



Zap
9
MAY 1964

Номер посвящается 40-летию комсомола

В этом номере вы прочтете:

НАВСТРЕЧУ ЮБИЛЕЮ
КОМСОМОЛА

НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ СУМГАИТА

СПАРТАКИАДА ПРОДОЛЖАЕТСЯ

ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРЕНЕР
ЛЮДИЛА КЛИМОВА

НА СТЕПНЫХ МАРШРУТАХ

ТЕСНОЕ СОДРУЖЕСТВО

СТРАНИЧКА ИСТОРИИ

ДИНАСТИЯ ТАНКИСТОВ

ШОФЕРЫ В АНТАРКТИДЕ

«ДЕЛИКАТНОЕ ДЕЛО»
Рассказ

РЕКОРД ЕСТЬ

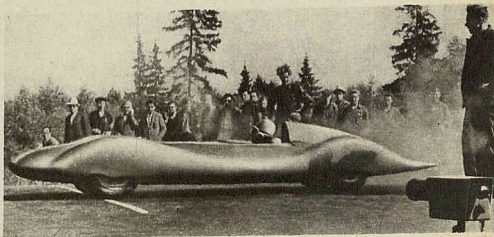
НА ТАЛЛИНСКОМ КОЛЬЦЕ

На первой странице обложки: студент V курса Московского института инженеров водного хозяйства имени В. Р. Вильямса комсомолец Николай Барановский, успешно закончивший курсы мотоциклистов при первичной организации ДОСААФ.

Фото Н. Воброва.

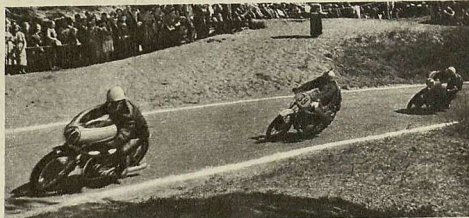
На четвертой странице обложки: спортсменки Тушинского автомото клуба общественный тренер комсомолка Людмила Климова и Зинаида Ветеркова на тренировке [см. статью на стр. 5].

Фото В. Довгялло.



Под Москвой состоялись заезды на установление рекордов по автомобильному спорту. На снимке: мастер спорта А. Амбросенков, установивший рекорд скорости в классе до 250 см³ [см. отчет на стр. 2].

Фото В. Довгялло.



На трассе шоссейно-кольцевых гонок в Таллине [см. отчет на стр. 16].

Фото Ю. Клеманова.

Молодежь всей страны строит город химии Сумгаит. На снимке (слева направо): молодые водители Анатолий Виноградов, Ширали Алиев и Владимир Савакин.

Фото В. Разина.





БОЕВОЕ СОДРУЖЕСТВО

Полковник В. ЛЫСЕНКО

Комсомольские юбилеи! У кого из советских людей не дрогнет сердце при упоминании этого замечательного праздника. Да и как может быть иначе: ведь многие дедушки и бабушки сегодняшних комсомольцев носили у своего сердца маленькую картонную книжечку с дорожными буквами — ВЛКСМ. А сейчас маленький влиятельный значок с профилем великого Ленина гордо носят их внуки — наследники бессмертных боевых традиций комсомола.

Сорок лет! Казалось бы, это не большой срок. А уже стали легендарными те дни, когда началось замечательное боевое содружество союза молодежи с тем, что родившейся армией первого в мире социалистического государства. И с тех пор в течение сорока лет длится эта дружба, дружба, испытанная много раз под огнем боев, в напряженные дни мирной учебы и строительства.

В апреле 1918 года по инициативе Владимира Ильича Ленина было введено всеобщее военное обучение. Красной Армии нужны были хорошо обученные, закаленные бойцы. Только это могло спасти Советскую республику, окруженную со всех сторон врагами. «Республика в опасности!» — и со всех концов страны приходили вести: «Союз молодежи полностью объявлен на военном положении и все его члены поступают в распоряжение партийных комитетов». Пройдя всеобщую, десятки тысяч комсомольцев уходили на фронт. Неувядаемой славой покрыли себя на фронтах гражданской войны члены союза молодежи, своей кровью заслуживающие высшую награду республике — первый орден Красного Знамени.

Окончилась победой гражданской война, но еще больше укрепилась боевая дружба армии и комсомола. В 1922 году комсомол принимает шефство над Военно-Морским Флотом. По указанию нашей партии были организованы первые оборонные общества — Общество содействия обороне, Общество друзей воздушного флота, Доброхим. Вскоре все они были объединены в Осоавиахим — одну из самых массовых организаций в стране. Душой всей оборонной работы были комсомольцы.

«Будущая война — война моторов», — учила партия большевиков, и комсомольцы занялись за изучение техники. Сотни тысяч юношей и девушек научились водить автомобиль и мотоцикл, изучили двигатели внутреннего сгорания. IX съезд ВЛКСМ призвал каждого комсомольца овладеть минимумом военных знаний и совершенствовать одну из военных специальностей. В это же время комсомол взял шефство над Военно-Воздушным Флотом, и во всех организациях был поднят лозунг: «Комсомолец — на самолете!»

Направив основные силы на мирное строительство, Ленинский комсомол никогда не забывал помогать укреплению обороноспособности Родины. И когда ранним воскресным утром 22 июня 1941 года стало известно о вероломном нападении фашистов на нашу Родину, снова разнеслась по стране песня первых комсомольцев:

Идут полки и с севера и с юга,
С донецких шахт и забайкальских сел,
Свою винтовку — верную подругу —
Опять возьмет ударный комсомолец...

В первые три дня войны в военкоматы Москвы поступило 50 тысяч заявлений от комсомольцев с просьбой отправить их на фронт, в Ленинграде из каждого десяти комсомольцев девять ушли в армию. Но дело не только в едином патристическом порыве, охватившем молодежь. Огромная организаторская работа комсомола в оборонном Обществе дала свои результаты. Почти каждый комсомолец, придя в армию, уже имел военную специальность.

Снова, как и в годы гражданской войны, целые комсомольские организации объявили себя мобилизованными на защиту Родины. На передний линии фронта, в истребительных батальонах, частях ПВО, в народном ополчении комсомольцы показывали образцы стойкости и героизма. Всей стране известны героические дела танковой бригады имени Челюбинского комсомола, Уральского добровольческого корпуса, комсомольских партизанских отрядов. Имена Александра Матросова, Лили Чкайиной, Зои Космодемьянской, героев «Молодой гвардии», танкистов братьев Михеевых и сотен тысяч других членов Ленинского союза молодежи навеки останутся в памяти советских людей. Три с половиной миллиона комсомольцев за мужество и отвагу, проявленные при защите социалистической Отчизны, были награждены орденами и медалями. В 1945 году Ленинский комсомол был награжден вторым боевым орденом Красного Знамени.

Новое поколение комсомольцев сменяет своих старших братьев, вступающих в ряды большевистской партии. Но, как эстафета, из поколения в поколение передается ставшая лозунгом песня: «Мы — мирные люди, но наш бронепоезд стоит на запасном пути». Снова комсомольцы — душа оборонного Общества. 22 января 1947 года в связи с двадцатилетием и за заслуги в укреплении обороноспособности нашей Родины Осоавиахим был награжден орденом Красного Знамени.

Каждый год уходит в Советскую Армию юноша, чтобы исполнить свой священный долг. Автомотоклубы и организации добровольного Общества развернули большую работу по подготовке технических специалистов различного профиля.

Давно стало хорошим обычаем проводить встречи солдат с молодыми членами ДОСААФ. Решения IV съезда Общества и XIII съезда Ленинского комсомола еще больше укрепили эту традицию. Встречи военных и досафцев стали регулярно проводиться в автомотоклубах, первичных организациях оборонного Общества. Большая дружба связывает, например, досафцевцев Иркутска и моряков Тихоокеанского флота. Недавно делегация моряков побывала у строителей Братской ГЭС. Будущие войны, молодые досафцевцы Калининского района Москвы, побывали в гостях у военных Н-ской дивизии. На заводе «Красный Октябрь» в Сталинграде были проведены совместные соревнования молодых рабочих и военных по военно-прикладным видам спорта.

С прошлого года в Белоруссии statt проводиться День досафцевцев. Комитеты Общества совместно с комитетами комсомола и воинскими частями устраивают в это время встречи военных с молодыми рабочими и колхозниками, организуют демонстрацию кинофильмов, возложение венков на могилы героев-воинов.

Все больше ширится помощь армейских комсомольцев школам. Недавно молодые воины части, где секретарь комсомольской организации младший сержант Максимов, взяли шефство над школой-интернатом. Комсомольцы младший сержант Никулин и рядовые Зис и Гусаров восстановили списанный автомобиль ЗИС-5. С разрешения командования грузовик был подарен школьной организации ДОСААФ.

Дружба армейских комсомольцев и досафцевцев укрепляет и спортивные состязания. Проводимая в этом году спартакиада по военно-прикладным видам спорта в честь 40-летия ВЛКСМ, в которой принимали участие и воины, выявила немало способных спортсменов.

Все это помогает ДОСААФ улучшить свою работу. Став солдатами, воспитанными добровольного Общества, быстро овладевают новой современной техникой, которой Родина оснастила свои Вооруженные Силы. Молодые шоферы, танкисты, водители гусеничных тягачей понимают, что от их знаний, опыта, смелости и дисциплинированности зависит мно-

гое. И они настойчиво совершенствуют свое военное мастерство.

В жизни всегда есть место подвигу — об этом хорошо знают молодые воины.

Советские люди не забудут подвига военных шоферов-комсомольцев, с опасностью для жизни принимавших участие в ликвидации оставленных фашистами огромных складов с боеприпасами в Курске и под Ленинградом, самоотверженного труда воинов-водители на уборке урожая на целине.

Большую заботу об укреплении работы оборонного Общества проявляют и демобилизованные воины. Приобретая по мере службы военные знания и опыт, они щедро передают его другим. Почти в каждой первичной организации ДОСААФ вернувшиеся со службы солдаты, сержанты и офицеры активно помогают досоавовцам. Сейчас, когда по всей стра-

не развернулось движение за создание самостоятельных клубов ДОСААФ, особенно важно еще шире привлечь к оборонной работе демобилизованных воинов. Это несомненно оживит работу организаций ДОСААФ, повысит ее качество.

«Своими патристическими делами», — заявил министр обороны Маршал Советского Союза Р. Я. Малиновский в день сороковой годовщины Советской Армии и Военно-Морского Флота, — ДОСААФ завоевало большую популярность, численно возросло и является одной из самых массовых организаций в стране». Эти слова министра обороны — лучшая оценка всей деятельности оборонного Общества, направленной на укрепление могущества нашей Родины. 40-летие Ленинского комсомола члены ДОСААФ и молодые воины Вооруженных Сил встречают новыми успехами в своей работе и учебе, в овладении военными знаниями.

Если рекорды!

Их было установлено сразу три — один всесоюзный и два международных. Но каждый из них родился по-своему.

«Влажная от утренней росы магистраль Москва — Минск пустыня в этот ранний час. И только на 69-м километре людно. Впрочем, «людно» — не то слово. Здесь 30—40 энтузиастов автоспорта, прибывших из столицы. На обочинах шоссе — судейские автобусы, милициские мотоциклы, пожарная, медицинская и другие машины. Между ними совсем не видны два маленьких рекордно-гонимых автомобиля и трехколесный мотоцикл.

Вниманию присутствующих, разумеется, приковано к спортивным машинам и их водителям — известным гонимкам Н. Шумилину, А. Амбросенкову, Э. Лоренту. Будут ли рекорды на этот раз? Всем хорошо памятен недавний шумный выезд для установления их в Кумдаг, который, как известно, кончился безрезультатно.

«На старте — спортсмен ДОСААФ, заслуженный мастер спорта Николай Шумилин на мотоцикле «Комета-3» класса до 500 см³. Опытейший гонимок Советского Союза явно волнуется: девятую десятку раз заныл он поправки в таблицы мотоциклетных рекордов. Удается ли ему поставить «шубейный», сотый рекорд?

Первая попытка явно неудачна. Километр с места пройден на две секунды медленнее, чем это нужно. На лицах присутствующих — разочарование. Сбо-

роть две секунды с двадцати семи многим кажется невозможным.

Гонимок промывает сцепление и авторично принимает старт. Результат немного лучше, но тоже далек от желаемого.

На помощь спортсмену приходят механики. Меняется горючее, жиклеры, свечи. Двигатель хорошо прогревается, и... снова до рекорда не хватает 0,4 секунды.

«Доберем! — спрашивает гонимок механиков. Те утвердительно кивают головой.

Но тут возникает неожиданное препятствие: согласно существующим у нас правилам соревнований четвертый заезд на установление рекорда спортсмен может сделать только по особому разрешению судейской коллегии. Главный судья Л. Афанасьев советуется со своими помощниками. Тем временем Шумилин опять регулирует «Комету». Судьи дают разрешение на четвертый старт.

Последнюю возможность гонимок использовал блестяще. Он установил всесоюзный рекорд на дистанции 1 км с местом, показав скорость 138,4 км/час, что на два с лишним километра в час превышает исходный норматив.

Значительно легче (по крайней мере, с точки зрения зрителя) дался рекорд Алексею Амбросенкову. Пройдя первый раз на своем автомобиле (класс до 250 см³) дистанцию без должного напряжения и, разумеется, не показав



Во время рекордного заезда. Заслуженный мастер спорта Н. Шумилин на мотоцикле «Комета-3».

Фото В. Довгялло.

нужной скорости, он тут же повторил попытку и добился отличного результата — 182,8 км/час. Это почти на 14 км превышает официальный международный рекорд итальянца Лурани, установленный на 1 км с хода год назад.

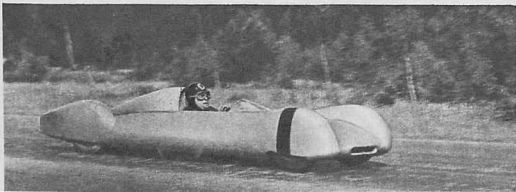
Эдуард Лорент, также стартовавший на 1 км с хода, на автомобиле собственной конструкции превалил мировой рекорд в классе машин до 350 см³ с первой попытки. Он показал скорость 221,5 км/час. Старый рекорд Таруффи (213,04) был перекрыт на 8,46 км/час.

Таким образом, после утверждения результатов Амбросенкова и Лорента Международной автомобильной федерации в списке рекордсменов мира впервые появятся имена советских гонимков.

Нужно, однако, сказать, что эти международные рекорды пока что ниже всесоюзных, установленных раньше теми же Амбросенковым и Лорентом. Тогда показанные ими скорости (соответственно 200,5 и 222,2 км/час) нельзя было зарегистрировать как международные рекорды потому, что советские автоспортсмены не входили в ФИА. Теперь это препятствие устранено.

Есть все основания полагать, что советские гонимки в ближайшее время не только ликвидируют существующий «просвет» между международными и всесоюзными рекордами, но и порадуют Родину новыми высокими достижениями.

Б. КУЗНЕЦОВ.



Кавстурену юбилею

Рапортует молодежь Татарии

У советских людей стало традицией в канун больших праздников подводить итоги проделанной работы. Какими же успехами встретила молодежь Татарии 40-летие Ленинского Коммунистического Союза Молодежи?

Выполняя решения IV съезда ДОСААФ и XIII съезда ВЛКСМ, первичные комсомольские и досафовские организации стали больше уделять внимания оборонно-массовой работе, направляя совместные усилия на широкую пропаганду военно-технических знаний.

За последнее время особенно возрос у молодежи интерес к техническим специальностям. Об этом красноречиво говорят такие цифры. Если в 1957 году в республике за первое полугодие было подготовлено 4147 шоферов и 383 тракториста, то за этот же период текущего года только удостоверение шоферов 3-го класса получили 6560 человек, научились управлять трактором около 1000 человек.

На досафовских курсах шоферов, организованных при Мензелинской РТС, овладели специальностью шоферы 35 человек, а 23 вручили удостоверения водителей 2-го класса.

В республике организована и подготовка шоферов-любителей. 54 воспитанника сельскохозяйственного техникума (секретарь комсомольской организации т. Никифорова) сдали экзамены и получили любительские

права. В Тетюшской средней школе (секретарь комитета ВЛКСМ т. Палачова) 50 учащихся изучили устройство автомобиля и научились его водить.

Молодежь не только изучает устройство автомобиля, но и с успехом занимается автоспортом. Гонщики т. Бикеев, Чубаков, Тошляков в канун 40-летия ВЛКСМ выполнили норму мастера спорта, а 131 мотоспорсмену присвоены спортивные разряды.

Особенно заметно улучшилась оборонно-массовая работа в комсомольских организациях Буинского, Ленинского районов, г. Елабуги в период подготовки и проведения спартакиады по военно-прикладным видам спорта.

Руководящие работники районных комитетов комсомола показывают пример в овладении техническими знаниями. Достаточно сказать, что секретари райкомов тт. Юсупов, Мамлютов научились управлять автомобилем, т. Житлов, Валидов, Давлетшин и другие — мотоциклом. Сейчас еще 30 первых секретарей райкомов комсомола участв. на автокурсах.

Комсомольцы и молодежь Татарии считают своим патриотическим долгом и впредь настойчиво овладевать техническими знаниями, развивать автоспорт.

к. ЗАМАЛДИНОВ, секретарь Татарского обкома ВЛКСМ.

Казань.

ТРУДОВЫЕ ПОДАРИ ДОСААФОВЦЕВ

Уверенно ведут по полевым дорогам автомобили, груженные зерном, шоферы Калачевской автоколонны. Многим из них эта дорога хорошо знакома: уже не первый раз они помогают колхозникам своевременно вывозить с полей хлеб нового урожая.

Перед поездкой в колхозы водители развернули соревнование в честь 40-летия ВЛКСМ, взяли высокие социалистические обязательства. Выполняя дневные задания на 250 и более процентов, самоотверженно трудятся на вывозе хлеба воспитанников курсов ДОСААФ молодые водители Григорий Татарин, Анатолий Селин, Александр Борисов и другие.

В канун славного юбилея Ленинского комсомола шоферы-досафовцы выступили инициаторами повышения квалификации. Сейчас, например, Николай Костин и Николай Паленко готовятся получить удостоверение водителя 1-го класса.

С. БАЛЬБЕКОВ, председатель первичной организации ДОСААФ.

Ялищево.

ПЛАН ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ ПЕРЕВЫПОЛНЕН

Как и повсюду, организации ДОСААФ Азербайджанской ССР с честью встречают сороковую годовщину Ленинского комсомола. Надо сказать, что к этому большому празднику мы начали готовиться давно. Досафовцы организовывали мотоциклетные состязания, агитпробеги, открывали новые курсы водителей.

По всей республике развернулась подготовка шоферов, мотоциклистов и трактористов. Достаточно сказать, что за первое полугодие мы обучили в два с половиной раза больше водителей, чем предполагалось. План подготовки мотоциклистов выполнен на 144 процента, трактористов — на 164 процента.

Непложими показателями встречают юбилей ВЛКСМ и наши спортсмены. Во всех автомобильных республике было проведено по несколько автомобильных и мотоциклетных соревнований, организовано четыре мотоциклетных пробега, 32 спортсмена участвовали в республиканских автомобильных состязаниях. Первое место завоевали бакинцы. Недавно в г. Баку был проведен мотокросс и автомобильные соревнования на регулярность движения по программе 3-го этапа спартакиады по военно-прикладным видам спорта.

Двум нашим гонщикам присвоено звание мастера спорта. В этом году нормы первого разряда выполнили трое, второго — шестнадцать, третьего — восемьдесят автомобилистов и мотоциклистов.

Р. КУЛИЕВ, зам. председателя республиканского комитета ДОСААФ Азербайджанской ССР.

Опора на комсомольцев

Сейчас в Ленинском районе г. Ульяновска каждая третья первичная организация патристического Общества возглавляется комсомольцами. И надо отметить, что работа во многих из них поставлена образцово. Опора на комсомольцев была одним из главных условий, которые помогли нам завоевать первенство в социалистическом соревновании районов города.

Возьмем, к примеру, первичную организацию ДОСААФ Гособанка. Ею руководит активист И. Се-

менов. Помещение этого строгого учреждения украшают плакаты и витрины, показывающие деятельность местной первичной организации. Широкое использование наглядной агитации — это лишь часть работы. Секретарь комсомольской организации Гособанка Г. Бурханов стал здесь инициатором открытия курсов по подготовке шоферов. Управляющий банком выделил автомобиль для учебной езды и горючее. По просьбе активистов начальник гаража и некоторые шоферы стали общественными инструкторами. Курсы закончили 18 человек.

Готовясь достойно встретить 40-ю годовщину комсомола, райкомы ВЛКСМ и ДОСААФ провели совместное заседание. На нем было принято решение: обязать всех комсомольцев района активно участвовать в жизни первичных организаций ДОСААФ, добиться, чтобы к 40-й годовщине ВЛКСМ не менее 80 процентов комсомольцев района стали членами патристического Общества, а годовой план подготовки водителей был выполнен на 200 процентов.

