, их почти каждый день можно было видеть вместе. Вместе решили они пробовать дорогу в большой спорт.

С чего начать? Рассчитывать на то, что дадут гоночную машину на первых порах не пришлось. Поэтому решено было заняться автоспортом.

Гришук и Лалин составили один экипаж. Тренировались, не жалея сил, с завидным трудолюбием тщательно готовили свою машину к соревнованиям. И Виктор пришел первый успех, за ним второй, третий. А в 1955 году Лалин и Гришук поднялись на высшую ступеньку пьедестала почета первенства СССР по автомобильному кроссу: завоевали звание чемпионов страны.

Но как бы ни был вынослив, безотказен и прочен их «Газик», он не мог идти в сравнение по своим скоростным качествам с гоночными автомобилями. Мысль построить такую машину и участвовать на ней в гонках не покидала друзей. Как они завидовали гощикам, с каким интересом следили за перипетиями борьбы на гоночной трассе!

Однажды, перелистывая странички спортивных журналов, друзья обратили внимание на заметку, в которой сообщалось, что итальянские спортсмены строят гоночный автомобиль класса до 500 см³. «Именно такой автомобиль нужен нам», — сказали они себе. А летом 1957 года им довелось увидеть машины этого класса в соревнованиях и воочию убедиться, как они просты по устройству и в управлении. Благодаря хорошей маневренности «питяишки» мало уступали в скорости автомобилям с двигателями большего литража.

Итак, выбор был окончательно сделан. Друзья горели желанием скорее начать работать. Они представляли себе, с какими трудностями придется столкнуться, но были твердо уверены в успехе.

Однако приступить к осуществлению своей мечты им удалось только через год. К тому времени Гришук и Лалин стали членами Московского автомобильного клуба ДОСААФ. Секция автомобильного спорта и руководство клуба поддержали их инициативу. Энтузиастам была предоставлена мастерская, оснащенная инструментами и оборудованием. Цент-

СТРОЯТ ГОНОЧНЫЕ АВТОМОБИЛИ

разный комитет ДОСААФ, куда они обратились за помощью, обеспечил их необходимыми материалами.

Решили строить одновременно два автомобиля. Теперь предстояло разработать конструкцию: определить компоновку, уточнить, какими должны быть агрегаты и узлы будущих автомобилей. Сколько бессонных ночей провели над решением этих вопросов оба друга! Не раз бывали в Научном, автомобильном институте, консультировались с конструкторами, советовались, взвешивали все за и против. После долгих поисков порешили на том, что в конструкции следует максимально использовать готовые агрегаты и узлы автомобилей и мотоциклов.

Леонид и Виктор начали строить автомобиль своими силами, используя свободное время после трудового дня. Почти все, вплоть до токарных, фрезерных и сварочных работ, приходилось делать самим. И хотя каждый облобывал для себя определенную конструкцию, друзья помогали друг другу в большом и малом. Пожалуй, даже трудно установить, чей труд в какую машину больше вложен. Обе они внешне похожи, но в конструкции отдельных узлов и агрегатов имеются существенные различия.

На том и на другом автомобиле применены форсированный мотоциклетный двигатель М-52. Он расположен в задней ча-

сти автомобиля. Различия начинаются со сцепления и коробки передач. На одной из машин они взяты с мотоцикла М-72, на другой — с «Москвича-407». Причем коробка последнего максимально облегчена — сняты шестерни заднего хода и удлинитель, а для установки ее изготовлен специальный картер сцепления. Главная передача представляет собой задний редуктор мотоцикла М-72. Один из автомобилей имеет дифференциал.

Передняя подвеска взята от мотоцикла СЗА. Подвеска такого типа прекрасно зарекомендовала себя на «Янтисотках», построенных спортсменами Советской Армии. Однако доработав несколько ее видеозменений, используя задние амортизаторы «Москвича-400».

Устройство задних подвесок у одной из машин такое же, как и у известных чехословацких 500-кубовых автомобилей ЭСО, другая изготовлена по образцу «Эстония-3», т. е. с поперечной рессорой.

Оба автомобиля имеют рамную конструкцию. Рамы сварены из тонкостенных стальных труб. Съемный обтекатель изготовлен из листового алюминия.

Узлы тормозной системы целиком изготовлены из «Москвича-407». Тормоза приводятся от двух главных тормозных цилиндров, действующих через уравни-

тельный механизм независимо на передние и задние колеса. Свообразны колеса — с укороченными спицами от мотоцикла М-72. Сильно развитое обрешение тормозных барабанов должно гарантировать хорошее их охлаждение. Шины и ободья взяты с мотоцикла К-175. Рулевое управление — с мотоцикла СЗА.

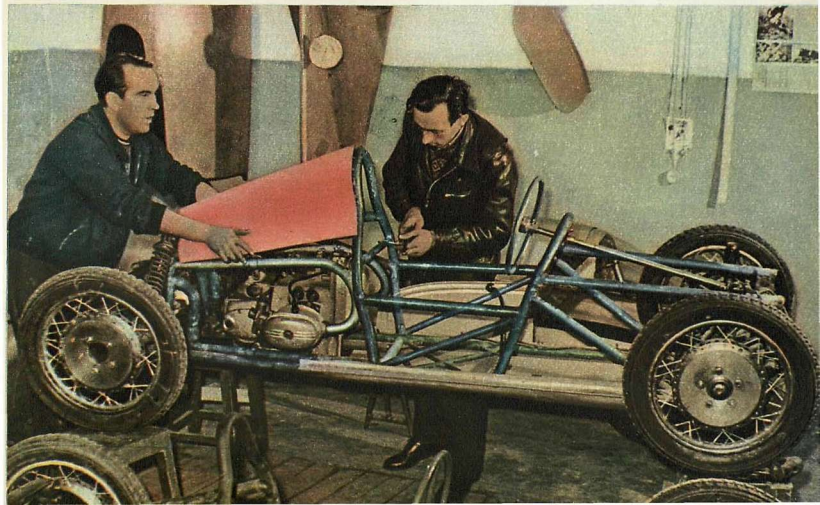
Для того чтобы представление о новых «Янтисотках» было более полным, остается назвать некоторые их параметры. Общая длина автомобиля с обтекателем равна 3015 мм, база — 2000 мм, колея передних колес — 1180 мм и задних — 1130 мм. Дорожный просвет составляет 100 мм. Навысшая точка машины находится в 930 мм от земли. Каждый такой автомобиль будет весить примерно 265 кг.

Когда писалась эта строка, постройка двух гоночных автомобилей подходила к концу. Сейчас любители автоспорта могут видеть энтузиастов-спортсменов Леонида Грищука и Виктора Лапина на тренировках. Они с нетерпением ждут того дня, когда им удастся помериться силами с лучшими гоонщиками страны. Ждать осталось недолго: через несколько месяцев Леонида и Виктора выведут на старт всесоюзных кольцевых гонок.

Пожелаем же им удачигого старта!

В. ЕГОРОВ,
мастер спорта.

Леонид Гришук и Виктор Лапин за постройкой гоночного автомобиля.
Фото В. ДОВГЯЛЛО.



НОВОЕ В ПРОВЕРКЕ ТОРМОЗОВ

В недавно утвержденных «Правилах движения по улицам и дорогам СССР» содержится новые требования к тормозам.

Проверка тормозов может производиться как путем определения тормозного пути, так и путем замера максимального замедления автомобиля с помощью специального переносного прибора — деселерометра (его промышленное изготовление начнется в ближайшем времени).

Летовые автомобили всех марок при пользовании ножным тормозом должны иметь тормозной путь со скорости 30 км/час — не более 7,2 метра или замедление не менее 5,8 м/сек². Проверка тормоза производится (без пассажира) на сухой ровной дороге.

Автомобили, имеющие тормозом легкий тормозной путь или меньшее замедление, чем указано, не допускаются к эксплуатации.

Перед испытанием на торможение проверяется рабочий ход тормозной педали, целость и герметичность трубопроводов, шлангов и соединений привода. Автомобиль считается неисправным, если тормозная педаль не имеет установленного по инструкции заезда-изготовителя свободного хода или при полном нажатии она имеет запас хода до упора в пол километра менее 15—20 мм, а также если подтекает из гидравлического привода. Регулировка свободного хода педали тормоза производится изменением длины штока главного тормозного цилиндра путем наворачивания его на соединительный стержень педали. В случае разрыва шлангов или трубок необходимо заменить их новыми.

Если течь жидкости обнаружена в главной или колесном тормозном цилиндре, то его следует разобрать, прочистить и заменить уплотнительные манжеты поршня.

Эффективность действия ручного тормоза определяется при статическом испытании или торможением на ходу. При статическом испытании полностью груженый автомобиль (любой марки) должен удерживаться ручным тормозом на уклоне равном 20 проц. (11,5°) в течение 5 минут.

Во время проверки на ходу порожний автомобиль разгоняется до скорости 15 км/час и резко затормаживается. При этом тормозной путь должен быть не более 6 метров, а замедление — не менее 2 м/сек².

Иж. В. РЕЗНИКОВ.

ЧИТАТЕЛИ *предлагают* нужны прицепы

Часто можно видеть, как многие автолюбители везут на крышах своих автомобилей разные вещи, не уместящиеся в багажнике. Сельские автолюбители иногда вынимают из легковых автомобилей задние сиденья, чтобы было где перевозить личный груз.

Не пора ли начать выпуск прицепов для «Волги» и «Москвичка»? Прицеп должен иметь хороший внешний вид, независимую подвеску колес, взаимозаменяемых с колесами автомобиля-буксировщика, быть устойчивым на ходу и отвечать требованиям безопасности движения.

К. ЧУМАКОВ,
автолюбитель.

г. Москва.

СИСТЕМА СМАЗКИ ДВИГАТЕЛЕЙ УРАЛЗИС

На автомобильных двигателях УралЗИС-355, УралЗИС-355М и УралЗИС-355К применен новый фильтр с центробежным масляным очистителем с реактивным приводом ротора (см. рис.).

Центробежный маслоочиститель устанавливается на ту же площадку блока цилиндров двигателя, что и фильтр старой конструкции. В чугунный картер 1 ввернута полая стальная ось 2. На двух бронзовых втулках 3 и упорном подшипнике 4, укрепленных на оси, вращается ротор. Он состоит из алюминиевых корпусов 5 и крышки 6, которые стянуты гайкой 7.

Перемещение ротора вверх ограничивает упорная шайба 8, поджатая пружиной 9. Сверху ротор закрыт колпаком 10, который прижимается барашком 11. Между колпаком и картером установлена уплотнительная прокладка 12 из маслостойкой резины.

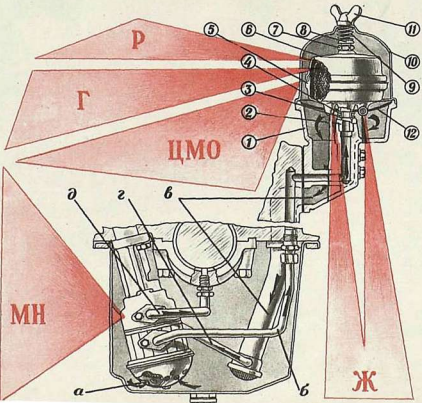
При работе двигателя нижняя секция насоса нагнетает грязное масло в каналы

картера и к оси 2. Далее оно проходит в полость ротора через боковые отверстия в оси и бобышке корпуса, а также через специальную щель, образуемую нижним торцом втулки и дном корпуса.

Из ротора масло поступает через предохранительные сетки и стояки к двум жиклерам, расположенным по обе стороны оси. Из них оно вытекает сильными струями в противоположных направлениях. За счет реакции струй вращается ротор со скоростью 6000—7000 об/мин.

При вращении ротора закручивается и находится в нем масло. Под действием центробежных сил частицы грязи, имеющие больший удельный вес, отбрасываются к периферийным стенкам ротора и отлагаются на них плотным слоем. Очищенное масло через наклонные стояки и жиклеры попадает в полость картера ЦМО и оттуда по литому каналу в блоке и привернутой к нему сливной трубе стекает в картер двигателя. К верхней секции насоса оно подается по труб-

Общий вид системы смазки двигателя УралЗИС-355:
МН — масляный насос; Р — ротор; Ж — жиклер; Г — отложение грязи; ЦМО — центробежный масляный очиститель; а — забор масла в нижнюю секцию масляного насоса; б — подача грязного масла в ЦМО; в — слив очищенного масла из ЦМО; г — забор очищенного масла в верхнюю секцию насоса; д — подача очищенного масла к подшипникам коленчатого вала.



ка, вставленной в отверстие сливной трубы.

Центробежный маслоочиститель включен в систему смазки последовательно. При средних оборотах коленчатого вала количество масла, проходящего через ЦМО, соответствует количеству масла, которое поступает в подшипники двигателя. При избытке масла сливается в картер, при недостатке — подсосывается из него.

Применение центробежного маслоочистителя повлекло за собой изменение конструкции масляного насоса. На двигателях УралЗИС установлен двухсекционный насос. Обе секции одинаковые, работают одновременно и независимо друг от друга. Нижняя предназначена для нагнетания масла в центробежный маслоочиститель, верхняя — к подшипникам коленчатого вала. Рабочие шестерни верхней секции расположены в корбочке (расточке) нижней части корпуса насоса, шестерни нижней секции — в расточке крышки корпуса. Ведущие шестерни находятся на общем валу, ведомые — свободно вращаются на осях, запрессованных в корпус и крышку.

Повышенная нагрузка на подшипники вала насоса потребовала введения смазки под давлением и верхнего подшипника вала. Для этого в корпусе насоса имеется отверстие.

Шестерни привода насоса смазываются через продольную канавку, расположенную на шейке корпуса.

На крышке корпуса установлен сетчатый фильтр-маслоприемник, выходящий из себя формованную сетку и штампованную крышку с отверстиями для забора масла.

Из-за высокой вязкости масла в холодном двигателе давление может возрасти до такой степени, что разрушит маслопровод. Чтобы ограничить его, на насосе имеются редукционный и перепускной клапаны. Они смонтированы в одном корпусе, который укреплен на фланцах нагнетательных отверстий секций насоса.

Оба клапана — шариковые. Редукционный установлен у магистрали ЦМО и открывается при давлении 4,3—4,9 кг/см². Если оно будет выше 4,9 кг/см², то шарик редукционного клапана сожмет пружину, сойдет со своего гнезда и часть масла через сливное отверстие стечет в картер. Перепускной клапан находится у магистрали подшипников двигателя. Когда в ней давление будет больше, чем в магистрали ЦМО на 0,5 кг/см², перепускной клапан откроется (шарик сожмет пружину и сойдет с гнезда), в часть масла перетечет в магистраль ЦМО, повысив там давление.

Испытания двигателей с ЦМО в эксплуатационных условиях показали, что качество очистки масла значительно улучшается, повышается срок его службы. При этом резко снижается износ деталей кривошипно-шатунного механизма. Кроме того, устраняется необходимость замены дефицитных фильтроэлементов АСФО-1.

Эксплуатация центробежных маслоочистителей на автомобилях, прошедших более 60 тыс. км, выявила достаточную надежность работы нового фильтра и других новых деталей системы смазки.

Ижик. П. ФИШБЕЙН,
[УралЗИС].

ПОДВЕСНОЙ МОТОР ГП-125

ЧЕМПИОН И РЕКОРДСМЕН СТРАНЫ РАССКАЗЫВАЕТ О ДВИГАТЕЛЕ СВОЕЙ КОНСТРУКЦИИ.

МОТОР ВЕСОМ 14 КГ РАЗВИВАЕТ МОЩНОСТЬ 12 Л. С.

ЛАБИРИНТНОЕ УПЛОТНЕНИЕ ВМЕСТО САЛЬНИКОВ, ШПИЛЬКИ ВМЕСТО ФЛАНЦЕВОГО КРЕПЛЕНИЯ ЦИЛИНДРА.

ЗАВИХРЕНИЕ СМЕСИ УЛУЧШИЛО ПРОЦЕСС ЕЕ СГОРАНИЯ.

БАТАРЕЙНОЕ ЗАЖИГАНИЕ С УСПЕХОМ ЗАМЕНИЛО МАГНЕТО.

ЗНАКОМСТВО С ОСОБЕННОСТЯМИ ДВИГАТЕЛЯ ГП-125 ПРИНЕСЕТ ПОЛЪЗУ ВОДНОМОТОРНИКАМ, КОНСТРУИРУЮЩИМ И СОВЕРШАЮЩИМ СПОРТИВНЫЕ МОТОРЫ.

В сентябре 1959 года в Киеве на первенстве СССР по водно-моторному спорту досафовец Г. Пенью установил всесоюзный рекорд на дистанцию 1 км для скутеров класса СМ с рабочим объемом двигателя до 125 см³. Рекордная скорость составила 52,173 км/час и более чем на 7 км/час превысила исходный норматив.

Скутер был снабжен подвесным мотором ГП-125 конструкции Г. Пенью. Ниже приводится описание этого оригинального двигателя.

ГП-125 — это одноцилиндровый, двухтактный двигатель (рис. 1) с возвратноплетевой двухканальной продувкой. Впуск у него — поршневой, ход поршня — 58 мм, диаметр цилиндра — 52 мм. Мотор установлен на корпусе так (рис. 2), что водитель, находясь в скутере, может легко заменять свечу зажигания и беспрепятственно доставать до карбюратора. Последний удален от воды и надежно защищен от брызг. Мегафон обращен назад и не создает добавочного аэродинамического сопротивления.

Поршень, взятый с мотоцикла М-1А, облегчен до 110 г за счет боковых стенок, боышек пальца и днища. Новый, более легкий и прочный поршневой палец сделан из стали 12Х2Н4А. Колец повышенной упругости изготовлены из легированного чугуна и подвергнуты специальной термообработке. Толщина их — 2,5 мм. Стопоры колец сделаны на резьбе. Диаметр щеки кривошипа — 95 мм, они имеют круглую форму; балансировочные отверстия их заглушены пробками.

На верхней и нижней шейках коленчатого вала установлены лабиринтные уплотнения, обеспечивающие более свободное вращение кривошипа (рис. 3).

Шатун, выполненный из стали 18ХНВА, имеет сечение в виде выгнутого ова-

ла; длина его — 104 мм. Нижний шатунный подшипник — роликовый, двухрядный. Диаметр роликов — 4 мм, длина — 6 мм; в дюралюминиевом сепараторе для них предусмотрено 10 пазов.

Смазка верхнего и нижнего шатунных подшипников осуществляется через специальные отверстия и фрезерованные пазы. Шатун и щеки коленчатого вала тщательно отполированы.

