



За рулем
2
ФЕВРАЛЬ 1959



В этом номере вы прочтете:

**ЗРИМЫЕ ШАГИ
КОММУНИЗМА**

**ШЕСТЬДЕСЯТ ТРИ
ГЕРОИЧЕСКИХ ДНЯ**

**СОВЕТСКИЙ СОЛДАТ —
ЭТО ЗВУЧИТ ГОРДО**

**ОБЛАДАТЕЛЬ
«ЗОЛОТОГО ДУБЛЯ»**

ВОЕННЫЙ ВОДИТЕЛЬ

**ВЫПУСКНИК АМК —
СПОРТСМЕН**

**НАГЛЯДНЫЕ ПОСОБИЯ—
СВОИМИ РУКАМИ**

**КАК ТРЕНИРОВАТЬСЯ
К МНОГОДНЕВКЕ**

**КООПЕРАТИВ
ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ
ГАРАЖЕЙ**

**МИКРОЛИТРАЖКА
«ОГОНЕК»**

На первой странице обложки: В коллективе первой автобазы Мосгорисполкома началось соревнование за звание бригад коммунистического труда. На снимке: участники соревнования И. Барченков и В. Мелешикин.

Фото Е. Тихонова.

На четвертой странице обложки: Бронетранспортеры на марше.

Фото П. Боброва.



Агитпробег в честь XXI съезда КПСС. Колонна автомобилей приняла старт.

Фото Ник. Николаева.



На конвейере Львовского автобусного завода (см. статью на стр. 14).

Фото Э. Москалева.

Традиционный зимний кросс имени В. П. Чкалова. Гонщики Центрального московского автомотоклуба ДОСААФ А. Зеленов и Н. Карнов (колясочник) на дистанции.

Фото В. Хватова.



XXI СЪЕЗД КПСС И НАШИ ЗАДАЧИ

Заключил работу внеочередной XXI съезд КПСС. В своих решениях, встреченных горячим одобрением трудящихся, съезд наметил грандиозные задачи дальнейшего развития народного хозяйства СССР на ближайшие семь лет, открыл захватывающие перспективы коммунистического строительства в нашей стране.

Небывалым подъемом творческих сил и могучей энергией ознаменовал советский народ съезд родной Коммунистической партии. Впервые же дни работы в счет семилетия была одержана победа всемирно-исторического значения — запущена во Вселенную космическая ракета, которая стала искусственной планетой солнечной системы. Чрезвычайно показательно, что запуск переноса межпланетного ракетостроения советские ученые, инженеры, техники и рабочие посвящали съезду КПСС.

XXI съезд Коммунистической партии войдет в историю как съезд строителей коммунизма. В результате выполнения семилетнего плана советский народ сделает решающий шаг в создании материально-технической базы коммунизма и в осуществлении основной экономической задачи СССР — догнать и перегнать наиболее развитые страны по производству продукции на душу населения. Уже в 1965 году Советский Союз по производству промышленной продукции на душу населения выйдет на первое место в Европе, а по производству важнейших продуктов сельского хозяйства превзойдет современный уровень США. Потребуется еще примерно пять лет, и СССР как по абсолютному объему выпускаемой продукции, так и по производству ее на душу населения выйдет на первое место в мире, что обеспечит советским гражданам самый высокий среди народов всех стран жизненный уровень.

Воодушевленные решением съезда рабочие, колхозники, советская интеллигенция с огромным энтузиазмом приступают к воплощению в жизнь его мудрых предначертаний. Все ярче разгорается социалистическое соревнование за досрочное выполнение и перевыполнение народнохозяйственных планов, соревнование за право называться бригадами коммунистического труда. В нем активное участие принимают также члены добровольного патристического Общества, водители, спортсмены. Так, победитель финала Всесоюзной спартакиады комсомольцев и молодежи по мотокроссу уфимский мастер спорта дзюдоист Борис Самородов, будучи членом бригады коммунистического труда, ежемесячно выполняет на своем автомобиле задание по перевозке стройматериалов на 200—220 процентов.

Дни работы съезда совпали с подготовкой к празднованию Дня Советской Армии и Военно-Морского Флота. Сорок один год Советские Вооруженные Силы бдительно стоят на страже великих завоеваний Октября, на страже мирного созидательного труда нашего народа. Советский Союз неустойчиво борется за мир, против угрозы новой разрушительной войны. Но учитывая, что политика агрессии и войны неотделима от империализма, Коммунистическая партия и Советское правительство проявляют постоянную заботу о повышении обороноспособности страны.

Самостоятельный труд рабочих, колхозников, людей науки, высокая боеготовность Советской Армии, укрепление мощи всего социалистического лагеря и позиций миролюбивых сил во всем мире — залог того, что замыслы империалистов развалить новую войну будут сорваны, войну удастся предотвратить.

Советский народ горячо любит свои Вооруженные Силы. Одним из проявлений этой любви является плодотворная патристическая деятельность миллионов Всесоюзного добровольного общества содействия армии, авиации и флоту. Решения XXI съезда КПСС о контрольных цифрах семилетнего

плана, осуществление которых будет иметь огромное значение для укрепления экономической и оборонной мощи страны, открывают широкие возможности для обеспечения нового подъема всей работы организаций и комитетов Общества.

Постоянне неограниченное поле деятельности открывается перед нашим активом в области пропаганды решений XXI съезда КПСС. На этой основе должна быть значительно улучшена вся агитационно-массовая работа в Обществе и прежде всего пропаганда военных и военно-технических знаний.

Состоявшийся в феврале 1958 года IV Всесоюзный съезд ДОСААФ указал, что одной из важнейших задач Общества является обучение населения противозушному, противоготмной, противохимической и противобактериологической обороне. Декабрьский пленум ЦК ДОСААФ, обсуждавший этот вопрос, отметил, что основная масса населения Советского Союза овладевает минимумом необходимых знаний по ПВО. Особенно большая работа в этом направлении проделана на Украине. Однако, как показал пленум, бывают случаи, когда занятия по противозушной обороне в группах проходят не организованно, не обеспечиваются в должной мере учебно-наглядными пособиями и потому не достигают цели.

Комитеты должны принять все меры к тому, чтобы, резко повысив качество обучения, повсеместно закончить прохождения имеющихся программ и развернуть массовую подготовку населения для сдачи более сложных комплексных норм на знание «Готов и ПВО».

Съезд ДОСААФ также обратил внимание комитетов Общества на необходимость обеспечить в ближайшие два года включение в ДОСААФ большинства взрослого населения и создание оборонных организаций на всех предприятиях, стройках, в колхозах, совхозах, РТС, школах, учебных заведениях, учреждениях и при домоуправлениях.