З. ПИНКУСОВИЧ, председатель Ленинского районного комитета ДОСААФ.



На снимке: техникум заводу «Комматор» Анатоль Фоменко — один из многих комсомольцев, закончивших курсы мотоциклистов в первичных организациях ДОСААФ Ленинского района города Ульяновска.

фото Ник. НИКОЛАЕВА.

САХАЛИН — ЛЕНИНГРАД НА МОТОЦИКЛЕ

Южно-Сахалинск — Владивосток — Хабаровск — Чита — Иркутск — Красноярск — Новосибирск — Свердловск — Казань — Горький — Москва — Калинин — Новгород — Ленинград. Вот какой огромный путь, в 12000 км проделали на мотоцикле Ирибского завода два энтузиаста мотоспорта



На снимке: Игорь Лисичин (за рулем) и Владимир Привезенцев в Москве. Фото В. Дворцова.

с Сахалина Игорь Лисичин и Владимир Привезенцев.

Не сразу решились они отправиться в столь дальнюю дорогу. Предварительно друзья много тренировались. Ежедневно совершали выезды по 100—200 км, участвовали в кроссах. Владимир Привезенцев стал перворазрядником. В прошлом году Лисичин и Привезенцев совершили за 42 дня путешествие вокруг Сахалина.

И вот 7 июня 1958 года И. Лисичин и В. Привезенцев отправились в пробег Южно-Сахалинск — Ленинград, а 23 июля, полтора месяца спустя, финишировали в Ленинграде. Оба путешественника — по профессии журналисты — теперь работают над книгой, в которой расскажут о своем мотопробеге.

НА ТРАССАХ СПАРТАКИАДЫ

Соревнуются спортсмены Северной Осетии

В г. Орджоникидзе закончился третий этап спартакиады комсомольцев и молодежи Северо-Осетинской АССР. В его программу входили и личнo-командные мотоциклетные соревнования, посвященные славному юбилею Ленинского комсомола.

В соревнованиях участвовали также мотоспорстмены Грозного, Нальчика, Пятигорска и мотоциклисты Северо-Кавказского военного округа.

Мотоспорт проводился в районе Комсомольского парка города и привлек значительное количество зрителей. Его трасса изоби-

ловала естественными и искусственными препятствиями. Протяженность дистанции была определена в соответствии с требованиями.

В результате упорной борьбы первое место среди юношей занял молодой спортсмен из Орджоникидзе В. Змайлов. В классе машин до 125 см³ у мужчин первенствовал А. Романенко (Грозный).

Наиболее интересным оказался заезд 38 спортсмен на мотоциклах 350 см³. Первым закончил дистанцию мастер спорта В. Стрижаков (СКВО). Лишь на четыре секунды позже

пришел к финишу перво-разрядник Л. Воробьев (Орджоникидзе). В итоге этого заезда спортсмены Р. Токаев и Л. Воробьев набрали необходимое количество очков для получения звания мастеров спорта.

Первое и второе командные места заволали досафодцы Орджоникидзе.

После окончания кросса председатель республиканского комитета ДОСААФ вручил победителям переходящий кубок, дипломы и ценные призы.

Г. ЕМИНИН, инструктор-тренер автотомоклуба.

Орджоникидзе.

ВОКРУГ ОЗЕРА

20 июля в Раменском был дан старт московских областных мотоциклетных соревнований в честь 40-летия ВЛКСМ по программе третьего этапа Всесоюзной спартакиады комсомольцев и молодежи. В составленных на лично-командное первенство приняло участие свыше ста мотоциклистов автотомоклубов ДОСААФ области. Тысячи зрителей, собравшихся у берегов озера, вокруг которого проходили гонки, с интересом наблюдали за спортивной борьбой.

Соревнования начались с заезда женщин и юношей. Для некоторых спортсменов труднопредопределимыми препятствиями оказались песчаные участки и брод. Но, несмотря на это, почти все они, даже после вынужденных остановок, продолжили борьбу. Большим упорством отличались, на-



Фото В. ДОВГЯЛЛО.

пример, действия молодых гонщиков из Тушино М. Щедриновой и Ю. Грызлова.

Лучше всех прошли дистанцию среди женщин Р. Ивонина (Мытищинский АМК), у юношей — подольский гонщик В. Арбеков.

На мотоцикле в классе до 125 см³ большую волю к победе продемонстрировал серпуховский мотогонщик

А. Гавриков. Он обошел многих опытных спортсменов и финишировал первым.

Наибольший интерес вызвал заезд 35 спортсменов на мотоциклах в классе до 350 см³. Большей частью он принес рад неожиданностей. Со старта гонку возглавил мастер спорта С. Старых (Раменское). Ему удалось намного опередить других спортсменов, и в его победе уже никто не сомневался. Мастер спорта В. Хрипков (Серпухов) стартовал позже всех — у него долго не заводился двигатель. Однако неудача не сломила воли спортсмена. Проявив незаурядное мастерство и большую настойчивость в достижении победы, Хрипков не только нагнал, но и обошел всех.

Среди спортсменов, выступавших на мотоциклах в классе до 750 см³, наилучшие результаты показал мастер спорта Н. Анохин (Серпухов). В командном зачете первое место заняли мотоциклисты Подольского автотомоклуба.

А. ФИЛАТИН, начальник автотомоклуба, Ленинград.

ПЕРВОРАЗРЯДНИКИ СТАЛИ МАСТЕРАМИ

Готовясь к встрече 40-й годовщины Ленинского комсомола, ленинградский АМК еще в августе выполнил план подготовки водителей. Большое значение при этом имела деятельность хозрасчетной школы. В ней обучаются шоферы-профессионалы, шоферы-любители, мотоциклисты. Кроме того, здесь же повышают квалификацию водители с 3-го на 2-й и со 2-го на 1-й классы. Школа готовит также для первичных организаций ДОСААФ общественных инструкторов

по вождению автомобиля и преподавателей правил движения транспорта.

По типу этой хозрасчетной школы сейчас создаются новые в Пушкине, Колпино, Невском и Ленинском городских районах.

Недавно при АМК открылся пункт технического обслуживания машин. Члены клуба, имеющие собственные автомобили, получили в свое распоряжение аккумуляторную, покрасочную, разборочно-сборочный цех и цех среднего ремон-

та. Это позволяет автотомоклубам лучше обслуживать свои машины и активнее участвовать в спорте.

Три спортсмена клуба — мотоциклисты — перво-разрядники Г. Иванова, И. Несторов и С. Федоров в последних соревнованиях, проведенных в Ленинграде, набрали недостававшее им количество очков и добились права на получение высокого звания мастера спорта.

А. ФИЛАТИН, начальник автотомоклуба, Ленинград.



Людмила Климова. Фото В. Довгялло.

Девушка из Красногорска

Что привлекало девушку к занятиям мотоспортом? Как она добилась хорошего знания машины, овладела техникой и тактикой езды и сама стала помогать штатным тренерам клуба в воспитании новых спортсменов? Об этом нам рассказывала Людмила.

Одним из самых сильных впечатлений ее детства было появление в доме мотоцикла. Вернувшись с фронта, отец купил машину. Работал он районным киномехаником и регулярно выезжал в села с кинопередвижкой. Механик нередко брал с собой и дочь. Затем он купил мотоцикл с коляской, на котором семья совершила несколько больших путешествий.

Наблюдая за тем, как отец ремонтирует машину, Людмила запоминала название и назначение деталей. А однажды, показав предварительно, как запускается двигатель, отец усадил Люсю за руль. Ей удалось выехать на дорогу и благополучно вернуться обратно. Люся была несказанно довольна и горда своим первым выездом. Так мотоцикл постепенно вошел в ее жизнь.

После окончания десятилетки Климова поступила на Красногорский механический завод. Сначала пришлось поработать грузчицей. Потом ее перевели в цех. Здесь Люся овладела специальностью гравировщицы. Вскоре при первичной организации ДОСААФ открылся мотокружок. Людмила записалась туда одной из первых.

Как-то раз, когда занятия проводила мастер спорта Г. Коновалова, кружковцы заговорили о мотоспорте.

— Если хотите заниматься спортом, вступайте в нашу секцию, — пригласила Люся Коновалова.

Девушка с готовностью приняла это предложение.

С тех пор почти ежедневно Людмилу можно было видеть в гараже и мастерских Тушинского клуба. Тогда она была единственной девушкой, посещавшей секцию. Спортсмены внимательно относились к ней, помогали, в чем могли.

Но вот начались зимние тренировки. Нелегко пришлось молодой спортсменке. Ездила она еще плохо. И почти ни один выезд не обходился без падений. И видя, как Людмила раз за разом поднималась с заснеженной дороги тяжелую машину, ее товарищи толково перепрыгивались. Мало кто из них верил, что из этой худенькой восемнадцатилетней девушки вырастет спортсменка. Неприятности были и дома.

— Похудела, почернела вся. Бросай свои мотоциклы, — сердито выговаривала мать.

Но разве могла бросить Людмила занятие любимым делом? Не в ее характере это было.

Товарищи по секции собрали для нее более легкую машину — К-125 на жесткой раме. Дела пошли лучше. Люся приняла участие в первом зимнем кроссе. Она прошла хорошо почти всю дистанцию, но на последнем круге машина не смогла с ходу преодолеть обледеневший подъем. И, хотя Людмиле все же удалось финишировать, для получения начального спортивного разряда ей не хватило одного очка. Только в последующих кроссах ей удалось получить сначала третий, а потом и второй разряды.

...Страна готовилась к уборке обильного урожая. Партия звала молодежь убирать урожай на целине. Не могла остаться в стороне от этого важного дела и Людмила. Вместе с другими заводскими добровольцами она выехала в Казахстан. И здесь ее ожидало еще одно испытание. На месте выяснилось, что питание для всей бригады должен готовить один из приезжих. Вопрос решался голосованием. Выбор пал на Людмилу. В течение трех месяцев сначала одна, а потом с помощницей Климова выполняла обязанности бригадного повара. Когда урожай был собран и слен государства, руководство совхоза поблагодарило ее за самоотверженный труд и наградило похвальной грамотой. Вернувшись с целины, Людмила снова взялась за спортивную подготовку. После перерыва, она еще острее ощущала свои недостатки, а их было немало. Прежде всего надо было научиться самостоятельно готовить мотоцикл к соревнованиям. И спортсменка упорно работала по вечерам. Работа в клубе чередовалась с участием в соревнованиях. Люся дала спортивный мотоцикл, но он требовал капитального ремонта. Спортсменка решила сделать его сама. Климова самостоятельно разобрала и собирала механизмы. Установила новый цилиндр, сменила систему зажигания, форсировала двигатель. Постепенно расширялся технический кругозор, накапливался необходимый опыт.

Людмила не раз выступала на ледяной дорожке, принимала участие в спортивном празднике в Лукинках. И вот, наконец, первый значительный успех. На зимнем областном мотокроссе в Подольске Климова завоевала первое место среди девушек.

Когда мы спросили тренера Тушинского автотомоклуба мастера спорта Г. Христофорова, есть ли среди молодых спортсменов клуба тренеры-общественники, он, не колеблясь, назвал фамилию комсомолки Людмилы Климовой.

— Правда, — сказал он, — у нее нет удостоверения, подтверждающего право обучать других. Она не кончала школы или курсов тренеров. Но зато лучше других проявила себя как активистка-общественница и обладает многими личными качествами, которые помогли ей в сравнительно короткий срок заметно повысить свое мастерство и научиться тренировать молодых спортсменов.

— А какие качества вы имеете в виду?

— Людмила любит спорт, настойчива в достижении цели и, я бы сказал, обладает педагогической и организаторской «стружкой». Последнее особенно проявилось в дни подготовки и проведения Всесоюзной спартакиады комсомольцев и молодежи. И недаром спортсмены избранные членом бюро мотоциклетной секции.

ЭТО ПРИШЛО НЕ СРАЗУ

С Людмилой Климовой мы познакомились в автотомоклубе, куда она пришла готовить мотоцикл к очередным соревнованиям. Глядя на ее дежичную хрупкую фигуру, трудно было сразу предположить, что перед нами спортсменка. Но именно за рулем мотоцикла она больше проявила себя, хотя для этого ей пришлось преодолеть немало трудностей.

Ее спортивная биография, да и весь жизненный путь еще очень коротки. Комсомолке только недавно исполнилось двадцать лет.

А впереди открывались новые перспективы. Начиналась подготовка к Всесоюзной спартакиаде.

ТРЕНЕР-ОБЩЕСТВЕННИЦА

В начале зимы 1958 года еще одна группа девушек завода, на котором работает Люся, получила права на вождение мотоцикла.

Увидев Климову, знакомые девчата окружили ее. Их интересовали спортивные успехи подруги, организация занятий в клубе и многое другое, связанное с мотоспортом. Людмила подробно рассказывала о работе секции, о ее спортсменах.

— Каждая из вас при желании может стать мотоспорсменкой. Приходите, начнем заниматься, — сказала им на прощание Людмила.

Вскоре Марина Щедринова и Зина Ветеркова пришли в клуб. У Людмилы появились новые заботы. Ей поручили проводить занятия с новичками.

Спортсменка делала это с присущей ей добросовестностью. Она подробно знакомила девушек со спортивными требованиями, повторяла с ними устройство мотоцикла, учила готовить машины к состязаниям, на местности показывала способы преодоления различных препятствий. Вопросы у девчат было много, и Климова снова и снова разъясняла их, стремясь к тому, чтобы все было ясно и понятно. Так продолжалось месяцами.

Но Люся занималась не только с девушками. Когда в клубе приступили к подготовке к спартакиаде, члены бюро мотосекции наметили более широкий план привлечения молодежи. Инициатором Климовой предложили провести эту работу с первичных организациях ДОСААФ Красногогорского района. Людмила побывала в горкоме комсомола и комитетах ДОСААФ, у директоров предприятий. Она беседовала с заводской молодежью, рассказывая им о задачах спартакиады, о мотоспорте. После этого в клуб начали приходить и юноши. Людмила, не считаясь со временем, помогала им овладевать новым для них видом спорта.

Но все из них стали спортсменами. Некоторым даже это не было интересно и упорно. Но большинство продолжало занятия в секции. Началась спартакиада, и молодые спортсмены, которых обучала Людмила, также были включены в число участников. Трудно сказать, кто из них больше возмужал накануне первого кросса — учитель или ученики. Но постоянные тренировки сделали свое дело. Как девушкам, так и многим юношам на первых же состязаниях удалось показать неплохие результаты. Дальнейшее теперь зависело от них самих.

Сама Люся не пропуская ни одного соревнования. И именно в этот период товарищи поздравили ее с получением первого спортивного разряда.

У Людмилы Климовой есть свои планы на будущее. Комсомолка готовится поступить в институт, намерена и дальше серьезно заниматься мотоциклетным спортом. Но ее друзья уверены и в том, что она по-прежнему будет активной общественной, горячим пропагандистом спорта смелых и отважных среди молодежи.

П. КОТОВ.

Счастливого тебе



Полевой стан колхоза «Ленинский путь» Калачевского района Сталинградской области напоминал маленький островок, затерявшийся в бескрайнем море хлебов. Ветерок, набывая со стороны Волго-Донского канала, раскачивал стебли пшеницы.

Солнце взбиралось все выше и выше. Его лучи съездили росу, скользя по крыше маленького разборного домика, служившего местом отдыха механизаторов.

На току, недалеко от домика, работали автопогрузчики, наполняя кузова машин зерном. Вот первый автомобиль, тяжело приседая на ухабах, выехал на дорогу, за ним другой, третий...

Председатель колхоза Николай Гаврилович Павленко, занятый подсчетом ночной выработки механизаторов, казалось, не обращал внимания на то, что делается на току. Но когда под ленту транспортера встал ГАЗ-51, на борту которого белел номер СР 71-70, Павленко подошел к автомобилю.

— Ну, молодая гвардия, держись! — и крепко пожал руку юноше в глубокой надрывной лоб кепке.

Молодой шофер Федор Низкопоясанный сегодня первый раз вал груженный зерном нового урожая автомобиль в дальний рейс. Поэтому и возобновился за него предсудетель.

...Спидометр отсчитывает километры. Сотни автомобилей, петляя по полевым дорогам, в облаках пыли двигаются к Липячевскому зернопункту.

Федор внимательно следит за дорогой. Незначительная выемка или бугорок, и он сбавляет скорость, чтобы автомобиль не трахнул и зерно не высыпалось. Грузчики в кузовах затаили старинную песню про степь широкую. И Федор невольно вспомнил, как год тому назад он так же, как и нынче, приезжал в Липячево грузчиком. Прошел всего год, а сколько изменений произошло! За это время Федор стал шофером, теперь он отвечает не только за себя, но и за людей, находящихся в кузове, и за машину, и за зерно. А урожай нынче невиданный! Старожилы говорят, что восемьдесят лет не родила так сталинградская земля. Миллионы пудов хлеба предстояло перевезти Федору и его товарищам с полей на приемные пункты.

Вот и Липячево. Зернопункт, как огромный авто. Шумят моторы трактортеров и автопогрузчиков, снуют лю-

ди. Одни автомобили въезжают на веся, другие разгружаются, третьи, набирая скорость, выезжают уже за ворота. Буквально на глазах растут горы янтарного зерна. Маленький паровоз, маневрируя по путям, связывает вагоны с хлебом в длинные составы. Откуда-то издалека донеслось мощное дыхание товарного локомотива. Он все ближе, ближе. Звонкий перестук пробежал по вздрогнувшим вагонам. Протяжный гудок, и состав медленно сдвинулся с места. Хлеб пошел!

Пока разгружали зерно, на подножку автомобиля прыгнула девушка в белом халате — односельчанка Федора. Окончив школу, она стала работать лаборанткой в Липячевском зернопункте.

— Говорят, ты шофером стал. Поздравляю! Глади — нос не задирай. — Не бойся, не знаешь что ли нашу семью!

Семью Федора действительно хорошо знали в селе Новотерновка. Колхозники, особенно молодые, любили поговорить с его отцом. А Ивану Кирилловичу было о чем рассказать. В годы гражданской войны он оборонял Царицын. Хорошо помнил Иван Кириллович и первые дни коллективизации, когда вместе с другими бедняками вступил в колхоз.

Мальчонкой услышал Федор слово «война» и никак не мог понять, почему плакала мать, провозившая отца и старшего брата на фронт. Спустя немного времени почта принесла страшную весть: в одном из боев погиб брат.

После войны семья Низкопоясанных снова пришла беда. Играв с мальчишками в партизан, Федор нашел капсюль. Взрыв... С окровавленной рукой Федор приехал в дом. Когда после болезни он вышел на улицу, приятели осторожно притягивались к тому месту на руке, где когда-то были два пальца.

В школе не все предметы давались Федору легко. Бывало, сидит над книжками час, другой.

— Федька, хватит зубрить, иди в воротах постой, а то Митяка третий гол пропускает! — облокотившись на подоконник, зовет кто-нибудь из приятелей. — Погоди. Задача не выходит.

Федору, конечно, очень хотелось поиграть с приятелями по зеленому травяному кошу. Но он продолжал сидеть, испытывая решениями задачи ли-

пути, Федя!



Г. РУФАНОВ
Фото автора.

стки трагедии. Так вырабатывались у него воля, упорство, стремление довести до конца начатое дело. Все это пригодилось ему, когда юноша начал работать в колхозе. Был он вначале прицепщиком, потом грузчиком, вместе с другими колхозниками обрабатывал кукурузу, пропалывал бабки. Федор не делал работу на главную и второстепенную, везде трудился старательно, не зная усталости. Колхозники не раз говорили о нем отцу:

— Хорошего сына, Иван Кириллович, вырастил. Подмога у тебя надежная.

Но Федора тянуло к машинам. Он постоянно смотрел, как работают комбайны, тракторы. Однажды от приехавшего из города шофера стало известно, что в Калаче районный комитет ДОСААФ организовал курсы водителей 3-го класса. С той поры мечта стать шофером не покидала его. А сбылась она гораздо раньше, чем Федор мог предполагать.

На одном из собраний колхозники обсуждали постановление ЦК КПСС и Советского правительства о реорганизации МТС.

— Настало время готовить своих механизаторов, — сказал в заключение председатель колхоза. — Предлагаю послать для начала одного человека в Калач на досафовские курсы шоферов. Какие будут мнения?

— Федора Низкопоклонного нужно послать. Он парень серьезный.

— Правильно! Других кандидатов не было.

Добираясь на попутных машинах до города, Федор беспокоился: «А вдруг медкомиссия забракует?» Но врач, внимательно осмотрев руку, написал: «Годен».

После успешной сдачи экзаменов Федору вручили удостоверение шофера 3-го класса. Возвращаясь в колхоз, он несколько раз доставал его из кармана, рассматривая фотографию.

Ну, как, Федор Иванович, дела? — встретил его председатель колхоза. Знаю, знаю, отец сказывал. Вовремя приехал. Был, понимаешь, тут у нас один гастролер, добил газик да уехал. Заведующий гаражом говорит, что автомобиль можно восстановить. Так вот — приступай к работе.