Кривошипный механизм обладает большим запасом прочности. Сквозные шпильки, крепящие цилиндр к картеру, также способствуют «живучести» двигателя (фланцевое крепление не всегда выдерживает резкое повышение давления в цилиндре при возможном опрокидывании скутера).

Впускное и выпускное окна имеют перемычку. Их ширина по хорде соответственно составляет 39 и 42 мм. Ширина перепускных окон доведена до 15 мм, высота их — 11 мм, а выпускного окна — 20 мм. Продолжительность впуска равна 130° при высоте впускного окна 21 мм. Размеры и конфигурация перепускных каналов одинаковы и выдержаны по шаблону. Каналы цилиндра, а также внутренняя поверхность картера тщательно отполированы. Проходное сечение диффузора карбюратора — 25 мм.

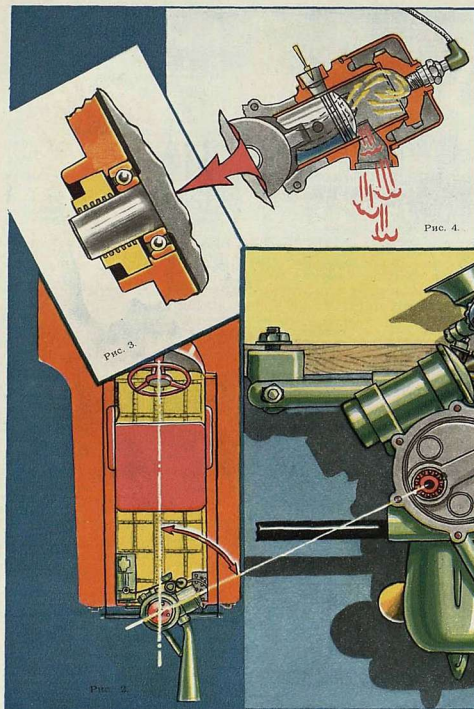


Рис. 1. Подвесной мотор ГП-125.

Рис. 2. Установка мотора на скутере (нарибатор удален от воды, свеча зажигания легко заменяется).

Рис. 3. Лабиринтные уплотнения не позволяют шеем коленчатого вала, поэтому он свободно вращается в своих опорах.

Рис. 4. Козырек головки отклоняет свежую смесь к центру цилиндра, благодаря чему улучшаются продувка и наполнение.

Рис. 4.

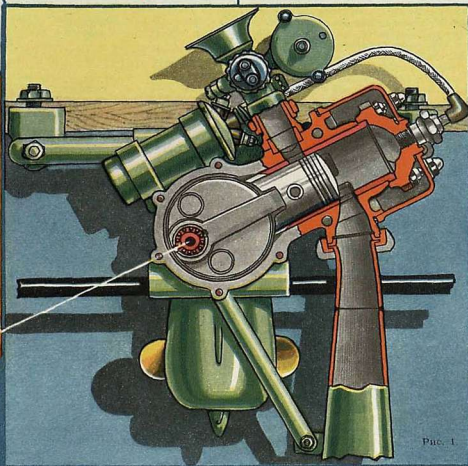


Рис. 1.

Степень сжатия двигателя равна 9. Форма внутренней поверхности головки цилиндра (рис. 4) такова, что в сочетании с интенсивной продувкой (за счет уплотненного картера) она не позволяет свежей смеси частично «выскакивать» вслед за сгоравшими газами в выпускное окно. Направление движения смеси изменяется, и она отклоняется внутрь цилиндра, благодаря чему улучшается продувка и наполнение двигателя. Другое достоинство такой головки заключается в том, что при сжатии смесь интенсивно закручивается, и это способствует вихреобразному сгоранию (более быстрому распространению пламени).

Выпускная система снабжена мегафоном, длина конической части которого 450 мм и угол конуса — 9°.

Зажигание — батарейное. По сравнению с магнето оно обеспечивает более надежный запуск, а также стабильность появления искры при работе двигателя на больших оборотах. Опережение постоянное и равно 3,5 мм. Прерыватель использован с мотоцикла «Ява».

Для удобства подбора свечей цепь зажигания имеет стоп-кнопку, которая позволяет глушить двигатель при открытом дросселе.

Охлаждающая вода подводится к выпускному окну и полностью омывает выпускную трубку двигателя. Температура охлаждающей воды на выходе поддерживается в пределах 60—75° путем дросселирования потока.

Передача на винт осуществляется через коническую передачу с передаточ-

ным числом 0,714 (соотношение чисел зубьев шестерен 10:14). Диаметр гребного винта — 140 мм, шаг — 200 мм.

Двигатель надежно пускается и хорошо работает на спиртовой смеси, состоящей из 20 частей метилового спирта, 4 частей бензола и 1 части касторового масла. Наибольшая скорость скутера была достигнута при использовании свечей ВКС-34 и ВКС-36.

Мотор весит 14 кг. Он развивает мощность 11—12 л. с. при 7000 об/мин. Эти показатели не являются предельными, так как конструкция двигателя допускает дальнейшую его форсировку.

Инж. Г. ПЕНЬКО,
чемпион и рекордсмен СССР
по водно-моторному спорту.

ТРЕХЦИЛИНДРОВЫЙ ДВУХТАКТНЫЙ

СОЗДАТЕЛЬ ДВИГАТЕЛЯ — МАСТЕР СПОРТА К. ОШИНЫШ ● ЧТО ДАЕТ ТРЕХЦИЛИНДРОВАЯ СХЕМА ● 10 000—12 000 ОБ/МИН, МОЩНОСТЬ 35 Л. С. ● МОТОЦИКЛЫ С НОВЫМ ДВИГАТЕЛЕМ ПРИМУТ СТАРТ В КОЛЬЦЕВЫХ ГОНКАХ 1960 ГОДА.

Двигатели современных мотоциклов для шоссейно-кольцевых гонок характеризуются высокой литровой мощностью. В настоящее время она составляет минимум 160 л. с. как для двухтактных, так и четырехтактных гоночных двигателей.

Главный источник получения высокой литровой мощности — повышение коэффициента полезного действия двигателя. Над решением этой проблемы трудятся не только мотозаводы, но и многие энтузиасты мотоциклетного спорта.

Заслуживает внимания работа члена римского автотоклуба «Даугава» мастера спорта Карла Ошиныша, который сконструировал и изготовил трехцилиндровый двигатель рабочим объемом до 350 см³. Он состоит из трех одинаковых одноцилиндровых двухтактных двигателей с петлевой продувкой, объединяемых общим картером. Такая конструкция сама по себе не является новой и известна в мотоциклетостроении, однако К. Ошиныш внес в нее много оригинального.

Двигатель имеет необычное расположение цилиндров. Правый и левый цилиндры размещены параллельно друг другу с наклоном 10° к вертикали, средний — находится под углом 15° к горизонтали. Развал между цилиндрами составляет 55°.

На рисунках 1 и 2 показан общий вид двигателя. Основные технические данные его следующие: диаметр цилиндра — 52 мм, ход поршня — 54 мм, рабочий объем каждого цилиндра — 116 см³.

Цилиндры имеют впускной, выпускной и два продувочных канала. Последние расположены в горизонтальной плоскости под углом 120° друг к другу. Раз-

меры окон цилиндра: впускного — 18 × 38 мм, выпускного — 18 × 33 мм, продувочного — 11 × 21 мм.

Первоначально в двигателе использовались цилиндры от мотоцикла М-1А, но впоследствии они были заменены другими, имеющими алюминиевую рубашку с запрессованной стальной гильзой.

Размеры всех трех цилиндров одинаковые. Каждый из них соединен с картером четырьмя шпильками. Головки цилиндра изготовлены из алюминиевого сплава и имеют сферическую камеру сгорания.

Поршень, поршневой палец и компрессионные кольца такие же, как у двигателя М-1А. Особенность шатуна заключается в том, что сечение его стержня — ромбовидное.

Коленчатый вал (рис. 3) — неразборный. Он состоит из трех жестко соеди-

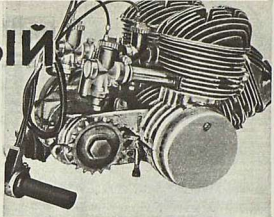


Рис. 1. Общий вид трехцилиндрового двигателя.

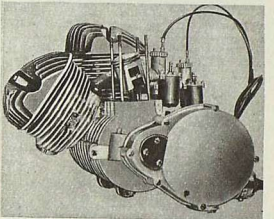
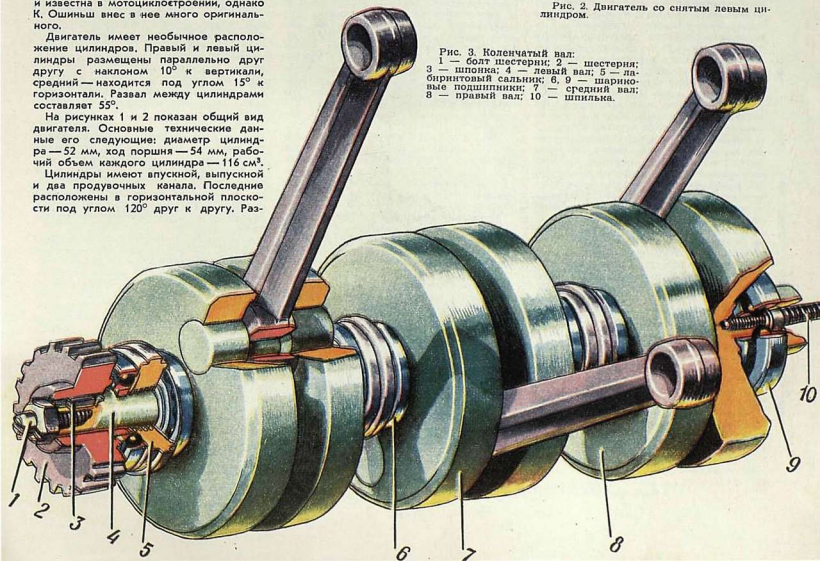


Рис. 2. Двигатель со снятым левым цилиндром.

Рис. 3. Коленчатый вал:
1 — болт шестерни; 2 — шестерня;
3 — шпонка; 4 — левый вал; 5 — латунный сальник; 6, 9 — шариковые подшипники; 7 — средний вал;
8 — правый вал; 10 — шпилька.



ненных между собой валов. Левый и правый валочки по конструкции и представляют собой щеки, выполненные как одно целое с полуосями и ступенчатым пальцем кривошипа. Средний коленаый вал имеет две щеки с отверствиями для запрессовки осей правого и левого коленчатых валов и пальца кривошипа. Все кривошипные пальцы одинаковы по конструкции и размерам.

Балансировку коленчатых валов производят отдельно. После сборки два подшипника и сальник между правым и левым коленчатым валом заключают в специальную разрезную обойму, подшипники которой соединены винтами. Два шариковых подшипника и сальник левой полуоси коленчатого вала размещают непосредственно в картере. Шариковый подшипник правой полуоси устанавливают в крышке картера.

Несмотря на то, что интервал между вальщиками составляет 120° , расположение кривошипных пальцев различно. У левого и правого цилиндров они находятся под углом 120° друг к другу, а у среднего — под углом 65° к кривошипному пальцу правого цилиндра.

Картер — общий для двигателя и коробки передач. Он состоит из двух половин, соединяющихся между собой посредством винтов. В передней части картера расположены кривошипные камеры. В задней — размещена коробка передач. Три кривошипные камеры образуются двумя обоймами, в которых заключены подшипники и сальники коленчатого вала.

Коробка передач — четырехступенчатая, с постоянным зацеплением шестерен и роликовым переключением. В ней имеется два вала, на одном из которых шестерни закреплены жестко, а на другом свободно вращаются. Внутри полуси вала находятся клин и ролик. При повороте клина ролик выталкивается в отверстие вала, входит в углубление шестерни и закиньивает. Таким образом, шестерня жестко связывается со вторым валом, и от нее передается вращение на первый вал, а с ним на вращающую приводя к заднему колесу.

Соединение двигателя с коробкой передач шестеренчатое. Малая шестерня закреплена на левой полуоси коленчатого вала. Большая шестерня выполнена как одно целое с наружным барабаном сцепления, которое по своим размерам и конструкции такое же, как и у двигателя ИЖ-57.

Каждый цилиндр при помощи патрубка соединен с карбюратором. Управление дросселем осуществляется рукояткой специальной конструкции.

Зажигание — батарейное. Система зажигания включает аккумуляторную батарею, три катушки, три независимо регулируемых прерывателя и катушку распределения.

Двигатель данной конструкции имеет ряд преимуществ перед одноцилиндровыми и двухцилиндровыми двигателями класса до 350 см^3 . Главное из них заключается в получении значительной мощности (порядка 3 л.с.) благодаря применению более высокой степени сжатия и достижения высоких оборотов (10 000—12 000 в мин.).

В 1960 году любители мотоспорта увидят на шоссе-кольцевых гонках мотоциклы с трехцилиндровым двухтактным двигателем.

Ижк. Н. СЛЕСАРЕНКО.



ЗА ВОРОТАМИ СТАНЦИИ ТЕХОБСЛУЖИВАНИЯ

Рейд бригады журнала „За рулем“

В Москве семь станций технического обслуживания автомобилей. Ежегодно здесь проходят осмотр и ремонтируются тысячи машин. Точные данные привести трудно, так как счет ведется в машино-заведях, а за год каждый автомобиль может побывать на станции несколько раз. В управлении авторемонтными заводами называют цифру 55 тысяч машино-заведов. Цифра, кажется, большая. Однако это лишь на одну треть удовлетворяет запросы владельцев индивидуальных автомобилей столицы.

Что же делают в это время остальные автолюбители, машины которых также нуждаются в квалифицированной помощи? Часть из них пытается отремонтировать автомобили своими силами, другие обращаются к случайным „специалам“.

Могут ли станции наладить свою работу так чтобы у оставшихся автолюбителей не было необходимости обращаться к частникам? В поисках ответа на этот вопрос мы направились в рейд.

Можно было бы рассказать о многих положительных сторонах работы станций № 7, 4, 1. Так, коллектив станции № 1 за победу в социалистическом соревновании завоевал переходящее Красное знамя Управления авторемонтных заводов. Добросовестно трудятся и многие работники других станций.

Но гораздо важнее, на наш взгляд, победить оставшихся не положительные стороны работы станций, а в недостатках.

В ТЕСНОТЕ И ОБИДЕ

Все станции обслуживания находятся в разных производственных условиях. Седьмая, например, разместилась на

большой территории, ее цеха оснащены новейшим оборудованием. Иное мы увидели на станции № 3, обслуживающей автомобили «Москвич». Полуразрушенный темный сарай с выходящим прямо на магистраль. Внутри помещение скорее напоминало шахтный штрек: стены в трещинах, потолок угрожающе навис. Между расставленными тут и там подпорками теснятся автомобили и, боязливо поглядывая вверх, ходят автолюбители. Двора нет, смачозные материалы хранить негде.

Мойка на этой станции напоминает душ на даче нерадивого хозяина. Когда тут начинают мыть машину, то делают перегорожку из старых брезентов, чтобы вода не попадала на стоящие рядом под окраской автомобили. К слову, районная пожарная инспекция не раз уже составляла строгие акты, запрещающие производить здесь покрасочные и сварочные работы.

Станция № 6 имеет свой двор. Согласно инструкции, на нем одновременно может ремонтироваться не более четырех машин. Но в день нашего пребывания там находилось на обслуживании 25 автомобилей, в том числе много «Лад». Хотя станция считается специализированной и должна принимать только «Москвичи». Как нам объяснил начальник станции тов. Чернявский, эти машины принадлежат его «постоянным клиентам»...

Между тем станция далеко не справляется с решением своей основной задачи. Поэтому ее своеобразным филантропом стала улица. Нередко здесь владельцы «Москвичей», потеря надежду попасть на обслуживание, производят «уличный ремонт».

Есть ли выход из этого положения? На наш взгляд — есть. При выполнении ответственных гарантий легковых автомобилей Мосгорисполкому передано нема-



ло мелких гаражных помещений. В них несложно организовать станции технического обслуживания. Однако насколько нам известно, нигде это не сделано. Создается впечатление, что работники Мосгорисполкома не уделяют должного внимания вопросам обслуживания автомобилей индивидуальных владельцев.

АВТОМОБИЛЬ ИЗ НОМЕРНОГО ЗНАКА

На станции № 2 нам показали «Волгу» — вернее ее остова, да и тот обгорелый.

— Металлолом?

— Что вы, она еще бегать будет, — возразил начальник станции П. Рассказов.

Таких «скелетов» в дни рейда мы увидели немало. Рабочие едко говорят о них: «Делаем автомобиль из номерного знака!»

...Станция технического обслуживания. Должна ли она заниматься капитальным ремонтом? Если верить высказке — нет. Даже несведущий человек знает, что капитальный ремонт не относится к техническому обслуживанию. Однако начальники станций имеют свое мнение на этот счет. Им «невадно», что, делая любовь одному автолюбителю, они закрывают путь десяткам других. Ведь на восстановление автомобиля уходят сотни часов, а производственные мощности станций и без того очень малы. Чтобы не быть голословным, скажем, что средний и капитальный ремонт составляют сейчас на станциях от 25 до 42 проц. к общему объему работ. А то, что по наряд-заказам эти операции именуются «смена агрегатов», конечно, сути дела не меняет.

Автолюбители могут нам возразить: а где же тогда ремонтировать аварийные автомобили?

На этот вопрос должны ответить руководители Управления авторемонтными заводами Московского Совета депутатов трудящихся.

На каждой станции вывешен утвержденный этим Управлением перечень работ, входящих в ТО-1 и в ТО-2. Согласно нормативам, на них отводятся соответ-

ственно 6,2 и 19,5 человеко-часов. Научные работники Московского инженерно-экономического института им. Серго Орджоникидзе провели наблюдения на станции № 2. Что же они показали?

На ТО-1 «Победы» ЭВ 05-81 было затрачено 1,6 человеко-часа. Такой темп — отнюдь не результат высокой производительности труда. Просто машину не вымыли, не были выполнены электро-технические работы и работы по топливной системе.

Всего 2,3 человеко-часа потребовалось ремонтникам, чтобы провести ТО-2 автомобилю «Победа» МЦ 43-71. Экономия времени шла также за счет сокращения количества и снижения качества операций. Но, как ни странно, с владельцев этих автомобилей была получена полная стоимость обслуживания.