За прошедший год приток новых членов в ДОСААФ удвоился по сравнению с 1957 годом. Но и эти темпы роста нельзя признать удовлетворительными. Республиканскими, краевыми, областными, городскими и районными комитетами ДОСААФ предстоит сейчас большая работа, с тем чтобы на основе общего подъема и улучшения всей деятельности Общества выполнить решение съезда в намеченный срок.

Одновременно, на основе самостоятельности, инициативы и трудового участия самих членов, необходимо всемерно расширять и совершенствовать материально-техническую базу Общества и, используя ее, все шире развлекать оборонно-массовую и спортивную работу. В каждой организации, даже самой маленькой, должны быть созданы жизнедеятельные военные, военно-технические кружки, спортивные команды.

Крупным событием летнего спортивного сезона 1958 года была Всесоюзная спартакиада комсомольцев и молодежи по военно-прикладным видам спорта. Она способствовала росту Общества, развитию массовости спорта, повышению мастерства спортсменов. Большого успеха в финальных соревнованиях спартакиады добились: по автомобильному спорту — команды Украины, Эстонии и Белоруссии, мотоциклетному — команды Ленинграда, Латвии и Киргизии, водно-моторному — команды Тульской области, Москвы и Латвии, автомобильному — команды Москвы, Украины и РСФСР, соответственно занявшие три первых призовых места.

Следует, однако, подчеркнуть, что несмотря на повышение массовости этих видов спорта и рост мастерства наших ведущих спортсменов, уровень их спортивно-технических показателей продолжает заметно отставать от показателей лучших зарубежных мастеров. В первую очередь это относится к мотоциклистам, которые вот уже в течение ряда лет выступают в различных международных соревнованиях.

Одной из причин отставания нашего мотоспорта безусловно является низкое качество спортивных мотоциклов. Мотовзводы должны учесть критику в их адрес и принять все меры к тому, чтобы улучшить прежде всего динамику и надежность машин. Не менее, к сожалению, не только в мотоциклах. Нужна серьезная организационная, систематическая учебно-тренировочная и воспитательная работа со спортсменами. Ведь, что греха таить, тренировки, от случая к случаю, а главным образом накануне тех или иных соревнований, являются у нас чуть ли не правилом даже для сильнейших гоночников. Опыт же последних международных встреч, в частности мотокросса в Тбилиси, убедительно показал, что недостаточная физическая, спортивная и тактическая подготовка наших гоночников к выступлению явилась причиной их многих неудач.

Все сказанное о спортсменах-мотоциклистах в еще большей мере относится к автомобилистам и водномоторникам.

(Продолжение см. на стр. 3).

„Коммунизм начинается там, где появляется самоотверженная, преодолевающая тяжелейший труд, работа рядовых рабочих об увеличении производительности труда...“
В. И. ЛЕНИН
т. 29, стр. 394.

КОММУНИЗМ

Москва только просыпалась, а из ворот автобазы уже вышли на линию десятки автомобилей. Прорезая пред рассветную мглу светом фар, по асфальтовой глади мчался и многотонный МАЗ водителя 20-й автобазы Мостройтранса Леонида Иванова.

Сотни тысяч километров легли под колеса его машины — и асфальтовых магистралей, и пыльных лент грейдерных дорог, и ухабистых проселков. Всякое случалось за двадцать три года работы за рулем.

Теперь Иванов перевозит железобетон

Фото Н. БОБРОВА.



тон на новостройки Москвы. Буквально на глазах меняется город. Кварталы прекрасных многоэтажных домов вырастают на месте бывших пустырей. И так радостно смотреть, как играют дети в скверах дворов, как тепло светятся окна новоселов! Нет, не зря живет на свете шофер Иванов! Не зря с утра до вечера крутит руль тяжелой машины.

Вот и сегодня очень хорошо на душе у Леонида Георгиевича. Как будто ничего особенного не случилось: утро, как утро, холодно, высушешься из окна кабины — ветер так и обжигает лицо.

Иванов перебирает в памяти события и встречи последних дней. На базе в инструментальной сняли замки с ящиков и ячеек, где хранился шоферский инструмент. И ничего не пропадает, как иногда бывало. Хорошо! Давно бы так.

Рука тянется к рычагу, переключая передачи, ноги почти машинально нажимают на педали, притормаживая перед красным глазом светофора. А мысли мчатся, обгоняя друг друга...

Иван Васильевич, парторг, говорил: в новом году до 7 миллионов тонн можно перевозить, если наладить дело не только на базе, но и у клиентов. А год назад, в пятьдесят седьмом, и четырех не возили. Да и то сказать, такими машинами не возить! Каждый автомобиль — целый корабль сухопутный...

Зарплату на днях получил неплохую. Заработал больше полутора тысяч рублей. И автобазе хорошо — перевез груз сверх плана, — и дома довольный...

И вдруг, даже вздохнул с облегчением, вспомнил: собрание, вот оно что. В коллне обсуждали семилетний план, доклад товарища Хрущева. Уж на что Иванов хорошо знал товарищей, не первый год вместе работают, а тут словно дружки стали. Пожалуй, за целый год не было внесено столько делных предложений, как на этом собрании. Никто не хотел остаться в стороне от нового большого дела. Голяев с Петровым договор о коммунистическом соревновании заключили, Распопов — с Овсянниковым. Он сам с Груздовым решил соревноваться. И одним из первых легло в папку начальника коллны их обязательство:

семилетний план закончить за пять лет;

довести межремонтный пробег автомобилей до 400 тысяч километров;

на экономном горючем и ремонтных средствах обработать один год; учиться...

Последний пункт особенно волновал Иванова. Он — водитель первого класса, механик, владеет специальностью крановщика, в общем, высококвалифицированный автомобилист и технику любит, кажется, больше всего в жизни. Но общего образования — всего четыре класса. Что и говорить, с такими знаниями в коммунизм аходить нельзя, особенно ему — коммунисту. Учиться надо, и он, конечно, будет учиться.

У каждого свое, Иванова беспокоит учеба, а других... Раньше все было проще — взял обязательство пересыпони-

НАЧИНАЕТСЯ СЕГОДНЯ

нить план на столько-то процентов. Выполнил — и хорошо. Больше с тебя ничего не спросят. А теперь этого мало. Надо еще и жить по-коммунистически. Поэтому и берут на себя шоферы невиданные раньше обязательства: вести себя образцово, не сквернословить, не пить.

Иванову в этом пункте легче. Он знает, водка водителю — плохой товарищ. Если бы дружил с ней, не было бы у него в личном деле столько благодарностей и записей о премиях за отличную работу. Нет уж, хмельное знать — честь терять. А он чеством своей шоферской очень дорожит. Но для многих шоферов — ох, как нелегко будет выполнять этот пункт обязательств! И все-таки подписывают, обещают. Знают — иначе нельзя.