Две недели Федор и заведующий гаражом Петр Сухов, перепачканные в масле, возились с автомобилем. Они переправили мотор, заменили коленчатый

вал, вкладыши, выправили вмятины. Не раз недобрым словом вспоминали они «гастролера» — заезжего водителя.

— Смотри, — напутствовал Федора заведующий гаражом, когда тот выезжал в первый рейс, — ты у нас свой, колхозный шофер, береги машину.

Хорошо было Петру Сухову с его знаниями и опытом говорить «береги машину». А Федору, у которого за спиной всего пятьдесят часов практической езды, выполнить это было нелегко. На курсах его научили управлять автомобилем — и только. К тому же занятия проводились на хорошей дороге, в присутствии инструктора, который всегда мог помочь, посоветовать. Медленно, по крупицам накапливал Федор те бесценные знания, которые дадут только практика.

Как-то во время посевной поручили ему возить зерно к селялкам. А дороги весной коварные, земля сырая, на колеса липнет. Два рейса удачно съездил. Поехал в третий. До селялок примерно с километр осталось, как вдруг мотор заглох. Минут тридцать провозился Федор, пока нашел неполадки, устранил их. Грузовик дернулся раз другой — и чи с места. Тяжелый автомобиль прочно застрял на распаханном поле. С досады Федор чуть не заплакал. Лопатой он с собой азал, а под колеса подложил нечего. Вот и пришлось ему несколько километров по грязи бежать в село, чтобы трактор на подмогу прислали. С той поры какая бы погода ни была — хорошая или плохая — берет Низкопоклонный в путь пару досок.

Хорошо помнит Федор и другой случай. Хотел побыстрее в соседний колхоз попасть, что за рекой, а брода не промерил: помнил, что летом здесь воды курце по колено. С разгона съехал в воду, а глубина там оказалась выше осей. Не успел до середины реки доехать, заглох мотор. Сколько ни бился — не заводится. Вымок весь Федор, устал, перед односельчанами стыдно. Но делать нечего — пришлось просить, чтобы на буксире вытащили. Зато после этого стал осторожнее, всегда помнил мудрую пословицу: не зная броду, не суйся в воду.

День за днем постигал Федор шоферские мудрости, все больше и больше чувствовал автомобиль, узнавал его «капризы», учился предупреждать их. У него стало законом не идти отдыхать,

пока автомобиль не будет подготовлен к следующему дню. Глядя на Федора, и младший брат Юрий мечтает стать шофером. А пока он помогает старшему брату ухаживать за машиной.

Долго и тщательно готовил Федор автомобиль к перевозке пшеницы. В эти дни транспорт решал многое. Надо было не только обеспечить бесперебойную работу автомобиля, но и не допустить потерь зерна. Федор выспирал у матери и соседей тряпки и так заделал щели кузова, что зерно даже на самой плохой дороге не могло просыпаться.

Председатель колхоза, осматривая автомобиль, присланные из города на уборку урожая, заметил несколько плохих закопаченных кузовов.

— Что же это вы, друзья? Так дело не пойдет! — обратился он к шоферу.

— Лучше нельзя, председатель!

— Нет можно, — возразил Павленко и подвел их к автомобилю Низкопоклонного. — Вот это по-хозяйски!

В горячие дни уборки Федор почти не бывал дома. Забегит на несколько минут, торопливо поест, расскажет родным новости, усыпающиеся на полевых дорогах, — и снова в рейс.

На полеводстве стали писать о нем и заявления с просьбой принять его в Ленинский Коммунистический Союз Молодежи. Когда дня через два Низкопоклонного на комсомольском собрании попросили рассказать о себе, он смутился. Это чувство возросло еще больше, когда товарищи стали говорить о нем.

— А как дальше жить думаешь? — спросил кто-то из присутствующих.

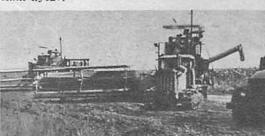
— Учиться хочу, — немного подумав, ответил Федор.

...Идут по полевым дорогам вереницы автомобилей, груженные зерном. Один из них ведет парня из колхоза «Ленинский путь», воспитанника курсов ДОСААФ комсомолец Федор Низкопоклонный.

Счастливого тебе пути, Федя!

Новопетровская,
Сталинградская обл.

В дни уборки на полях колхоза «Ленинский путь».



Праздняя 40-ю годовщину Ленинского комсомола, мы с уважением вспоминаем имена первых комсомольцев, участников социалистической революции и гражданской войны. Многие из них не дожили до славного юбилея, и только архивы рассказывают нам об их героических подвигах в борьбе за Советскую власть. Здесь публикуются четыре маленьких рассказа о первых шоферах-комсомольцах.

„За Ленина!“

Петроград. Казарма дивизиона броневиков. Двор, если взглянуть сверху, похож на банку зернистой икры. Головы икрынки неподвижны. Изредка, словно кто-то ударил по краю банки, двинутся икрынки вперед и остановятся. Но двор напоминает и море: налетел порыв ветра, зашумело вокруг глухо, грозно и затихло до следующего порыва.

Броневик — импровизированный трибуна. Топчется на нем грузин Чернов. Знаменитый Чернов, эсеровский лидер. Курчавый, почти без шеи, он буравит маленькими глазками неподвижную толпу.

— Тозарищи! Революция смертельно больна! Большевики готовят заговор! — оратор умолк, ожидая реакции, «воли народного гения».

Чей-то голос в тишине, отчетливый и насмешливый:

— Ну, чистый бугай, а?

Дрогнули от хохота папах и фуражки. Сходство эсеровского вожака с вожаком коровьего стада — полное. Но Чернов как будто не слышал — говорит, говорит, пытаясь словами сквозь толстое сукуно и кожаные куртки достать до солдатского сердца.

На трибуне — Николай Васильевич Крыленко, маленький, с воспаленными от бессонных ночей и метания по митингам глазами.

Историю остановить нельзя. И тот, кто не пойдет с пролетариатом, за большевиками, тот погибнет.

Фамилия осталась неизвестной

Простейшее удостоверение первой пролетарской молодежной организации «III Интернационал» шофер Василий берег больше, чем даже карточку Гали, маленькой дивчины с припухлыми губами. И когда спровоцированные «синие чины» автомоторы, в полном составе перешедшей к юнкерам, жестоко избили его за большевистскую агитацию, он, очнувшись, первым делом нащупал в кармане картонный прямоугольник удостоверения. Исчезла и машина Василия. Взяв винтовку, он пошел на баррикады.

Две линии баррикад перегородили Большую Никитинскую улицу и переулки в Москве — ошестившиеся штыками линии красных и юнкеров. У красногвардейцев не хватало сил, чтобы прорвать юнкерскую оборону. Посоветовавшись с командиром отряда, Василий решил пробраться в тыл белых.

Система дворов, не знакомая Василию, обманула его. Он увидел, что оказался между двух огней: справа — его баррикада, слева — вражеская.

Тихо. Молчат броневики, слушают. Чем они?

Несколько дней спустя, 24 октября, в казарме появился офицер.

— Механик! — властно позвал он.

Молодой солдат — шинель внакидку, папах на затылке, тонкие усы — подошел медленно.

— Я за него.

— Как отец! Фамилия? — от гнева голое офицера сорвалось на визг.

Солдат сощурился:

— Викторчук я.

— Вот что, Викторчук, гляди, — офицер, неожиданно успокоившись, достал пакет, — приказ правительства: через час машины должны быть на улице. Расставной сил буду командовать я.



И вдруг Василий услышал знакомое фырканье мотора. Со стороны юнкеров шел броневик. Вот он остановился прямо напротив полворотни, где спрятались красногвардейцы; застучали пулеметы, поливая улицу синимом. Раздумывать было некогда. Рыжок, и Василий уже перед лобовой частью броневики. Секунда — он карабкается по обшивке. Выхваченный из кобуры маузер приставлен к смотровой щели. Выстрел, почти неслышимый за стуком пулемета. Тишина. И в раскрывшуюся дверь вывалился обезумевший от страха водитель.

Решение пришло мгновенно. Василий вскопал в броневик, круто развернул его и погнал на юнкеров. На предельной скорости, окутанный синим дымом машина рванулась в разобранной белыми для своего броневики проход в баррикаде. Уже видны разбегающиеся по подъездам скрюченные фигурки. В этот момент глухо ударило подоспевшее на помощь к белым орудие. Подпрыгнув, броневик повалился на бок.

Через день юнкера были выбиты. В

— Есть! — Викторчук обернулся к солдатам. — К машинам, ребята!

Через полчаса офицер вышел во двор, окинул взглядом ровные ряды неподвижных зеленых бронечерепах.

— Осмыслю доложить, господи капитан, — усм Викторчука насмешливо подрагивали, — ни одной исправной машины в дивизионе нет...

А еще через два часа во двор влетел забрызганный грязью мотоциклист.

— Из Смольного. От Подвойского, — только и сказал он. — Пора!

Один за другим броневики поползли к воротам. Из двери головной машины выглянул Викторчук. В его руке заблестело красное знамя. Ветер расправлял его, и тогда можно было прочитать наспех написанные слова: «За Ленина!».



ПОБЕДЫ

Часы командарма

Эту историю любил рассказывать один из ее участников — сподвижник легендарного полководца гражданской войны Ивана Федоровича Федько — Николай Петрович Братченко.

Обстановка на Кавказе в конце 1918 — начале 1919 года сложилась тяжелая. Только что на заседании трибунала был застрелен изменник Сорокин, готовивший себе карьеру диктатора. Фронтовой съезд в Тихорецкой избрал главнокомандующим XI армии И. Ф. Федько. Деникинцы наступали.

— Как-то раз, — рассказывал Николай Петрович, — главнокомандующий мне сопроводить его в инспекционную поездку. Взяли мы «Мерседес» — шофер Степан Кравчук, — поставили на заднее сиденье «Максим» и покатили. А надо сказать, что линию фронта тогда можно было определить далеко не во всех местах.

— Ну, комсомолец, — шутя говорит шоферу Федько, — завезешь к белякам, так они с тебя шкуру спустят.

Поначалу все было нормально. Но вот просекли одну рошню. И вдруг позали гук, крик. Оглядываемся — казак! Федько к пулемету кинулся.

„Прошу принять меня...“

Шальные осколки пробили камеры передних колес броневедомобиля. Залатай их было нечем, новых камер давно и в помине не было. Шофер Кандомирский, мешая польские и русские слова, долго ругал беляков. Отряд сейчас пойдет в наступление на станцию, а он, словно без рук; к тому же это единственный броневик в отряде. Кончик ругаться, он задумался.

— Эх, броневедомобль бы нам, — вздохнул все время молчаливый командир.

— Что? — Кандомирский вскопился, сорвал с пояса ремень. — А ну, кто еще ремень даст!

Все молчали, недоуменно глядя, как натуго связываются два солдатских пояса. И только, когда Кандомирский победил измывать им ширину железнодорожной колеи, красноармейцы поняли, в чем дело. Расстояние между колесами совпало с шириной колес. С броневика сняли шины, вкатили на насыпь, поставили на рельсы. Кандомирский завел мотор, и импровизированный броневедомобль мягко тронулся с места.

Наступление началось через три часа. Броневик Кандомирского первым ворвался на станцию. Но красноармейцы не знали, что телеграфный аппарат белых отстучал: «Держитесь. На помощь вышел броневедомобль».

Дым на горизонте появился, когда бой шел уже в здании вокзала. Глухо уда-

— Давай, Степан, — кричит шоферу, — газуй на полную, не то порубают нас сейчас.

А Степан, хоть молод (месяца два как в комсомол вступил), но смелый, боевой был.

И вот гоним мы, петляем, как зайцы. Остают казаки. Уже не видно их. В это время впереди ручеек с мостиком. Проскочили его.

— Стой, — приказывает Федько. — Видите, у мостика одна подпора с этой стороны, да и та гнилая. Подрубить ее и утопим казаков.

А рубить-то некогда, уже вдали головы казаков зачернели. И тут Степан придумал. Подогнали мы «Мерседес» поближе и полосунули по свае из пулемета. С трех очередей почти прорезали ее. Потом свернули за горку, притаились. Подъехали казаки к мосту, остановились, погладели и назад, не поехали почему-то. А мы тоже двинулись дальше.

На центральной площади одной станции Степан первый увидел белых. Рванул влево, развернулся. А за нами уже летят два броневика. Путь только один — к мосту, подпаленному нашими пулеметами.

Я не знаю, что сделал Степан с машиной, но мост только немного осел под

задними колесами. Первый броневик, гнавшийся за нами, с треском рухнул вниз, второй успел остановиться.

В штабе Федько вынул из кармана собственные часы.

— Ты с честью, Кравчук, носишь билет РКСМ, — объял его и тут же награждал.

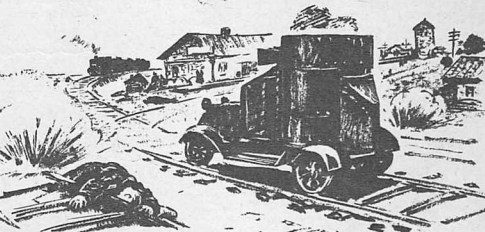
рился близкий разрыв. Зеленое членистое тело броневедомобиля выползло из-за холма. Он шел на машину Кандомирского, поливая ее огнем. Но броневик был, казалось, неуловим. Он мотался взад и вперед, увиливая от разрывов. А его пулеметы, бессильные против броневедомобиля, очередями били по белогазвардейкам, прячущимся за бочками, ящиками, станционными постройками. Броневедомобль, уложенный дуэлью, забыл о станции. Белые бежали. И в это время снаряд уда-

рил прямо в броневик. Но исход боя был уже решен. И решил его броневик, отвлеченный на себя весь огонь броневедомобиля.

В кармане бронека Кандомирского был найден обгоревший листок: «В организацию РКСМ от Кандомирского Иосифа, по происхождению поляка, по убеждениям коммуниста. Прошу принять меня...»

Кандомирский был принят в РКСМ посмертно. Это произошло в 1920 году на Западном фронте.

Рисунки Р. Кобозева.



В цехах раздали пригласительные билеты: «Комитет ДОСААФ и комитет ВЛКСМ металлургического завода «Красный Октябрь» приглашают Вас на вечер встречи с Героями Советского Союза». После окончания работы в просторном Доме техники собралось много молодежи. Все уже привыкли к тому, что проводимые двумя комитетами вечера, соревнования всегда проходят организованно и интересно. Так было и на этот раз. Молодые рабочие услышали взволнованный рассказ о героических днях обороны Сталинграда, узнали много нового о мужестве доблестных защитников города-героя...

Дружеские деловые отношения между комсомольцами и членами оборонного Общества складывались на «Красном Октябре» годами. Несмотря на лет назавд на комсомольском собрании второго мартовского цеха было решено изучить устройство автомобиля. Но как это сделать? Опыта по организации кружков или курсов у комсомольцев не было, не было и средств. Не зная, с чего начать, комсорт цеха Борис Коналов осаждал заводской комитет ВЛКСМ и профком. Может быть, задуманное комсомольцами хорошее дело было бы обречено на провал, если бы их вовремя не поддержал заводской комитет ДОСААФ.

Новый председатель комитета ДОСААФ завода Николай Глушков, демобилизованный воин, участник Великой Отечественной войны, молодой коммунист, как ни один из его предшественников, понимал, что без привлечения широкого актива нечего и мечтать о хорошо организованной оборонно-массовой работе. А кому, как не молодежи, быть душой этого актива! Наследство от своего предшественника Николай получил незавидное: стол да большой список с фамилиями должников по членским взносам. Всю организационную работу надо было начинать сначала.

Долго беседовали Глушков и секретарь комитета ВЛКСМ в парткоме завода о том, как лучше провести первое совместное заседание двух комитетов — ДОСААФ и комсомола. Это было не просто. Ведь до сих пор каждый комитет работал обособленно, не советуясь



ДВА КОМИТЕТА

друг с другом. Предстояло попомать эту дурную традицию, объединить все силы для поднятия оборонной работы на заводе.

Заседание обоих комитетов проходило бурно. Выступающие в один голос говорили о необходимости укрепить цеховые досаафовские организации, покончить с разобщенностью в оборонной работе комсомольцев и членов ДОСААФ. На совещании выяснилось, что многие молодые производственники не вступают в члены Общества, объясняя это тем, что на заводе нет кружков, курсов, не ведется пропаганда технических знаний.

Участники совещания приняли постановление, выполнение которого было одинаково обязательно как для комсомольцев, так и для досаафовцев. Было решено прежде всего обсудить на совместных заседаниях вопросы оборонно-массовой работы во всех цехах и отделах завода. Выполнив это постановление, в объединенный перерыв, между сменами, после окончания рабочего дня члены комитетов проводили беседы о целях и задачах патристического Общества, рассказывали о боевых традициях завода, рабочие которого в суровые дни борьбы за Сталинград прямо от мартовских печей и прокатных станов шли в ополчение.

Собрания, беседы, выступления активистов дали положительные результаты. В эти дни сотни производственников вступили в члены ДОСААФ, резко уменьшилась задолженность по членским взносам. Теперь нужно было взяться за организацию кружков, секций, курсов, изыскивать средства для приобретения необходимого инвентаря.

Желающие изучать автомобиль буквально не давали Глушкову проходу. Тогда было решено открыть курсы, где в одной группе готовят шоферы 3-го класса, а в другой — автомототелей. Необходимость создания второй группы диктовалась еще и тем, что многие работники завода приобретали легкие машины, а управлять ими не умели.

Вскоре появилась новая трудность: заявлений оказалось во много раз больше, чем можно было удовлетворить. Тогда при комплектовании учеб-

ных групп поступили так: каждый цех получал определенное число мест. Цеховые организации ДОСААФ и ВЛКСМ разбирали заявления и рекомендовали на учебу наиболее достойных кандидатов.

В организации курсов принимали участие комсомольцы и старые производственники. Было выделено помещение, закуплены плакаты, схемы, макеты. Дирекция завода предоставила в распоряжение курсов автомобиль. Активисты оборонной работы начальники автоцеха Б. Жуков и инженер П. Беденко помогали создавать учебно-материальную базу, советовали, как лучше наладить учебу. Шоферы завода Л. Маринин, И. Исаев стали инструкторами-общественниками. В свободное от работы время они вместе с курсантами приводили в порядок детали автомобилей, найденные в металлургическом ломе, и делали из них учебные пособия.

У юншей и девушек повысился интерес не только к изучению автомобиля, но появилась тяга и к мотоциклетному спорту. Однажды Николай Глушков побывал на соседнем, тракторном заводе, ознакомился с работой мотоциклистов. И хотя на «Красном Октябре» еще не было своих мотоциклистов, он знал, что они скоро будут, а потому, прощаясь с тракторостроителями, твердо заявил:

— До встреч на мотосоревнованиях! Своими планами и предложениями Глушков поделился с членами комитета ВЛКСМ. Обучать будущих спортсменов согласились инженеры — комсомольцы Альберт Светлаков и Николай Любезнов. В цехах завода были вывешены объявления, оповещавшие об организации мотоциклетных курсов. Большинство из записавшихся на них никогда не садилось за руль мотоцикла. Но это не смутило молодых энтузиастов. Все они успешно сдали экзамены.

Выпускники курсов стали участвовать в районных мотоциклетных соревнованиях. Правда, поначалу «маститые» гонимы с другими предприятиями посмеивались над новичками. Но вскоре смех уступил место озабоченности — молодые спортсмены стали занимать призовые места. Теперь уже соседи с ува-



На с и м к е (слева направо): секретарь комитета ВЛКСМ завода «Красный Октябрь» Д. Деин, председатель заводского комитета ДОСААФ Н. Глушков, инструктор самостоятельного автомотоклуба И. Исаев, организатор курсов мотоциклистов А. Светлаков и тренер молодежи Н. Любезнов обсуждают итоги спартакиады по военно-прикладным видам спорта.

Фото Г. РУФАНОВА.

ОНИ СТРОЯТ СУМГАИТ

жением относились к своим соперникам. Металлурги успешно выступали на городских и областных соревнованиях. Альберту Светлакову был присвоен первый спортивный разряд, Николаю Любозубову и Марии Орешкиной — второй. Многие гоночки выполнили норматив третьего спортивного разряда.

После IV съезда добровольного Общества и XIII съезда комсомола еще дружнее, целеустремленнее стали работать комитеты ДОСААФ и ВЛКСМ. На заводе были созданы десятки новых курсов, кружков, секций, где рабочие овладевают техническими знаниями, повышают спортивное мастерство по военно-прикладным видам спорта.

Члены комитетов постоянно контролируют состояние оборотно-насосовой работы в цеховых организациях, оказывают им помощь. На совместных заседаниях комитетов ДОСААФ и ВЛКСМ секретари цеховых комсомольских бюро Б. Никитин, В. Табаков, Б. Ялозой рассказали о том, как молодежь при активном участии цеховых организаций ДОСААФ научилась стрелять из малокалиберных винтовок, оказывать первую медицинскую помощь, освоила программу ПВО, учиться управлять автомобилем и мотоциклом.