Во время рейда мы не проводили хронометраж. Однако заметили, что из нескольких десятков автомобилей, которые при нас обслуживались, ни одному не был сделан в полном объеме ТО-1 или ТО-2. Больше того, качество обслуживания машин, сходящих со смотровой канавы, с подъемника, никем не проверялось. Поэтому машины зачастую выезжали со станции в неисправном состоянии. Так, автомобиль с номером ЮЗ 27-15 вышел из ворот станции № 4 с неработающим ручным тормозом.

Проводимое в настоящее время на московских станциях обслуживание не является таковым в полном смысле слова. По существу, оно сведено к выполнению отдельных разрозненных операций. Это ясно всем.

Настало время пересмотреть существующие объемы ТО-1 и ТО-2 для автомобилей индивидуальных владельцев, исключив из номенклатуры работ отдельные операции и дополнив ее другими. Над этим должны серьезно подумать инженеры в Министерстве автомобильного транспорта РСФСР, в Управлении авторемонтными заводами Мосгорисполкома, а ВНИИАТ.

На каждой станции не мешало бы организовать посты диагностики, на которых опытные специалисты смогли бы определять техническое состояние авто-

мобилей перед постановкой их на тот или иной вид обслуживания.

Серьезным недостатком в работе станций является явно неудовлетворительное обеспечение оборудованием и инструментом. Как ни странно, на станциях технического обслуживания автомобилей почти полностью отсутствуют механизмы, предназначенные для выполнения операций именно технического обслуживания. Например, ни на одной из станций нет механизированных моечных установок, современного оборудования для постов смазки, для мытья ремонта покрышек и камер, приборов для полировки кузовов и т. д.

Одновременно с этим на станциях числится значительное количество оборудования, использовать которое нельзя. Например, приспособления для расточки подшипников, цилиндров и др. Поскольку ремонт агрегатов станция не производит, а получают их готовыми с авторемонтных заводов, наличие подобного оборудования ничем не оправдано.

Все шире распространяются в нашем быту формы самообслуживания. Целесообразно организовать пункты самообслуживания и для автолюбителей. Это потребует незначительных материальных затрат и в то же время принесет немалую пользу. На них владельцы автомобилей под руководством специалистов могли бы сами производить мойку автомобиля, смену смазки в агрегатах и несложные ремонтные работы.

Большую помощь могут оказать станциям и научно-исследовательские учреждения. Начало такого сотрудничества уже положил Московский инженерно-экономический институт имени Серго Орджоникидзе, взяв шефство над Измайловской станцией. Изучив ее возможности, научные работники намечали пути улучшения организации производственной деятельности станции, что значительно увеличит ее пропускную способность, повысит качество выполнения работ и снизит их стоимость.

Возникло у нас и еще одно предложение.

Почему в ателье заказчик не стоит за спиной мастера, наблюдая, как пришивают к его костюму рукава или обматывают петлю? Заказчик отсутствует во время выполнения работ и в других мастерских, кроме станций технического обслуживания.

Автолюбители же, стоя «над душой» того или иного работника станции, своими советами и указаниями нервируют их, а попросту говоря — мешают работать. Помимо этого, пребывание владельцев машин на станциях создает благоприятную почву для злоупотреблений. Высококвалифицированным и современно оборудованным ремонтным станциям необходимо завоевать авторитет у автолюбителей. И тогда владельцы машин смогут не только точно в срок приходить за своими автомобилями, но полностью доверять их работникам станций.

«МОСКВИЧ» В КРАПИНКУ

На станции № 6 к нам подошел владелец «Москвича» № ЭО 79-68. Полгода ждал он, чтобы его машину подварил криво. Наконец, автомобиль исправлен, но чем подкрасит отретированные места? На складе краски нужного цвета не оказалось.



Двор станции № 6.



Станция № 3 вообще не имеет двора.



Филиалом шестой станции стала улица.

— Придется ездить на «Москвиче» в кранину, — со вздохом сказал владелец...

Об окраске стоит поговорить особо. Недостаток помещений особенно сказывается на малярных цехах. Ни на одной из московских станций не выдерживается полностью технология покрасочных работ. Из-за отсутствия помещений автомобиль сразу же после окраски выкатывается наружу под снег или дождь. Это, конечно, отрицательно влияет на качество окраски.

На станциях укоренилась порочная практика принимать машины не в подкраску, а на полную окраску с предварительной обдиркой кузова. С чисто коммерческой точки зрения администрация это выгоднее.

А в это время автолюбители, приехавшие чтобы закрасить царапины своими руками, вынуждены читать объявления: «В связи с перегрузкой прием на малярные работы временно прекращен» или выслушивать вежливые отказы начальников станций, предлагающих зайти через пару месяцев.

Не лучше обстоит дело и с жестяно-сварочными работами. Об этом также красноречиво говорят аналогичные объявления.

Чтобы разгрузить станции и дать им возможность заниматься действительно техническим обслуживанием, необходимо открыть специализированные, хорошо оборудованные станции по ремонту автомобилей, особенно покрасочные пункты и жестяно-сварочные мастерские.

Все это позволит уже в самое ближайшее время коренным образом улучшить обслуживание легковых автомобилей, принадеждающих трудящихся.

«ПОЛИВАНОВСКИЕ КОНОШНИ»

Древние покосившиеся ворота. Груды мусора — выброшенные фильтры тонкой очистки, промасленные обрывки ветоши, выросший в землю остов мотокотлока. Это — подъездные пути к станции № 5.

Вход на территорию станции — беспрепятственный. Нужно обладать богатым воображением, чтобы покосившиеся сараи и нагромождение автомобилей принять за современную станцию технического обслуживания.

В далекие времена здесь были так называемые «Поливановские конюшни». Что ж, для лошадей эти сараи, может быть, и подходили, а вот для ремонта автомобилей...

Внешние признаки неблагополучия

подтвердились также при более близком знакомстве. Балансовая комиссия, которая подводила итоги прошлого года, признала работу 5-й станции — единственной из всех — неудовлетворительной. Приказом № 64 по Управлению ремонтными заводами начальнику станции Г. Анохину объявлено выскание.

Однако в 1960 году положение на станции не изменилось. Вот несколько примеров.

О качестве ремонта судить трудно, так как учета рекламаций и браков не ведется. Но сроки ремонта машин явно не выдерживаются: автомобиль, принятый на ТО-2 по наряду № 1461, простоял здесь около шести месяцев.

Имеется место серьезные нарушения финансовой дисциплины. Об этом говорит хотя бы тот факт, что мастерам часто выплачивается зарплата за те работы, которые в наряде были вычеркнуты заказчиком.

Стиль работы начальника станции Г. Анохина ярко характеризуют его приказы. Так, мастеру Варенцову был объявлен выговор за обмен клиента, а через пару дней последовал приказ о премировании того-же мастера.

На станции очень большая текучесть кадров. Только в 1959 году здесь сменилось более 50 проц. рабочих и служащих.

Говоря о текучести кадров на станции № 5, нельзя умолчать, что и остальных она велика — от 20 до 40 проц.

* *

В Москве запланировано и уже начато строительство новых станций технического обслуживания автомобилей. Однако на их сооружение уйдет несколько лет. А как же быть сейчас? Нужно расширить площади уже имеющихся станций, своевременно и в полном ассортименте снабжать их запасными частями, улучшать техническую оснащение, строго соблюдать специализацию.

Редакция журнала и тысячи автолюбителей Москвы (да и только ли Москвы!) ждут от Мосгосисполкома действенных мер, направленных на улучшение обслуживания автомобилей, находящихся в эксплуатации у населения.

Рейдовая бригада журнала:

П. МАРТЫНОВ — сотрудник Госавтоинспекции;

О. ЛУШНИКОВ — инженер,

сотрудник МИЭИ;

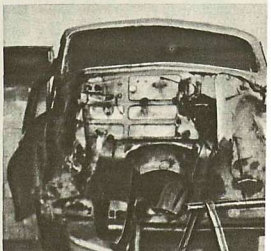
Н. ВАСИЛЬЕВ, Ю. БЕХТЕРЕВ.

Г. РУФАНОВ — работник редакции.



Под открытым небом.

Она еще бежать будет!





Спортивный кабриолет «Шкода-Фелиция».



Автоприцеп-дача W-4.

Тад называется юбилейная Чехословацкая выставка в Москве, посвященная 15-й годовщине освобождения нашей страны Советской Армией. Чехословацкая выставка отображает современную жизнь республики. В ее экспозиции показано наиболее типичное и наиболее интересное из всех областей труда и культуры чехословацкого народа. Среди многочисленных экспонатов представлены и некоторые образцы продукции чехословацкой автомобильной и мотоциклетной промышленности.

Правительство ЧСР уделяет большое внимание развитию этой отрасли промышленности. Из года в год выпуск автомобилей и мотоциклов увеличивается. К 1960 году объем продукции автомобильных и мотоциклетных заводов в шесть раз превысил довоенный уровень.

В Чехославии производятся автомобили, автобусы, мотоциклы, мотороллеры, мопеды и велосипеды многочисленных типов. Эта продукция вывозится во многие страны и пользуется там большой популярностью. Например, чехословацкие мотоциклы, отличающиеся высоким эксплуатационными и ходовыми качествами, экспортируются в 113 стран мира. Только в 1959 году их было вывезено свыше 107 тысяч штук.

Показателем успеха наших автомобильных и мотоциклетных заводов могут служить победы чехословацких автомобилей «Шкода», «Прага», «Татра», мотоциклов «Ява-Чезет» во многих международных спортивных автомобильных соревнованиях.

«Чехославия 1960 года» — не промышленная выставка. Поэтому на ней представлены лишь некоторые образцы продукции, в частности, новые автомобили «Шкода-Октавия», «Октавия-Супер», «Фелиция», автомобильный прицеп-дача, мотоциклы, мопеды, мотороллеры.

«Октавия» и «Октавия-Супер» представляют собой последние модели марин «Шкода», которую отличают прогрессивность конструкции, экономичность, экономичность, высокие мощностные и скоростные характеристики.

Няд навстречу пожеланиям потребителей, конструкторы завода «Шкода» создали на базе «Октавия» еще одну модификацию — «Шкода-Фелиция», для любителей туризма и спорта. Двигатель ее имеет мощность 50 л. с.; скорость — 135 км/час, расход горючего в среднем — 9 л на 100 км. Сверхнизкая скоростная позволяет осуществлять легкое и бесшумное их перенесение.

Современные формы кузова, маневренность, легкая управляемость — все это делает «Шкоду-Фелицию» одним из лучших спортивных кабриолетов в мире.

На выставке демонстрируется автомобиль «Татра», на котором чешские инженеры Зигмунд и Гавелка совершили путешествие по Адрине. Южной и Средней Америке.



«ЧЕХОСЛОВАКИЯ 1960 ГОДА»

НА ВЫСТАВКЕ В СОКОЛЬНИКАХ

Среди новой продукции чехословацкой автомобильной промышленности обращает на себя внимание автоприцеп-дача, который по имеющимся отзывам, превосходит все образцы, созданные на Западе. Прицеп предназначен для загородного отдыха в суботные и воскресные дни, а также для дальних поездок во время отпуска. Дача на колесах отличается большой устойчивостью при движении на высоких скоростях. По своей планировке, удобству и ходовым качествам такой прицеп находится на уровне последних достижений автомобильной техники. Конструкция прицепа позволяет жить в нем одновременно четырем лицам. В прицепе имеется четыре спальных места, шкафы для одежды и для посуды, стол для еды, кухонный стол, багажник.

Основные размеры автомобильного прицепа следующие: длина — 3250 мм, ширина — 1850 мм, высота — 2150 мм, колея колес — 1530 мм, сухой вес — 385 кг.

В экспозиции товаров широкого потребления показаны мотоциклы «Ява» 350 и 250, мопед «Явлетта-50», мотороллер «Ява», мотороллеры «Чезет-175» и «Манет».

Экспонируемые мотоциклы «Ява» имеют прочную ходовую часть: стальная рама их изготовлена из труб самого высокого качества. По остальным техническим параметрам эти мотоциклы не отличаются от уже известных моделей.

Мотороллер «Чезет-175» также имеет большую прочность по сравнению с мотороллерами прошлых выпусков. Ходовая часть его изготовлена из листовой стали с применением точной электросварки. Конструкция мотороллера обеспечивает легкий доступ к двигателю и другим механизмам, требующим обслуживания. Под откидным сидлом имеется небольшой багажник, запирающийся на замок. Основные технические данные «Чезет-175» почти не изменились. Двухтактный одноцилиндровый двигатель с воздушным охлаждением имеет диаметр цилиндра 58 мм, ход поршня — 65 мм, мощность двигателя — 8 л. с. Расход горючего — 3 л на 100 км. Максимальная скорость — 90 км/час.

Наиболее современным типом легкого мотороллера является «Манет». Это прекрасная комфортабельная машина, обладающая довольно высокой скоростью — свыше 70 км/час. Мотороллер снабжен двухтактным одноцилиндровым двигателем с воздушным охлаждением. Диаметр цилиндра и ход поршня — 50 мм. Рабочий объем цилиндра — 95,1 см³, расход горючего — 2,2 л на 100 км.



Так выглядит передняя дача изнутри.

Общим для продукции чехословацких мотоциклетных заводов является простота конструкции, высокая мощность машин, небольшой вес, несложное управление и малый расход горючего.

Продукция чехословацкой автомобильной и мотоциклетной промышленности, демонстрируемая на выставке «Чехославия 1960 года», дает представление об успехах нашей республики в строительстве социализма.

Иезеф ИОТГАНЕК,
Ирки ШТУДЕНТ —
работники Министерства общего машиностроения ЧСР.

Фото Ю. ПОЧЕПЦОВА.

Стенд мотоциклов и мотороллеров.



НА КРАЮ ОБРЫВА

Я хочу рассказать о том, как чуть было не стал виновником аварии из-за того, что не пользовался ручным тормозом. Однажды около моста — путепровода, который соединяет Ростов-на-Дону с пригородом, неожиданно заглох мотор моего «Москвича-40». Я поставил автомобиль на край насыпи и вышел из него в надежде, что кто-нибудь из проезжающих водителей поможет разобраться в причинах неполадки.

На счастье, поблизости оказался сержант ОРУДа. Минут-двадцать мы с ним копались в моторе. Затем, зная, что аккумулятор разряжен, я решил запустить оставший двигатель не со стартера, а заводной ручкой. Выключил зажигание, с силой повернул двигатель.

...Все произошло мгновенно. Мотор начал набирать обороты, и автомобиль задним ходом двинулся к обрыву. В доли секунды я догнал машину, открыл дверь и затормозил. Всего несколько сантиметров, оставшихся до края насыпи, спасли мой «Москвич». А ведь его существование могло бы прекратиться только из-за того, что у меня выработалась скверная привычка: на стоянке включать заднюю скорость и не пользоваться ручным тормозом.

Еще одна неприятность была со мной в прошлом году. Мы с женой отправились в путешествие по Кавказу, теперь уже на «Победу».

Машина легко брала подъемы не только на второй, но и на прямой передаче. Но вот после очередного серпантинского автомобиль выскочил на горизонтальный, как мне показалось, участок шоссе. Вдруг я почувствовал, что «Победа» теряет скорость. Не прихватило ли тормозные колодки от частого пользования тормозом на спусках? — мелькнула мысль. Не выключая зажигания, останавливаю автомобиль, выхожу из него, но опять забываю о ручном тормозе. И тут машина начинает медленно катиться к обрыву. Заднее правое колесо автомобиля уже скочило по краю обрыва, когда жена, находившаяся в «Победу», затормозила ее.

Только теперь я внимательно посмотрел на шоссе и понял, что подъем еще не закончен. Горизонтальным оно мне показалось потому, что глаз, как это часто бывает в горах, потерял способность определять крутизну уклона.

Третий поучительный случай произошел на автостраде Ростов — Харьков. Я заметил, что спидометр дает неправильные показания. Дорога шла немного в гору. Я съехал на обочину и — умудренный опытом — поставил машину на ручной тормоз. Ликвидировал неисправность, включил первую, вторую, а затем и прямую передачу. Автомобиль тяжело тронулся с места, хотя мотор работал на максимальных оборотах.

Но вот подъем окончен. Ставлю рычаг переключения передач в нейтральное положение, чтобы двинуться на спуске по инерции, но чувствую, что машина останавливается. И тут-то я, наконец, вспомнил о ручном тормозе: он был зажат!

Дорогие коллеги-автомобилисты, никогда не забывайте о ручном тормозе. Невнимательное отношение к нему может привести к непоправимым последствиям.

**З. РУТШЕЯН,
автомобиль-**

г. Южно-Сахалинск.

ТОПЛИВНЫЕ СМЕСИ

Как добиться высоких результатов в автомобильных соревнованиях? Мы

уже рассказали читателям о форсировании двигателя, о конструкции баков. Одним из важных факторов, влияющих на скорость движения модели, является также состав топлива, в котором работает мотор. При составлении топливных смесей автомобилисту следует учитывать целый ряд физических свойств их компонентов (см. таблицу).

Для приготовления топливных смесей необходимо иметь чистые, герметически закрывающиеся сосуды. Готовые смеси рекомендуется хранить в темноте.

Если на вашей модели установлен компрессорный двигатель, то топливная смесь готовится в следующем порядке: в сосуд последовательно заливается масло, эфир и керосин. В полученный после их перемешивания раствор опускается закупоренная ампула с амилнитритом. Затем с помощью шприца ампулу раздавливают. Это обеспечивает растворение в топливе ценных летучих продуктов, содержащихся в амилнитрите.

Топливо для двигателей с калильным зажиганием составляется в иной последовательности. Сначала смешиваются касторовое масло и спирт. Потом добавляются нитробензол и нитрометан. Помните, что с нитробензолом следует обращаться осторожно, так как он очень ядовит.

Полученную таким образом смесь надо тщательно перемешать и профильтровать через 5—6 слоев марли, после чего дать ей отстояться двое-трое суток. Затем треть подготовленного топлива сливают или всасывают в резиновую грушу, добавляя присадки и снова фильтруют. Этой смесью заправляют модели, участвующие в соревнованиях.

Заправлять модели можно с помощью мягкого полиэтиленового бачка. В его пробку с этой целью вставляют кусок металлической трубки, на которую одевается еще хлорвиниловая трубочка. Не-

которые моделисты для заправки используют большие резиновые груши.

Перед пуском и после окончания работы двигателя необходимо его тщательно промывать. Это особенно важно в тех случаях, когда к топливу добавлялись присадки. Двигатель промывают бензином, смешанным с минеральным маслом МК-22 или МС-20 в пропорции 5:1. Если двигатель новый, то после промывки его обкатывают на смеси, составленной из равных частей керосина, касторового или минерального масла и эфира. Если мотор не заводится, количество эфира нужно увеличить до 40 проц., соответственно уменьшив количество керосина.