Сколько все-таки хороших ребят в колонне! Раньше Иванова как-то не задумывался над этим. Взять, к примеру, Владимира Нестерова. Он моложе его, но уже восемь лет работает на автобазе. И как работает! Месяца нет, чтобы план не переизполнил, коэффициент использования автомобиля у него 0,83.

Вспомнил, как Нестеров, чуть виновато улыбаясь, говорил:

— Учиться буду обязательно, только вот не решил еще где. Перед сынишкой неудобно — обогнать может.

И еще много хороших, пропикнованных слов говорили люди. И не только говорили. На автобазе резко сократилось число нарушений дисциплины, во всем видно стремление жить и работать лучше, по-новому. Но почему и на душе у водителя светло, а за спиной вроде крылья выросли. В самом деле, никто же не заставляет шоферов выступать так горячо на собраниях, произносить торжественные слова: беру на себя обязательство жить и трудиться по-коммунистически. Сами сердцем, мыс-

лями потонули к новому, рожденному единым неродным порывом.

Еще один поворот, и вот уже строительная площадка. Спрыгнув с подножки, Иванов через ямы, занесенные снегом, и замерзшие бугры грунта быстро направился к прорасковой.

— Принимайте груз, — с порога бросил он человеку, что-то писавшему за столом.

— Кран занят, — ответил тот, не поднимая головы, — придется обождать.

Хорошее настроение Иванова как рукой сняло.

— Не могу я ждать, — произнес он своим нутушником, с хрипотой голосом, — понимаю, не могу...

Только теперь прораб откинулся назад и удивленно взглянул на «бунтаря». — Ты что, первый раз на стройку приехал? Сказано — занят кран.

— Слушай, друг, — переменяя тон, сказал Иванов, — я слово дал людям, всей автобазе, партии обещал. Я в коммунистическое соревнование вступил. Что же мне, по-тошему, в болтунах ходить, время здесь терять, а кто груз возить будет, семилетку за пять лет выполнит?

Прораб встал и молча вышел из дома. Иванова услышал его голос, уносимый порывистым ветром, потом дверь резко распахнулась и с улицы крикнули: — Разгружайте ужел!

В маленькой комнате партбюро, не смотря на ранний час, тесно. Идет горячий, шумный разговор о самом важном, самом близком водителям, и чаще других слышится знакомый всем хрипловатый голос Леонида Иванова.

— Сам посуди, Иван Васильевич, — обращается он к секретарю парторганизации Четверикову. — Если я каждый

день лишнюю езду сделаю, в месяц дополнительно к плану дам 300—400 тонн, а если вся наша колонна — это тысячи тонн, а вся автобаза! Но это надо организовать. Я, к примеру, выезжаю рано, а шесть часов утра, а завод начинает работу в восемь. Как тут быть?

Нас на автобазе около 100 водителей сегодня соревнуются по-новому, а завтра будет еще больше, а потом, может быть, вся автобаза пожелает стать коллективом коммунистического труда. Так надо усилить для повышения производительности создавать, порядок наводить...

Ночь над Москвою. Гаснут огни в окнах домов, зато поток пешеходов, все реже шурша шин автомобилей на магистралях столицы.

Возвращаются один за другим с линии МАЗы и ЯАЗы. Вот показался из темноты автомобиль с прицепом, за рулем которого бывалый шофер Леонид Иванов. Пройдет час — другой, водитель осматривит машину, прозрит ее исправно, и сменив час на рассвете, ни о чем не беспокоясь, выедет а рейс. Так уж у них пошло — передавать автомобиль полностью готовым к выходу на линию. Садится и поезжай, чтобы сегодня перевезти груза больше, чем вчера, а завтра больше, чем сегодня.

Ведь именно это имел в виду великий Ленин, когда говорил, что коммунизм есть высшая, против капиталистической, производительность труда добровольных, сознательных, объединенных, использующих передовую технику рабочих.

Уже сейчас мы видим зримые черты коммунизма. Он начинается сегодня, сейчас, в каждой автобазе, в каждом цехе, на каждом рабочем месте.

В. ТАРШИС,

редактор газеты Главлесавторанса
«За доблестный труд».

XXI СЪЕЗД КПСС И НАШИ ЗАДАЧИ (Окончание)

Таким образом, вопрос о резком усилении развития автомобильного, мотоциклетного и водно-моторного спорта, обновлении существующих рекордов и повышении их, как этого требуют решения съезда, в ближайшие 2—3 года до уровня лучших мировых достижений пока останется неразрешенным. Тем более энергичной и целенаправленной должна быть борьба за их выполнение в ближайший период.

Последний год работы организации ДОСААФ прошел под знаком решительного повышения качества подготовки водителей кадров. С этой целью центральным комитетом ДОСААФ уточнена программа подготовки шоферов, в автомотоклубы направлено достаточное количество современных автомобилей, повышены требования к уровню знаний преподавателей и инструкторов, произведена проверка всех курсов шоферов, внимание первичных организаций Общества обращено главным образом не на обучение шоферов-профессионалов, а на подготовку шоферов-любителей и т. д. Задача теперь будет заключаться в том, чтобы на основе этих мер и улучшения всего учебного процесса поднять еще выше успеваемость курсантов.

У нас есть немало преподавателей и инструкторов, которые добились высокого качества подготовки водителей. Так, инженер-преподаватель Борисоглебского АМК Воронежской области А. Ф. Афанасьева вот уже на протяжении ряда лет обеспечивает стопроцентную сдачу курсантами экзаменов с первого раза. Но, к сожалению, далеко не единичны и случаи

плохой работы преподавателей. На оренбургском заводе «Металлист», например, из всей группы, подготовленной преподавателем Керкимасовым, права водителей смогли получить лишь несколько человек.

Большой вред делу обучения и подготовки водителей, так же как и значительный моральный ущерб авторитету ДОСААФ, наносят любители легкого заработка и различного рода недобросовестные люди, которые еще иногда выступают в роли преподавателей курсов шоферов первичных организаций.

Нужно настойчиво улучшать дело подбора расстановки и воспитания кадров, шире использовать на преподавательской работе офицеров запаса, имеющих специальное образование, смелее выделять молодежь и женщин. Необходимо коренным образом улучшить работу по изучению и распространению передового опыта, сделать автомотоклубы учебно-методическими центрами по повышению квалификации инструкторов и преподавателей, обратить особое внимание на оказание помощи школам и самодеятельным автомотоклубам.