Действительно готовились на «Красном Октябре» к спартакиаде по военно-прикладным видам спорта, посвященной 40-летию ВЛКСМ. Совместные действия комсомольских вожаков и активистов ДОСААФ, избранных в заводской и цеховые оргкомитеты, еще больше укрепили связи двух организаций, способствовали новому подъему оборотно-насосовой работы.

И вот над стадионком металлургов взвился флаг спартакиады. Мотоциклисты «Красного Октября» приняли участие во всех мотосоревнованиях, посвященных 40-летию комсомола.

К главному юбилею сотни юнойшей и девушек завода овладели различными техническими специальностями. Из них 1300 человек окончили курсы и получили удостоверение водителей 3-го класса и шоферов-любителей, 300 молодых металлургов научились управлять мотоциклом, у многих на груди поблескивают разрядные значки.

Эти успехи — результат совместной работы двух комитетов: ДОСААФ и ВЛКСМ.

Д. ДЕНИН,
секретарь заводского комитета
Сталинград. **ВЛКСМ.**

ЧИТАТЕЛИ
предлагают

ЭТО ПОМОЖЕТ В РАБОТЕ

В процессе эксплуатации автомобиля шоферу бывает нелегко поддерживать наименьшей температурный режим двигателя. Мне кажется, что автомобили всех типов должны выпускаться с автоматическими регулирующими жалюзи. Конечно, для этого придется частично пересмотреть их конструкцию. Жалюзи должны открываться очень легко, чтобы это могли делать специальные приборы. Такое устройство намного увеличит срок службы автомобилей.

Н. НИКУЛИН.

Курганская обл.

Городом химии называют в Азербайджане Сумгаит. Центр азербайджанской химической промышленности сооружает весь Советский Союз. Из Белоруссии и Украины, Армении и Грузии, из холодной Сибири и солнечного Узбекистана приехали сюда молодые строители. Это они построили замечательные дома, проложили магистрали и улицы, посадили деревья. Их руками создан один из крупнейших в стране трубопрокатных заводов, вступили в строй первая очередь гигантского комбината синтетического каучука и много других предприятий.

Ко дню 40-летия Ленинского комсомола молодые сумгаитцы внесли в комсомольскую копилку 1,4 миллиона рублей. Немало труда в строительстве вложили и молодые шоферы. О некоторых из них мы и хотим рассказать.

ПАРЕНЬ ИЗ СЕЛЕНИЯ ХУРДАЛА

Как обычно, рано утром, когда машины выезжали на линию, начальник гаража Хабиб Атасиев придирчиво оглядывал каждый грузовик. Шоферы знали об этом и старались побыстрее «проскочить» в ворота — не раз опытный глаз начальника замечал самые скрытые неисправности. И только один грузовик никак не мог развернуться в тесном дворе. Он неуверенно тыкался радиатором в длинную шеренгу автомобилей, сдвигал назад и снова места оказывалось мало.

— Как бы этот новичок нам машину не разбил. Может быть, не выпускать его? — забеспокоился начальник гаража. В этот день в свой первый рейс выезжал выпускник курсов ДОСААФ комсомолец Адигезал Парваз оглы. Что и говорить: одно дело было ездить с инструктором, а другое — самостоятельно работать. От волнения Адигезал испотел, руки с трудом справлялись с рулевым колесом. И кто знает, что было бы дальше, если бы не заступились за Адигезала сразу двое — механик Дмитрий Шевченко и комсорт гаража Геннадий Гордеев:

— Будет, будет из него шофер.

В тот памятный первый день Адигезал больше всего боялся как бы не сблизил опасения начальника гаража. Он еще не привык к машине, не изучил ее повадок и «характера». К вечеру он приехал домой совершенно разбитым, болела спина, ноги даже во сне продолжали двигаться, словно нажимали на педали. Но так было лишь первые дни. Вскоре Адигезал освоился. Его ГАЗ-51 можно было видеть около корпуса строящегося алюминиевого завода, и на «СЖ» — так в Сумгаите называют комбинат синтетического каучука, — и около поднимавшихся к небу жилых домов.

— Не забудь, Адигезал, сегодня комсомольское собрание, — напоминал комсорт Геннадий Гордеев.

Фото В. РАЗИНА.



го мало. Надо было так изучить машину, чтобы стали понятны все внутренние «болезни» автомобиля, научиться «лечить» их. Не раз в первые дни работы Адыгезал часами топтался около закирпичившего грузозаика, пока кто-нибудь из опытных шоферов не помогал пустить, наконец, машину в ход. Но как говорится, терпение и труд — все перетрут. Вскоре Адыгезал уже не терпелся от всякой несправности: он знал, что делать. Постепенно стал приобретать опыт, тот самый опыт, который помогает шоферу не только водить автомобиль, но и всегда содержать его в хорошем состоянии. А ведь в конечном итоге это и определяет успех всей работы шофера. Когда в День молодежи в гараже узнали, что Адыгезал отмачет как один из лучших шоферов, никто не удивился. Теперь уже не только комсорг и механик, но и все в гараже знали — Адыгезал станет настоящим шофером.

АВТОМОБИЛЬ № 11—69

К вечеру со всех концов юного Сумганта съезжаются к гаражам заполненные автомобили. В это время наиболее оживленно около машины. Нелегко смириться с машиной приписанную за день грязь. Сильная струя воды из шланга проливается на серых от пыли бортах четкий номер 11—69. Это ЗИЛ-150 водит Геннадий Гордеев. Он и сам ездит. Разведшись, Геннадий старается «достать» струей самые укромные уголки автомобиля. Это не всегда удается, и тогда приходится лезть под машину с ведром и тряпкой.

— Находим, комсомолец! — подгоняют приятели. — Домой пора...

Приняв путевой лист, диспетчер Сатиб Разаев бегом просматривает записи маршрутов, прикидывает дневную выработку.

— Ничего, Гордеев, подходящие порабатал...

Комсорг гаража шофер Геннадий Гордеев на четыре года старше Адыгезала. И родился Геннадий далеко от Азербайджана, в заснеженном уральском городе Ирбите, знаменитом до революции большой ярмаркой, а в наше время — огромным мотоциклетным заводом. Но обоим родит любовь к своей профессии, страстное желание вложить свой труд в общее дело.

В комитете комсомола лежит приказ начальника транспортной конторы треста «Захпромстрой» — организации, обслуживающей почти все предприятия Сумганта, да и сам город. В этом приказе начальник конторы называет имена лучших шоферов-комсомольцев. Вместе с Адыгезалом Парвизом оглы отмечен и Геннадий Гордеев.

Иногда бывает трудно понять, почему человек выбрал в жизни именно эту профессию, ставшую любимой, осознанным делом жизни.

Геннадий Гордеев в детстве мечтал стать моряком. Вместе с приятелем он бежал из детского дома в школу юнг. Путь в море окончился в детской комнате Севастопольской милиции, где ребята объяснили, что на свете, кроме профессии моряка, есть еще много увлекательных и интересных дел. Геннадий стал учеником шофера в одном из совхозов Крыма.

Мы отсчитываем обычно стаж работы с того времени, когда выдан диплом,

присвоен разряд, получены шоферские права. Гордеев получил права только в 1952 году. Но если говорить по правде, то шофером он себя считает с того дня, когда на пустынной дороге из Джанкоя в Симферополь четырнадцатилетнему паренку впервые разрешили повести грузовик. А к тому времени, когда Геннадий был послан на курсы шоферов, он уже не только хорошо изучил автомобиль, но познал радость труда, то непостоянное ощущение, что твоя работа сливается с общим делом.

Быстро летит время. Не успеешь оглянуться, а детства уже далеко позади — Геннадию пришла повестка из военкомата. Служил он в Прибалтике, а когда пришла пора демобилизации, военный шофер, младший сержант Гордеев задумался. Велика наша страна — куда поехать, с какими городами связать свою жизнь? В эти дни на комсомольских собраниях в части слышались названия гигантских строек. Как раз в те дни попалась Геннадию в руки газета, где рассказывалось о будущем городе Сумганте. И младший сержант Гордеев решил поехать туда.

Когда на работу поступает кто-нибудь из молодых шоферов, механик гаража обычно советует:

— Бери пример с Геннадия Гордеева. Некоторые удивляются — ведь Геннадий тоже молодой, в гараже есть шоферы, которые работают не один десяток лет. Почему же механик советовал учиться не у них, а у Геннадия? И лишь потом понимали они, что не только стаж работы делает из неопытного ученика настоящего водителя. Главное — это любовь свой труд, свою машину и постоянно учиться. Ведь знания, полученные в курсах, — лишь самое необходимое. В каждой профессии есть свои «секреты», которым не обучают ни на одном курсе. И только тот станет настоящим шофером, кто постигнет эти «секреты», кто салавет своей профессией до конца.

Геннадий вкладывал в работу, как говорит, всю душу. Никто не помнит, чтобы он даже после самого тяжелого рабочего дня бросил в гараже машину грязной, чтобы выехал на линию с любой, даже самой мелкой неисправностью. И сейчас, когда окрестности Сумганта покрыты прекрасными дорогами, есть еще места, где неумеренно, особенно после дождей, посадить грузозик в грязь. Иной шофер газует, рвет машину, так что из-под шин идет дым, а грузозик — ни с места. Геннадий вылезет, обойдет машину, если надо, вывесит колесо на домкрате, подложит доски или камни и тогда уже спокойно выедет из опасного места.

Неудивительно, что машина Гордеева всегда в отличном состоянии. А это и есть один из самых важных «секретов» зрелого мастера, того самого мастерства шофера, которым в совершенстве овладел комсомолец Геннадий Гордеев.

ШИРАЛИ АЛИЕВ — ОТЛИЧНЫЙ ШОФЕР

Собрание было горячим. Кроме обычного разговора о выполнении плана, или, как говорили шоферы, «об итогах и задачах», на повестке дня стоял еще один вопрос — надо было выбрать несколько лучших водителей, которым присваивалось звание «Отличный шофер». На собрании присутство-

вал представитель ГАИ. И, как это часто бывает в таких случаях, поначалу выяснились взаимные обиды.

— Некоторые говорят, что без нарушений ездить нельзя, — сказала автоинспектор, — а вот есть у вас, например, шофер Ширали Алиев, он ни разу не нарушил правил движения...

Этот аргумент заставил припомнить даже самых отчаянных крикунов. Действительно, Алиев хорошо знали в гараже. И никто не мог сказать о нем худого слова. Когда перешли к обсуждению кандидатур на присвоение звания «Отличный шофер», первой была названа фамилия Алиева. С тех пор комсомолец Алиев возит на любовом стекле яркую табличку с надписью «Отличный шофер», а в кармане — удостоверение общественного инспектора ГАИ.

Разные у нас в стране существуют профессии. Есть среди них романтические — водолазы, летчики, работники милиции, пожарники. Ну а шоферы? Романтическая это профессия или нет? Комсомолец Ширали Алиев знает и уважают многие, уважают не за героический подвиг, а за обычный труд, добросовестный и честный. Ведь иногда бывает легче один раз совершить храбрый поступок, чем ежедневно из года в год перерабатывать план, мыть после работы автомобиль, содержать его в отличном состоянии. В этом и заключается романтика будней.

В автотранспортной конторе, где работает Ширали, есть один шофер. При каждом удобном случае он любит говорить:

— Я на войне был...

А план еле-еле выполняется на семьдесят процентов, на машину его жалко смотреть — грязная, она гремит, тормоза, как говорится, на честном слове держатся.

У шоферов своя слава, свой подвиг, своя романтика. Вот Алиев делает каждый день вместо десяти 19—20 ездов. А это десятки лишней тонны бетона на стройки комбината синтетического каучука, алюминиевого завода, новых домов. Это значит, что строительство можно окончить досрочно и этим помочь стране стать богаче и сильнее.

Еще совсем молодой сам Ширали — один из первых строителей Сумганта, а вот уже — приходит новое поколение. Недавно окончил курсы ДОСААФ и поступил в гараж его младший брат Али Атамали. Что ж, кто знает, может быть, и младший брат скоро станет таким же известным и уважаемым человеком, как Ширали Алиев.

Иногда после работы в гости к Алиеву в его новый дом приходит друзья-шоферы Сафта Мусовым, Нариман Джаферов, Шахали Алиев. Все они — земляки, родились и выросли в маленьком селе Перекешинском, недалеко от Сумганта. Все они хорошо помнят совсем недавнее время, когда еще не было ни новых строек, ни больших заводов, ни раскидистых деревьев вдоль улиц. Да и самих улиц не было тогда. Они появились с их помощью, при их участии. И все, что есть теперь тут, создано волей народа, волей Коммунистической партии, не только принесшей в Азербайджан новую жизнь, но и вырвавшей этих замечательных молодых людей.

Р. ВОЛОДИН.

Сумгант.



Один из лучших водителей города Сумганга комсомолец Ш. Алиев ежедневно почти вдвое перевыполняет план.

Фото В. Разина.

В ДВА ЭТАПА

ПЕРВЕНСТВО СССР
ПО ШОССЕЙНО-КОЛЬЦЕВОЙ
ГОНКЕ НА МОТОЦИКЛАХ



В отличие от прошлых лет первенство СССР по шоссейно-кольцевой гонке 1958 года разыгрывалось последовательно на двух трассах — ленинградской и таллинской.

К участию во втором этапе соревнований допускались лишь по 12 спортсменов, показавших лучшие результаты в каждом классе машины в первом туре. Это придало борьбе за почетные звания чемпионов СССР 1958 года особенно острый и напряженный характер.



На снимке
Захватывающие
схватками. Со-
ветским С. Хо-
сочником С.
без достаточ-
зультате эки-
не сумел зам-
пана № 47 э-
СССР на м-
500 см³ стал-
нов, в клас-
Х. Ааз.
Чемпион О.
Б. Иванов (М.

Слева:
И. Айвазову
зал двигателя



Михеевы



Комсомолец курсант
Альберт Михеев на тан-
кодроме.
Фото автора.

остаются в строю



Дмитрий Федорович Михеев.



Село Воецкое. Здесь росли танкисты Михеевы.



1939 год. Перед поступлением в танковое училище. Слева направо: Федор, Виктор, Владимир, Иван и Павел Михеевы.

Чтобы порох вспыхнул, достаточно искры. Память подобна пороку. Одно случайно услышанное слово может напомнить многое.

Поезд стоял на небольшом разъезде. В вагоне давно улеглись. Лишь в соседнем купе все еще продолжали громко разговаривать. Вскоре поезд тронулся, перебил звоном колес голоса. В приглушенном потоке плохо доходящих до сознания слов вдруг мелькнуло знакомое: «Михеевы».

Михеевы. Эта фамилия крепко запала в память еще во время войны. Ночью был бой,

На школьной спортплощадке, «Смелее, Саша», — говорит ученику 4-го класса А. Урядову Павел Дмитриевич.



и несколько подбитых танков осталось на нейтральной полосе. Наши и вражеские. На рассвете оттуда приполз обожженный, истекающий кровью танкист — совсем мальчишка. Умер он у нас на руках. В комсомольском билете погибшего нашлась вырезка из газеты. В ней рассказывалось о танкистах братьях Михеевых, об их ратных делах. Мы подумали, что он и есть Михеев, но фамилия паренка была другая. Видимо, Михеевы стали для него образцом служения Родине, и он хранил газетный столбик.

Позднее не раз приходилось слышать то стенд в Центральном музее Советской Армии, то корреспонденция, промелькнувшая в печати.

Однажды при посещении танковой части мне довелось разговаривать с полковником. Показывая дорогие ему фронтовые фотографии, он в записочке достал еще одну, уже потусневшую. Перед строем военных — мужчина в гражданской одежде.

— Дмитрий Федорович Михеев, — пояснил полковник, — отец девяти танкистов. Слышали, наверное! А это его сыновья: Павел, Виктор, Федор, Иван и Владимир. Дмитрий Федорович в тот день приезжал в наше подразделение. Давненько это было.

Утром я постучался в соседнее купе в надежде узнать что-либо новое о танкистах Михеевых. В нем четверо — студенты, загорелые и жизнерадостные комсомольцы. Возвращаются они с практики, а вчера их развлекло то, что двое оказались Михеевы; всю жизнь прожили в Москве в соседних домах, учатся в одном институте, но до сих пор еще не были знакомы. Вот и селся их дорога.

— Танкисты Михеевы! Слышали о таких, — и тут же добавили, что, мол, и наши Михеевы хоть куда. Не только в танк — в спутник сядут. Автомобиль водят, так что дело за немингим.

Что же, все это вполне естественно: зазор и отава — удел комсомольцев. А однофамильцев — так их в СССР много.

Но какова же судьба Михеевых-танкистов?

Ответить на этот вопрос оказалось нелегко. Пришлось обращаться в Министерство обороны, запрашивать воинские части, училища, арсенальные столы, рваться в архивах. Наконец в блокнот лег точный адрес.

Недалеке от города Барыш, в Ульяновской области, есть село Воецкое. Раскинулось оно в низине, а вокруг, куда ни глянешь — синет по живописным холмам, манят своею чистотой леса.

Есть в этом селе дом под тесовой крышей, с резным крыльцом. Перед окнами — небольшой фруктовый сад. За домом — огород. У грядок — мужчина высокого роста. Ватерон троплет пустой рукав его полосатой рубашки. Мужичина чем-то занят. Его движениях, в наклоне головы чувствуется любовь к сельскохозяйственному труду. Таким представился мне Павел Дмитриевич Михеев, старший из семи прославленных танкистов.

Он и сейчас не может без волнения вспоминать, как в сорок третьем внесли его в полуразрушенную украинскую хату. Первыми, кто облегчил его страдания, были друзья из Чехословакии, воевавшие бок о бок с танкистами Михеева. В село он вернулся в конце войны инвалидом. С тех пор работает в школе, учит колхозных ребятишек столтарному делу, старается воспитать сильных, выносливых, не боящихся трудностей людей. Возглавив школьную первичную организацию ДОСААФ, Павел Дмитриевич приобрел их к основам воинского дела. На недавних соревнованиях в районе его питомцы достигли хороших результатов в стрельбе.

Уже давным-давно сельчане избирали Михеева депутатом в райсовет, и чуть что идут к Павлу Дмитриевичу со своими печальками и радостями.

Павел Дмитриевич рассказал о братях.

В армию Михеевы шли не сразу. Раньше других уехали из дому Павел и Виктор — первый — по призыву, второй — добровольцем. Но вот с Дальнего Востока, где они служили, доносились тревожные вести. Японские провокаторы нагло ведут себя на границе, а в недавнем бою погиб земляк Михеевых — Семен Лагода. Узнав об этом, отец решил, что наступила пора служить, и третьему сыну — Федору, Федор был еще молод. Потребовалось разрешение наркома обороны. Оно было получено, и колхозный тракторист стал по примеру братьев танкистом. А когда в армию были взяты еще двое — Иван и Владимир, — отец попросил, чтобы его сыновья служили вместе. Так родился первый танковый экипаж Михеевых.



Альберт Михеев — на огневом рубеже. Справа — командир взвода старший лейтенант К. Удальцов.

Несколько позднее братьев направили в училище, окончив которое, они, уже командиры, воспитывали молодых воинов в одном из западных военных округов. Но на Дальнем Востоке по-прежнему продолжал существовать михеевский экипаж: младшие братья — Михаил, Семен и Петр заменили старших. Только Александр как-то не попал в общую колею — он не воювал, а строил гусеничные машины.

Где бы ни служили братья, они высоко держали честь фамилии. Все Михеевы, кроме Павла, через комсомол пришли в партию. Владимир был избран депутатом в Верховный Совет РСФСР, Виктор коммунисты послали на XVIII съезд ВКП(б). Это было незадолго перед сорок первым годом. А потом... потом — война.

Рота, где находились старшие братья, приняла бой в первый же день. К концу войны на счету Михеевых числилось уже около сотни уничтоженных танков противника. И в оборону Сталинграда, и в штурм Берлина, и в освобождение Праги, и в разгром Квантунской армии вложена доля их ратного труда.

Горе не миновало семью. Погибли Иван и Александр, ушедший на фронт добровольцем. Отец мужественно перенес тяжелую утрату. Как и прежде, его ежедневно видели на совхозной пасеке. Работал он не покладая рук, а

На танкодроме.



свои сбережения — 50 000 рублей — передавал в фонд обороны на постройку танковой колонны.

Виктор и Владимир ныне в звании полковников. Только Виктор уже ушел в отставку, хотел поехать из Ленинграда в Крым и все звал Павла погреться на южном солнышке, да Павлу недоставало: хозяйство, работа.

Федор после демобилизации обосновался в Сталинграде, участвовал в восстановлении города-героя. Михаил, Семен и Петр — офицеры, служат в танковых войсках. Изменилась жизнь, разбросала их по различным военным округам. А отец еще крепок, хотя ему около восьмидесяти. Еще до войны он перебрался в Хабаровский край, поближе к сыновьям, да там и остался. Ходит на охоту, ухаживает за пчелами. Не так давно правительство наградило его орденом Знак Почета.