Для выступления на соревнованиях готовят смеси, обеспечивающие максимальную мощность мотора. В компрессорных двигателях мы рекомендуем применять смесь, составленную из следующих компонентов: керосина — 32 проц, касторового масла — 20, масла МК или МС — 5, эфира — 40 и амилнитрита — 3. Амилнитрит, который добавляется в готовую смесь, приобретается в аптеке.

При температуре воздуха не выше 20° можно брать эфира 50 проц, касторового масла — 18, керосина — 30, амилнитрита — 2. Если температура воздуха выше 25°, не следует применять смеси, содержащие меньше 20 проц. масла. Этого правила надо также придерживаться, когда двигатель тернет компрессно. В таких случаях целесообразно использовать следующую смесь: керосина — 35 проц, касторового масла — 30, масла МК или МС — 5, амилнитрита — 2, эфира — 28.

Для двигателей с калильным зажиганием можно употреблять смесь, состоящую из 75 проц. метилового спирта и 25 проц. касторового масла. В случае применения этилового спирта вместо метилового рецепт будет следующий:

ФИЗИЧЕСКИЕ СВОЙСТВА КОМПОНЕНТОВ, ВХОДЯЩИХ В ТОПЛИВНЫЕ СМЕСИ

	Теплотворность		Количество воздуха на 1 г*	Скрытая теплота испарения, кал.	Самовоспламенение** г	Октановое число
	топлива, кал/г	смеси, кал/г				
Керосин	10300	716	14,90	—	400	30—40
Метилловый спирт	5365	1032	5,20	263,0	475	98
Эфир серный	8921	1305	6,84	84,8	188	—
Бензол	10026	872	11,50	94,0	580	100
Нитробензол	—	—	6,82	79,2	—	—
Нитрометан	—	—	1,37	—	—	—
Ацетон	7556	980	7,721	123,0	500	—

* Теоретически необходимое количество воздуха для сгорания одного грамма топлива.

** Температура самовоспламенения при нормальном атмосферном давлении.

70 проц. спирта, 25 — касторового масла и 5 — ацетона.

Если запуск двигателя затруднен, то за счет уменьшения количества спирта следует добавить 5—10 проц. бензола.

Можно также применить смесь, в которую входят 55 проц. метилового спирта, 25 — касторового масла и 20 — нитрометана. При повышенной влажности воздуха соотношение компонентов, входящих в смесь, следует изменить: метилового спирта — 30 проц., касторового масла — 25, нитрометана — 35 и нитробензола 10 проц.

Предлагаемые топливные смеси успешно применялись ведущими автоделами страны в ряде крупных соревнований.

Г. КЛИМЕНОВСКИЙ,
судья республиканской категории
по автомодельному спорту.

В ГЛУБЬ ШЕСТОГО КОНТИНЕНТА



Г. Швейт.

НАСТАВНИК МОЛОДЕЖИ

Курсанты Хасавюртовского АМК внимательно слушали рассказ своего инструктора Георгия Прокофьевича Швеца.

— В 1916 году восемнадцатилетним паренком нанялся я рабочим в доме хозяина, чтобы мне разрешили посещать занятия. Так я стал водителем, — говорит Георгий Прокофьевич.

Швецу 62 года, он получает пенсию, живет в достатке, но из-за любви к своей профессии и поныне не оставляет работу.

За годы труда водитель перевез тысячи пассажиров, тысячи тонн груза. Последние 10 лет работает Георгий Прокофьевич инструктором Хасавюртовского автоотряда. Он уже обучил ежедневно около двух тысяч человек.

Недавно в клубе состоялся очередной выпуск. Все курсанты сдали экзамены со средним баллом 4,9. В этом большая заслуга ветерана — шофера Георгия Прокофьевича Швеца.

М. ВОЛОВИК.

г. Хасавюрт,
Дагестанская АССР.



В кабине «Харьковчанки».

ПОХОД НАЧАЛСЯ

Для передвижения в условиях низких температур, большой разреженности воздуха и сильных снегов наша экспедиция получила первоклассные тягачи — «Харьковчанка». Это — тридцатичетырехтонная машина длиной девять, а шириной — более четырех метров. Благодаря широким гусеницам (один метр) тягач обладает высокой проходимостью. Позабывшись конструкторы об удобствах водителей и научных работников. В машине, оборудованной новейшим радионавигационным снаряжением, восемь мягких спальных мест, электрический камбуз, туалет с горячей и холодной водой, воздушное отопление, каюта штурмана-радиста и сушильное помещение. У водителя есть своя рация. Одним словом, «Харьковчанка» — это целая научная лаборатория, на которой можно совершать большие переходы в самых сложных условиях.

В конце 1958 года на смену Третьей советской антарктической экспедиции на берег шестого континента высадилась четвертая группа полярников. В ее задачи входило продолжение ранее начатых работ, а по более широкой программе, и осуществление трансконтинентального похода по маршруту Мирный — Комсомольская — Южный географический полюс — Восток. В пути намечалось систематически вести сейсмо-глюциологические исследования и, в частности, определить мощность ледяного покрова. Нине мы помещаем рассказ участника двух антарктических экспедиций А. Бородячева о работе водителей в условиях Антарктиды.

Водителями трех вездеходов, участвовавших в походе, были опытные люди: инженер-механик Михаил Кулешов, механик Виктор Цветков — участвовали в создании станций Восток-1, Восток и Комсомольская. Инженер-механик Николай Серокуров и механики Валентин Аничбетов, Михаил Петров и Борис Шафарук много готовились к походу, принимали участие в изготовлении и испытаниях «Харьковчанки».

Из Мирного мы взяли курс на станцию Комсомольская. Погода недолго благоприятствовала походу. Уже в 12 километрах от поселка видимость резко ухудшилась, поднялась метель. Неожиданно остановилась одна из машин — впереди огромная трещина; обвалился в пропасть снежный пласт, по которому только что прошел первый вездеход.

Разделенный трещиной, края которой уходили далеко в темноту, на двадцать меед прекратил движение. Необходимо было передать продукты на головную машину. Обходить трещину опас-



Поселок Мирный.



Тягач в трещине материкового льда.

но — в темноте можно попасть в дугую. Пробовали перебросить веревку на противоположную сторону, но она не долетала. Как быть? Обязанный веревкой Николай Серокуров осторожно, шаг за шагом прощупывая каждый метр снега палкой, приблизился к краю обрыва. После нескольких попыток Николаю удалось перекинуть веревку. Ее натянули и, как по подвесной дороге, продовольствие стало поступать в головную «Харьковчанку».

На следующее утро погода улучшилась, и мы снова двинулись в путь.

Весь путь до станции Комсомольская машины преодолевали большие снежные заступы высотой до полутора метров. «Харьковчанки» то взбирались на них, то ныряли в ложбины между ними.

28 февраля мы благополучно прибыли на станцию Комсомольская. Несмотря на сложный рельеф и низкую температуру воздуха — минус 58°, участок в 870 километров был преодолен за шестнадцать дней.

Через двое суток, законсервировав машины, мы вылетели в Мирный.

В ПУРГУ И МЕТЕЛИ

В мае приступили к подготовке всемогательного поезда. Он должен был доставить для будущей смены зимовщиков на станцию Восток топливо, продовольствие и другое необходимое снаряжение. Нам предстоит идти на пяти тягачах, но три из них прошли уже около семи тысяч километров. Пришлось взяться за инструмент. Работали бригадами по двое-трое. Доставалось крепко: мешал сильный мороз, метели, снежные заносы.

В это время мне поручили вывезти груз из Мирного на одном тракторе. Погрузили ящики. Три-четыре километра обошлось без приключений. Но неожиданно поднялась метель, ухудшилась видимость, к тому же начало темнеть.

Вдруг тягач накренился... удар! Это мы на ходу проскочили трещину. Еще несколько сот метров пути и — снова трещина. Машина попала в ледяной плен. Пришлось оставить ее и возвращаться пешком в лагерь. Когда погода улучшилась, подошедший тягач с трудом вытащил из трещины повалевшего в беду собрата.

Двадцать седьмого сентября всемогательный поезд-тягач с семью санями-прицепами тронулся с обсерватории Мирный.

Благополучно миновав зону трещин, вышли на ледяной простор материка. Ночь. Видимость — не более пяти-десяти метров. Водители внимательно следят за ориентировочными огнями соседей... Красная ракета? Что-то случилось... Николай Серокуров сообщает об этом водителю головного тягача. Останавливаемся. У последней машины сломалось колесо (приспособление, с помощью которого сани сцепляются с тягачом). От сильного мороза слезятся глаза. Веки смыкаются. Их приходится разлеплять руками. Тяжело дышать. Каждый старается помочь товарищу, чтобы быстрее выполнить работу. Освещаем место поломки карманными фонариками. Ритмично раздаются удары кувады. Бьем по очереди. Для того чтобы предупредить обморожение, следим друг за другом. Но все же обморожений не удалось избежать.

...Надолго останется в памяти эта ночь.

Снова в путь. Идем гуськом. Через каждые сто-двести метров выхожу из кабины, чтобы разглядеть след головной машины. Вдруг вижу тягач Николая Серокурова, зарывшийся в снег: лопнула гусеница.

Тяжело вдвоем тянуть пятитонную громадину, однако другого выхода нет. Чтобы согреться, пытаемся закутить. Но папиросы примерзают к губам. Дело поддается медленно. Заметив, что мы остали, к нам вернулся Борис Шафарук. Мы повеселились — стало больше

людей и есть где погреться... Только спустя четыре часа с большим трудом мы восстановили гусеницу.

Ни пурга, ни метели, ни пятнадцатиградусные морозы не смогли остановить водителей. Участек Мирный — Комсомольская они преодолели за 21 сутки.

В ЗОНЕ СЫПУЧКИХ СНЕГОВ

Мы стремились, чтобы ни один день, проведенный в Антарктиде, не пропал даром. Поэтому на станции Комсомольская водители сразу же по прибытии начали готовить к новому походу «Харьковчанки». Много труда ушло, чтобы освободить их корпус от снега. Сильные морозы, достигавшие иногда 60°, основательно мешали работать. С большим трудом удалось запустить одну из машин, а с ее помощью — и остальные.

После стали ежедневно выделять дежурного, который через каждые три часа прогревал все тягачи.

Много хлопот доставила и подготовка груза. Особенно медленно шла перекачка топлива из бочек в цистерну. От мороза лопались резиновые шланги, выходящие из строя насосы.

В напряженной работе встретили мы и годовщину Великой Октябрьской социалистической революции. Эта знаменательная дата совпала с нашим выходом со станции Восток.

После каждых 10—12 часов пути — стоянка. Устраняем неисправности, заправляем топливом, едим, слушаем по радио нашу родную Москву. На одной из таких остановок радист А. Максимов принес телеграммы с Большой земли. Каждый читает их вслух.

Промежуток Комсомольская — Восток оказался исключительно тяжелым. Низкие температуры, сыпучий снег сильно мешали нашему продвижению вперед. Скорость не превышала одного километра в час. Во время различных ремонтов, чтобы не простудить легкие, сохраняем своим дыханием — пряча лицо в растегнутую куртку. В эти трудные минуты нас выручала только взаимная поддержка и помощь. Мне не поминать ни одного случая, когда бы кто-нибудь отказался помочь товарищу.

Не успели выйти с очередной стоянки, как на моей машине разорвался трак. На замыкающем тягаче шел Михаил Кулешов. Я считал, что он заметит мою остановку. Каково же было огорчение, когда его машина прошла в стороне, метрах в пятистах. Оставаться одному нельзя — замерзнешь. Бегу за тягачом Кулешова. Каждые сто метров отдыхаю. От недостатка кислорода и сильного мороза внутри жжет.

Но все же я догнал задние сани. Затем перескочил на передние и с ходу — в кабину. Экипаж был очень удивлен. Оказалось, что все смотровое окно водителя замерзло и сквозь узкую отверстие щель Кулешов не мог меня заметить.

Был и такой случай. На машине № 23 вышла из строя семидесятикилограммовая коробка передач. Надо менять — другого выхода нет. Помогло предложение Николая Серокурова. На крышу тягача мы затащили пустые бочки. Поставив их в два яруса — одну на другую, положили деревянный брус. С помощью талей и этого приспособления через люк в крыше коробка была заменена.

29 ноября все невзгоды остались позади. Мы пришли на станцию Восток.

О трудностях этого перехода говорят цифры. Если расстояние 870 км от Мирного до Комсомольской мы преодолели за 21 сутки, то путь всего в 540 км по маршруту Комсомольская — Восток занял на двое суток больше.

К ЮЖНОМУ ПОЛЮСУ

Восьмого декабря 1959 года две «Харьковчанки» и один тягач покидают станцию Восток, взяв курс на Южный Полюс. Возглавляет этот поход начальник экспедиции А. Г. Дралкин. У всех одно желание: как можно быстрее прийти к намеченной цели. Двигаемся со скоростью от 80 до 100 км в сутки. Но и здесь не обошлось без неприятностей. На машине Виктора Цветкова вышли из строя шайбы главного фрикциона. По заводской инструкции их замена выполняется с предварительным съемом радиатора, балки и коробки передач, с общей затратой времени 30 — 36 часов. Виктор при тридцатиградусном морозе сумел выполнить эту работу за шесть ча-

сов. Ему помог накопленный опыт. Еще в годы Великой Отечественной войны под огнем противника Цветков не раз ремонтировал автомобили. После демобилизации он работал регулятором ком двигателей на одной из московских автобаз.

По мере продвижения в глубь Антарктиды рельеф местности резко менялся. Поезд двигался то по равнине или плывком спуску, то, замедляя ход, взбирался на подъем. Рыхлый, сыпучий снег сменял сплошные заснежки.

Двадцать шестого декабря в 12 часов 15 минут по московскому времени мы достигли Южного Полуоса. Здесь расположена американская станция Амундсен-Скотт. Поляриники США сердечно встретили нас. Они старались сделать все, чтобы мы чувствовали себя, как на своей станции. Американцы знакомы нас с научными лабораториями, аппаратурой. Под троератный салют был поднят на одной из мачт Государственный флаг Советского Союза. Затем мы совершили кругосветное путешествие, объехав за 15 минут на машинах точку Южного Полуоса.

Три дня мы пробыли среди американских коллег. Объявлялись большие знакомы и все-таки ухитрились рассказать о себе, о семьях, о Москве. Они приветствовали заключение договора о мирном использовании Антарктики.

Познакомились мы и с их транспортом. Это 50- и 60-тонные тракторы. Обивина холодная, никакого научного оборудования. Когда мы сказали, что наши машины могут развивать скорость до 35 километров в час, американцы вначале не поверили. Тогда мы пригласили их сесть за рычаги управления и самим убедиться в этом.

29 декабря мы покинули гостеприимных хозяев, и 8 января 1960 года вернулись на советскую станцию Восток. Почти четырехмесячный поход окончен. Благодаря спящему коллективу мы успешно выполнили все поставленные перед нами задачи.

ИНК. А. БОРОДАЧЕВ,
механик-водитель,
участник 1-й и 4-й антарктических экспедиций.
Фото автора.

Курс — Южный полюс



ИДЕОСИА



Празднике сазвармовым у здания Большого театра в Москве.
Фото А. МАРУСИНА
и В. КУЦЕЛАПА.

„МАНЕТЫ“ В МОСКВЕ

Вдоль асфальтовой ленты шоссе бегут перелески и рощи, одетые молодой зеленью. Позади — Вршава, Брест, Минск. И вот уже среди потока автомобилей едут по московским улицам два ярких мотороллера с чешскими номерными знаками.

Сазвармовцы Милан Иозиф и Гануш Голцер стартовали в Празе 9 мая, когда чехословацкий народ торжественно отпраздновал 15-летие освобождения страны Советской Армией.

Иозиф и Голцер — не обычные туристы. Они отправный провет для того, чтобы передать советским спортсменам и жителям Москвы поздравления от председателя ЦК СБДЗАР генерал-лейтенанта Ч. Груши и приматора Праги А. Свободы.

Тогда не салавала путешественников. Более ста километров пришлось идти под сильным дождем, встречный ветер мешал движению, и за последние на этот каждый день на спидометрах мотороллеров прибавилось по 700 километров.

На концертной эстраде чехословацкой выставки в Москве празднике сазвармовцы торжественно вручили спортсменам Москвы приветственный писмо.

«Дорогие друзья, — говорится в нем, — плодотворное сотрудничество нашей организации с СБДЗАР советским ДОСААФ дает хорошие результаты. Мы надеемся все силы и старания, чтобы еще больше укрепить братские связи между советским и чехословацкими народами в борьбе за процветание во всем мире».

Поздравления пражских друзей были доставлены на новых чехословацких моторолерах «Манет S-100». Вместе с Иозифом и Голцером в Москву прибыл один из конструкторов этой машины Павел Некорачек. Вот что он рассказал о своей машине.

«Манет» создан работниками машиностроительного завода Пованска Выстрица в прошлом году. Но он уже завоевал большую популярность и успешно конкурирует с известными «Чезет-175». Его преимущество — в комфортабельности, более удобной посадке водителя, а главным — в легкости обслуживания. Вес 170 кг, т. е. на 45 кг меньше, чем «Чезет».

Средняя скорость мотороллеров в программе «Москва» составляла 66 км/час, на отдельных же участках она достигала 80 км/час. Подъемы, даже заторы, «Манет» преодолевал на четвертой передаче. За все время пути не обнаружилось ни одной неисправности, кроме, конечно, не одной вынужденной остановки.

Участник пробега инженер Милан Иозиф неоднократно стартовал в отдельных и трехдневных спортивных соревнованиях. Его мотороллер неизменно приходил к финишу без штрафных очков, ни в чем не уступая лучшим.

Участники пробега и конструктор считают, что в соревнованиях мотороллеров, которые будут проводиться по решению ФИМ с 1961 года, чешские «Манеты» могут рассчитывать на успех.

Кто из водителей не испытывает затруднений с пуском и прогревом двигателя зимой, особенно если автомобиль хранится на открытой площадке? Отрицательные последствия этого общезвестны.

Одна из причин затрудненного пуска двигателя при низкой температуре заключается в том, что наряду с коленами двигателя застывает масло, особенно подвижные его шкивы, валы компрессора, водяного насоса с вентилятором, генератора. И это в условиях, когда приводные ремни теряют эластичность, во всех трущихся деталях застывает смазка, а в компрессоре двигателя ЗИЛ-120, кроме того, застывает скопившийся конденсат, и в водяном насосе образуются ледовая пробка.