Все шире развертывая оборонно-массовую и спортивную работу, организации ДОСААФ приложат все силы к тому, чтобы с честью выполнить возложенные на них большие задачи по укреплению обороноспособности страны и тем самым внесут свой достойный вклад в осуществление величайшей программы коммунистического строительства, намеченной XXI съездом Коммунистической партии Советского Союза.

ИСТОРИЯ ОДНОЙ РАСПИСКИ

«Я, водитель сержант Бобурсов Николай, даю настоящую расписку в том, что пошел добровольно разминировать трофейный склад мины, снарядов и других взрывоопасных предметов. Я знаю, что это опасно для моей жизни. Я рискую своей жизнью, чтобы с честью выполнить свой долг перед Родиной, долг воина Советской Армии.

В чем и расписываюсь...»

Такое точно или похожие расписки дали все добровольцы, которых из многих желающих отобрал майор Александр Еремин — известный в Калининграде мастер разминирования.

...Все началось так, как уже давно было заведено в Калининграде. Тот, кто находил мину, снаряд, гранату, сообщает об этом в доукомплектование, а именно, в штаб МПВО. И большинство этих донесений попадает к майору Еремину.

Так случилось и теперь. С утра пришло сообщение: на улице Маяковского вместе с обломками кирпича нож бульдозера зыренула мину. Прошло совсем немного времени, когда к месту происшествия приехал майор Еремин со своими саперами.

Они начали работать с полдня, а к вечеру уже было обнаружено и раскопано около трехсот немецких минометных мин.

Опытный сапер знает устройство боеприпасов, изучает артиллерийские снаряды и взрыватели, правила обращения с ними. Но теперь эти знания могли оказаться бесполезными: между разбросанными по местам боя взрывоопасными предметами и саперами стояло еще время. Резкие температурные колебания и осадки прошедших лет вызвали химические и физические изменения, сделали эти мины, снаряды, бомбы снова неизвестными, коварными. Ведь иной

раз достаточно просто слегка дотронуться до измятой и поржавленной мины, чтобы она взорвалась.

Вначале саперы еще думали, что напали на обычные, брошенные гитлеровцами боеприпасы. Но утром, когда, раскапывая и разбирая спящие ажики с минами, саперы все глубже и глубже ушли в мины, развалины стоявшего тут когда-то завода, стало ясно, что в одном из подвалов фашисты оставили подземный склад. Положение еще больше усложнилось, когда ефрейтор Адыл Мамбетов зэлолзозно доложил:

— Тозарич майор! Тут прозод...

Остановив работы, офицер сам стал исследовать сеть. Один кончик проводки привел к стандартному тротилому заряду с электродетонатором. Склад был заминирован. Но почему же не последовал взрыв! Метр за метром раскапывает майор прозод. Вот и часовой механизм — счастливо он придален обвалившимся кирпичом и деформирован.

На следующий день, кроме мин, саперы обнаружили снаряды, авиабомбы, фауст-патроны, противотанковые гранаты. Все боеприпасы были полностью снаряжены, на мины даже были надеты дополнительные заряды, что делается перед самой стрельбой, а з ручные гранаты застелены капсулы-детонаторы.

Еще накануне, найдя часовой замкаль, майор Еремин насторожился. Теперь его догадки подтвердились: склад был не обычный. Боеприпасы никогда не хранились в ажиках полностью снаряженными. Разнородность боеприпасов говорила о том, что фашисты сгезли сюда все, что у них было под руками для увеличения взрывной мощи. И тогда стало ясно: саперы обнаружили подземный арсенал, который отступавшие фашисты подготовили для взрыва в тот момент, когда советские зойска уже войдут в город и расположатся за нем.

Что делать? Разобрать такой гигантский склад силами нескольких саперов было, конечно, нереально. Да и что

еще ждот там, внизу, какие сюрпризы оставили убегающие гитлеровцы?

В Калининграде прилетели специалисты из Москвы. В областном комитете партии состоялся совещание руководителей и специалистов. Инженеры и пиротехники пришли к выводу, что боеприпасы в подземном складе находятся, как говорят саперы, в неопаснейшем состоянии, перевозить их нельзя. Обсудив склад, специалисты обнаружили в одном из отсеков следы небольшого взрыва. Он не распространился по ка-

КОНЕЦ

кой-то причине на весь склад, но разбросала большое количество минометных мин. От удара они встали на боевой взвод, и теперь малейший толчок мог вызвать взрыв и детонацию всех боеприпасов.

Собравшиеся в кабинете секретаря обкома с тревогой смотрели на карту города. Вблизи улицы Маяковского, где был обнаружен склад, находится вокзал, тозарная станция, мореходное училище, школа, жилые дома. Взрывная волна принесла бы разрушения в радиусе до двух километров, пострадало бы около ста сорков здания. Взрыв разрушит водопровод, канализацию, сазы.

Вначале было решено: подготовить взрыв склада по частям, отгородив место взрыва земляным валом. Мешками с песком разделили боеприпасы в отсеках, склад был покрыт дерезанным срубом. Все это значительно уменьшило бы силу взрывов, сделав их относительно безопасными для близлежащих домов.

Но удачи или подорвать склад по частям! Ведь от первого же взрыва могут сдвинуться все боеприпасы. А сколько снарядов, мин, гранат будет разбросано во все стороны! Нет, так рисковать нельзя. Надо склад разбирать. Но как это сделать — ведь никто не мог приказать кому-либо вывозить боеприпасы, объявленные неопасными.

И тогда поднялся майор Еремин: — Я берусь вывезти боеприпасы, — сказал он просто. — Уверен — помощники найдутся...

В подразделении он рассказал солдатам о трагическом положении, сложившемся в городе, о страшной опасности предстоящей работы.

— Кто пойдет со мной? — спросил он.

Руки подняли все. Но из самых хороших Еремин отобрал лучших. Вот тогда все саперы и водители, в том числе Николай Бобурсов, написали свои расписки.

СИРЕНА НА УЛИЦАХ

Сколько было прочитано книг о подвигах, сколько прослушано бесед, просмотрено фильмов! Но все это было где-то далеко. Этих людей не довелось увидеть в жизни, нельзя было расспросить, что испытывали они, идя на подвиг. Да и что такое подвиг? Вот сегодня надо спускаться в склад, где каждое неосторожное движение грозит смертью. Говорят: подвиг — это исполненный долг, святая обязанность солдата, человека, гражданина. Город должен быть спасен. И саперы один за

ШКОЛЬНАЯ МОЛОДЕЖЬ

Закон «Об укреплении связи школы с жизнью и о дальнейшем развитии системы народного образования в стране» встречен всеобщим озабочением трудящихся. И в Барнауле, в Алтайской автономной республике. В органах народного образования, среди учителей, в первичных организациях ДОСААФ школ — повсюду отмечается горячее стремление улучшить дело подготовки школьной молодежи к общественно-полезному труду.