Разговор наш затянулся допоздна. Стемнело. От реки потянуло прохладой и вместе с ней долетели настушки.

— В клубе поют, — прислушался Павел Дмитриевич. — А клуб комсомольцев построили, работали по воскресеньям. Мой младший Ярослав — у них вроде как руководитель драмкружка, все диалоги разучивает артист, — улыбнулся Михеев. — Скоро и ему служить, шофером хочет стать для начала. Вот только курсы у нас все собираются открыть, да дело это затягивается. С осени, видимо, будут.

— Ярослав — это младший, а старший?

— Старший — Алик, Альберт, — поправил Павел Дмитриевич, — похоже, что он меня в строю собирается заместить. Учится сейчас в танковом училище. Ждем его в отпуску.

И долго еще в этот вечер говорил о своем старшем сыне Альберте Михееве Павел Дмитриевич. Показал десяток грамот, дипломов и призы — фансовую вау, гитару.

Альберт был известен в районе как первый велосипедист, смелый лыжник, легкоатлет. Комсомольцем взяла его в свои ряды Советская Армия. Письма шлет он домой не часто — Михеевы вообще не любят много писать, — но каждая весточка приносит большую радость родителям.

Альберт пошел дорогой отца, но он оказался уже не первым танкистом второго поколения Михеевых. Когда Альберт пришел поступать в училище, Валентин Михеев — сын Виктора Дмитриевича — заканчивал первый курс. В казарме они жили через перегородку. Как только у Валентина выдалось окошко в уплотненном расписании курсантского дня, он спешил поинтересоваться успехами Альберта и при надобности всегда помогал ему. Взимая помощь — железное правило Михеевых, оно зародилось еще в те времена, когда старшие тоже находились в училище, кстати говоря, в том же городе, где учатся их дети. С помощью Валентина, равнялся на него, Альберт стал по примеру брата отличником.

Альберта мы повстречали на танкодроме.

Был обычный учебный день. Белый флаг на мачте КП сполз вниз. Взметнулся красный. Тотчас с исходного рубежа, расклевываясь на взрыхленной гусяницами земле, поползли через поле tanks. Они шли все быстрее, оставляя

за собой густой шлейф пыли и дыма, и прямо с хода, короткими очередями били по невидимым отсюда целям. Выполнив задание, бронированные машины возвратились и застыли на старых местах, похожие на огромных сердитых жуков. А из блиндажей, около которых были установлены мишени, доложили, что «одинадцатый» выполнил упражнение «отличник», остальные — «хорошо».

— В «одинадцатом» у нас, кажется, курсант Альберт! — спросил руководитель стрельбы.

Так точно, — не без довольства ответил старший лейтенант, стоявший подле.

Он оказался командиром взвода, где служит Альберт.

— Что я могу о нем сказать? Только хорошее. За все время учебы ни одного замечания не получил, а благодарностей у него много. Танк водит безупречно, матушка — ночью разбудит — сумеет рассказать, стреляет метко, сами слышали как. Словом, офицер будет под стать старшим Михеевым. Но что особенно важно — у него хорошие задатки методиста. Вот недавно...



По самым различным вопросам обращались к Павлу Дмитриевичу относительно А. Шенкушина, например, интересуюсь, где есть ближайшие курсы шоферов.

В этот момент багнетный люк открылся, и на бранной легко выпрыгнул коренастый курсант, удивительно похожий на Павла Дмитриевича. Он сдернул шлем, но заметил командира взвода, моментально водрузил его на место. О том, что было недавно, досказал сам Альберт, выпускник училища.

Михеев был на стажировке. Опытные командиры прозвонили там на практике каждый его поступок в обстановке напряженной боевой учебы. Они контролировали его распорядительность, умение водить танк, автомобиль, мотоцикл; умение быть учителем, другом и наставником молодых воинов. Когда стажировка окончилась, старший начальник подвел ее итоги и отметил особо отличившихся курсантов. И ни ценный подорок, ни благодарности, ни отличная оценка, полученные Михеевым, не возмозвали его так, как простое: «Молодец, Михеев!», сказанное генералом прямо перед курсантским строем.

Да, быть достойным своих predecessors отца нелегко, тем, что Альберту Михееву торжественно вручат погони офицера. На смену старшему приходит в танковые войска новое поколение. Михеевы остаются в строю.

Н. БОБРОВ.
Фото автора.

СОВЕРШЕНСТВОВАТЬ ГОНОЧНЫЕ МОТОЦИКЛЫ

(Б итогах шоссейно-кольцевых соревнований
на первенство СССР)

Инж. Л. БАС,
судья республиканской категории

Первая модель отечественного гоночного мотоцикла С-154 была создана в 1955 году группой конструкторов ЦКБ мотоциклостроения под руководством С. Ивановича. Одноцилиндровый двигатель этого мотоцикла, имеющий два верхних распределительных вала, развивает мощность 13,5 л. с. На мотоцикле применена задняя цепная передача, а передняя — шестеренчатая. Ось заднего колеса имеет пружинно-гидравлическую подвеску рычажного типа. Передняя вилка — телескопическая. Вес 92 кг.

Уже в 1956 году мастер спорта Н. Михайлов, выступая на этом мотоцикле (класс до 125 см³), завоевал звание чемпиона СССР по шоссейно-кольцевой гонке. Он показал на таллинской трассе среднюю скорость около 95 км/час.

Дальнейшим развитием конструкции являлся модель С-155. Двигатель этого мотоцикла — двухкороткоходный (соотношение хода поршня и диаметра цилиндра значительно меньше единицы). Увеличение диаметра цилиндра и уменьшение развала клапанов до 50° позволило создать более компактную камеру сгорания и увеличить диаметр клапанов. Вес возвратно-поступательно движущихся масс удалось сократить благодаря замене толкателей рокерами, что дало возможность несколько повысить число оборотов коленчатого вала. Все это благоприятно сказалось на мощности двигателя, которая составила 14,5 л. с.

К первенству СССР 1958 года ЦКБ подготовило мотоцикл новой модели — С-157. На нем установлен такой же двигатель, как и на модели С-155, но с карбюратором оригинальной конструкции, разработанной ленинградским ЦКБ топливной аппаратуры. Силовая передача и эксплуатация кача применяются от мотоцикла С-154 (с незначительными изменениями).

На соревнованиях были представлены все три указанных выше модели гоночных мотоциклов.

В первом, ленинградском туре первенства СССР на машинах в классе до 125 см³ старт приняли 20 мужчин. Из них пять — на мотоциклах С-157, один — на С-154, один — на С-155 с опытной пятиступенчатой коробкой передач, а остальные — на К-55с и К-125с.

Как и следовало ожидать, гошники, выступавшие на мотоциклах новых моделей, заняли первые три места. Высокое мастерство вождения, хорошие динамические качества мотоцикла С-157 — все это позволило мастеру спорта А. Васину развить среднюю скорость 94,15 км/час. Среди женщин первое место выиграла заслуженный мастер спорта И. Озолина, единственная из участниц, выступавшая на мотоцикле С-157.

На старт второго этапа соревнований,

проведенных на таллинской трассе, вышли в этом классе 14 мужчин и 12 женщин. И снова первые места уверенно заняли гошники на мотоциклах С-157. Средняя скорость, достигнутая чемпионом СССР А. Васиним, превысила 99 км/час. Для сравнения можно привести результат чешского гошника Паруса, выступавшего раньше в первенстве. Стояния на мотоцикле «Чезет» и развивший скорость 96,5 км/час.

Заслуживает одобрения инициатива отдельных коллективов, построивших двигатели модели С-155 по чертежам ЦКБ, но с изменением некоторых элементов конструкции. Так, в двигателе, подготовленном Таллинским политехническим институтом (инженер Соодла), упрощен привод газораспределения, повышена жесткость коленчатого вала, изменены профиль кулачков, конструкция поршня, увеличена производительность масляного насоса и др. В двигателе, изготовленном Харьковским автомотоклубом «Трудовые резервы» (заслуженный мастер спорта Э. Лорент), усилен шатунно-кривошипный механизм, смазка коробки передач осуществлена под давлением, упрощен привод газораспределения и т. д. Оба мотоцикла не дошли до финиша — у одного оказалось неисправным зажигание, а у второго оборвался поршень. Тем не менее следует надеяться, что их создатели продолжат работу над совершенствованием конструкций.

Значительно худшие результаты были достигнуты в классе до 250 см³. В первом туре соревнований лучшая скорость в этом классе едва-едва превысила скорость, показанную А. Васиним в классе до 125 см³. На таллинской же трассе победитель имел результат хуже, чем у А. Васина. А ведь все мотоциклы класса

Перед стартом. Главный судья, судья высшей категории, Герой Советского Союза И. Соколов беседует с ленинградским гошником А. Равальдиным, выступавшим на экспериментальном мотоцикле С-358 (класс до 350 см³).

Фото Б. ИРИНИНА.



до 250 см³, представленные в соревнованиях, были новыми конструкциями ЦКБ мотоциклостроения и Ижевского мотоциклетного завода. Это С-254 (см. «За рулем» № 4 за 1956 год) и ИЖ-55ш-250 с двухцилиндровым двухтактным двигателем.

Наиболее массовым является класс мотоциклов до 350 см³. На первенстве СССР в нем были представлены мотоциклы С-354 (см. «За рулем» № 2 за 1956 год), ИЖ-54, два новых ИЖ-58ш-350 с двухцилиндровым двухтактным двигателем и два С-358.

Если в двигателе мотоцикла С-354 диаметр поршня равен ходу поршня, то двигатель С-358 — короткоходный. У двигателя С-358 увеличен диаметр клапанов и уменьшен их развал до 65°. Коленчатый вал собран из четырех частей и установлен на четырех опорах (вместо трех у С-354), а шатунные подшипники скольжения заменены роликовыми. Двигатель развивает среднюю скорость 36 л. с. при 9000 об/мин.

На соревнованиях в Ленинграде мастер спорта Н. Соколов, выступавший на мотоцикле С-354, закончил дистанцию первым со средней скоростью 103,45 км/час. Отдельный круг быстрее всех прошел заслуженный мастер спорта Н. Севостьянов — 107,6 км/час. К сожалению, ему пришлось прекратить гонку на восьмом круге из-за деформации вкладаши и заедания шатунного подшипника на шейке коленчатого вала. В Таллине такая же неприятность произошла с мотоциклом Н. Соколова. Этот дефект известен давно и из года в год лишает возможности гошников показывать высокие результаты.

Неплохо проявили себя экспериментальные мотоциклы модели С-358. Хотя на них выступали впервые, но ленинградец А. Равальдин занял в Таллине второе место, развил среднюю скорость 107,1 км/час. Скорость, достигнутая чемпионом СССР мастером спорта Б. Ивановым, составила 109 км/час. Однако машина этого класса необходима более высокие динамические качества.

Недостаточно высоки динамика и особенно надежность мотоциклов С-555 класса до 500 см³, созданных ЦКБ в 1957 году. Выступавшие на них в Ленинграде заслуженные мастера спорта В. Пылаев и В. Кулаков вынуждены были прекратить гонку и отказаться от выступления в Таллине.

АВТОМОБИЛЬНЫЕ СПОРТЫ

Удачей Ижевского мотоциклетного завода являлась модификация мотоцикла ИЖ-58ш. Двухцилиндровый двигатель этого мотоцикла с двухвалной продувкой развивает мощность 35 л. с. при 6500 об/мин, и степень сжатия 9. Вес мотоцикла всего 135 кг. Заводские гошники, участвовавшие в соревнованиях в классе машин до 500 см³, заняли в Ленинграде первое место (Л. Кубасов — 100,77 км/час) и в Таллине второе (В. Медведев — 108,87 км/час).

Лучшего результата на таллинской трассе достиг в этом классе мастер спорта В. Пятых, стартовавший на мотоцикле М-52с. Достигнутая им средняя скорость 110,46 км/час и скорость на лучшем круге 112,07 км/час вывели его на финиш Т. Нурми — на английский мотоцикл «Нортон». Нурми за месяц до этих соревнований развил среднюю скорость 107,12 км/час, а скорость на лучшем круге — 110,04 км/час.

Хорошие машины в классе до 500 см³ с колесной подготовкой к первенству СССР Ирбитский мотоциклетный завод. Заводские гошники заняли в Ленинграде второе и третье места, а в Таллине первое и третье. Новые чемпионы СССР А. Лукьянов и колесослужащий В. Худорожков на таллинской трассе развили среднюю скорость 101,12 км/час, а на лучшем круге — около 100 км/час.

Вызывает сожаление, что Ковровский мотоциклетный завод не подготовил к первенству мотоциклы перспективного класса до 175 см³ с четырехступенчатой коробкой передач. На соревнованиях в Ленинграде в этом классе участвовало только 5 мотоциклов, а в Таллине — 3. Результаты, показанные на них гошниками, были весьма посредственными: ниже, чем у чемпиона СССР в классе машин до 125 см³.

Следует отметить, что некоторые гошники и механики недостаточно тщательно готовят мотоциклы к соревнованиям. В результате, часть спортсменов сошла с дистанции из-за мелких и досадных неисправностей мотоциклов, например из-за поломки замка цепи, пробитой прокладкой головки цилиндра, потери пробки крышки газораспределения, потери педаль переключения передач и т. д.

В заключение необходимо бросить упрек ЦКБ мотоциклостроения, которое недостаточно занимается гоночными мотоциклами, уделяет мало внимания их доводке.

Работники ЦКБ накопили достаточный опыт в создании гоночных мотоциклов. Вот почему общественность вправе потребовать теперь от них совершенствования конструкции машин, с тем чтобы советские гошники смогли достойно защищать честь отечественного мотоциклостроения на международных соревнованиях.

Досафовцы мастера спорта В. Волоченчик и В. Филиппов (колесослужащие) на таллинской трассе.

Фото Ю. КЛЕМАНОВА.

Когда П. Густель и Х. Аззз завершили на мотоцикле 750 см³ с колесной 19-й гонки, они увидели на щитке бортовой своей команды, где обычно указывается количество оставшихся кругов, не цифру, а слово «финиш», а за ним — слово «вплотных» медаль чемпиона СССР. Механики, несколько предвосхищая события, развесили на бортовом щитке эмблему, порадовав одноклубников.

И действительно, пройдя 20-й круг без «пронсхествий», эстонские гошники успешно финишавали на таллинской трассе, а поскольку в Ленинграде — на первом этапе розыгрыша первенства СССР по шоссе — на очереди гонка, они заняли второе место, то теперь по сумме очков стали чемпионами СССР.

Совсем иначе развивались события в гонке на мотоциклах класса 500 см³ с колесными. Хотя и здесь после 19 проиденных кругов вперед были эстонские гошники мастера спорта А. Пломм и В. Сууркууси (заявившие и тому же первому месту на ленинградском этапе соревнований), никто из зрителей или одноклубников не рискнул поздравить их таким же способом, как Густеля и Аззз. Дело в том, что на трассе разгорелась острая борьба, исход которой невозможно было предопределить вплоть до последних секунд состязания.

После 2-го круга Аззз и занимавшие Ленинградское второе место ирбитчане А. Лукьянов и В. Худорожков находились все время на расстоянии нескольких метров друг от друга, вытаскивая лидерство на трассе, то снова уступая его. После 19 кругов вперед встали Аззз и Сууркууси. Последний круг! Обе машины развили очень высокую скорость, они нередко вырывались друг из друга, но в итоге «голова в голову», что нелегко и безопасно на таллинской трассе, изобразили поворотники. Поворотники зрителей напряжены до предела: кто же первым пересечет финишную черту?

И-за поворота Кальмисте соперники почти одновременно выскочили вперед, но на последней прямой стало ясно, что небольшое преимущество имеют А. Лукьянов и В. Худорожков. Они опередили победителей ленинградского этапа лишь на 0,3 секунды, но этого было достаточно, чтобы завоевать общее первое место, так как по условиям соревнований при равенстве очков предпочтение отдается победителям таллинской трассы.

Счастые улыбкуны ирбитчанам еще раз, когда техническая комиссия осматривала после гонки их машину. Оказалось, что в баке осталось едва ли 100 граммов бензина, и будущим чемпионам, следовательно, угрожала опасность заглохнуть где-нибудь неподалеку от финиша «для заправки».

Кстати сказать, такая беда случилась в этих соревнованиях с другим гошником мастера спорта А. Дроновым, который выступал на мотоцикле класса до 125 см³. Он шел все время на третьем месте и имел реальный шанс получить бронзовую медаль. Однако из-за нехватки бензина был вынужден заканчивать гонку на «пешком», катя перед собой мотоцикл.

Чемпион СССР в этом классе стал мастер спорта А. Васин. Победитель ленинградского этапа, он и здесь убедительно продемонстрировал свое превосходство, лидировав с первого до последнего круга.

В соревнованиях женщин победительница первого этапа в Ленинграде, заслуженный мастер спорта И. Озолиня, уступила лидерство Н. Сусовой и пришла к финишу второй; что, однако, было достаточно для получения Озолиня звание чемпионки СССР, т. е. главной ее соперницы мастер спорта З. Нугис, завоевавшая в Ленинграде второй приз, плохо прошла дистанцию. Следует отметить хорошие результаты мастера спорта досафовки Л. Трацевской, занявшей 4-е место.

В гонке на мотоциклах в классе 250 см³ многие ожидали увидеть победителя ленинградского этапа мастера В. Говоровского, тем более, что его основной конкурент Н. Селванов на первом этапе соревнований с большим перевесом правности мотоцикла. Однако вскоре та же участь постигла и Говоровского, и Селванова. Лишь на финише, в результате первым на финише оказался мастер спорта Б. Агапатов, которому звание чемпиона СССР не было присуждено из-за невыполнения установленных нормативов скорости. Не говорит ли все это о том, что конструкторы и рабочие завода Ленинградского мотоциклостроения следует обратить особое внимание на совершенствование мотоциклов 250 см³?

В классе мотоциклов 350 см³ победитель ленинградского этапа соревнований мастер спорта Н. Соколов, уверенно лидировав первую половину дистанции, неожиданно прекратил борьбу из-за неисправности мотоцикла. Этим и воспользовался его одноклубник Б. Иванов, который прошел дистанцию с рекордной скоростью до конца и стал чемпионом СССР. Но подлинным героем гонки был ленинградец А. Равадзин, показавший высший класс езды. Только за один круг он выиграл, например, перевесившись с восьмого на четвертое место, а затем, после короткой схватки с мастером спорта В. Давыдовым, переместившись на пятое, уверенно удерживал до конца соревнования.

Почти одновременно стартовали и гошники выступавшие на мотоциклах класса до 500 см³. Мастер спорта досафовец Г. Стагис занял на первом этапе соревнований Ленинградское второе место. Он и таллинскую трассу прошел неплохо, пойдя к финишу четвертым. Но чужие тризиркуны и механики Стагис так и не попал, поскольку гонка протекала довольно своеобразно: ленинградские мастера спорта А. Васин и Л. Кубасов «пропустили» вперед себя В. Пятых и В. Медведева, занявших в Ленинграде соответственно четвертое и пятое место. Выступать у них оказалось по 5 очков, что не помешало, разумеется, Л. Кубасову выиграть соревнования, получив в общем зачете высочайшее звание чемпиона СССР.

Скорость, показанная обоими победителями таллинской трассы в 1958 году, значительно превосходит прошлогодние рекордные достижения А. Промета (107,0 км/час). Обстоятельство, которое, что В. Пятых и В. Медведев так сравнительно неудачно выступили в Ленинграде и даже в результате в Таллине оказался недостаточным для того, чтобы «исправить» положение.

★

Итак, первенство СССР по шоссе — кольцевой гонке 1958 года разыграно. Новые чемпионы увеянаны лауреатами победителей, спортсмены, механики, конструкторы и механики завода мотоциклостроения подводят итоги большой и упорной работы по подготовке и проведению этих соревнований.

Каковы же итоги?

Первое, что бросается в глаза, — почти полное отсутствие роста чемпионов. Это было бы, разумеется, весьма отчаянным фактом, если бы победа пришла к одному и тому же спортсмену, что упорной борьбы со старыми чемпионами, выявила бы подлинный рост их технических возможностей. К сожалению, такой вывод сделать трудно, поскольку слишком большую роль играют в этом росте результаты соревнований «грязля порою» голая техника, т. е. непредвиденный выход мотоцикла из строя по причине технической неисправности. Достаточно отметить, что «неисправности» этого являлись такие отличные гошники, неодноразовые чемпионы страны и заслуженные мастера спорта, как В. Куланов, Е. Косматов, В. Пылаев, Н. Севастьянов, Ю. Степанов, прошлогодние чемпионы В. Пятых и Б. Панферов, ленинградские призеры

В. Генералов, Н. Соколов, Н. Селизванов, В. Говоровский, А. Разоровен, А. Лиханов и др. Это вносило в соревнования какой-то элемент «потери» спортивного счастья и создавало впечатление, что главным союзником победителей являлись... неисправные мотоциклы их наиболее сильных соперников.