К тому же вращение водяного насоса только что пущенного двигателя создает принудительную циркуляцию воды в системе охлаждения, в результате искусственно замедляется достижение оптимально-рабочей температуры (70—80°). Прогрев двигателя особенно затрудняется, если в системе охлаждения отсутствует термостат. Между тем водители часто снимают его, так как стремятся предупредить «размораживание» радиатора.

Автор этой статьи совместно со старшим механиком Л. А. Юрьевым и электриком В. Б. Шабловым предложен эффективный способ облегчения пуска и ускорения прогрева двигателя зимой. Он заключается в применении приспособления, которое предназначено для двигателя ЗИЛ-120 (или ЗИЛ-130), водяного насоса с вентилятором и генератора в период пуска и прогрева двигателя.

Приспособление состоит из дистанционной планки — гребенки, шарнирно укрепленной на корпусе водяного насоса ЗИЛ-120 или на блоке цилиндров для двигателя ЗИЛ-130. Планка гребенки имеет забытые упоры, на один из которых опирается генератор. При этом ослабляются приводные ремни, вследствие чего отключаются все перечисленные выше механизмы. Приспособление может быть легко изготовлено из досокосе же железа и установлено на двигателях грузовых автомобилей ГАЗ, ЗИЛ и легковых автомобилей разных моделей.

Гребенка, предназначенная для двигателя ЗИЛ, показана на рис. 1, ГАЗ* — на рис. 4, «Москвин» — на рис. 5.

На двигателе ЗИЛ приспособление устанавливается следующим образом (рис. 2). Ослабляют болт 6, крепящий верхний кронштейн генератора на крышке водяного насоса. Затем перемещают кронштейн в верхнее вертикальное положение, после чего затягивают болт наглухо.

К кронштейну при помощи планки крепят двумя болтами гребенку 3 и передигают ее посредством рукоятки. Гребенку и планку соединяют шарнирно болтом (см. рис. 1). Остановка и протяжка могут быть использованы и на легковых автомобилях ГАЗ-69, «Победа» и «Волга».

буковки рамной на шкиве водяного насоса 2 и на приводном шкиве коленачатого вала (см. рис. 2) двигателя подстегивается за счет торможения от компрессора 7.

При установке приспособления на двигатель ГАЗ (рис. 3) верхний кронштейн крепления генератора снимают, и на его место помещают гребенку 3. Один ее конец крепят к болту 6 двигателя, другой шарнирно болтом с резьбой, неходящей до головки на 5 мм (см. рис. 4). У гребенки имеется рычажок 6 (см. рис. 3), который несечкой прижимает приводной ремень к шкиву водяного насоса 2 и тем самым затормаживает его вращение. В конечном счете ремень провисает на шкиве коленачатого вала 1.

На другой стороне гребенку (для ЗИЛ и ГАЗа) крепят пружину 4 (см. рис. 2 и 3). Второй конец ее присоединяют к боковине капота, благодаря чему обеспечивается постоянное натяжение гребенки и планки. Кроме того, болт 6, установленный в верхней проушине генератора 5. Для шарнирной подвески генератора ослабляют болты его нижнего кронштейна и фиксируют их контргайками, а в верхнюю проушину ввертывают болт, имеющий резьбу, неходящую до головки 1.

Перед пуском двигателя водитель отжимает гребенку за рукоятку вверх и затем перемещает генератор в сторону блока цилиндров. При этом полностью расслабляются вентиляционные ремни и отключаются компрессор (ЗИЛ), водяной насос и вентилятор. Последний фиксируется в фиксированном положении на болту, установленном в верхней проушине генератора.

Наше приспособление всесторонне испытывалось на автобазе зимой 1959—1960 годов. Испытания и эксплуатация показали высокую его эффективность, особенно когда в сочетании с ним применяется либо маловязкое зимнее масло АК3-4, либо смесь масла АК-10 с веретинным 2 или 3 в соотношении 6:4.

Как показали исследования, усилие, необходимое для проворачивания коленачатого вала двигателя ЗИЛ-120, после отключения приводных механизмов при температуре воздуха минус 20—25° снижается в среднем на 20 проц. Резко сокращается время прогрева двигателя. При температуре воздуха минус 20° оно уменьшается в 3—4 раза. Таким образом, обеспечивается экономия топлива. Кроме того, за счет снижения конденсации топлива на стенках цилиндров уменьшаются пусковые износы двигателя и разжижение картерной смазки. Применение гребенки к тому же ускоряет нагрев воздуха в кабине шофера.

На автобазе разработана схема дистанционного управления гребенкой не-

ГРЕБЕНКА

Рисунки И. Шапенкова.

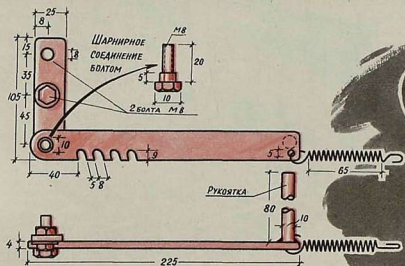


Рис. 1

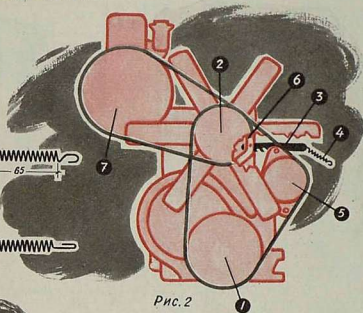


Рис. 2

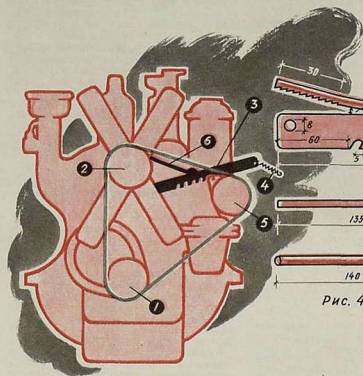


Рис. 3

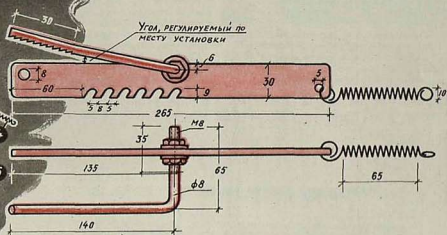


Рис. 4

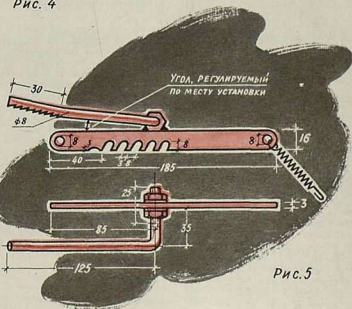


Рис. 5

посредственно из кабины водителя при помощи троса (аналогично приводу жалюзи). Это еще более упрощает пользование приспособлением.

Простота, надежность и эффективность усовершенствования позволяют рекомендовать его для широкого применения как работникам автохозяйств, так и автомобилистам.

Автомобильным заводам следует, на наш взгляд, устанавливать подобные приспособления на все вновь выпускаемые автомобили.

В. ПРИГОЖИН,
главный инженер автобазы
Советского района г. Москвы.

САМОДЕЛЬНЫЕ ПРИЦЕПЫ

К „ТУЛЕ“

В редакции журнала приходит много писем с просьбой рассказать о том, как самостоятельно построить боковой или задний прицеп к мотороллеру «Тула-200».

ОБЩИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

Перед каждым, кто приступает к проектированию и изготовлению самодельного прицепа для мотороллера, встает вопрос: каким основным условием должна отвечать его конструкция? За последнее время накоплен некоторый опыт строительства колясок к мотороллерам, который позволяет ответить на этот вопрос.

1. Коляску к раме мотороллера необходимо крепить не менее чем в четырех точках; для установки требуемого развала и схождения колес нужно предусмотреть возможность регулировки.

2. Колесо коляски должно быть взаимозаменяемо с колесами мотороллера.

3. Коляска должна иметь мягкую подвеску кузова (или колес).

4. Желательно, чтобы полный вес коляски был не более половины веса мотороллера во избежание перегрузки двигателя.

ПЕРЕДЕЛКА МОТОЦИКЛЕТНОЙ КОЛЯСКИ

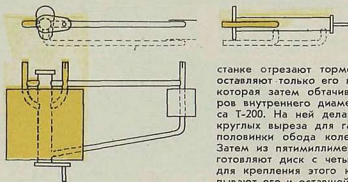


Рис. 2. Рама «Паннония», приспособленная для мотороллера (пунктиром показаны элементы рамы до переделки, закрашены новые детали).

Некоторых владельцев «Тулы» может заинтересовать опыт В. Башмакова, который приспособил коляску мотоцикла «Паннония» для использования с мотороллером. Переделка этой коляски не связана с большими трудностями.

Чтобы установить на коляску колесо от Т-200, видоизменяют ступицу колеса «Паннония». Для этого на токарном

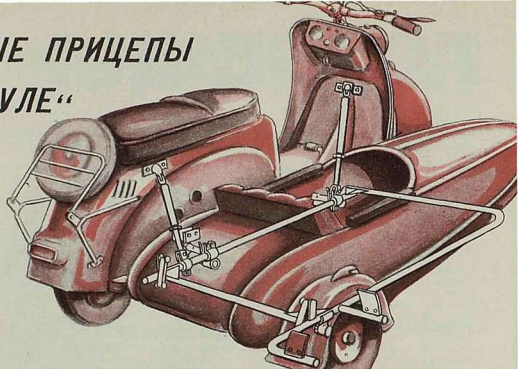


Рис. 1. Боковой прицеп заводской конструкции.

КОЛЯСКА ТУЛЬСКОГО ЗАВОДА

Тульский машиностроительный завод разработал боковой прицеп (рис. 1) к мотороллеру Т-200. Конструкция его может служить образцом при изготовлении самодельного бокового прицепа.

Коляска имеет трубчатую сварную раму, усиленную косынками в местах сварки труб. Жесткое крепление колеса к коляске к раме компенсируется эластичной резиновой подвеской кузова. Последний собирается из отдельных

клиньев, стыки которых закрыты алюминиевыми накладками с хлорвиниловой вставкой. Крыло колеса выполнено отдельно от кузова. Крепится коляска к мотороллеру в четырех точках.

Вес такой коляски — 40 кг. Ширина мотороллера с коляской — 1455 мм, колесо — 1035 мм.

Мотороллер с прицепом развивает скорость до 60 км/час, контрольный расход топлива — 5 л/100 км.

ФАНЕРНЫЙ КУЗОВ

Обычно наиболее трудоемким является изготовление кузова коляски. Весьма простую конструкцию из фанеры (рис. 3) предложил Н. Безбородов.

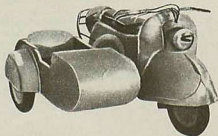
Боковины такого кузова из трехслойной фанеры, двойные, а задняя и передняя части — одинарные. Дно выполнено из пятислойной фанеры. Для придания коляске большей жесткости за спинкой колеса устанавливают раму из буксовых брусьев (сечение бруса 25 × 50 мм).

Кузов к раме коляски прикрепляется спереди хомутами, а сзади — с помощью длинных сквозных болтов. Между кузовом и рамой устанавливают резиновую прокладку.

Сиденье коляски — мягкое из губчатой резины, спинка сделана из пятислойной фанеры. Кузов собирают на казенном клею и шурупах.

Расход материалов на такую коляску незначителен: 3 м² трехслойной фанеры, 0,7 м³ — пятислойной и 0,5 кг шурупов.

Рис. 3. Фанерный кузов.



ОДНОКОЛЕЙНЫЙ ПРИЦЕП

Читатель И. Гончаров предлагает для самостоятельного изготовления одноколейный прицеп грузоподъемностью до 200 кг (рис. 4 и 5).

Рама такого прицепа трубчатая, сварная из цельнотянутых труб диаметром 30 мм (см. рис.). На раме жестко крепится колесо (использовано переднее колесо мотороллера со ступицей в сборе). Для этого приваривают два угольника, а к ним — боковые пластины с вырезами для крепления оси колеса. При использовании прицепа в туристских прогонах желательно «подрессорить» его, применив маятниковую подвеску заднего колеса мотороллера.

Трос тормоза присоединяют к специальной ручке или к педали возможного тормоза так, чтобы можно было его быстро отсоединить. Кузов в зависимости от назначения изготавливают из дерева или листового металла толщиной 0,8—1,0 мм. Крепят его болтами к раме. Кузов может быть оборудован ящиком для инструментов, люком для разгрузки сыпучих материалов и т. д. Сверху кузов закрывают брезентовым тентом.

Для подсоединения прицепа к мотороллеру устанавливают крошштейн, представляющий собой сварную трубчатую конструкцию из труб диаметром 20 мм. Прикрепляют его в четырех точках: в двух тех же болтами, что и багажник, в остальных — болтами крепления крошштейна запасного колеса, которое заблаговременно снимается. Соединение мотороллера с прицепом шарнирное.

Одноколейный прицеп данной конструкции успешно эксплуатируется в течение трех лет.

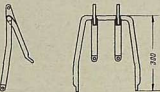
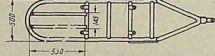
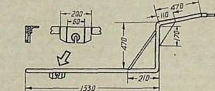


Рис. 4. Детали крепления прицепа к мотороллеру.



Мотороллер Т-200 с одноколейным прицепом.

Рис. 5. Схема устройства прицепа.

КАК ПОВЫСИТЬ МОЩНОСТЬ „ВЯТКИ“

В статье конструктора В. Белякова «Вятка в этом году» («За рулем», № 2, 1960 год) сообщалось, что мощность двигателя этого мотороллера повышена с 4,5 до 5,2 л. с. Редакция получила много писем, авторы которых спрашивают: можно ли самим улучшить динамические качества двигателя «Вятки»?

Владельцы мотороллеров, выпущенных до модернизации, могут повысить мощность двигателей путем улучшения продувки. Для этого необходимо увеличить фазы впуска: юбку поршня в зоне впускного окна следует подрезать на 2,6 мм (рис. 1), а нижний фланец цилиндра — на 1,2 мм. Делать это должен квалифицированный токарь в мастерской, с тем, чтобы не нарушить перпендикулярности оси цилиндра. Верхнюю кромку выпускного окна нужно поднять на 1,5 мм, чтобы разница в высоте ее и верхней кромки продувочных окон составила 4,5 мм (рис. 2). В процессе работы указанные размеры и расположение кромок лучше всего контролировать, снимая развертку с цилиндра. Толщину медной прокладки головки цилиндра следует увеличить с 1 до 2,2 мм. Все пе-

речисленные изменения необходимо производить комплексно.

Улучшить работу двигателя можно также, уменьшив сопротивление впуску и продувке путем полировки каналов цилиндра и камеры карбюратора, а также

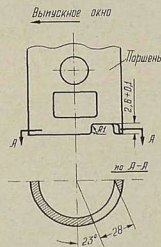


Рис. 1. Улучшение продувки путем подрезки юбки поршня.

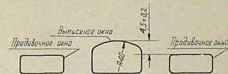


Рис. 2. Подрезка верхней кромки выпускного окна.

увеличением диаметра впускных патрубков воздушного фильтра до 22 мм (с одновременным обеспечением пропускной способности жиклера 165—170 см³/мин).

В. БЕЛЯКОВ.

Овладевая новыми приемами



Рис. 1. Самодельный одноколесный велосипед



В статье «Готовиться сегодня, чтобы победить завтра» («За рулем», № 1, 1960 год) мастер спорта Н. Соколов поднял очень важный для нашего мотоспорта вопрос — о мастерстве гонщиков, об овладении современной техникой прохождения кроссовых трасс и, в частности, ездой на заднем колесе.

В течение нескольких месяцев лвовские спортсмены проводят специальные тренировки по освоению этого прогрессивного приема. И хотя времени прошло немного, каждый из нас убедился в его несомненном преимуществе.

Мастера спорта Григорьев, Серебряков, Фуртушняк и другие, применив на последних соревнованиях новую технику вождения, продемонстрировали высокий класс езды и показали отличные скорости на дистанции мотокроссов.

Расскажу несколько подробней, как мы осваивали более рациональные способы вождения мотоцикла.

ПРЕЖДЕ ВСЕГО — РАВНОВЕСИЕ

Чтобы водить машину на заднем колесе, прежде всего нужно научиться сохранять поперечное и продольное равновесие. Это не так просто, как может показаться с первого взгляда. Искусство «удержать равновесие» мы начали постигать только после длительных специальных упражнений на балансировку. Одним из классических видов такого рода упражнений является езда на одноколесном велосипеде (рис. 1). Его мы изготовили сами, использовав обод детского велосипеда «Школьник», а также вилку и седло дорожного велосипеда. Втулка была выточена за одно целое с осью, которая вращается за вилке. Шатуны и педали можно применять от обычного велосипеда, а еще лучше — от «Школьника» или «Орленка».

Большую пользу приносит и фигурная езда (без использования рук и т. п.) на обычных велосипедах.

В занятиях по общефизической подготовке мы также включаем упражнения на равновесие: балансирование на низком бруске и на специальных подножках, напоминающих мотоциклетные (рис. 2, а).

Следующий шаг в овладении новым приемом — «вырывание» машины на заднее колесо. Делать это на наших длинных мотоциклах нелегко, но все же можно, если применить вспомогательные упражнения — рывки машины за руль на месте (продвигается прямо на площадке в гараже) и подтягивание на низком турнике (рис. 2, б).

КАК ПЕРЕДЕЛАТЬ МОТОЦИКЛ

Для быстрейшего овладения приемами езды на заднем колесе мы специально подготовили мотоцикл К-55. Вместо заводского использовали бензобак, изготовленный из корпуса воздухофильтра, и установили его под подушкой. С переднего колеса сняли крыло, а подножки отодвинули назад — до маятника задней подвески. Такая переделка позволяет легко приподнять переднее колесо и отработать навык своевременной подачи газа, необходимой для сохранения мотоцикла в вертикальном положении.

Затем были подвергнуты переделке и спортивные машины ИЖ-57. Поставив легкий шток, мы облегчили переднюю вилку. Малый бак отодвинули назад, сняли чехлы и рамку жесткости. Облегчили и тормозной барабан (сверлением).

Чтобы легче было «вырывать» мотоцикл, мы к рулю приварили стойки, что позволило отвести его на 100 мм назад. Из всех переделок — это, пожалуй, наиболее важная, так она дает возможность гонщику быстро переместить назад центр тяжести и облегчить таким образом подъем переднего колеса. Отодвинуты также и подножки (насколько это позволяет кик-стартер). Мотоцикл снабжен подушкой, заканчающейся небольшим возвышением. Оно служит упором в случае опрокидывания гонщика назад.