Недавно Совет Министров республики принял решение, обязывающее Министерство просвещения организовать политехническое обучение таким образом, чтобы выпускники средних школ умели водить автомобиль или мотоцикл.

В связи с этим решением в Нальчике проведен республиканский семинар преподавателей физики и машиноведения, на котором работниками автомотоклуба ДОСААФ был прочитан полный курс теории автомобиля. Участники семинара изучали также правила уличного движения.

Городской отдел народного образования совместно с клубом открыл для преподавателей средних школ курсы усовершенствования. Овладевают автоле-

ИЗУЧАЕТ АВТОМОБИЛЬ

лом и методисты отделов народного образования.

Директора школ — частные гости республиканского автомотоклуба. Здесь они изучают опыт организации учебного процесса, получают консультации.

В Нальчикской средней школе № 2 (директор т. Макоев) уже состоялся первый выпуск учащихся, овладевших автомобилем. Все они с отличной оценкой сдали экзамены в ГАИ и получили удостоверения шофера третьего класса. Большая заслуга в этом принадлежит преподавателю физики т. Баскаеву и мастеру производственного обучения т. Подобреусу.

Все шире разветвляется эта работа и в сельских районах республики. Многие десятиклассники Терявской школы № 1 изучают автомобиль. Большая группа выпускников Баксанской десятилетки одновременно с аттестатом зрелости получают и удостоверения шофера.

Юношей с аттестатами зрелости можно сейчас встретить за рулем автомобиля на многих промышленных стройках, в колхозах. Все они трудятся на благо Родины. Профессия шофера становится одной из самых любимых у молодежи.

П. ПЕТРОВ.



Майор А. Еремин.



Сержант Н. Бобрусов,
водитель бронетранспор-
тера.



Сержант И. Барбаков.



Сержант Н. Барabanов,
водитель бронетранспор-
тера.



Ефремов И. Бла-
женников,
водитель бронетран-
сфера.

ПОДЗЕМНОГО АРСЕНАЛА

другим спускаются в котлован. Перешагивая через земляной бруствер, каждый оглядывается на город, на улицы, на товарищей — увидятся ли еще? Это не страшно, хотя каждому из ребят едва минуло двадцать лет и впереди так много чудесного в жизни. Это решимость отдать, если понадобится, свою жизнь за счастье людей, за счастье своей страны.

Спустившиеся вниз саперы будут доставать боеприпасы, а водитель сержант Николай Бобрусов, водители сержант Николай Барabanов и ефрейтор Иван Блаженников должны перезезжать их до места взрыва. Лучшим из лучших, самым грамотным, опытным и дисциплинированным шофером дозирали ездить по улицам огромного города смертоносный груз. Бронетранспортеры подготовлены, как на парад: тщательно проверен каждый агрегат, баки заправлены через шланг лучшим бензином. Бронетранспортер не должен останавливаться в пути, питание не должно засориться — каждый лишний толчок, остановка недопустимы.

Но главное — подготовить кузов. На дно его насыпают слой опилок толщиной 15—20 см, на опилки — сырой песок. Место водителя отгораживается от кузова двумя рядами мешков с песком. Такие же мешки укладываются у бортов. Правда, если боеприпасы взорвутся, особенно рассчитывать на такую защиту нечего.

...Окончены тренировки, инструктажи. Майор Еремин перазым осторожно, не меняя ее положения, берет мину и передает сержанту Ивану Наумову. Наумов так же осторожно выносит мину к бронетранспортеру. Анатолий Третьяков укладывает ее поперек кузова на песок, потом рядом с ней аккуратно укладывает другую, третью, снаряды, гранаты. Этому грузу предстоит проехать несколько километров по городу и за город. Там его так же осторожно грузят с машины, отнесут в глубину одного из отсеков огромного железнодорожного немецкого бункера абзиса залива, где будут поднимать доставленные боеприпасы. Такой путь предстоит каждой мине, каждому снаряду, гранате, авиабомбе, фауст-патрону — всем этим взрывоопасным неприкасаемым предметам. И на всем длинном пути, рядом с ними, касаются их несколько простых советских людей, саперов и водителей.

Сколько раз каждому из них нужно прикоснуться к затанцовавшей в ржавом корпусе смерти! Сколько раз почувствовать всем существом ее присутствие!

...Вместе с майором Ереминным начинают работать Станислав Каш, Ахил

Мамбетов, Иван Юнак, Александр Ардашев и Василий Смецкой. Они работают только руками, только на ощупь, вытаскивая снаряды и мины из обломков кирпича, выкапывая их из земли, и только в крайних случаях пользуются деревянными вилками. Наконец все три бронетранспортера заполнены боеприпасами.

И тогда над притихшими улицами раздается вой сирены — на трассу выехал автоинспектор старший лейтенант милиции Б. Петровский. Его появление — сигнал для постов, растащенных вдоль всего пути: трасса закрыта.

Медленно, осторожно выползает на улицы колонна машин. Впереди — опасная красным кушаком «Победа» с громкоговорителем, потом ГАЗ-63 с радиостанцией. Его ведет сержант Имант Барбак. Следом, с интервалом 100—150 метров один за другим идут бронетранспортеры. Впереди длинный путь. И так же, как саперы в котловане настороженно приглядывались к каждой косяк мине или снаряду, так и водители Бобрусов, Барabanов, Блаженников приглядывались к каждой выбоине, ямке, к любому препятствию, которое может нарушить спокойный, ровный ход машины.

Каждое вздрагивание бронетранспортера, каждый наклон кузова водители чувствовали всем своим телом; они словно слились со своим грузом. Еще с первых тренировочных поездок запомнили шоферы дороги, и ноги уже сами каждый раз мягко притормаживали тяжелую машину бронетранспортера, потом медленно увеличивали скорость.

Пожалуй, самыми напряженными были первые километры. Напряжения дрожали на щеках, потные руки крепко сжимали руль. Потом об опасности уже не думалось. Боеприпасы надо было доставить — это главное. И только тогда, когда попадались прижаившиеся к тротуару пустые автобусы, в которых нет ни души, а край глаза лозил оттошедших далеко-далеко в укрытие пассажиров, шофер автобуса и кондуктор, снова вспоминался лежавший в кузове груз.

Шестидесять три дня разминировали, перевозили и уничтожали солдаты подземный арсенал, подготовленный фашистами к взрыву. В нем было 3032 минно-метные мины, 376 снарядов, 3948 капсюль-детонаторов, 252 километра пороха, 218 фауст-патронов, 7 зажигательных и 17 фугасных авиабомб, 5638 ручных гранат, 1519 килограммов тротила, 4317 терочных воспламенителей, более 20 стандартных тротильных зарядов, 4 термитных шара. В процессе работы

саперы обнаружили рядом с этим складом еще два хранилища, входящих в общую подрывную систему. И они были разминированы.