Важнейшей особенностью розыгрыша первенства СССР 1958 года является то, что он был проведен в два тура, на двух шоссе-нольцевых трассах — ленинградской и таллинской. Наша мотоциклетная общественность надеялась увидеть в этом зародыш новой формы организации соревнований по принципу чемпионатов, который, как известно, является основным в практике ФИМ и многих национальных союзов мотоспорта за рубежом. Розыгрыш первенства в нескольких этапах способствует популяризации мотоспорта, росту мастерства спортсменов, более полному выявлению их способностей и устранению элементов случайности при определении чемпионов. К сожалению, этот принцип не нашел себе достаточно ясного выражения в соревнованиях на первенство СССР 1958 года. Гонки в Ленинграде проводились, по существу, лишь предварительными, отборочными и лишили очень многих достойных спортсменов возможности проявить себя лучшим образом в дальнейшей борьбе за улучшение своего турнирного положения. Не следовало ли бы организовать розыгрыш первенства СССР 1959 года хотя бы в трех турах, провести, разумеется, предварительную подготовку?

И, наконец, несколько слов о подготовке к этим соревнованиям спортсменов в автомотоклубах ДОСААФ. За исключением частного (и весьма скромного!) успеха Л. Трацевского и В. Волочевича с юнцом Е. Орлиновым, занявших 4-е место в классе 750 см³, все остальные досаждавшие оказались в роли «аутсайдеров». На подготовительных гонках в Таллине сошли с дистанции мастера спорта И. Астафьев, В. Цветков и В. Говоровский, не вышед на старт Л. Ракон, плохо выступили И. Нестеров, В. Федоров, Б. Тигуненко, Г. Иванова, а остальные отставились еще на первом этапе соревнований.

Среди призеров первенства СССР 1958 года нет ни одного досаждавшего. Не заставляют ли этот присущий им фант серьезно призадуматься некоторых руководителей (тг. Телегина, Клиниченко и др.) над тем, как ведать забота нашего общества подготовки спортсменов и техники и ответственным соревнованиям?

Ю. КЛЕМАНОВ.

ПОБЕДА БОРИСА САМОРОДОВА

Когда свисток судьи извещал об окончании первого тайма футбольной встречи, дружно зарокотали мотоциклы. Начались мотогонки по гравейной дорожке на большой приз Центрального стадиона имени В. И. Ленина и приз Центрального автомотоклуба ДОСААФ.

В прошлых гонках по гравейной дорожке, впервые проведенных в нашей стране, уфимец Борис Самородов отстал от победителя соревнований мастера спорта москвича Виктора Кузнецова всего на несколько очков. Эти основные претенденты на первое место встретились в одиннадцатом заезде. Советская высокая мастерство и смекалка, Самородов вырвался вперед и первым закончил дистанцию. Так же блестяще он выступил и в остальных заездах.

В финале Самородов снова подтвердил свое мастерство и завоевал Большой приз Центрального стадиона имени В. И. Ленина. Вторым был В. Кузнецов, третьим — рижанин Э. Крузе.

На следующий день разыгрывался приз Центрального автомотоклуба Э. Янсон, который, несмотря на падение, нашел привело к полному успеху и на этот раз оказался в числе сильных гонщиков.



На снимке (слева направо): победитель соревнований на гравейной дорожке В. Кузнецов, Б. Самородов, Э. Крузе.
Фото Н. ВОЛКОВА.

сильнейшим. Второе место занял тоже представитель Уфы Н. Чернов, третьим финишировал В. Кузнецов. Несколько споров о других участниках гонки. Заслуженно не аплодируют зрителям спортсмену, который, не излившие рисканово. Это ДОСААФ. Уфимский гонщик и на этот раз оказался в числе сильных гонщиков.

Желаю успеха советским гонщикам

Мотоциклетные гонки на гравейной дорожке являются одним из самых популярных видов спорта во многих странах. Зрители получают от этого зрелища большое удовольствие. В то же время участие в гонках требует от спортсменов большого мастерства и напряженности.

Советские гонщики только начинают изучать этот вид спорта. Их первые выступления на гравейной дорожке Центрального стадиона имени В. И. Ленина в Лужниках производились на мотоциклах «ЭСО» чехословацкого производства. Хочется сказать несколько слов об этих машинах.

Мотоциклы «ЭСО» (500 см³) специально сконструированы для гонок на гравейной дорожке. В целях максимального снижения веса («ЭСО» весит лишь 82 кг) конструкторы сделали машины так, чтобы было возможно. На мотоциклах нет тормозов. Как для гонщиков рассчитан всего на один — полтора заезда. Мощность двигателя достигает 45 л. с. при 8500 оборотах в минуту. Степень сжатия 1:14. В качестве горючего используется только метиловый спирт. Максимальная скорость — 170 км/час.

Для достижения наилучшей динамики передаточное число должно рав-

няться 9,5—9,7. Оно зависит от длины круга дорожки, ее состояния, а также собственного веса гонщика.

На тренировках и соревнованиях двигатель мотоцикла испытывает очень большую нагрузку, поэтому сроки его жизни намного меньше, чем у других бензиновых двигателей, у которых степень сжатия составляет примерно 1:7. Для нормальной работы мотора нужны свечи, калильное число которых 280—300. Машины требуют тщательного ухода.

Хотя мотогонки по гравейной дорожке проводились в Советском Союзе впервые, их результаты можно считать хорошими.

Для того чтобы советские спортсмены смогли быстрее принять участие в международных соревнованиях, они должны как можно больше тренироваться, научиться чувствовать двигатель, действительно изучать технику и тактику езды. И если при этом будут построены дорожки с нормальными габаритами по ширине (9 м на прямой и 12 на поворотах), то езда станет значительно более безопасной для гонщиков и интересной для зрителей.

Необходимо, чтобы на тренировках были учтены наиболее часто встречающиеся недостатки. Некоторые гонщики,

например, мало используют наклон туловища вперед не только на старте, но и при движении на прямой. Иногда участники стартуют на первой скорости, тогда как это лучше делать на второй. Бывает и так, что на выраженные спортсмены совершенно закрывают газ. Как показывает опыт, целесообразнее лишь немного сбрасывать его.

Участники первых гонок продемонстрировали большую смелость и волю к победе. Поэтому и результаты их улучшились со дня на день. Могут с полной уверенностью сказать, что в ближайшее время советские спортсмены станут одними из лучших. Хочется особо сказать о таких гонщиках, как В. Кузнецов, Б. Самородов, В. Терентьев, А. Дежников, Э. Крузе, Г. Плещиков, Н. Чернов, С. Старых. Все они могут войти в состав команды для международных встреч.

Я очень рад, что мне довелось приехать в СССР, встретиться с советскими гонщиками и даже оказать им сильную помощь. Буду внимательно следить за их дальнейшим спортивным ростом. Желаю им больших успехов!

Франтишек ФИАЛА,
тренер Центрального автомотоклуба Чехословакии.

Деликатное дело



Рассказ

Радостное весеннее настроение у Васи Семенова было испорчено с утра. Получив в широком окне диспетчерской путевой лист, он увидел четко выведенную на полях надпись: «Не выпускать».

Жизнь шофера такси полна неожиданными событиями — за день милыми хозяевами автомобиля становятся несколько десятков различных людей. Кто же из пассажиров написал жалобу, которую теперь долго и нудно предстоит разбирать в отделе эксплуатации?

Разбором жалоб занимался заместитель директора парка Андрей Сергеевич Жаров. Шоферы его не любили. И не потому, что он был уж так строг — «старожилы» видели на этой должности людей и построжее. Не так давно Андрей Жаров работал простым шофером, но, выйдя в начальство, быстро перестроился. Свою основную обязанность — разбор жалоб — он исполнял просто и без затей: виноватому у него почти всегда оказывался шофер.

Вот к этому-то Жарову и вызывали сегодня Васю. Предстоящий разговор не предвещал ничего хорошего. Провинность, которую Вася за собой чувствовал, была особого свойства, и ожидать от Жарова снисхождения было просто нелепо.

— А-а! Заходи, заходи, голубчик! — Жаров поднимая от бумаг чих сплюснутую с боков длинную лысую голову. — Ты же что это! Жалобы разбираешь. Ай-я-я, а еще комсомолец...

Откинувшись на спинку широкого кресла, Жаров выдвинул ящик стола и показал Васе несколько листов. Верхний, исписанный крупными угловатыми буквами, написанный через угол был прочерчен красной аэрозолью, а снизу подколота чистая, без единого знака, Васина шоферская карточка.

— Ну что, оправдываться будешь или признаешь?

Семенов покосился на настороженные, ожидающие глаза Жарова и угрюмо выдал:

— Признаю...

Через несколько минут, протрещав в воротах старым гулким голосом, Васина «Победа» выскочила на улицу.

Вызванная утренним разговором обида не давала покоя. Злило сознание собственного бессилия. Ведь прав он — в этом Вася был совершенно уверен, — а ничего не докажешь. Конечно, будь на месте Жарова другой человек, Вася попытался бы доказать, что все было не так, как написано в жалобе, что он просто не мог посту-

пить иначе. Но объяснить все это Жарову было бесполезно. И снова, уже в который раз, он вспомнил своих залопнувших пассажиров.

Дело было в конце субботнего дня. Вася ехал медленно, слегка притормаживая на троллейбусных и автобусных остановках.

Неожиданно из разноцветного потока прохожих на мостовую соскочил сухонький старичок в черном, не по сезону плотном костюме и светлой, ярко-голубой косоворотке. Он суетливо замаяхал замчатой в кулаке кепкой. Вася остановил машину. Старичок торопливо обжегал вокруг «Победа» и доверительно наклонился к окну:

— Послушай, сынок! — он опасно прижался к дверце, пропуская желто-синю тень троллейбуса, и почем-то шепотом продолжал: — Тут, понимаешь, дело есть... Деликатное... Можешь ты быстро отвести нас километров за сорок, там подождать и обратно!...

Такой пассажир просто клад для шофера такси. «Сорок туда, сорок обратно» — да по городу еще, — обрадованно прикинул Вася, — сразу рублей сто двадцать... Если без задержки, план сегодня можно здорово перевыполнить! И равнодушно, словно речь шла о поездке на три-четыре рубля, Вася бросил: — Ну что ж, садитесь...

Старичок выпрыгнул и снова замаяхал кепкой. С противоположной стороны улицы к «Победе» медленно двинулась высокая дородная старуха в темном платье, с изброшенной на широкие плечи вязаной шалью. Она шла по улице, словно по коридору собственной квартиры, не удаиваясь взглядом измученные в обе стороны автомобиля. По дороге старуха что-то выговаривала идущим рядом парню и девушке.

Девушка была милостива. Пожалуй, ее можно было бы назвать даже красивой, если бы ее круглое полное лицо не было так неподвижно. Оно ничего не выражало, кроме привычного покорного внимания. Новенькие черные «подочник» на модном тонком каблучке она надевала, неверное, редко, и поэтому походка ее казалась неуклюжей.

Идущий рядом с девушкой невысокий плечистый паренек со смывленным скуластым лицом и четкой, как на плакате, очерченным подбородком неуверенно держал ее под руку и хмуро глядел в сторону. Подходя к машине, старуха что-то сказала ему и назидательно погрозила толстым пальцем. Вася заметил, как у парня лодыжки вздрогнули и у глаз обозначились резкие морщинки. Однако он ничего не сказал, даже не повернул головы.

Не глядя на своих спутников, старуха по-хозяйски усадила вперед и потом

еще делго устраивалась, стараясь поудобнее поместить свое грузное тело. Все молчали, ожидая ее команды. Наконец она успокоилась, опустила стекло и, прищурив оглядев счетчик, бросила: — Поехали.

Тронув машину, Вася сочувственно посмотрел в зеркала на пристроившихся в углу старичка, потом на молодых людей. Сейчас, за спиной старухи, лицо девушки оживилось, она даже слегка улыбалась, чего никак нельзя было себе представить всего несколько минут назад. Правда, улыбка эта была какою-то пугливой, словно девушка каждую секунду была готова вернуть ее с лица.

— Надо было бы, Валюша, еще вам что-нибудь теплого купить, а то там, говорят, зимой ветры — ужас какие... шепотом сказал старичок и, опасливо покосившись на неподвижную спину старухи, добавил. — Может быть, успеете еще сегодня до поезда в магазин поехать? — Что бы вам еще денег подождать? Все бы купили.

Нельзя, Егор Иванович, уборочная начинается... — паренек с усилием отрывая взгляд от окна и торопясь добавил. И так еле-еле поспеем. Я ведь ребята обещал — только женюсь и обратно...

— Ишь, радетье какой! — нежданно резко перебила старуха. — О себе бы больше думал, да об нас. А Советская власть тыся сорок лет простояла и еще простоит...

Наступила тишина, какая бывает, когда сердится большое начальство. Даже Вася старался вести машину особенно осторожно, без толчков. В открытое окно врывалась густой, по-вечернему холодный ветер. Все пожевелились, но никто не решился попросить старуху закрыть окно.

За зеленым глазом последнего городского светофора дорога стала теснее. Автомобили тянулись медленно, в затылок друг другу, то и дело останавливаясь. Шоссе, словно огромная гуденца, то сжималось, то вытягивало свое полбежливое автодорожное крышьюми тело.

— Вы уж, мама, так побыстрее все уладите, — угрюмо попросил юноша, — а то, неровен час, увидит кто...

— Ну вот, полюбуюсь, Егор Иванович! — неожиданно слащавым голосом пропела старуха. — Увидит кто!.. Нашли, называешь, жениха!

Отвернувшись, старуха демонстративно сплюнула в окно. Вася увидел, что у парня, как тогда, в городе, сузились глаза и края губ сдвинулись к подбородку.

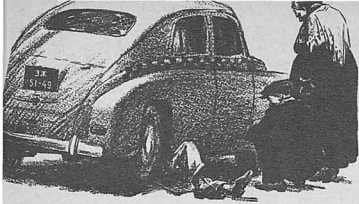
— Оставьте, мама, — жалобно попросила девушка, и на ее лице опять появилась привычное выражение неподвижной покорности. — Ну что вы еще хотите? Вездь едем же...

— Едем! — передразнила старуха. — Недельно уламывала. Дождались, пока билет в кармане. Не хватает опоздать.

— Успеем, батюшка до восьми обещал ждать, — примирительно сказал старичок.

Шоссе стало свободнее, и дрожащая стрелка спидометра поднималась выше. Навстречу, к Москве, спешившим потоком двигались машины. Тяжелые, исполненные собственного достоинства, грузовики шли с гулом, оставляя за собой торжественных шагов перестроивший солдаты. Лаговые мчались почти бесшумно, слегка приседая, словно плыва по черной





Рисунки Л. Хайлова.

асфальтовой реке, и мягкий звук сигнала по мере приближения менял свой тон: становился все ниже, басовитее, и наконец, резко обрывался, когда автомобиль пролетал мимо.

Впереди, то удаляясь, то приближаясь, шел грузовик, заполненный шумной толпой молодежи. Было хорошо видно, как, обнявшись за плечи, чтобы лучше держаться в тряском кузове, они поют. На повороте донесся и обрывок песни:

Комсомолы — беспокойные сердца!
Комсомолы все доводят до конца...

Глядя на эту веселую компанию, Вася вспомнил, как несколько лет назад, еще до службы в армии, они вот так же весело, с песнями ехали в подшефный колхоз на комсомольскую свадьбу. За муж выходила одна из лучших доек, член райкома комсомола Настя Никитина. В тесной кабине грузовика, аккуратно уязвившие в рифленые картонные коробки, лежали чайный сервиз и радио — подарки молодоженам. С песнями и смехом грузовик влетел в село и неожиданно резко остановился — новобрачные выходили из небольшой церкви, приоткрывшей на краю села.

Этот случай в райкоме потом разбирали почти год, его склоняли на всех конференциях, но Вася и по сей день не мог как следует понять, как же это могло случиться.

Ветерок снова донес песню. «Вот и мы тогда веселились, и никто не знал, что рядом наши ребята в церковь идут», — подумал Вася. Ну, а если бы знал! И в самом деле, что тогда? Как помочь? Раз люди на такое дело идут, значит что-то у них внутри сломалось. Сломалось! А может быть, просто согнулось! Вася пытался поглядеть в зеркальце: ну, а эти как — согнулись или сломались!

Паренек ткнулся вперед, к открытому окну, как будто стараясь разозреть слова далекой песни. Она и в самом деле была едва слышна, словно ее пели где-то далеко-далеко, в другом мире...

— Шофер! — глядя в сторону, повелительно позвала старуха. — Долго еще ехать?

— Да нет, километров двадцать, — Вася взглянул на светящийся циферблат часов, — через полчаса, а то и раньше на месте будем...

Парень и девушка растерянно переглянулись, как будто названное Васей точное время, оставшееся до конца поездки, сделало это впечатление реальным и неотвратимо близким. Вася поймал в зеркальце блуждающий по кабине напряженный взгляд парня. Такой дикий, мигающий взгляд бывает у человека, неожиданно ощутившего огромную опасность и судорожно ищущего выхода. Но тень растерянности быстро сбе-

жала с его лица. Оно стало спокойнее, как всегда и спокойнее, как у человека, принявшего, наконец, спрессованное решение... «А ведь в самом деле высочить может, — одобрительно подумал Вася. — Как бы под колесо не попал...»

Эта перемена не укрывалась от девушки. Парень ничего не сказал, но каким-то подлинным чувством, инстинктом любящего она поняла, что сейчас может произойти что-то страшное. Она обхватила его за плечи, прижалась щекой к плечу и, подняв наполненные слезами глаза, умоляюще смотрела на жениха, мучительно стараясь поймать его взгляд.

Парень смотрел в сторону, боясь встретиться взглядом с невестой. Напряжение передалось и Васе, он даже сбросил газ и держал ногу на педали тормоза.

Щелкнули, заводались, электрические часы на щитке. Четверть восьмого. Оставалось ехать еще минут на двадцать. Значит, в тридцать пять восьмого будем на месте. Если ничего не случится... — по шоферской привычке добавлял про себя Вася. — А если случится? Так, так...

Неожиданно мотор автомобиля взревел, машина несколько раз дернулась, словно споткнулась, потом рухнула вперед и, наконец, остановилась.

— Что такое? Как же? — заволановалась старуха. — Опоздаем! Быстрый, шофер, давай...

Вася открыл багажник, долго выбирал инструменты и, кинув на землю резиновый коврик из кабины, полез под машину. Лежа на прохладном песке, он старательно гремел ключами, потом снял кожу, закрывавший щепление. Болты были завернуты очень туго, и, когда он вылез из-под машины, чтобы отшатнуться, руки у Васи дрожали от напряжения.

— Щепление, мамаша, испорчилось, — Вася показал старухе облепленный грязью кожух.

— Точно! — обрадованно поддержал парень, метнув короткий взгляд на Васю. — Я еще и дороге слышал — стучит... На целине я ведь тракторной бригадой командую, — пояснил он, — так что в этом деле соображаю...

Старуха вылезла из машины и, оставив шедших по шоссе двух дачниц, долго допытывалась у них, далеко ли до станции железной дороги.

— Минут двадцать? Нет, все равно опоздаем...

Она еще раз наклонилась к вытанувшим из-под машины Васиним ногам.

Ну, как там у тебя, сынок?

Голос ее снова изменился, он стал просиющим, искательным.

— Скоро, мамаша, скоро... — успокаивал Вася.

Постучав для видимости молотком по кузову, Вася начал прилаживать на место кожух щепления. Отвернув рукав гимнастерки, он посмотрел на часы. Было без четверти восемь. Еще немного, и можно трогаться. Однако старуха почувствовала что-то неладящее.

— Ты, шофер, давай не безобразничай! Ехать надо... — все больше повышала голос старуха. — А то я номер запишу и сообщу куда следует. Учить

вас, надо, поганцев, чтобы не баловали.

Какое же тут баловство! — удивился Вася. — Машина не молоденькая, болает... И я тоже, бываю, болаете. Это уж от бога...

Мимо изредка проносились автомобили. Легка под машиной Вася видел, как старуха несколько раз поднимала руку, но все было напрасно — это были доверчивые набитые грузовики. Наконец Вася вылез и, отряхнув гимнастерку, аккуратно сложил в багажник инструменты. Увидев, что ремонт окончен, старуха торжественно засмеялась к машине. Эта горлопанистость так не вязалась со всем ее обликом, что Вася улыбнулся.

— Чего скалишься? — зло прикрикнула она, усмехиваясь. — Небось, нарочно, с этим заводи!

Старуха презрительно кинула назад. Машина тронулась и, набирая скорость, понеслась по середине шоссе, обгоняя другие автомобили. В молчании проехали километра два. Вася видел, как парень отвернул рукав, поднял руку к окну, где было светло, потом к уху и, убедившись, что часы идут, громко, по-хозяйски объявил:

— Можешь поворачивать, друг, все равно опоздали. Уже пять минут девятого...

— Я тебе дам! — поворачивай! Не в церковь, как дома найдем... — угрожающе отчеканила старуха и сразу же, срывавшись на высоких нотах, прикрикнула:

— Поехали... А с тобой, шофер, я посчитаюсь... — поощающая она.