ОТ БУГРОВ — ДО «ПРЫЖКА В КРУТОЙ СПУСК»

Умение водить мотоцикл на заднем колесе дает неоспоримое преимущество кроссмену при выполнении прыжков, преодолении спусков и различных препятствий в виде ям, канав, корневых деревьев и т. п. Однако овладевая приемами их прохождения следует постепенно.

После названных выше упражнений на равновесие мы начали тренировки на площадке с небольшим бугром, которые облагают выдвигание машины на заднее колесо. Называя на такой бугор, гонщик отбрасывает корпус назад, дает одновременно газ и рывком ставит машину на заднее колесо. Затем он продолжает движение в таком положении.

Когда спортсмен научится вырывать машину на ровной площадке и небольшим уклоном, можно переходить к освоению сложного приема, который мы называем «вылет из крутого подъема», или иначе «прыжок выстрелом». В этом случае переднее колесо мотоцикла



Рис. 2. Упражнения: а — в балансировке, б — на низком турнике



Рис. 3. Приземление на заднее колесо при вылете мотоцикла из крутого подъема

Серия шестая.

НЕКОТОРЫЕ НЕИСПРАВНОСТИ ХОДОВОЙ ЧАСТИ

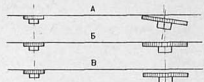
Установка заднего колеса. Что может быть неприятней для неуклюжего мотоциклиста, чем прокол шины в дороге? Приходится снимать колесо, демонтировать покрышку, менять или заклеивать камеру. Мало того, нужно еще уметь правильно установить колесо после ремонта. Неточность или ошибка при монтаже заднего колеса может привести к тому, что в пути соскочит цепь и «заклинит» колесо.

Регулируют положение колеса перемищением его оси.

Если при возобновлении движения цепь будет соскакивать, следует на небольшой скорости добраться до гаража и там проверить правильность положения колеса.

Для контроля берут тонкую веревочку (интук) и прикладывают к торцевым поверхностям звездочек коробки передач и заднего колеса, как это показано на схеме А. Затем с помощью регулировочных винтов добиваются параллельности в расположении обеих звездочек (схема В).

Если при проверке окажется, что звездочки не строго совмещены (схема В), то правильное положения заднего колеса можно будет достичь, только поставив новые дистанционные шайбы.



По окончании работ, связанных с монтажом заднего колеса, следует обязательно проверить правильность регулировки заднего тормоза. Напомним, что свободный ход тормозной педали должен быть не менее 10—15 мм, иначе тормозные колодки будут затянута, а это повлечет за собой их ускоренный износ и увеличение расхода топлива.

Стук в вилке. Эта неисправность обнаруживается при пользовании передним тормозом. Известно несколько причин такого явления. Основные из них — ослабление гайки крепления рулевой колонки и недостаток масла в вилке (или неправильный подбор его).

В первом случае необходимо незамедлительно подтянуть гайку, иначе будут разбиты подшипники и деформировано гнездо, установленное в раме. Во втором случае обычно продолжают путь и устраняют неисправность в гараже.

Так как нельзя определить, сколько жидкости имеется в вилке, нужно открутить спускные пробки и выпустить ее. Масло заливают в каждую трубу вилки: для К-58, К-55, К-175 летом 100 г АК-10, а зимой — смесь из 90 г АК-6 и 10 г керосина; для ИЖ-56 летом по 160 см³ трансформаторного и турбинного масла в равных долях, зимой — перетенное.



Не только мастера, но и спортсмены-разрядники учатся водить мотоцикл на заднем колесе.

(рис. 3) как бы само поднимается вверх, и удерживать его после приземления в этом положении не представляет особого труда. Следует только как можно дольше проехать на заднем колесе, ибо тогда исключается его пробуксовка и обеспечивается максимальная нагрузка двигателя. Все это дает заметное преимущество по сравнению с обычной техникой езды.

Гораздо более трудным приемом является «прыжок в спуск» и преодоление спуска на заднем колесе (рис. 4). Это очень эффективный способ, так как, используя его, не нужно гасить скорость. Замер времени показал, что на одном спуске гонщик выигрывает в среднем 1,5—2 секунды.

Чтобы освоить такой прыжок, мы длительно тренировались на пологом затянном спуске, имевшем площадку

для разгона. Научившись своевременно вырывать машину, ехать по спуску на заднем колесе и правильно «приземляться», мы перешли на более крутой холм, где горизонтальная площадка резко переходит в спуск, а через некоторое время — на участок с максимальной крутизной. И только после этого начали отработывать «прыжок в спуск», требующий отличного владения мотоциклом. Трудность его заключается в том, чтобы вырвать машину на самом краю спуска и приземлиться после прыжка на заднее колесо, не потеряв устойчивости.

Владев всеми этими приемами, можно, сохраняя высокую скорость, легко преодолевать на заднем колесе и ямы, и канавы, а также такие кроссовые препятствия, как трех- и пятиметровые крутые ступеньки-террасы (рис. 5).

Какие же основные выводы можно сделать из нашего опыта освоения техники прохождения кроссовых трасс?

Первое. Езда на заднем колесе повышает устойчивость мотоцикла при преодолении препятствий и позволяет проходить их на более высокой скорости без всякого риска.

Второе. Отечественные мотоциклы при сравнительно небольшой перделке, не затрагивающей раму, позволяют овладеть рациональными приемами вождения мотоцикла.

Следует отметить, что серьезным тормозом в овладении современной техникой езды являются трассы наших кроссов. Они выбираются без учета тех элементов, где гонщики могут применить весь арсенал сложных технических приемов.

Трассы должны быть до предела насыщены режимами подъемами и спусками, естественными трамплинами, террасами, одним словом, рельеф их должен стимулировать развитие современной техники езды.

**Ю. ТРОФИМЕЦ,
мастер спорта.**

Фото автора.

2. *Львов.*

Рис. 5. Кроссовую «террасу» проходит мастер спорта Н. Григорьев.



Рис. 4. Преодоление спуска на высокой скорости с применением нового приема вождения мотоцикла.



НОВАЯ МОДЕЛЬ СПОРТИВНОГО АВТОМОБИЛЯ «ПОРШЕ»

Фирма «Порше» выпустила к спортивной сезону 1960 года новую серию спортивных автомобилей. Они продаются только «особенно высококвалифицированным спортсменам-водителям» по указанию главы фирмы конструктора Порше.

Как известно, в последние годы на автомобилях «Порше» модели 718 было выиграно много соревнований и в частности, первенство мира в классе до 1600 см³. Поэтому модель 718 была взята за основу при создании автомобилей 1960 года.

Новая модель «Порше RS-60» имеет в соответствии с последними предписаниями ФИА багажник в задней части кузова (размещенный над моторной перегородкой) и ветровое окно высотой 25 см, выполненное не из плексигласа, как обычно, а из многослойного стекла.

Для этого автомобиля характерен ряд технических усовершенствований. В передней подвеске, например, имеются продольные направляющие рычаги, которые являются несущими. Они работают совместно с двумя скручивающимися стержнями, состоящими из отдельных листов. Задняя подвеска выполнена с двумя шарнирами и косо установленными двойными треугольными и витыми рессорами вместо обычной для автомобилей данной марки торсионной подвески. (Отход Порше от торсионной подвески, которую имели на первых этапах развития автомобильной техники при создании автомобилей «Фольксваген», весьма примечательн. Ред.) Как передняя, так и задняя подвески имеют телескопические амортизаторы двойного действия.

МОДЕРНИЗИРОВАННЫЙ «ТРАБАНТ»

Недавно легковой автомобиль «Трабант» («Спутник»), изготовляемый автомобильным заводом Цинкун (ГДР), был подвергнут модернизации. Она вызвана подготовкой производства к выпуску автомобилей с кузовом открытого типа (до сих пор изготовлялись только лимузины в стандартном и специальном исполнении).

«Трабант» с комбинированным кузовом демонстрировался на весенней Лейпцигской ярмарке 1960 года и привлек к себе особое внимание. Передняя его часть такая же, как у лимузина. В задней же части значительно удлинены боковые стекла и крылья, а также встроены дверца с большим панорамным стеклом. Заднее колено и инструмент размещаются в специально предусмотренном для них отсеке кузова, находящемся под полом. При откидывании вперед заднего сиденья в кузове можно поместить свыше 210 кг груза (помимо двух пассажиров на передних сиденьях). Если пасса-

жеры занимают все 4 места, то багаж может составлять 80 кг.

На автомобиле устанавливаются модернизированные двухцилиндровый двигатель двух типов. Один из них с рабочим объемом цилиндров до 1500 см³ (мощностью 150 л. с.), другой — до 1400 см³ (мощностью 160 л. с.). В двигателе, имеющем четыре распределительных вала, изменения коснулись лишь колец цилиндра, который значительно усилен. Основная модель выпускается с рабочим объемом 1585 см³ (цилиндров цилиндра 87,5 мм, ход поршня 66 мм). Полуторсионная модель (рабочий объем 1498 см³) отличается от нее лишь диаметром цилиндра (85 мм).

Длина автомобиля «Порше RS-60» — 3700 мм, ширина — 1510 мм, высота (вместе с ветровым стеклом) — 1600 мм. Колесная база равна 2200 мм, колея передних колес — 1290 мм, задних — 1250 мм. Дорожный просвет — 150 мм. Диаметр тормозных барабанов составляет 280 мм, а рабочая площадь тормозов передних колес — 558 см² и задних — 732 см². Шины на передних колесах 5,50—15, задних — 6,00—15.

На автомобиле устанавливается топливный бак емкостью 80 л при рабочем объеме до 1600 см³ развивает максимальную скорость 250 км/час.

Конструктивные изменения спортивной модели весьма показательны в том смысле, что дают представление и о технических изменениях в «Порше» I формулы для 1961 года. Специалисты считают, что машина будет иметь такую же мощность и еще более форсированный двигатель с рабочим объемом 1500 см³.

жирный двигатель введены и другие изменения. В частности, введены ребра, благодаря чему повышена жесткость картера кривошипного механизма.

Также установлен горизонтальный карбюратор, что позволило улучшить подов горючей смеси к цилиндрам; значительно снижен шум выпуска и выпуска отработавших газов.

В результате модернизации мощность двигателя возросла более чем на 2 л. с. Таким образом, сейчас она превышает 20 л. с., что для данного рабочего объема следует признать вполне удовлетворительным.

Передача усилия от двигателя на передние колеса осуществляется через сухое однодисковое сцепление и четырехступенчатую коробку передач, имеющую блокируемый свободный ход. Передаточное число главной передачи уменьшено до 4,83. Оно соответствует повышенной нагрузке, но тем не менее дает возможность развивать максимальную скорость до 80 км/час.

Для автомобиля запроектирована новая отопительная установка. Ряд мелких усовершенствований предусмотрен во внутренней отделке кузова.

В 1960 году автомобильный завод «Трабант» выпустил 35 тысяч автомобилей «Трабант».

ВЕНТИЛЯТОР С ЭЛЕКТРОМАГНИТНЫМ СЦЕПЛЕНИЕМ

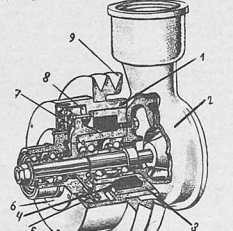
Одной из английских фирм выпущены новые вентиляторы, снабженные электромагнитным сцеплением с металлическим поршнем.

Сцепление состоит из статора, имеющего форму кольца, П-образного поперечного сечения, в котором помещается обмотка возбуждения; ротора со шкивом привода вентилятора и ведомого элемента с лопастями.

Между ротором и ведомым элементом в двух небольших радиальных зазорах с лабиринтным уплотнением находится железный порошок.

Когда через обмотку возбуждения проходит ток, под воздействием магнита железные частицы соединяются между собой, в результате чего ротор блокируется с ведомым элементом, и лопасти вентилятора начинают вращаться.

Выключение и включение тока производит автоматический в зависимости от температуры воды в системе охлаждения двигателя с помощью термостата, расположенного в нижней части радиатора.

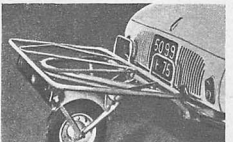


1 — ротор, 2 — водный насос, 3 — статор, 4 — обмотка возбуждения, 5 — лабиринтное уплотнение, 6 — место присоединения лопастей, 7 — ведомый элемент, 8 — прокладка из немагнитного материала, 9 — шкив.

ОДНОКОЛЕСНЫЕ ПРИЦЕП

Во Франции появились одноколесные прицепы к легковым малолитражным автомобилям, получившие название «платформенные колес». Грузоподъемность такого прицепа достигает 100 кг при собственном весе 20 кг. Шасси и платформа размером 0,7 х 1,0 м изготовлены из дюралюминиевых труб. Платформа имеет складывающиеся борта. Шина колеса размером 3,5—8.

Такие прицепы выпускаются в нескольких типах, стандартный (см. фото), туристический (с мягким верхом), большого туризма (в виде фуругона) и кемпинговый (в виде фуругона, в котором помещены все необходимые принадлежности для путешествия). Этот прицеп не «виллет» и не «дергает» при движении, так как жестко крепится к кронштейнам.



Западно-германская фирма НСУ опубликовала первые результаты испытаний ротино-пошневых двигателей Ванкеля (см. «За рулем», № 2, 1960 год) на шести автомобилях. Один легковой автомобиль НСУ модель «Пинч» прошел с двигателем Ванкеля (вместо устанавливаемого обычного старшего поколения двигателя с рабочим объемом цилиндров 800 см³) более 23 000 км, а другой 14 000 км. На обоих автомобилях не было замечено в актах специальной испытательной комиссии, «несма» обжигающие «резины двигателя». Оба двигателя работали вместе стандартных поршневых, даже на нынешнем этапе своего технического развития значительно улучшили динамические и экономические качества автомобилей НСУ — «Пинч».

В самих автомобилях потребовалось произвести немого переделок в крышке капота (на автомобилях НСУ принято заднее расположение двигателя), в крышке крыльев сделаны прорезы. С первого взгляда самый двигатель Ванкеля не сразу заметен под капотом, поскольку он значительно меньше по габаритам чем, например, воздушный фильтр, стартер, водяной насос, картер сцепления и т. д. (Диаметр картера двигателя равен 240 мм, ширина двигателя — 170 мм).

Ротино-пошневой двигатель с рабочим объемом камеры сгорания 250 см³ развивает на испытательном стенде мощность 40 л. с. при 11 000 об/мин. Чтобы облегчить сочетание работы двигателя с традиционным сцеплением, водяным насосом, водяной помпой и другими узлами и агрегатами, число оборотов двигателя при эксплуатации его на шоссе ограничили «Пинч» было ограничено до 8000 об/мин. В систему был подключен масляный радиатор (снят автомобиль «Фольксваген»); охлаждение картера двигателя водное, а сам ротино-пошневой (ротор)

охлаждается смазочным маслом, протекающим через приводной вал.

Во время испытаний двигатели обеих машин заводились с полоборота в любую погоду; на малых оборотах они работают экономично, расход топлива снижается, мощность, которую могли замерить испытатели, двигатель начинает при 2000 об/мин, но число оборотов очень быстро, при небольшом нажатии педали акселератора, доходит до 7000. На высоких оборотах двигатель работает настолько бесшумно, что выходящая труба нажалась до краев, так как температура выходящих газов достигала 750—800°С.

Испытания показали высокую приемистость автомобиля; уже при самом малом нажатии на педаль газа автомобиль, не медленнее набирает скорость, ускоряется, при отжатии педали двигатель столь же быстро переходит на роль тормоза.

Испытавшиеся автомобили НСУ — «Пинч» развили максимальную скорость 112 км/час, что следует признать весьма высоким результатом для четырехместного автомобиля с рабочим объемом двигателя 250 см³. Максимальный крутящий момент (4,15 кгм) зафиксирован при 5500 об/мин. Это свидетельствует о недостаточной эластичности работы двигателя и необходимости применять при его использовании на автомобиле более многоступенчатые коробки передач. Расход топлива на обоих автомобилях, оборудованных ротино-пошневыми двигателями Ванкеля, составил при скорости 100 км/час всего 6,25 л/100 км пробега. При увеличении скорости расход возрастает до 6,25 л/100 км (при 80 км/час) и даже 7,75 л/100 км (при 100 км/час).

Ведутся работы по прототипированию воздушного охлаждения двигателя Ванкеля, что откроет широкие перспективы применения таких двигателей на мотоциклах и моторолерах.

НОВЫЕ СПОСОБЫ ТОРМОЖЕНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ

В Англии и в США почти одновременно запатентованы новые конструкции гидродинамических тормозов, обеспечивающих длительные торможения автомобилей без обычного сопутствующих этому явления перегрева рабочих поверхностей и барабанов.

Собственно, речь идет не об основных тормозах, а о способе рода гидродинамических компенсаторов, работающих по принципу трансформации механической энергии в тепловую, причем выделяющаяся теплота отводится в систему охлаждения двигателя (а частично в окружающий воздух). Это позволяет, во-первых, значительно уменьшить габариты основных тормозов, а во-вторых, осуществлять торможение автомобиля медленно, сильно и во время плавного. Сам по себе такой гидравлический компенсатор не может самостоятельно довести автомобиль до полной остановки, поскольку при гидродинамическом торможении не создается для этого необходимых условий. Но он позволяет разгрузить основные тормоза и уменьшить их габариты и вес. Иными словами применение вспомогательных гидротормозов позволяет расширить возможности увеличения тормозного усилия основных тормозов при сохранении, скажем, вышеназванных преимуществ по уменьшению габаритов и веса. Преимуществом дополнительных гидравлических тормозов является то, что они не имеют рабочих поверхностей механического трения, подверженных износу и регулировке. Оба запатентованных гидротормоза имеют принцип создания гидродинамического момента, применяемого на инерционную массу (в частности, радиус автомобиля), а не фактически о гидромуче. Турбина которой закреплена неподвижно на раме машины. В одном случае турбина и основной гидромоментор располагают на картере главной передачи; чаще его устанавливают непосредственно на картерной

передаче. Рабочая жидкость подводится к муфте лишь при рабочем состоянии гидромоментатора, обычно же он отторгнут, т. е. опорожнен от жидкости. Для этой цели (т. е. освобождения гидромоментатора от жидкости, когда в нем нет нужды) в запатентованных системах предусмотрены специальные цилиндры-резервуары, хранящие тормозную жидкость. В цилиндрах размещены поршни, имеющие пневматический привод. В отторгнутом состоянии при движении автомобиля по прямой с умеренными скоростями тормозная жидкость находится в цилиндрах; во время же продолжительных спусков автомобиля под горку или при движении с высокой скоростью водитель открывает специальный кран пневматического привода поршня и последний выталкивает жидкость из поршня в цилиндр в гидросистему. Изменяя величину давления воздуха, можно регулировать степень заполнения тормозной системы жидкостью; это, в свою очередь, определяет напор, создаваемый ротором гидромоментатора. Предустройство и автоматика гидрозавозратного действия, т. е. выравнивания давления в цилиндре и тормозной системе, предотвращает вытеснения давления в тормозной системе при высочайших оборотах.