Жители Калининграда еще долго будут с благодарностью вспоминать о героическом подвиге саперов и водителей, подвиге во славу жизни. Но рожден этот подвиг солдатским долгом, долгом, ради которого не побоялись риснуть жизнью шоферы сержанты Николай Бобрусов, Имант Барбак, Николай Барabanов, ефрейтор Иван Блаженников и их товарищи-саперы.

Гвардии капитан
Б. РУБЕН
(наш спец. корр.).

Калининград.



Началась погрузка.

Опущена окантованная улица Маяковского — иссух смертоносный груз.
Фото В. КРЮДЛЯ.





Шинель

Юрий ДМИТРИЕВ

Солдатская шинель! Пропахшая порохом, дымом, пылью дальних дорог, пробитая осколками, прожженная у бивачного костра. Шинель советского солдата — символ подвига, долга, чести.

О людях в шинелях, о солдатах Страны Советов говорится в помещенных здесь маленьких рассказах.

История одного ордена

«Награждается орденом Красного Знамени Близинок Антон Васильевич — бывший инструктор пулеметной команды 1-го кавполка им. Кочубея за отличие в бою 1 июля 1918 года под ст. Злодейск и во многих других боях, где он проявил выдающуюся храбрость, мужество и находчивость.

Своею преданностью революционному делу тоа. Близинок запечатлел тяжелыми ранами, полученными в молодецких схватках с белыми».

(Из приказа Революционного правительства № 309 от 17 ноября 1919 года).

Сведения об А. В. Близинок удалось найти в старых комплектах красноармейской газеты «Красный стрелок». Близинок — кочубеезец, пулеметчик, кавалерист и мотоциклист. Все свое время отдавал он коню, мотоциклу и пулемету. Но коня потерял в бою под Ростовом, а пулемет несколько позже — во время отступления. Пять часов сдерживал он один цепи белогвардейцев, а когда кончились ленты, отстреливался из маузера. Его окружили — он дрался рукояткой, его сбили с ног — он притворился уби-

тым. Кочубей подоспел вовремя. Окровавленный пошел Антон в наступающей цепи.

А вскоре под станцией Злодейск кочубеевская артиллерия разбила вражеский бронированный паровоз. Но бронепогод жил, огрызался язычками орудийных выстрелов, пулеметными очередями. В подзорную трубу Антон увидел, что со станции Курсавка идет паровоз на смену подбитому. Победу решили минуты.

Мотоцикл «Смерть гидре» (так его звал Близинок), послушный воле своего хозяина, стремительно несется вперед, вилля между воронками. Все глубже в тыл белогвардейцам мчится стрекочущая машина, все ближе железная дорога. Но и белые заметили мотоциклиста. Целый эскадрон ринулся наперерез. Из окопов было видно, как черная фигурка бросилась к насыпи. Почти под корень обрезан бикфордов шнур. Секунда, другая, и вот уже взрыв поднял в воздух идущий из Курсавки паровоз, разметал эскадрон.

А спустя некоторое время, благополучно возвратившись, Близинок уже снова пошел с цепью в атаку.

Это произошло во время Отечественной войны в небольшом немецком городе Ордруфе (Тюрингия), где у гитлеровцев был танковый полигон. Вот что рассказал очевидец событий, житель Ордруфа Отто Мюллер.

Летом 1943 года немецкое командование бронетанковых войск пригласило на ордруфский танкопарк советский танк Т-34. Из Бухенвальда в закрытой торсионной машине привезли трех русских танкистов-военнополных. Поставили возле танка. Подошел гестаповец, сказал, отчеканивая слова:

— Немецкое командование дарит вам жизнь. И не только жизнь — полную свободу. Даю вам в этом слово офицера. Но... — офицер сделал паузу. — Мы намерены испытать броню вашего танка. Три орудия разных калибров будут бить по нему. Вашу задачу как экипажа — двигаться на скорости 10—15 километров по строго указанному маршруту. Еще раз повторю: после проведения испытания — жизнь и свобода.

Молча кинули в ответ трое военнослужащих в танка.

Т-34 заправили, экипаж занял места. Команда. Хлопнул люк. Взорвался мотор. И «тридцатьчетверка» стремительно разнакулась прямо на орудия. Расчеты откинулись по танку огню. Но недаром машину вели руки опытных воинов. Увертываясь от снарядов, танк мчался вперед. Вот он все ближе, ближе. Не выдержав сокрушительной атаки, немецкие артиллеристы в панике бросились враспылку. Но танк догонял бегущих, мчал пушки, таранил тягачи...

На этом обрывается рассказ Мюллера. Ходили в Ордруфе слухи, что танкисты расстреляли. Но слухи эти распустили гитлеровцы. Кто знает, может быть, живы, может быть, работают члены этого героического экипажа сейчас...

Рота старшего лейтенанта Иванова получила приказ на марш. Водители Куранов и Игнатюк а последний раз осматривали машины. К ночи дожди усилились, извилистая горная дорога утонула в темноте. Поехавшими, Владимир Куранов нажал ручку двери, собиравшись влезть в кабину, когда еле слышный крик доносился из-за пелены дождя.

— Слыхал? — подошел к Куранову Игнатюк.

Крик повторился. Лучи двух фонарей пополнили по дороге и... прозалились. Обрыва. Там, внизу, на почти отвесной стене, уцепившись за выступ скалы, висел сорвавшийся с дороги старший лейтенант.

Первым опомнился Михаил Игнатюк: — Трос! Дайте трос!

Но трос оказался слишком короток. Было видно, что офицер держится из последних сил. Игнатюк резко шагнул к краю обрыва. Порыв ветра с дождем ударил в лицо, толкнул назад. Но Игнатюк решительно спустился по тросу. На конце его шофер позис на одной руке, другую протянул офицеру.

Теперь уже два человека висели над бездной. А назеру, скользкая по мокрой земле, солдаты безуспешно пытались вытянуть их.

С каждой минутой положение ухудшалось.

И тогда еще один человек шагнул к краю обрыва — шофер Куранов. Схватив ремни, он скользнул по тому же тросу. От слишком быстрого спуска срывалась кожа с ладоней, дожди смывал со стального каната кровь. Теперь уже над пропастью висели трое. Мучительно тянулись минуты, пока шоферы выполняли терпящего сознание командира.

Казалось, сил не хватает даже на то, чтобы крикнуть: «Тащи!» Но их хватило. Их хватило и на то, чтобы дождаться, пока снова спустят ремни, чтобы одного за другим вытащить назер солдат.