И несколько раз еще потом шипела, слышно гусыня, в которую деревенский мальчишка, озорув, ткнул палькой:

— Шутки надо мной шутить! Хорошо, хорошо...

В деревню, где находилась церковь, въехали почти в темноте. Здесь, на данном проселе, движения почти не было. Навстречу, на секунду ослепив белым светом фар, пронеслась «Победа» — и снова стало тихо, только светлые фигуры дачников медленно двигались вдоль дороги.

Церковь была закрыта. Старуха почтиительно постучала в дверь, потом кинулась к маленьким калитке.

— Эй, есть тут кто? — позвала она.

— Ну что, что надо... — донесся из-за частого забора недовольный старческий голос. — Ну а есть, сторож... А батюшка уехал. Застрял теперь...

Старуха сразу как-то осела, даже массивная ее фигура, казалось, стала меньше. Она медленно, шаркая по пыли новым туфлям, подошла к машине и устало откинулась на спинку. Не ожидая команды, Вася развернулся.

«Вечером на доске приказов белел свежий листок папиросной бумаги, Вася насторженно пробежал глазами несколько пунктов и, наконец, наткнулся на свою фамилию: «Водителю 1-й автоколонны Семенову В. С., табель 1333, за умышленную задержку в доставке пассажиров объявить выговор». Жаров слез на ветер не бросал.

Не отвечая на шутки друзей, Вася молча сдал выручку и не заходя в буфет, вышел на улицу. Откуда-то издаലെка, с трудом прорвавшись сквозь глухой немолчаливый шум города, донесся издалека парозвонный гудок. «Каль адвент, нет, адвентично, спокно о близких, подумал Вася. — Интересно, как там у них...»

АВТОМАТИЧЕСКАЯ ПЕРЕДАЧА «ВАРИОМАТИК»

На голландском автомобиле «ДАФ» установлена автоматическая коробка передач, в которой применены новые конструктивные принципы изменения крутящего момента, передаваемого от двигателя на ведущие колеса автомобиля. Передача крутящего момента осуществляется через безшарнирный карданный вал на две бесступенчатых «вариоматика» (справа и слева), в которых имеется зубчатый клиновидный ремень и пар шкивов; расстояние между этими шкивами может изменяться под воздействием центральных сил и пружины таким образом, чтобы натяжение ремня

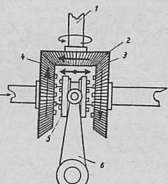


Рис. 1. Схема реверсивного приспособления.

соответствовало в каждый данный момент движения автомобилю возникающим сопротивлениям этому движению, на колеса передавался бы соответствующий или меньший крутящий момент, регулируемый автоматически и бесступенчато. Это делает излишним в системе трансмиссии наличие дифференциала. Между двумя приводными шкивами устанавливается реверсивный механизм, легко управляемый с помощью небольшого рычага. Схема такого реверсивного приспособления для холостого хода передат перед и назад показана на рис. 1, где: 1 — карданный вал, 2 — ведущая коническая шестерня, 3 и 4 — ведомые шестерни, 5 — кулачковая муфта и 6 — рычаг.

ОТ РЕДАКЦИИ: Опубликование в № 6 журнала «За рулем» статьи о новом малолитражном автомобиле «ДАФ», в котором (впервые для этого класса автомобилей) применена автоматическая передача крутящего момента от двигателя к ведущему мосту, вызвало интерес у многих читателей, высказывающих пожелание ознакомиться более подробно с принципом действия этой передачи. Ниже приводятся рисунки и краткое описание автоматической передачи типа «вариоматик».

На рис. 2 показано, как устроен «вариоматик», состоящий из неподвижного шкива 1, зубчатого клиновидного ремня 2, подвижного шкива 3, барабана центрального регулятора 4, помещенного в наружный барабан 6 и отделенного от вакуумной камеры 7 этого барабана перегородкой 5. Трубопровод 8 соединяет наружный барабан «вариоматика» со всасывающим коллектором двигателя.

Интересно осуществлена зависимость воздействия центральных сил, возникающих в «вариоматике», от величины давления во всасывающем трубопроводе двигателя. При увеличении числа оборотов двигателя трущиеся части центрального регулятора воздействуют на подвижную часть шкива 3 через скрученные сегменты, отодвигая его влево, благодаря чему диаметр шкива клиновидной передачи 1 увеличивается. Когда разрежение во всасывающем коллекторе двигателя возрастает (например, при открытии дросселя и при повышении оборотов двигателя), в камере 7 возникает соответствующее разрежение. И поскольку в полости центрального барабана сохраняется нормальное давление (равное давлению внешнего воздуха), достигается усиление воздействия центральных сил.

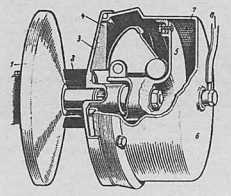


Рис. 2. Устройство «Вариоматик»

ГОНОЧНЫЙ АВТОМОБИЛЬ «КУПЕР» I ФОРМУЛЫ

Гоночные автомобили «Купер» выпускались до последнего времени с двигателями, рабочий объем цилиндров которых (1500 см³) определял участие этих автомобилей в соревнованиях по II гоночной формуле.

В начале этого года на нескольких автомобилях «Купер» появились новые двигатели с рабочим объемом цилиндров 1900 см³ и степенью сжатия 12:1, развивающие мощность до 175 л. с. Успешные выступления этих автомобилей на этих автомобилях в смешанных соревнованиях побудили фирму установить на автомобили еще более мощный двигатель. Конструктор Климакс, имеющий рабочий объем цилиндров 2200 см³, с тем, чтобы участвовать в соревнованиях типа Гран-при наряду с автомобилями I формулы. В конструкции шасси также сделаны соответствующие изменения, именно внесены пружины передних колес, в которой вместо поперечных рессоры применен сварной трубчатый балочный мост. Амортизаторы с телескопическими гидравлическими амортизаторами и стабилизатор; усилены поперечные рессоры задней подвески, понижено расположение двигателя на 70 мм и т. д.

Рабочий объем нового двигателя «Контини-Климакс» не позволяет, разумеется, достигнуть такой же мощности, как на лучших автомобилях I формулы (автомобиль «Феррари», например, имеет 2,5-литровый двигатель мощностью

300 л. с. при 8300 об/мин), но зато в автомобилях «Купер», имеющих общий вес 320 кг, достигается значительно более лучшее соотношение веса и мощности (190 л. с.). Если у новейшей гоночной машины «Контини-Климакс» (весом 546 кг) это соотношение не превышает 550 л. с. на 1 тону, то у нового «Купера» оно почти 800 л. с. на 1 тону. Это позволяет развивать на автомобиле «Купер» скорости, лишь мало уступающие максимальной скорости лучших гоночных автомобилей I формулы, которые имеют двигатели мощностью на 100 л. с. больше, чем максимальная мощность двигателя «Контини-Климакс 2.2».

На новом автомобиле «Купер» I формулы уже были одержаны в этом году значительные победы в розыгрыше первенства мира. В частности, известный французский пилот Жюль-Эрик Шаллар выиграл на «Купере» второе место в розыгрыше Гран-при втора — гонки на Большой приз Монако, а итальянец Сальватори занял 8-е место в розыгрыше Гран-при на Гран-при. Во всех этих гонках «Купер» участвовал на равных правах с автомобилями «Феррари», «Мазерати», «Ванволл» и BPR.

ШВЕДСКИЙ АВТОМОБИЛЬ «СААБ-750» ДЛЯ РАЛЛИ

Шведская фирма «Свенска ААБ» начала выпуск новых спортивных автомобилей, предназначенных в основном для соревнований на регулярности движения. Одним из таких автомобилей является «СААБ», модель «Гран Туризмо-750», спроектированный на базе известного автомобиля «СААБ-900» (журнал «За рулем» № 9 за 1956 год), на котором в прошлом году было выиграно первенство Европы по ралли. Новые спортивные модели «СААБ», модель «ГТ-750», мало отличается от своего предшественника, но имеет гораздо более мощные и экономичный трехцилиндровый двигатель с рабочим объемом цилиндров 748 см³, который выпускается в двух модификациях: мощностью 45 л. с. при 5000 об/мин. и мощностью 55 л. с. Во втором случае степень сжатия двигателя доведена до 9:1.

Изменения коснулись и внутренней отделки оборудования кузова.

АВТОМОБИЛЬ «БЯНЧИНА»

В Италии выпущен новый микролитражный автомобиль «Бянчина», который является совместной продукцией трех известных итальянских фирм: «Бянчино», «Фиат» и «Пирелли», объединяющихся в корпорацию «Аутобянчино». Автомобиль имеет компактный двухдверный кузов фирмы «Бянчино», отличающийся современными формами, характерными для более дорогих машин. На нем установлен двухцилиндровый двигатель «Фиат-500» с принудительным воздушным охлаждением от вентилятора, имеющий рабочий объем 479 см³ (ход поршня — 70 мм, диаметр цилиндра — 66 мм). Мощность двигателя 15 л. с. при 4000 об/мин. Сцепление одностороннее, сухое. Четырехступенчатая коробка передач выполнена в одном блоке с дифференциалом. Тормоза гидравлические на все четыре колеса; кроме того, на задние колеса действует механический тормоз. Подвеска всех четырех колес независимая, с гидравлическими амортизаторами. Колеса размером 3,5х12 имеют специальные шины «Пирелли» 135-12.

Автомобиль развивает скорость 90 км/ч. Он расходует 4,5 л. топлива на 100 км. Емкость бака — 21 л.

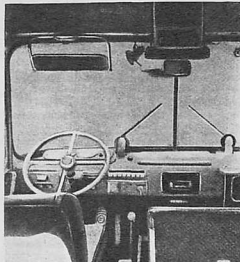
ГОНОЧНЫЙ АВТОМОБИЛЬ ESO-500

В Чехословакии изготовлен новый гоночный автомобиль ESO-500 III формулы. Двигатель автомобиля — мотоциклетного типа (ESO 500 В), одноклиновидный, с воздушным охлаждением, расположен сверху, работает на смеси бензина и спирта, развивает мощность 46-48 л. с. при 7200 об/мин. Вес двигателя 42 кг. Привод задний оси цепной. Подвеска передних колес — независимая, с двойными задних колес независимая. Тормозная система с двойной тормозной магистралью. Рама автомобиля, а также боковых хромо-молибденовых труб, нузов из листового алюминия. Габаритные размеры автомобиля: длина 3050 мм, ширина 1260 мм, высота 940 мм, задняя ось 1050 мм, передняя колес 1140 мм, база 2050 мм, дорожный просвет 110 мм, шины — 4,00-11 (передние), 4,50-10 (задние). Собственный вес незаправленного автомобиля 215 кг. Максимальная скорость около 165 км/ч.

Испытания показали хорошие ездовые качества машины, исключительную приемистость и высокую максимальную скорость.



АВТОМОБИЛЬ со специальным подъемным устройством для кузова, обеспечивающим его подъем к месту разгрузки или погружки на уровень до 3,5 м от земли, изготовлен в Америке фирмой, имеющей торговые точки и склады на вторых этажах зданий.



ТЕЛЕВИЗИОННАЯ установка для развлечения пассажиров имеется в новой модели даккербусового междугороднего автобуса MAN, тип 760. В автобусе имеются 44 «спальных» места для сидения, с индивидуальными лампочками для чтения, холодильник, уборная и ванная комнаты.

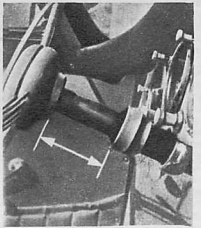


КОЛЕСА 100-ТОННОГО французского полуприцепа, предназначенного для транспортировки различных материалов в Сахаре, демонстрировались на выставке во французском городе Бурже.

«КОМБИНАЦИЯ ДЖИПА И ВЕРТОЛЕТА» — такое название получил новый американский вертолет «50 К Ботл». Машина имеет плоский корпус, смонтированный на автомобильном 3-колесном шасси, и два ротора, окруженных защитным ободом. На испытаниях в воздухе была зарегистрирована скорость 240 км/час. «50 К Ботл» отличается высокой маневренностью.



«БЕЗОПАСНАЯ» рулевая колонка с телоскопическим гидравлическим амортизатором, работающим, когда возросшая нагрузка на рулевое колесо (что возможно при экстремном торможении или столкновении) превращает 100 кг, сконструированная в ФРГ. Удерживающийся специальным фиксатором в верхнем положении рулевой вал упруго утапливается в рулевую колонку на 80 мм, что предохраняет водителя от ушибов и ранений.



АВТОМОБИЛЬ «СИМЕТРИК», на котором предполагается установить атомный двигатель, демонстрировался на Женевской автомобильной выставке 1958 года. Автомобиль снабжен пластмассовым кузовом с раздвигающимися вверх и вниз дверями, а также панорамическим ветровым и задним стеклами. Боковые панели кузова, образуя переход к крыше, сильно закручиваются, так что поперечное сечение кузова близко к окружности. Подвеска всех колес — независимая, на резино-металлических рессорах, рама с хребтовой трубчатой балкой.



ФОТО-ЭКРАН



СКЕЛЕТ, который вы видите на этом снимке, выполнен из пластмассы. Его изготовили по специальному заказу английской фирмы, занимающейся проектированием сидений для автомобилей. Скелет используется для экспериментирования и подбора наилучших параметров сидений.



В БОМБЕЕ находятся в эксплуатации 65-местные автобусы с кузовами-полуприцепами. Входные двери в кузов расположены впереди задних колес полуприцепа. Тягач снабжен 6-цилиндровым дизельным двигателем. На крыше полуприцепа имеется багажная решетка для перевозки громоздких грузов.



ДЛЯ КОНТРОЛЯ скопления автотранспорта на участках дорог, скрытых от наблюдения регулировщика, уничтожающего движения, в Англии иногда используют телевизионные камеры. Камера устанавливается на высокой стойке и снабжена стеклоочистителем, который выключается во время дождя или тумана. В будке регулировщика установлен телевизионный экран.

НА ПРОСТОРАХ „МИРОВОГО ХОЛОДИЛЬНИКА“



Антарктида. На снимке: санно-тракторный поезд в походе.

По программе третьего Международного геофизического года с 1955 года в Антарктиде начали работать советские ученые. Несмотря на исключительно трудные климатические условия, за короткое время были построены и оборудованы обсерватория «Мирный» и научно-исследовательские станции «Оазис», «Пионерская», «Комсомольская», «Восток» и «Советская».

Вместе с учеными в Антарктике самоотверженно трудятся и молодые водители. В дни юбилея Ленинского комсомола мы попросили рассказать об их работе участника 2-й антарктической экспедиции Академии наук СССР механика-водителя транспортного отряда Анатолия Сергеевича Бородачева.

— Скажите, какими машинами была оснащена экспедиция?

— Антарктиду называют мировым холодильником. Температура воздуха тут часто опускается до 70—80 градусов, дуют сильные ветры, стоит долгая полярная ночь. В таких условиях использовать авиацию для перевозки грузов и людей в глубь материка очень тяжело, а порой и невозможно. Поэтому основным средством передвижения в экспедиции был наземный транспорт.

Наш отряд наземного транспорта был укомплектован тракторами С-80, которые рассчитаны на перевозку грузов на короткие расстояния. Кроме тракторов, в экспедиции работали и тяжелые тягачи. Они предназначались для дальних походов в глубь ледяного континента. Автомобили высокой проходимости ГАЗ-47 мы использовали для связи. Само собой разумеется, что все машины пришлось несколько усовершенствовать применительно к суровому климату Антарктиды.

— Как приходилось работать водителям в Антарктиде?

— Когда меня просят рассказать об условиях работы водителей в экспедиции, я всегда вспоминаю наш первый длительный поход в глубь континента, к предполагаемому месту расположения будущей станции «Комсомольская». Путь предстоял нелегкий. Не говоря уже о сильных морозах, которые затрудняли работу людей и машин, снег на пути был очень рыхлым. Тяжелые тягачи с прицепами часто не могли вырваться из снежного плена. Поэтому первые, самые трудные 70 километров нас сопровождали тракторы С-80 и один вездеход ГАЗ-47.

Примерно с 200-го километра на нашем пути стали попадаться огромные заструги — снеговые надувы. Их высота местами достигала более двух метров. С одной стороны они были пологие, с другой — крутизна достигала 70°. Тягачи легко взбирались на пологий склон, но спускаться было очень трудно. От резких ударов ломались прицепные устройства. Молодым водителям-механикам комсомолец Анатолию Буйницкому, Николаю Савельеву при 40-градусном морозе и скорости ветра 30—35 метров в секунду то и дело приходилось вылезать из кабин, отцеплять и прицеплять буксируемые сани.

Через такие снежные заструги мы прошли около 400 километров. Здесь снежное поле стало совершенно гладким. Чем дальше мы удалялись от поселка Мирный, тем плотность снега становилась все меньше и меньше. Тягачи могли двигаться только со скоростью 5—7 километров в час, оставляя за собой глубокую колею. Движению сильно мешали метели, видимость ухудшалась с каждым метром, температура снижалась до 60 градусов ниже нуля. Чтобы тягачи не потеряли друг друга из виду, водителям по очереди приходилось идти за каждой машиной и указывать путь следующему тягачу. И все же, несмотря на все трудности, механики-водители довели свои тягачи к месту назначения.

На обратном пути к обсерватории «Мирный» мы прошли через зону трещин. Здесь надо было быть особенно осторожными: ведь ширина трещины достигала нескольких метров. И все-таки едва не произошло несчастье. Следовавший за нами второй санно-тракторный поезд попал в зону трещины. Один из тягачей почти полностью провалился и лишь благодаря жилому домику, укрепленному на санях, повис над огромной трещиной. Экипаж не растерялся, прорубил отверстие в крыше домика и выбрался наружу. Механик-водитель комсомолец Василий Куликов при полуметровой высоте, рискуя сорваться, остановил остальные тягачи, предупредил водителей об опасности.

— Скажите, как же чувствовали себя водители в таком суровом климате?

— Надо сказать, что водители, как и все участники экспедиции, отличались большой физической выносливостью. Однако специфичные климатические условия в глубине ледяного материка

давали о себе знать. Из-за 70-градусного мороза было трудно дышать. Даже спички загорались с большим трудом — не хватало кислорода.

Одеты мы были тепло: две пары нижнего белья, рубашка, шерстяной свитер, меховая куртка, меховой костюм и штурмовка. Но несмотря на это, обслуживать тягачи и выполнять даже незначительную физическую работу было очень тяжело. Самые крепкие водители, пройдя несколько десятков метров с 20-килограммовой канистрой, вынуждены были останавливаться для отдыха.

Во время путешествия водители работали в две смены. Одни вели машины, другие в это время отдыхали. Но, конечно, о настоящем отдыхе не могло быть и речи. Дело в том, что жилой домик, или, как мы его называли, бункер, прикрепленный к тракторным саням без амортизаторов, его бросало из стороны в сторону, вверх и вниз, и «отдающиеся» катались по нарам, стукались друг о друга. Праздн, мы по-прежнему привыкли к такому отдыху. Как только наш транспорт начинал взбираться на застругу, мы невольно присыпались и, опираясь руками и ногами, старались держаться на своих местах.

— Но ведь, кроме работы, были и у вас дни отдыха? Расскажите о них.

— Честно говоря, отдыхать во время экспедиции было некогда. Но на всю жизнь запомнил мы канун нового 1958 года. До полуночи оставалось всего несколько часов. Ни бескрайние ледяные просторы, ни сильный сбижающий с ног ветер не смогли испортить нам праздничного настроения. Сделав из тягачей заслоны от неутомимого ветра, мы вынесли из передвижного домика стол, закрепили искусственную елку и подняли бокалы за нашу могучую страну, которая была от нас за тысячи километров. В самых суровых испытаниях мы чувствовали ее заботу всегда и повсюду.

Сейчас механики-водители, участники второй комплексной антарктической экспедиции Академии наук СССР, вернулись на Родину. Часть из них готовится после отдыха снова сесть за рычаги тягачей и поехать их по еще не изведанным снежным просторам шестого континента земного шара.

Фото А. БОРОДАЧЕВА.



ЧИЖЕК—ОБЛАДАТЕЛЬ КУБКА ЕВРОПЫ

Успехи спортсменом стран народной демократии в розыгрыше первенства Европы и мира по мотоциклетному спорту

Как уже сообщалось, в первых турах розыгрыша европейского первенства по мотоциклетному спорту на Кубок Европы первенства удостоились гонимые чехословацкие гонимцы, занявшие ряд призовых мест. При этом Янорич Чижек уверенно захватил лидерство в розыгрыше, и уже после трех туров оторвался от своих ближайших конкурентов на 11 очков.