Изменяя давление гидромоментатора в тормозной системе автомобиля сулит большие преимущества. Если удастся создать такую систему, то, следуя изобретениям и конструкции, то можно будет значительно уменьшить износ основных тормозов и расширить их срок службы. Кроме этого габариты; эксплуатировать автомобиль и при более высочайших средних скоростях движения не менее быстрой, чем при низких и т. д. Очень важно также и то, что гидромоментаторы весьма удобны зимой, при движении по заснеженным и ледяным дорогам. Плавность их действия весьма способствует уменьшению опасности заноса и юза.

ПЕРВЫЙ АВТОМОБИЛЬ ИНДИЙСКОГО ПРОИЗВОДСТВА

В Индии, где до сих пор лишь производилась сборка автомобилей по иностранным лицензиям, предпринята первая попытка организовать отечественное автомобильное производство. Фирма «Лайонс» Эрмитажа в Бангалоре разработала конструкцию «народного автомобиля» и выпустила первую опытную серию этих автомобилей. Настоящее время создается база, которая позволит расширить их производство.



Первый индийский автомобиль отечественной конструкции имеет четырехместный кузов, выполненный из пластмассы, и весит всего 400 кг. На нем устанавливается двухцилиндровый двухтактный короткоходный двигатель с рабочим объемом 230 см³ и диаметром цилиндра — 78 мм, ход поршня — 76 мм. Охлаждение — принудительное воздушное, эффективное в результате достигается благодаря применению направляющих из жести. Степень сжатия — 6,75:1. Двигатель развивает мощность 20 л. с. при 3500 об/мин.

На автомобиле применена независимая подвеска всех четырех колес; спереди — на трехлучевой системе рычагов с телескопическим амортизатором и сзади — на поперечных торсионных с тангами же амортизаторами. Тормоза — с гидравлическим приводом.

Длина автомобиля — 3810 мм, ширина на 1520 мм, высота — 1470 мм, база — 1236 мм. Дорожный просвет (клиренс) составляет 240 мм. Автомобиль развивает максимальную скорость 85—90 км/час и расходует в среднем 5,6 л топлива на 100 км пробега.

АВТОМОБИЛЬ-АМФИБИЯ С ПОДВОДНЫМИ КРЫЛЬЯМИ

По заказу Военного министерства СССР фирма «Лайонс» создала новый грузовой автомобиль-амфибия с подводными крыльями, получивший название «Летающий утенок». Он имеет три колеса (два по бокам и одно сзади), которые во время движения по суше убираются. При движении по воде скорость около 20 км/час сила, создаваемая подводными крыльями, оказывается достаточной для подъема автомобиля над поверхностью воды на высоту до 1,2 м. В результате сопротивление движению резко уменьшается и скорость достигает 80 км/час. Специальный сдвигный механизм реагирует на колебания водной поверхности и устанавливает надводный двигатель «Лайонс-Т-53» мощностью 800 л. с. Вес автомобиля — около 13 т. Эти данные показали новый автомобиль-амфибия во время испытаний.





ВЫНУЖДЕННОЕ РАССТАВАНИЕ

В Албании нам пришлось выдержать серьезные испытания. Неожиданно заболел Зикмунд. И вот красный автомобиль одиноко стоит перед отелем в Дурресе, где остались Зикмунд и Вит. На голубом автомобиле в это время Ганзелка и Халупа пробивались козыми тропами по северной Албании.

И вдурье в отеле раздается знакомый голос, и на пороге появляется посулгешши, обветренный в горах Ганзелка.

— А где же Халупа?

Ганзелка рассказал. На пятый день пути в Альпах, не доезжая 20 км до Фуча Аррезит, вдруг что-то началось стучать в задние части шасси. Кусок автомобиля резко осел. Осмотр показал, что испортились болты задней торсионной подвески. До Дурреса оставалось 300 км.

Пришлось укрепить торсион срубленной дубовой палкой. Ценный опыт! Автомобиль продолжал ехать. Двигаемся медленно, объезжая каждую неровность дороги.

За километр до местечка Клоас вышли из строя остальные болты торсиона, и кусок автомобиля как бы опустился в кресло. Как назло, возникло биение передних колес, что увеличило опасность движения. Дальше ехать нельзя.

Ганзелка вместе с нашим албанским переводчиком сели на попутный автомобиль и направились в Дуррес за помощью. Халупа остался один ночевать на шоссе.

— Нужно тотчас же вынуть из прицепа рычаг торсионной подвески и запасные болты и отвезти их, — настаивал Ганзелка. Но албанского шофера сильно утомил езда по плохим дорогам. Он не решился отправиться ночью в обратный путь. Техническая помощь отправилась к месту происшествия лишь утром.

НОВОЕ ОБЛЕГЧЕНИЕ «ТАТРАМ»

Мы снова все вместе. Живем на пляже, ночуем в своих автомобилях. Готовимся к поездке по южной Албании. Зикмунд уже в таком состоянии, что может отправиться в путь.

Повреждение болтов торсионной подвески дает повод предположить, что эти детали не были своевременно испытаны на прочность. Заказываем новые рычаги и болты. Перед отъездом сделаем замену.

Новое пришлось подумать о весе автомобилей и их содержимом. Для отправки на родину приготовили 5 контейнеров и 2 больших ящика. Это значительное облегчение машинам. В автомобилях увеличилась полезная площадь.

Продолжение. См. «За рулем» № 1, 2 и 4 за 1980 год.

Теперь не понадобится перед сном передвигать места на место тяжелые предметы. Но мы убеждены, что причина повреждения подвески не в перегрузке.

В голубом прицепе сосредоточиваем все легерное и кухонное оборудование, запасы воды, спирта и бензина для приготовления пищи, дезинфицирующие материалы. Прочие вещи — книги, запасные части и аптеку — размещаем в красном прицепе.

Вечером сижу над картой и книгами. Уточняю маршрут. Мы не хотим избегать самых трудных участков. Не будем жалеть ни себя, ни автомобиль.

ДОРОГА ВЕДЕТ НА ЮГ

Незадолго перед отъездом заканчиваем подготовку автомобилей и прицепов. На обоих прицепах лопнули листы резины. Потребовалось заменить их. У Халупы опять работы хоть отбавляй.

Прекрасное асфальтированное шоссе ведет нас вперед по равнине. Конечная цель — город Берат, лежащий в нижнем течении реки Оссуми. Но вот кончается равнина, и подвезаем к местам, где река пробивается между скал и холмов.

Внезапно появляется Берат. Город очаровывает своей красотой. Домики, кажется, чудом прилепились к отвесной скале. Под горой лежит новый город — оживленный областной центр. Все вокруг кажется волшебной декорацией из «Искри и одной ночи». Красота Берата задержала нас на два дня.

К ГОРЯЩЕМУ ПЛАМЕНИ

Из Берата едем к Фьеру. Ночью на десятки километров видно пламя. Делать везет, разностигрот, асфальт, нефть. Дорога очень трудная. Из перемешанный с нефтью, превратил ее местами в настоящее болото. Чем ближе подвезаем к пламени, тем сильнее становится грохот. Звенит в ушах. Тепло чувствуется на расстоянии 500 м от пламени. Здесь произошло самозапламенение выходящих под огромным давлением на поверхность земли газов и нефти.

Автомобили находятся на заболоченной дороге в 300 м от факела. Машинисты начинают нагреваться, а нам нужно подвезать еще ближе, туда, где люди ходят в защитных костюмах.

Автомобили приблизились к пламени на расстояние 150 м. Чтобы не ослухнуть, закладываем уши ватой. Жара заставляет ежeminутно менять положение. Бонис за автомобили: как бы не перекинул ветер и пламя не коснулось их. Иконикомары раскалились, закрываем объективы и кассеты с пленками.

После полуночи въезжаем на небольшой холм. Тут прохладнее. Колеса автомобильной вьезаем на иссушенной, лишенной растительности почве. Шум бушующего еще всю ночь пламени поет нам кולי-

бальную песню.

На следующий день мы были свидетелями того, как советские нефтяники гасили пламя. Все восхитились бакинскими рабочими, которые с опасностью для жизни здесь, в Албании, боролись за сохранение богатств земли.

АСФАЛЬТ В МОРЕ

После жаркого пламени, брызг, направляемся во Флоре. Прекрасный пляж с дюнами, отличный отель «Албтурист», всходу удивительные цветы. Мысли под душем, и затем купаемся в море. На песчаном пляже тут и там разбросаны черные комешки. Наши ступни от прикосновения с ними становятся черными, как уголь. Ни водой, ни песком их не отмыть.

Вскоре мы узнали, что черные комешки — асфальт, природное богатство страны. Албанский асфальт один из лучших в мире. Албанские асфальтированные дороги и наши неотмытыеся руки и ноги убедительно говорят об этом. Отмываемся бензином, потом снова купаемся, но уже осторожно обходим черные комешки.

ЛОГАРА — ТРУДНЫЙ ЭКЗАМЕН ДЛ Я ШОФЕРА

Горы подходят вплотную к морю и поднимаются на 2400 м. Дорога идет дальше на юг, к Саранде. Перевал Логара расположен на высоте 1055 м. Подъем достигает более 10 пром. Дорога узкая, пыльная, с выбитым покрытием. Она скорее пригодна для коз и ослон, чем для автомобилей. Ее изгибы просто невероятны. Автомобили едва вписываются в поворот.

После первых двух километров полностью отключаем штурвал радиатора. Дистегатели работают на всю мощность. Двигаемся на III и даже на II передачах. Трудная дорога снова пагубно отражается на торсионах и их креплениях. А кругом скалы, каменная почва, поросшая можжевельником, цветами.

Искрятся горячие ручьи. Медленно со скоростью 6—8 км/час автомобили продвигаются вверх. За рулем сидят не новички. Однако и у них кровь стывает в жилах. Не случайно автомобилисты избегают перевал Логара. Наконец остановка на перевале. Никто не пытается отвезти в плечатниками, руки у всех слегка дрожжат.

На следующий день чувствуем, что руль поворачивается с трудом. Сказываются усталость. А трудности только начинаются. Подъем был тяжелым, но спуск еще сложнее. На самых трудных участках выключаем II передачу. От продолжительности торможения тормоза нагреваются и терпят эффективность. Приходится останавливаться, чтобы дать им остыть.

А место так красиво! Недаром его называют Албанской Ривьерой. (Пробуждение слейдер)

ЧТО ЧИТАТЬ О СПОРТИВНЫХ СУДАХ

В водно-моторном спорте огромное значение имеет самостоятельная постройка судов. Как правило, спортсмены не только сами строят, но и разрабатывают проекты и рабочие чертежи скутеров, мотолодок, катеров и глассеров.

Редакция предлагает многообразие работ, способствующих рекомендациям по строительству спортивных судов.

Приводим аннотированный список литературы, пользуясь которой, водно-моторники смогут найти ответы на многие интересующие их вопросы.

Р. ШИВАЕВ. Скутер ДСОСФЛОТ-1. Изд. ДОСААФ, 1949, 38 стр. Конструкция и постройка скутера обычного типа, с двойными шквалами, для моторов классов «В» и «С».

А. В. ПЕТРОВ. Яхта «Турист». Изд. ДОСААФ, 1950, 24 стр. Конструкция и постройка деревянной швертбоя с упрощенными обводами (поскодного). Предусмотрена возможность установки подвесного мотора.

Ю. В. ЕМЕЛЬЯНОВ и **Р. И. ШИВАЕВ.** Водно-моторный спорт. Изд. «Физкультура и спорт», 1950, 100 стр. В книге дано общее описание устройства спортивных мотосудов. В приложении приводятся методика расчета глассеров и гребных винтов.

Л. Л. ЕРМАШ и др. Клееная древесина в катеростроении. Судостроение, 1950, 150 стр. Конструкция элементов катера с применением фанеры и клееных металлов; различные методы построения обводов, позволяющих использовать для обшивки листы фанеры.

Ю. ЕМЕЛЬЯНОВ и **Л. КРЫСОВ.** Справочник по мелким судам. Судостроение, 1950, 396 стр. и альбом чертежей — 1 стр. Справочник по катерам мощностью до 600 тысяч мелких судов, их механизмам и оборудованию. Книга имеет много крупномасштабных технических и конструктивных чертежей катеров различного назначения.

Ю. ЕМЕЛЬЯНОВ. Лодка с подвесным мотором. Изд. ДОСААФ, 1953, 34 стр. 2-е издание. 1956, 94 стр. Конструкция и постройка 3-местной лодки с подвесным мотором мощностью 3—15 л. с. с фанерной или досчатой обшивкой.

Д. П. ХИТОНОВ. Как самому построить лодку. Изд. «Физкультура и спорт», 1955, 24 стр. Конструкция и постройка легкой 3-местной фанерной открытой лодки для малоомощного подвесного мотора.

Э. КЛОСС. Моторная лодка «Мир». Изд. ДОСААФ, 1957, 32 стр. Конструкция и постройка лодки для подвесных моторов мощностью 6—25 л. с.

Ю. ЕМЕЛЬЯНОВ и **В. ДЯКОВИЧ.** Катер с автомобильным мотором. Изд. ДОСААФ, 1957, 136 стр. Конструкция и постройка спортивно-туристского речного катера со стационарным двигателем мощностью 14—55 л. с. Даны советы по

обшивке из фанеры, из досок, а также вариант стального корпуса. Имеются краткие рекомендации по конверсии автомобильных двигателей для установки на катере.

Ф. М. ШЕДЛИГ. Теоретический курс проектирования судов. Судостроение, 1950, 116 стр. Книга посвящена вопросам построения теоретических чертежей мелких судов.

А. П. ЖАРОВ. Практическое пособие по эксплуатации моторных лодок с двигателями Д-6/3. Изд. Речной промышленности, 1958, 67 стр. Описание стационарного бензинового двигателя Д-6/3 мощностью 6 л. с., а также его установки на лодке.

Э. КЛОСС. Судя любительской постройки (альбом). Изд. ДОСААФ, 1950, 36 стр. Чертежи и краткое описание строения следующих судов: двухместной байдарки; двухместной мотолодки для подвесного мотора. Мощность 10 л. с.; 2-4-местного прогулочного швертбоя; моторной лодки «Мир»; четырехместного катера «Болта» для стационарного мотора мощностью 20—25 л. с. (например, от мотолодки М-73) и четырехместного катера «Москвич» для моторов от автомобиля «Москвич» (модели 400, 401, 402). Обширна всех указанных лодок и катеров таблица по фанерной обшивке.

И. Н. ЮЕНАЛЬЕВ. Аэрогидросер. Изд. ДОСААФ, 1959, 38 стр. Устройство и постройка 2-местного простейшего гидросерга длиной 4 м с воздушным винтом и мотопланирным двигателем мощностью 18 л. с.

Водно-моторный спорт. Подготовка спортсмена-разведчика. Под ред. Ю. ЕМЕЛЬЯНОВА. Изд. «Физкультура и спорт», 1959, 216 стр. Инструктивные материалы по подготовке спортсменов для соревнований по водному туризму (сированию лодочных (ватерных) двигателей и расчету гребных винтов).

И. П. РОМАШЕВ и **Д. П. ШЕРВАКОВ.** Моторная лодка. Судостроение, 1959, 252 стр. Основы проектирования мелких моторных судов.

В. А. ЛАЗАРЕВ. Использование автомобильных моторов в катеростроении. Судостроение, 250 стр. (печатается). Подробное изложение вопросов конверсии серийных автомобильных двигателей и их установка на катерах. Книга снабжена таблицами сизмом сизм и чертежей.

„МОТОРНАЯ ЛОДКА“

Государственным издательством судостроительной литературы выпущена книга «Моторная лодка», рассчитанная на широкий круг любителей водно-моторного спорта и водного туризма. В книге дана классификация и типы мелких моторных судов, рассказано об основах их проектирования и постройки, а также о двигателе и устройстве моторного судна.

Хотя авторы не смогли полностью решить поставленную перед собой задачу: «обобщить отечественный и зарубежный опыт... по вопросам, связанным с проектированием и постройкой моторных судов выбранного типа», материалы, представленные в книге, имеют несомненный практический интерес. В первую очередь к ним относятся теоретические чертежи с таблицами назловых ordinат

* Л. Л. ЕРМАШ и Л. С. ШЕРВАНОВ. Моторная лодка (пособие для любителей). Судостроение, 1959, 252 стр.

раздаточные, простейшие графики (номограммы) для определения элементов вводимых создаваемых мотосудов и для подбора гребных винтов к различным отечественным двигателям, полезные технологические советы (например, по методам работы с водоупорными клеями) и т. д.

Следует, однако, отметить некоторые неточности, имеющиеся в книге. Противоречит общепринятой приведенная в разделе «Классификация мотосудов» ободы в форме «треугольника» так же, как и «морские санки», изображены неправильно. Не может быть рекомендована формула для определения скорости катера, дающая заведомо заниженные результаты, неточны и важные данные об удельных давлениях на гребной винт.

Несмотря на эти недостатки, книга «Моторная лодка» принесет большую пользу спортсменам — строителям мотосудов.

И. И. Ю. ЕМЕЛЬЯНОВ.

ПОЛМИЛЛИОНА МОТОЦИКЛОВ

Понятие журнал «Мотор» привносит интересные сведения о распространении среди населения мотоциклов. Так, в Европе в настоящее время насчитывается 60 тысяч мотоциклов (помимо того, что тысяч владельцев автомобилей). Десятки тысяч водителей мотоциклов в Катании, Поздани, Милане, в провинциальных центрах. Всего в стране более 500 000 человек владеют мотоциклами.

Интересны сведения о составе мотоциклетного парка. Каждый четвертый мотоцикл марки ВМВ, а каждый восьмой — ВСИ (оба завода принадлежат французскому производству). Большой популярностью пользуются советский мотоцикл ИЖ, который занял в последние годы первое место в словосочетании «Яви». Мотороллеры составляют 6 проц. от общего количества двухколесных машин.