..Недавно указом Президиума Верховного Совета СССР рядовые М. М. Игнатюк и В. И. Куранов, проявившие мужество и отвагу при спасении жизни командира, награждены медалью «За отвагу».

Савостьянский

Рисунки В. Савостьянова

Медаль Эрнста Тельмана

1955 год. Немецкий город Котбус. В одной из частей Группы советских войск в Германии несет службу танкист Иван Шубин. Он приехал из Нижнего Тагила. Молодой солдат образцово выполнял свой долг. А в свободное время вместе с однопольными ходил на предприятия Котбуса, знакомился с жизнью и трудом немецких рабочих, подружился с некоторыми из них...

В ночь на 4 сентября окна казармы озорились багровыми бликами. Тревогой Горел расположенный неподалеку маслодельно-мукомольный завод.

Пламя бушевало вояно, когда танкисты прибежали на завод. Оно подобралось уже к цистернам с маслом. Еще немного, и разразится катастрофа. Где шланг? Скорее шланг! Шубин первым бросился а огонь. Горит одежда, тлеют сапоги, пепел засыпает глаза, но танкист не отступает. Наконец пламя сбило. Но опасность еще угрожает заводу и соседним домам. Вот пламя уже почти укрошено. Еще немного, и пожар будет ликвидирован. Но увлекшись, Шубин не заметил опасности: рухнула подгоревшая балка, ослепил перекрытия и завалялись советского солдата.

А затем — мрак и белые стены госпитали.

А затем—телеграммы, письма, посланки, делегации немецких рабочих, крестьян, студентов, школьников. «Мы будем воспитывать немецкую молодежь на

вашем героическом подвиге», — писал Ивану Шубину директор одной из школ Котбуса Эрнст Шульц.

Остается только добавить, что танкист И. Шубин награжден медалью Эрнста Тельмана — почетной наградой, которой удостоиваются в ГДР лучшие представители немецкого народа.

Метель разыгралась неожиданно, как это часто бывает в Забайкалье. Где-то в степи заблудился колхозный агроном. Автомобили, посланные на его поиски, не могли пробиться через снежные заносы. И тогда а степь вышел танк. Его повел механик-водитель младший сержант Сергей Пурсов.

Ураган усиливался. Вот уже в трех—четыре метрах ничего не видно. Пурсов откинул люк. Снег лепил глаза, колючими иголками вливался а лицо. Время от времени отрывая а одну, то другую руку от рычагов, Сергей растирал немеющую от мороза щеки и нос.

Пришла навязчивая мысль: захлопнуть люк, развернуться и возвратиться туда, где свет, тепло. Но Сергей помнил об агрономе. Ему даже показало, что он видит, как бредет, качается, падает под ударами ветра, поднимается и снова идет вперед белый человек. Дочь сменялся ночью. Заблел серый рассвет. Казалось, что теперь уже по-

Метель

они потеряли смысл. Но сердце по-прежнему отстукивало всего лишь одно слово: «Найти!»

И он нашел, увидел заснеженную фигуру, увидел, как человек сделал свой последний шаг навстречу танку, очевидно, вложив в него весь остаток сил, и упал, чтобы больше уже не встать.

..Когда танк, вынырнув из белой пелены, остановился около госпитали, люди анули а откинутом люке они увидели человека с белым, как снег, лицом.

..Механик-водитель вылезлся из госпитали почти а одно время с агрономом. Во дворе зеленела трава.



3а воротами гаража открывался мир, полный соблазнов и опасностей. Главным соблазном была скорость, главной опасностью — милиционер, стоявший почти сразу за поворотом Камской улицы. Он уже не раз подозрительно поглядывал на паренька, который в последнее время все чаще проносился по Камской на самых различных мотоциклах, явно не имея водительских прав: завидев милицейскую фуражку, он круто поворачивал обратно и с еще большей прытью возвращался поскорей к себе в гараж.

Хотя Камская улица (та, что близ Смоленского кладбища) является, вероятно, одной из самых глухих и тихих улочек Ленинграда, сердце у Саши Васина замирало от страха и волнения каждый раз, когда он выводил на «прогулку» очередной мотоцикл. Дело даже не в том, что не было прав, — еще больше, чем встречи с милиционером боялся он встречи с владельцем машины, который, разумеется, не подозревал, что первое ее «испытание» после ремонта прозоидит 13-летний курчавый мальчик, работающий в мастерских учеником слесари. Вот почему Саша так стремительно, с такой поистине рискованной скоростью мчался обратно в гараж, едва заведя какую-либо «опасность» на горизонте.

Звезда на шлеме

Очерк Ю. КЛЕМАНОВА

Будущий биограф нынешнего чемпиона СССР, мастера спорта Александра Васина не преминет, вероятно, воспользоваться этой подробностью, чтобы отметить с улыбкой сложившееся еще в детстве стремление Васина к скоростной езде и даже накопленный в тот период «опыт» мотоциклетных линейных (правда, вынужденных) гонок. Что ж, в таком предположении был бы некоторый резон. Более того, можно сказать, что у Васина жизнь, действительно, сложилась с самого детства так, будто кем-то «нашлось» было задумано сделать его хорошим спортсменом. Отца, шофера ленинградского такси, охотно «бавлялся» по выходным на мотоцикле и пробудил в сыне с юных лет интерес и жукс к автомотехнике. Когда 13-летний Саша поступил учеником на работу в моторремонтные мастерские, судьба подарила ему в качестве прямого начальника и наставника никого иного, как... бывшего рекордсмена СССР по скоростной езде на автомобиле, известного гощика Г. М. Клецаева. И наконец работа в той же мастерской свела его со многими зрелыми мотоциклистами, мастерами спорта, в том числе с Сергеем Сергеевым, которому в дальнейшем суждено было стать его много-

летним тренером. Даже и дружил Саша Васин главным образом с мальчишками, которые тяготели к мотоциклу и к мотоспорту, а кумиром его (и самым лучшим другом!) был некий Сережа Петкевич, сумевший в шестнадцатилетнем возрасте получить третий спортивный разряд. Следует ли удивляться, что едва достигнув восемнадцатилетнего возраста, Васин быстро, в течение чуть ли не одного спортивного сезона (1953 года), получил последовательно третий, второй и первый спортивные разряды, приблизившись к выполнению нормы мастера спорта!

И все же отнюдь не все эти «особо благоприятствующие» обстоятельства сделали Александра Васина отличным спортсменом, чемпионом страны. Есть одна сторона в его жизни, которая больше, чем что-либо другое, определяла его подлинное спортивное «кредо», те его личные качества, которые позволили добиться столь выдающихся спортивных успехов.