Последующие соревнования выявили более наглядно превосходство этого замечательного чехословацкого спортсмена. Чижек одержал ряд убедительных побед в Праге, Лондоне, Сант-Антонисе (Голландия) и после 12-го тура розыгрыша кубка стал абсолютным лидером для своих конкурентов, набрав 58 очков. Занимающиеся в таблице розыгрыша второе и третье места немец Ролф Мюллер и швед Рольф Тиббин имеют по 27 очков, а Эрик Бетцельбагер, которому европейская печать прочила победу в этих соревнованиях, всего 12 очков. Другой чехословацкий гонимец, Франтишек Нер, набрав 20 очков и удерживает за собой второе место в таблице розыгрыша. Успешно выступают в соревнованиях и другие чехословацкие спортсмены — Одржовицка (7-е место), Алонз Ручика (12-е место), Яозеф Хара, опередившие ряд английских, немецких, бельгийских, шведских, немцев и голландских спортсменов.

В чемпионате мира по мотоциклетному спорту впервые выступают гонимцы Германской Демократической Республики — Эрнст Дегнер, Хорст Фюгнер, Вернер Мюллер и Вальтер Барбер. Победу в МЧ отечественного производства, уже в дебюте — английских Турист-трофи, завоевали в Дурбане (ЮАР) гонимцы первенства мира, Дегнер и Фюгнер показали себя вполне зрелыми спортсменами, заняв в соревнованиях в классе мотоциклов до 125 см³ второе и четвертое и шестое места (среди 28 участников победителем соревнований был неолондонский чемпион мира Карло Убиди).

Хорошо выступили немецкие гонимцы и на последних двух турах (гоним в

Ассене и в Спа), но наибольший успех выпал на их долю в четвертом туре чемпионата — гонимках на Нюрбургском кольце (Большой приз Германии). Правда, приз в классе мотоциклов до 125 см³ выиграл вновь Убиди на мотоцикле «МВ-Аугуста», почти обеспечив себе, таким образом, звание чемпиона мира на 1958 год (он имеет уже 26 очков, а то время как Прохин набрал всего 14), но в гонимках на финише на первом был Дегнер, оставивший позади себя таких прославленных гонимцев, как итальянцы Тавари и Гандисси, Черамелли, Ферри и др. Четвертое, пятое и шестое места заняли также гонимцы ГДР — Фюгнер, Бремсе и Музюло.

Благодаря своему успеху Эрнст Дегнер выдвинулся в розыгрыше первенства мира по классу мотоциклов до 125 см³ на общее пятное место, которое он делит с итальянцем Гандисси.

В классе мотоциклов до 250 см³ представил ГДР Хорст Фюгнер завоевал в трудной борьбе на Нюрбургском кольце второе место, опередив в первом туре победителя Турист-трофи и гонимца в Ассене, итальянца Прохин, который, однако, станет теперь вновь чемпионом мира в этом классе мотоциклов. На своей машине МЧ-250 Фюгнер последовательно обошел четырех гонимцов из ФРГ, выступавших на машинах «НСУ-Спорт-машин» — Адлера, среднего скоростного, названная Фюгнером на дистанции 117,6 км/час (у Прохин — 119 км/час).

По классам мотоциклов до 350 см³ и до 500 см³ уверенно лидирует в розыгрыше первенства мира гонимец Турист-трофи, по всей вероятности, сделает «дубль», став чемпионом мира в обоих этих классах.

Мировая пресса высоко оценивает качества выпускаемых в ГДР мотоциклов МЧ-125 и МЧ-250, а также спортивные успехи гонимцев Германской Демократической Республики.

(Соб. инф.).

СОРЕВНОВАНИЯ ВОДИТЕЛЕВ АВТОМОВИЛЛОВ

В Канаде эти соревнования проводятся на одиночных грузовых автомобилях, на двухосных седельных тягачах с одноосными полуприцепами и на двухосных седельных тягачах с двухосными полуприцепами. Участнику соревнования, набравшему наибольшее количество очков, присваивается звание чемпиона. Соревнования проводятся обычно по следующей программе.

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ИСПЫТАНИЯ. Первое из них заключается в оценке внешнего вида соревнующихся. Форменная телка. Второе представляет собой чтение письменных экзамена на знание правил безопасности вождения, эксплуатации автомобилей, оказания первой помощи и способов борьбы с пожарами.

СЕРПАНТИН (ЗМЕЯКА). Трасса ограничивается бочинами, имитирующими тесно установленные ступени. Соревнующийся должен проехать на автомобиле сначала задним, а затем передним ходом.

ОТВЕТВЛЕНИЕ ДОРОГИ. Дороги ограничиваются барьерами и имеют ширину 3 м. Участнику соревнования надо проехать своей автомобилем через каждый коридор, затем повернуть на 90° и проехать также через второй коридор.

ПОДЪЕЗД К КРАЮ ДОРОГИ (ПРОТЯЖКА). Вдоль трассы протягивается трос. Спереди и сзади ограниченный столпами

автомобилем. Участник должен установить свой автомобиль или автопоезд на расстоянии не более 150 м от края тротуара. За каждый отклонение в ту или иную сторону наказывается штрафные очки.

ПОДЪЕЗД К РАЗЪЕЗДОВОЙ ПЛАТФОРМЕ. Барьерами огораживается тупиковый подъезд длиной около 6 м и шириной 3 м. Соревнующийся должен подъехать на автомобиле (автопоезде) к платформе, чтобы затем въехать на грузовика или полуприцепа оказался на расстоянии 150 м от платформы. Очки начисляются в зависимости от того, насколько больше заданного, автомобиль носится платформы или заедает за боковую раму.

ДВИЖЕНИЕ ПО ПРЯМОЙ. Ограждение состоит из двух рядов маленьких резиновых шаров, уложенных в неглубокие лунки. Правые колеса автомобиля должны проходить между этими рядами (зазор 50 см с каждой стороны шин). Водитель должен двигаться по прямой, без «виллинь» колес.

СУЖАЮЩИЙСЯ КОРИДОР. Задача заключается в том, чтобы провести автомобиль между двумя рядами шаров по коридору, образованному барьерами. В начале коридора расстояние между ними 2,0 м, в конце — 1,0 м. Ширина автомобиля должна уменьшиться до 2,5 м. Шерф должен остановить автомобиль у заданной линии.

Учитывая, что с каждым годом в Советском Союзе все шире применяются автопоезда, состоящие из седельных тягачей и полуприцепов, представляется целесообразным использовать канадский опыт проведения соревнований на материале вождения автопоездов.

Ивн. С. МАТВЕВ.

По страницам автомобильных журналов

НУЖЕН ЛИ ДАЛЬНЕЙШИЙ РОСТ МОЩНОСТИ?

В статье «Современные и будущие проблемы автомобильной техники», опубликованной в австрийском журнале «Техническая Инженерия Цейтшрифт», немецкий специалист Зонн Зонн-Хорст подвергает критическому анализу некоторые узловые вопросы развития современной автомобильной техники. В частности, он подробно останавливается на характерном для американского автостроения последних лет резком повышении мощности легковых автомобилей и приходит к выводу, что это явление не имеет, по существу, ничего общего с техническим прогрессом.

«Скорость всякого вида транспорта не является самоцелью», — пишет Зонн-Хорст, — а лишь средством быстрого и удобного перемещения пассажиров или грузов. Из расчета расхода топлива, что мощность двигателя, расходуемая на преодоление сопротивления воздуха, возрастает с ростом скорости, а следовательно, с увеличением расхода топлива, то есть, с увеличением скорости, а на преодоление сопротивления качения — во второй степени. Но мы знаем, также, что средняя скорость движения, которая является фактически главным критерием, возрастает лишь в сложной и отнюдь не большой зависимости от роста мощности и что во время автомобильных гонок порой достигаются физические возможные пределы скорости. Поэтому, чтобы избежать, привести немало примеров из практики автомобильных гонок, когда автомобили с малым удельным значением мощности относительно веса побеждали более мощные машины».

Вот почему, — утверждает Зонн-Хорст, — средние данные о росте мощности двигателей американских и европейских автомобилей за последние 1930 по 1957 годы. Если средняя мощность двигателей значительно возросла (и, особенно, в последние пять лет, а именно: с 95 л.с. в 1937 году до 193 г.с. в 1957 году), то средняя мощность европейских двигателей за 25 лет практически не изменилась, и в частности, у немецких автомобилей осталась в пределах 66 л.с.

Погоди за «пошаговыми силами» в США объясняется растущим применением гидродинамических передаточных устройств с сервоприводами (так в 1957 году на 84,5 проц. американских автомобилей устанавливались гидродинамические передаточные устройства, в то время как в Германии — только на 17 проц.), — и, конечно, подниманию и обслуживанию, но также и давлению в технических системах, производственных конкурентной борьбы между фирмами. Утверждение, что увеличение мощности приводит к увеличению разному динамике автомобилей, обеспечивается таким образом повышение средней скорости движения. В том случае, когда другие (сравнимые) автомобили отличаются малой мощностью, то преимущество в динамике автомобилей, имеющее место в США, приводит лишь к более частому возникновению аварийных ситуаций.

Средний вес автомобилей в США увеличился за последние 25 лет с 1260 кг до 1555 кг. Неудивительно, что, например, стали значительно легче их средний вес снизился за тот же период с 1476 кг до 951 кг. И хотя рост мощности американских двигателей в среднем на 82 проц. дает (даже при увеличении веса на 24 проц., повышение удельного показателя мощности до 102 л.с./т. е. на 48 проц.), в немецких двигателях, средняя мощность которых практически не изменилась, удельный показатель вырос еще больше, а именно — с 46 до 69 л.с./т. е. на 52 проц.

Таким образом, очевидно, что был достигнут в обеих странах принципиально разными путями. Какому из них следует отдать предпочтение? Это — второй вопрос, с точки зрения прогресса техники, резко расходится с соображениями экономии и рекламы.

ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО ГОНОЧНЫМ АВТОМОБИЛЯМ

Третий и четвертый этапы розыгрыша первенства мира по гоночным автомобилям — гонки на трассе в Вальдхейм и 500-мильные гонки в Индианополисе (США) — почти совпали по времени: разрыв между ними составил лишь несколько дней. Это странное, на первый взгляд, обстоятельство объясняется тем, что подписание большинства гоночных договоров не желает принимать участие в таких «типично американских» соревнованиях, какими являются гонки в Индианополисе, проводимые с бешеной скоростью и, как правило, оканчивающиеся человеческими жертвами.

Нынешний год не принес в этом отношении никаких исключений — уже на первом этапе гонок в Вальдхейме (200 кругов по 4 км) произошла катастрофа, в результате которой один гонщик (Пат О'Нилор) погиб, а десять гонщиков получили тяжелые ранения. Гонки были прерваны на 25 минут, после чего соревнования продолжались в том же духе, достигнув своего апогея в стартовавших автомобилях к финишу пришли лишь 14. Первым был прошлый победитель гонок в Индианополисе на автомобиле «Белонд-Спешл».

Впрочем, на общий ход розыгрыша мирового первенства гонки в Индианополисе никакого влияния не оказывают, как правило, не участвуя в европейских соревнованиях. Однако большое значение для общего зачета имели поэтому гонки на Большой прих Голландии, состоявшиеся в Зандворте. Их сумел выиграть, со средней скоростью 151 км/час, Стирлинг Мосс, выступавший на гоночной автомашине «Валлол».

Вторым был Филипп Шелл, третьим Жан Бера, а лидировавший до тех пор в мировом первенстве Луиджи Муссо остался на седьмом месте.

Победа Мосса выдвинула его на первое место в общем зачете первенства (17 очков). Далее следовали Муссо (12 очков), Шелл (9), Трингитани (8), Гауриер (7), Бера (6) и прошлый чемпион мира Фабио, набравший в трех соревнованиях всего 4 очка.

Пятый этап мирового чемпионата — гонки на Большой прих в Венгрии — внес, на первый взгляд, существенных изменений в состав лидеров, хотя Мосс и пополнил, будучи вынужденным сойти с дистанции на втором круге, действовавший к его «примеру» вскоре были вынуждены последовать и главные конкуренты — Луиджи Муссо и Филипп Шелл. Питер Коллина и Матсен Грегори. Основная борьба за приз разгорелась между Тоин Бруксом на «Валлоле» и Майком Гауриером на «Феррари», причем послед-

ний прошел один из кругов с рекордной скоростью 213 км/час. Этого, однако, было недостаточно для того, чтобы играть свое гоноку — первым на финише был Тоин Брукс с отрывом от своего преследователя на 21 секунду. Всего дистанцию 338,4 км (24 круга по 14,12 км) победитель прошел за 1:37:06,3 со средней скоростью 200 км/час, что является новым рекордом трассы.

Относительный успех Майка Гауриера на Франкских полях выдвинул его в число главных претендентов на звание Мосса, и неудивительно поэтому, что шестой этап розыгрыша — гонки на Волшши в Германии, на кольцевой трассе длиной 8,3 км (50 кругов — 415 км) приняли участие 20 лучших гонщиков мира, в том числе Хауа Фелло, но основное внимание зрителей было приковано к Луизии Мосс — Гауриеру, из которой победителем вышел последний, сумев оторваться от своего преследователя на 24,8 секунды. Еще через 36 секунд линию финиша пересек немецкий гонщик Верге Тейхманс, а через 10 минут после него нужден довольствоваться четвертым местом.

В этих гонках имел место трагический случай: устремившись за лидерами прошлогонный обладатель Большого приза Франции итальянский гонщик Луиджи Муссо пошел на 10-м круге тяжелую аварию и вскоре скончался в больнице, не приходя в сознание.

К моменту седьмого этапа розыгрыша первенства мира — гонкам на Большой прих Великобритании, — состоявшимся в Сильверстоуне, оба лидера чемпионов, Мосс и Гауриер, имели по 23 очка, значительно оторвавшись от ближайших конкурентов. Острога предстоящей борьбы усугублялся еще и тем, что, кроме Луиджи Муссо, выбыл из соревнований также и прошлогонный чемпион мира Фелло, который скончался в результате прекращения своей спортивной деятельности. Оба новых претендента на звание чемпионов мира приехали поэтому на мало усилии к тому, чтобы добиться успеха в Сильверстоуне, однако победа в этих гонках не досталась ни тому, ни другому. Первым на финише вышел Питер Коллина, который из года в год улучшает свои спортивные результаты. Стирлинг Мосс, в свою очередь, выиграл гонку, стацион из-за дефектов в автомобиле, а Майк Гауриер с трудом удержался на втором месте, имея 23 очка.

В результате после семи этапов розыгрыша личного первенства мира таблицу возглавляет Майк Гауриер, набравший 34 очка, Мосс — 23 очка.

ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО СПОРТИВНЫМ АВТОМОБИЛЯМ

После серьезного поражения, понесенного гонщиками, выступавшими на автомобилях фирмы «Феррари» в четвертом этапе розыгрыша мира по спортивным автомобилям (см. «Интересные даты» № 8), шансы этой фирмы на получение «Кубка конструкторов» несколько пошатнулись, и более 200 000 зрителей, собравшихся на трассе Ле-Ман, рассчитывали увидеть жестокотечную борьбу за первенство в 24-часовых гонках. Однако в результате пятым этапом розыгрыша первенства мира. Однако все карты слетала погода, помешавшая провести соревнования на должном спортивном уровне. В результате проливного дождя, весьма ухудшившего дорожные условия для таких гонок (они обычно проводятся в сухую погоду, со скоростью 180 км/час), к финишу смогли дойти лишь 17 автомобилей из стартовавших 35. Кроме того, на «Валлоле» — «Астон Мартин», составлявших главную конкуренцию для «Феррари», не выступал на этот раз Стирлинг Мосс — победитель

четвертого этапа розыгрыша на Норбургском кольце.

Это позволило гонщикам «Феррари» закрепить свое лидирующее положение в мировом первенстве. В результате стать фактически недосягаемым для остальных конкурентов. Победы экипажа из Хенри и Хенри на «Феррари» в автомобиле фирмы «Феррари» за 24 часа дистанцию 4102 км (со средней скоростью 170 км/час) позволили им считать, чтобы «Кубок конструкторов» на 1958 год был присужден этой фирме независимо от исхода двух последних этапов розыгрыша — гонок в Англии (13 сентября, в Венецуэле (9 ноября). «Феррари» имеет уже 38 очков, а то время как у «Порше» 20, а у «Астон Мартин» — 15.

Выход на второе место автомобилей фирмы «Порше» обеспечили Бера и Германс, которые на «Астон Мартин» с фирмой с двигателем 1600 см³ сумели оставить позади себя целый ряд более мощных 3-литровых машин.

16 000 километров — такова длина маршрута, пройденного группой французских водителей на трех автомашинных «Рено» за 16 дней. Стартовав за поларом в Париже, в Соединенной Королевстве водители финишировали в Южной Африке у мыса Дорет Наледей. Таких рекордов, машина ежегодно проходила по тысяче километров.

Министр транспорта Федеральной Республики Германии д-р Зеббом издал постановление, согласно которому запрещается выстулать на дорогах страны автомобилям, имеющие на кузове острые выступающие части и украшения (например, эмблемы и фигурки на радиаторах, штоки для флажков, боковые зеркала и пр.). Мотивируется соображениями безопасности истинными данными, из которых следует, что во многих случаях автомобилей аварию вызвали именно повреждения, нанесенные именно этим частям и излишними украшениями кузовов.

Каждый третий автомобиль, выпускаемый в Соединенных Штатах Америки, — это «Шевроле» и каждый четвертый — «Форд». Об этом свидетельствуют статистические данные о производстве автомобилей в США в 1957 году. На третьем месте по количеству выпускаемой продукции стоит фирма «Плимут», но здесь уже речь идет о других пропорциях, а именно: продукция «Плимута» составляет лишь 1/4 от общего выпускаемой продукции США. Однако десятков других фирм составляют на американский рынок автомобилей, количество которых исчисляется лишь десятками долями процентов от общего выпуска автомобилей.

Все большую популярность на зарубежном рынке завоевывают грузовики производства фирмы «Исуса» и «Исуса», выпускаемые на заводе в Страховце. В дополнение к ранее купленным трем тысячами китайскими и японскими автомобилями приобретает еще 1300 «Старов». Постоянным покупателем этих машин является Болгария и другие страны народной демократии. В числе покупателей включились Испания и Турция.

В г. Сан-Бернардино (Калифорния) фирмой «Эмпако Дотс» «Плимут», чтобы привлечь покупателей автомобилей, в качестве премии выдает... бриллиант. Купив машину, любой человек может выбрать один из бриллиантов, которые специально выставлены на витрине. Правда, коммерческий риск не очень велик: из всех бриллиантов только один является неподдельным.

ИНТЕРЕСНЫЕ ДАТЫ

В СЕНТЯБРЕ 1924 ГОДА впервые в СССР разыгрывалось первенство страны на мотоциклах по ипподрому и шоссейной гонке на дистанции 100 км. В соревнованиях участвовали спортсмены Москвы, Ленинграда, Тбилиси, Тулы, Ростова-на-Дону и Одессы. В гонках на шоссе одержал победу Александр Козин (155 км/час, Кузьмин (750 см³). Первенство по ипподрому завоевали спортсмены Чашиннов, Бабичев и Яковлев.

ТРИДЦАТЬ ЛЕТ ТОМУ НАЗАД, в сентябре 1928 года, всероссийское общество Автотор организовало мотоциклетный чемпионат страны в Тбилиси. Победу в Москве на дистанции 5176 км.

В СЕНТЯБРЕ 1933 и 1936 ГОДОВ состоялись чемпионаты СССР по шоссейным гонкам. Победу в 1933 году одержал Иван Калашников, в 1936 году — Иван Калашников.

Редакция: Ю. А. ДОЛМАТОВСКИЙ, Г. В. ЗИМЕЛЬ, В. И. КУЗНЕЦОВ (главный редактор), А. А. ВИНОВАТОВ, А. А. ДЕРЮГИН, А. А. МОРИЛЛИН, А. В. МЕШКОВСКИЙ, В. В. РОГОЖИН, Н. В. СТРАХОВ, А. Т. ТАРАНОВ

А. М. Марголина. Корректор Н. И. Хайло. Художественно-технический редактор Л. В. Терентьева.

Адрес редакции: Москва, V-92, Сретенная, 26/1. Тел. К 4-60-02. Рукописи не возвращаются.

Сдано в набор 11/VIII-58 г. Бум. 60X92X8, 1/75 бум. л. — 3,5 усл. печ. л. 7,5 уч.-изд. л. +1 вклейка. Цена 3 руб. 12-18-58 г. Тир. 100 000 экз. Подп. в печать 12/VIII-58 г. Тир. 100 000 экз. Подп. в печать 12/VIII-58 г. Тир. 100 000 экз.

3-я типография Военного издательства Министерства обороны Союза ССР.

**УВАЖАЕМЫЕ
ДЯДИ И ТЁТИ!
СКАЖИТЕ,
СДЕЛАЙТЕ ОДОЛЖЕНИЕ:
ЧЕГО ВЫ
НОС
ПОД АВТОБУС СУЁТЕ?!
ЧЕГО ВЫ
ПРЁТЕ
ПРОТИВ ДВИЖЕНИЯ?!**

В. МАЯКОВСКИЙ



Е. Камдан