В ТИСКАХ ДОРОГОВИЗНЫ

«Всена пришла» — зашелестела газета, запели птицы. Весенний воздух поплыл и на страницах автомобильной печати. К сожалению, в шестле газетных листов опять слышны слова: «Мотор», «Чудо», «Чудо», «Чудо» — в такой, пожалуй, ироничной манере пишет парижский еженедельник. Однако, к тому, что весьма волнует всех французских мотоциклистов: о сохранности очень выходящих ценках на бензин. Несмотря на то, что горючее доставляется теперь во Францию непосредственно из африканских источников, по идее оно должно быть в эксплуатации нетронуто, — пишет еженедельник, — бензин не подешевел, а цены на него поднялись даже сюда, несомненно повывисили».

Другой парижский орган, газета «Арган» опубликовала статью, автор которой напоминает, что Франция является единственной страной в Европе, в которой развитие бензинового топлива не сдерживается совершенно ненормальными, вошедшим в систему удорожками бензина, а в том, что в странах, где бензин дешев, цены на бензин медленно, но верно снижаются. Если за период с 1937 по 1959 год в Европе бензин подорожал (грузовых и легковых), эксплуатационных во Франции, увеличился на 24 процента, то в странах, где бензин дешев, за этот период лишь на 10 процентов, что свидетельствует о том, что машины продолжают работать, во всяком случае, эксплуатируются не в полную меру. Объяснение этому журнал видит в удорожках бензина, цены на который за период с 1956 по 1959 год возросли на 34 процента, и в течение прошлого года не только не были снижены, вопреки многочисленным обещаниям, но даже возросли на несколько процентов. Газеты опасаются, что и в 1960 году принесет с собой отнюдь не новые раздумья.

Министру финансов Вильфреду Баумгартнеру — пишет «Орар» в своей статье, — следовало бы посоветовать быть более осмотрительным в этом деле. Бензин — это горючее и игра с ценками на него есть ничто иное, как игра с огнем».

ПОДПЛЕКА («ПАРАДОКСА»)

Несмотря на движущуюся несколько месяцев забастовку рабочих сталелитейной и сталепрокатной промышленности США, в последние дни января 1959 году автомобили в этой стране достигли рекордной цифры: лишь дважды за все историческое время в США продали в США в течение года больше автомобилей, нежели в прошлом году. Продажи в прошлом году были на 12,7 проц. больше, чем в любом году того же десятилетия. Сметы продаж в прошлом году количество проданных автомобилей возросло исключительно за счет... импорта дешевых маломощных автомобилей из других стран Европы. В 1959 году в США было продано 609 993 импортных автомобиля.

Второй тур розыгрыша первенства мира на спортивных автомобилях («Кубок конструкторов») — двенадцатичасовые гонки на калифорнийском аэродроме в Собринге (США). В конкурсе участвуют знакомому большому преимуществу 2,8-литровых автомобилей «Мазерати» новой конструкции, однако в прошлом году успеха этой фирме не принес.

В течение первых восьми часов гонки оба участвующих автомобиля («Кубок конструкторов») были впереди, причем отрыв первой машины (ее вел Стирлинг Мосс) от ближайшего конкурента достигал трех кругов (т. е. более 25 км). Лишь незадолго, порывая на третьем часу гонки пути своему напарнику Грону, Мосс уступил лидерство экипажу «Феррари» (А. Дай и Д. Гинтер), но вскоре вновь вышел вперед. После 12 часов гонки (время — 12 часов 13 минут 45 секунд) отрыв от «Феррари» составлял два круга, а от шедшего на четвертом месте автомобиля «Порше» под управлением бельгийца О. Гейдеблана и немца Г. Германа — целых шесть кругов (т. е. свыше 50 км).

Хотя в гонке участвовало 65 экипажей, основное внимание публики было приковано к борьбе названных четверек. Исход соревнования определился, однако, неорычно в начале девятого часа гонки, когда — почти одновременно — из гонки сошли, один за другим, все три...

лидера. В автомобиле Мосса поломались колесный подшипник, второй — выскочил из строя из-за дефектов в трансмиссии, а у «Феррари» отказал двигатель. Благодаря этому инициатива перешла на позадни три автомобиля «Порше» неожиданно оказались лидерами гонки. Заняв первое и второе места (Оливер Гендшен и Гаис Герман) не составило труда в такой обстановке выиграть гонку, второе место также заняли два «Порше», а за третье место развернулась острая борьба, на которой победителем вышел представитель команды «Феррари» — автомобиль «Феррари» (П. Ловели и Дж. Хенриет).

Средний результат победителей гонки тем не менее довольно высок — за 12 часов они прошли дистанцию 1639,80 км (137,48 кругов) т. е. со средней скоростью 137,48 км/час. У своих ближайших конкурентов они оторвались на 9 кругов.

На соревнованиях имел место трагический случай, стоивший двух человеческих жизней. Шедший автомобилем «Лотус-Элита» американский гонщик Джим Уэй уже в первом круге развил такую большую скорость, что не смог удержать автомобиль на вираже. Фото-репортер, пытавшийся зафиксировать этот эпизод на пленку, был убит вместе с гонщиком.

ПЕРВЕНСТВО ЕВРОПЫ ПО РАЛЛИ

После ралли «Монте-Карло» крупнейшим соревнованием сезона явилось «Иенское ралли», происходящее в два этапа. Первый из них не представлял особых трудностей, был выигран лишь для участником первенства страны; второй же (так называемое «Ралли на плодоро») был значительным для первенства Европы по ралли. Если из 80 участвовавших экипажей 37 прошли первый этап без штрафных очков, то в следующем этапе такой результат удалось показать лишь трем экипажам. Победителями 2-хумильного зачета явились французы Лагенест и Гредер, выступавшие на итальянском автомобиле «Альфа-Ромео». Второе место уступил французам, модель ИД-19 заняли также французы (Траутман и Огне), благодаря чему «Приз наций» (золотое рулевое колесо) был присужден Франции. Хотя на автомобиль «Альфа-Ромео» были завоеваны 1, 3 и 6 места, первенство марки было присуждено фирме «Мерседес-Бенц» — на автомобиле «Мерседес» заняты 4, 5 и 9 места. «Дамский приз» завоевали англичанки Пат Мосс и Эни Уиздом, выступавшие на автомобиле «Феррари», занявшие в общем зачете 6 место. Пат Мосс, кстати сказать, выиграла одно из наиболее интересных и опасных международных гонку на Холме Шампус, оставив позади себя всех мужчин — лучших раллистов Европы.

Высшая победа ознаменовала начало нынешнего международного спортивного сезона известнейший немецкий гонщик Эрнст Дегнер (ГДР). Выступая на трассе Имота (Италия) в соревнованиях на мотоциклов класса до 125 см³, Дегнер прошел на своем МП дистанцию 29 кругов (100,340 км) со средней скоростью 124,607 км/час. Вся дистанция он шел в острой борьбе, выиграв в конечном итоге с большим преимуществом мира Карло Убонали, выступавшем на «МВ-Агуата».

ЧЕМПИОН ЕВРОПЫ ПО РАЛЛИ

После длительных проверок и неоднократного обсуждения многочисленных протестов, поступивших в ходе и по итогам прошлого года розыгрыша первенства Европы по ралли, Спортивная комиссия ФИА приняла подало решение о присвоении титула чемпиона Европы за 1959 году французю Кольтверу.

ДЕГНЕР ВПЕРЕДИ УБАИАЛИ

Высшая победа ознаменовала начало нынешнего международного спортивного сезона известнейший немецкий гонщик Эрнст Дегнер (ГДР). Выступая на трассе Имота (Италия) в соревнованиях на мотоциклов класса до 125 см³, Дегнер прошел на своем МП дистанцию 29 кругов (100,340 км) со средней скоростью 124,607 км/час. Вся дистанция он шел в острой борьбе, выиграв в конечном итоге с большим преимуществом мира Карло Убонали, выступавшем на «МВ-Агуата».

КАКУЮ СКОРОСТЬ РАЗВИВАЮТ «ЮНИОРЫ»

В связи с предстоящими в этом году разнообразными соревнованиями автомобилей новой конструкции «Юниоры» на аэродроме в Монце были проведены скоростные испытания ряда автомобилей этой формулы с целью выявления максимальной скорости, которую они достигают. Лучших результатов показали автомобили конструкции Стангеллини; их была развита скорость от 204 до 209,6 км/час. Чемпион Европы по «Юниорам» швейцарец Вольфганг Фриш на «тангеллини» дистанцию в 1 км со стартом с хода со скоростью 205,834 км/час.

ГОНЩИК ЭКСТРА-КЛАССА — БЕЗ ВОДИТЕЛЬСКИХ ПРАВ

Постановлением окружного суда в Шрьосбери (Англия) известный спортсмен Стирлинг Мосс, инициатор движения. Проводя дорожные испытания одной из новых машин на участке Ливерпуля в Шрьосбери, допустил ошибку, совершив обгон, в результате чего дорожка создалась аварийная ситуация. Отягчающим виной обстоятельством явилось то, что Мосс имел уже два серьезных предупреждения за подобные нарушения правил.

Очередной весенний конгресс Международной мотоциклетной федерации и в этом году в Женеве с 27 апреля по 2 мая в заседаниях его приняли участие представители 28 стран.

Большое место в работе конгресса заняло обсуждение организационных вопросов, связанных с внесением изменений в устав, а также в порядке проведения и выборе президента и вице-президентов, о вступе при голосовании, о наложении взысканий и др.

Предварительно было предложено, что кандидаты на посты руководителей ФИМ (президент и вице-президенты) могут выдвигаться только той национальной федерацией, которую они представляют. Все рекомендации, касающиеся изменения устава, должны быть окончательно утверждены на осеннем конгрессе ФИМ.

На конгрессе было принято решение о внесении некоторых изменений и дополнений в правила Международных мотоциклетных кросса по 20 км, состоящая на торможение и два подъема на холм. В связи с этим внесены поправки и в правила проведения кросса по 10 км, не запрещается замена шип, имеющих иной протектор, на протекторы всех соревнований.

Одним из вопросов повестки дня конгресса было рассмотрение предложения Центральной комиссии ФИМ о включении в спортивный кодекс федерации правил проведения гонок на легкой дорожке. Конгресс одобрил инициативу советских представителей и положительно оценил проект международного правила проведения гонок на малых составленных ЦАМКО. Эти правила будут внесены в спортивный кодекс как приложение «Р» после утверждения на осеннем конгрессе ФИМ.

Совместному Союзу, Швеции, Финляндии, Чехословакии и Польше рекомендовано составить оценочному конгрессу ФИМ практические предложения по календарю и организации этих соревнований в 1961 году.

Большие дебаты вызвало на конгрессе обсуждение вопроса об уточнении правил в отношении новых рекордов на мотоциклах. На основе теоретического анализа факторов, влияющих на установление рекордов, была сформирована делегация представляла предложение, касающиеся точности замера времени в зависимости от длины и характера дистанции и атмосферных условий, а также способа замера времени. В ходе обсуждения были высказаны дополнительные соображения о необходимости ограничения замены деталей и осудили те, кто Мосс имел уже два серьезных предупреждения за подобные нарушения правил.

Несмотря на лишение водительских прав, Стирлинг Мосс продолжал выступать в соревнованиях, проводимых на дорогах других стран, так как имеет еще один водительские права, полученные в США.

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

Оформление И. Л. Марголина. Корректор М. М. Островская. Художественно-технический редактор Л. В. Терентьева. Адрес редакции: Москва, И-92, Сретенка, 26/1. Тел. К 5-52-24, К 4-60-02. Рукописи не возвращаются.

Сдано в набор 2.В.60 г. Бум. 60 x 92¹/₂, 2,25 куб. л. — 4 печ. л. Тираж 300 000 экз. Цена с п.ч. 25.В.60 г. Г.64401. Подп. 3 руб. Заг. 1594.

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

МОДЕЛЬ МИЛАНА ЗАВАДЫ

отношением 1:1,5; модуль 2,5. Хвостовая ведущая шестерня имеет диск, который крепится к маховику.

Ведомая шестерня запрессована горячим способом на ведущую ось, вращающуюся в шариковых подшипниках. Рама (шасси) отлита из алюминия с приливами для подшипников ведущей оси, валок двигателя, передней оси и т. д.

Кузов сделан из стеклопластика и после шпаклевки и шлифовки окрашен ацетонным лаком.

Передняя ось изготовлена из упругой стальной пластины толщиной 0,8 мм, на концах которой вымачиваются цапфы для колес. В них запрессованы по два шариковых подшипника.

Колеса снабжены резиновыми шинами, ступицами дюралюминиевыми дисками. Ведущие колеса крепятся на оси с помощью втулки.

Вал с дистовой латуни толщиной в 0,3 мм, емкостью 45 см³.

На соревнованиях в Братиславе модель показала скорость 125 км/час.



Уже несколько лет работает на Тернопольской областной станции юных техников секция моделизма. Школьники Тернополя и окрестных сел изучают здесь под руководством опытного педагога В. Д. Круглова основы автомобильной техники, занимаются конструированием моделей.

На с ним же В. Д. Круглов и юный конструктор Володя Сминов у новой модели гоночного автомобиля.

Рикшорина

ОТВЕТЫ НА ВОПРОСЫ,
ПОМЕЩЕННЫЕ В № 5 ЖУРНАЛА

На этой модели в вертикальном положении установлен двигатель «Влтава» (рабочий объем цилиндра 5 см³). В сильную передачу входят два центрированные шестерни с передаточным

сцеплением контроллера ФИМ за установлением ревордов.

В результате дискуссии на технической комиссии, а затем на совместном совещании ее со спортивной комиссией было принято следующее предварительное решение: регистрация нового рекорда может быть произведена, если он превышает старый на 1 пром; заезды на рекорды разрешаются, если скорость ветра на старте финиша не превышает 3 м/сек;

при установлении рекордов на коротких дистанциях допускается заменять свечи и шины заднего колеса, а на длинные дистанции — некоторые детали и узлы мотоцикла;

подтверждено, что заправка топливом и смазкой на любых дистанциях может производиться только при работающем двигателе.

Заезды на рекорды должны производиться в присутствии спортивного комиссара — члена международной технической или спортивной комиссии, или представителя национального федерации, и которой принадлежит гоцики.

Окончательное решение по изменению правил установления рекордов будет принято после согласования их с Международной автомобильной федерацией.

В связи с ранее принятым решением ФИМ о включении в спортивную классификацию мотороллеров и участия их в соревнованиях появилась необходимость точно определить, что такое мотороллер. Обсуждение этого вопроса на конгрессе вызвало оживленную дискуссию, так как за последнее время создан ряд конструкций, которые в равной степени могут быть отнесены и к мотороллерам, и к мотоциклам (например, модель «Галеттон» фирмы Мото-Гуччи или новый типовой мотороллер Варшавского завода).

Принятая ФИМ классификация предусматривает определенные размеры пространства между седлом и колонной передних вилок и размер колес не более 16". В число мотороллеров, зарегистрированных для участия в международных соревнованиях, включены советские «Витяки» и «Тула».

Всёобщее одобрение членов конгресса вызвало предложение о создании Автомоблюба СССР о необходимости создания единой технической терминологии. В принятую по этому вопросу резолюцию ФИМ призвал национальные федерации оказывать вселенное содействие в осуществлении такой терминологии.

На конгрессе обсуждался также вопрос об уточнении международного календаря соревнований. Принимающая комиссия ФИМ в Париже и Барселоне приняла решение о проведении соревнований по «Формуле 1» и «Спорт», однако специальная комиссия и секретариат ФИМ до сего времени официально не оформили это решение, что лишает возможности проводить международные соревнования и регистрировать рекорды по этой категории машин.

На заседании конгресса председатель спортивной комиссии сообщил делегатам, что по «Формуле 1» зарегистрировано очень мало машин, поэтому сейчас целесообразнее ограничиться одним международным соревнованием, намеченным в Бельгии. В то же время он предложил всем федерациям проводить в текущем году национальные гонки по «Формуле 1» и «Спорт», как это делается в Италии.

Конгресс утвердил решение туристской комиссии об усилении пропаганды безопасности движения на дорогах и окончательно определил место проведения мототралли ФИМ 1960 года (г. Флоренция).

Спортивным комиссаром втовых мототралли, организуемых федерацией в июне текущего года в Австрии, утвержден председатель СССР — член туристской комиссии ФИМ Б. Трамм.

Внеочередным вопросом, включенным в повестку дня прямо на конгрессе, было обсуждение предложения Центрального Автомоблюба СССР об изменении регламентации мотоциклов для шоссейно-кольцевых соревнований и, в частности, о включении класса 175 см³. Несмотря на противостание представителя ряда капиталистических стран, техническая комиссия сошла необходимостью поставить вопрос о включении в классификацию мотоциклов класса 175 см³. Это решение было принято единогласно, однако включение в спортивный класс отсрочено до проведения соревнований в этом классе мотоциклов национальными федерациями.

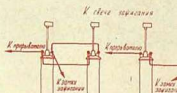
По другим вопросам, обсуждавшимся на конгрессе — уточнение определения «Марионет», «Марионет», «Органы управления гоночных мотоциклов», «Мотор Ваньель», не было принято никаких определенных решений.

В. РОГОДИН,
член технической комиссии ФИМ.

10. Мотоциклисты поступили следующим образом. Сняли катушку зажигания с «Ковровец», они подсовдили ее параллельно катушке зажигания мотоцикла М-72 (схема 1). Провода высокого напряжения вынули из крышки распределителя и вставили непосредственно в отверстие для высоковольтных проводов катушки зажигания. Таким образом, получили двухскоростную катушку зажигания, в которой искра проскакивает одновременно между электродами обеих свечей.

Для уменьшения силы тока, идущего через контакты прерывателя, можно соединить катушки последовательно (схема 2).

«Ковровец» пришлось взять на буксир.



11. В автомобилях «Волга», «Победа» и «Москвич-407» (последних выпусков) при перегазании одной из лампочек указателя поворотов контрольная лампочка будет мигать очень редко. Если сгорели нити лампочки переднего и заднего указателя (на одной стороне машины), то в этом случае у «Волги» и «Москвича» контрольная лампочка вовсе не будет загораться, а в «Победе» наоборот — не будет гаснуть.



И ю н ь 1 9 6 0

За рулём

Эту моторную лодку спроектировал и построил артист цирка Роман Лазарев, известный зрителям по своим выступлениям в мотоциклетном аттракционе.

На снимке — Лазарев (справа) с друзьями во время прогулки по Москве-реке.

Фото Л. Лазарева.