Однажды на мотокроссе, это было в Ереване на первенстве СССР 1958 года, я слышал разговор двух болельщиков, следивших за ожесточенной борьбой группы спортсменов на очень трудном заболоченном участке:

— Тут только этот выиграет, — уверенно сказал один и указал на гощика, шедшего под номером 70.

— Почему ты думаешь? — резиниво спросил другой.

— А у него звезда на шлеме, — ответил первый и добавил многозначительно: — Советская Армия.

Под номером 70 в ереванском кроссе шел Александр Васин.

*

Когда Васина призвали в армию (это было в 1954 году), он, несмотря на молодость, был уже довольно известным в Ленинграде спортсменом. В розыгрыше личного первенства СССР по кроссу Васин занял высокое пятое место, а среди спортсменов своего клуба «Спартак» считался одним из первых. В розыгрыше всесоюзного первенства ДСО «Спартак» Александр Васин вышел на второе место.

Естественно, что, получив направление в мотоциклетную роту, новобранец лишь ухмыльнулся не без самодовольства: уж что-то, а мотоциклы он знает с детства, ездить умеет получше других. Действительно, спортивная подготовка как играла немалую роль в овладении военной специальностью мотоциклиста-разведчика. Хороший «кроссист», Васин быстро освоил основные приемы, выполнял упражнения быстро и четко. Командир роты (скажем по секрету, страстный болельщик мотоциклетного спорта) немаленко показывал его; молодой солдат принимал это как должное.

Первый армейский урок будущий чемпион Вооруженных Сил получил адекватно: трех нарядов еще очереди. Собственно, дело было даже не во записании, а в том смешанном чувстве стыда и ответственности, которое он испытывал, не сумев вывести мотоцикл по сигналу тревоги в установленный нормами срок. Тревога была учебная, а причина неисправности мотоцикла пустячная — на учениях а карбюратор попала вода, а результате чего мотоцикл заглох. Поплавок, — но Васин с ужасом подумал о том, что было бы, если бы тревога была настоящей. Еще по сей день он не может забыть то острейшее чувство стыда, когда, выезжая заставозашный мотоцикл из бокса, на глазах застыл в молчании, построенной по тревоге роты, он дрожащим голосом попросил разрешения встать в строй... Нет, больше он уже никогда не будет так, «по-граждански», без осмотра ставить мотоцикл после поездки в бокс! Техника — это для мотоциклиста порою, а его, как известно, надо держать сухим.

Так пришло то первое и основное, что свойственно сейчас Васину как одному из лучших армейских спортсменов — повышенное чувство ответственности.

Другое важное качество появилось после тяжелого урока. Это было в 1956 году. Шел розыгрыш первенства Советской Армии по мотоциклетному кроссу. Васин принял вместе со всеми старт, хорошо прошел первый круг, и вдруг... заглох двигатель. Со всей энергией нахмалл спортсмен на жик-стартер, пытаясь другими способами завести двигатель — ничего не помогло. В течение нескольких минут Васин буквально выбился из сил, так ему, по крайней мере, казалось, — совсем было уже опустил руки и, лишь падая в изнеможении на руль, еще раз, из последних сил, нажал на стартер. Машина завелась! Тогда-то выяснилось, что сил еще много, настолько много, что ил хватало обогнать всех соперников и завоевать первое место. Наградой было впервые полученное звание чемпиона Советской армии, но еще более ценным было открытие, сделанное на трассе: никогда нельзя сдаваться, отступать перед трудностями, поднимать (в данном случае — опускать) перед ними руки. В спорте, как в бою, надо сражаться до последнего вздоха!

Так в процессе армейской закалки и занятий спортом постепенно выработались и другие типичные качества армейского спортсмена, которые сейчас, характеризую своего питомца, перечисляет его тренер, старший лейтенант С. М. Сергеев: дисциплинированность, собранность, трудолюбие, в подготовке материальной части, знание техники. Занятия спортом помогли ему стать отличным боевым и политической подготовки. А армейское воспитание в свою очередь сыграло важнейшую роль в его становлении как спортсмена.

*

Многие любители и ценители мотоциклетного спорта считают, что 1958 год был для Васина годом, его наиболее крупных и важных побед.

Действительно, прошедший спортивный сезон ознаменовался для сержанта Васина целым каскадом блестящих ус-

пехов. Первое место в традиционном матче городов в Ленинграде; выигрыш первенства Советской Армии как по шоссе-нокольцевой гонке, так и по кольцу; наконец, «золотой дубль», принесший одновременно звание чемпиона СССР по кроссу и по кольцу.

И все же главные победы были одержаны Александром Васиним отнюдь не в прошлом году. За эти победы, правда, не присуждались звания и медали, о них ничего не сообщалось в печати. Знали о них лишь несколько человек — члены армейской команды и ее тренер. Нестандартно же звучит и звал лишь сам Васин, потому что в основном это были так называемые «победы над собой».

...К соревнованиям на первенство СССР по кроссу в 1956 году Васин подготовился очень хорошо. Он находился в отличной форме, мотоцикл был надежным, а тренер исполнен уверенности, что его питомец, вышедший в 1955 году на второе место в первенстве СССР по кроссу, станет теперь-то обязательно чемпионом страны. Этого не случилось. Хотя Васин и «оторвался», действительно, от своих ближайших конкурентов, Григорьева и Кудина, на целых 5 минут, у него не хватало еще тактического мастерства, и он, «зарезав» двигатель, был вынужден остановиться... на последнем круге, в 3 километрах от финиша.

Что ж, бывает... Убедившись, что на машине ехать больше нельзя, Васин уже было хотел сойти с дистанции, когда услышал:

— Не зевает армейцам сегодня! — говорил один болельщик другому. — Из шести даю у них уже сошли, теперь еще и этот. А ведь зачет-то по четырем...

До Васина не сразу дошел смысл этих слов, но когда понял — ужаснулся. Неужели из-за него, из-за его легкомыслия пострадает вся команда! Решение было принято немедленно и бесповоротно: идти к финишу пешком, толкая перед собой машину.

Неимоверных усилий стоило это не столько физически, малорослому спортсмену: порой 125-кубовый мотоцикл казался тяжелее сверкающего паровоза, но наградой за все была отмажка судьи на линии старта-финиша: придя двенадцатым, Васин обеспечил не только зачет, но и призовое место своей команде.

— Ну уж в будущем году быть тебе чемпионом обязательно! — пророчили благодарные тозарицы. — По справедливости, во-первых, да и по мастерству...

Случилось, однако, так, что в самом начале спортивного сезона 1957 года Васин попал в аварию. Во время тренировки в Южках он налетел на высочивший из-за поворота грузовой автомобиль. Из-за травмы Васин не мог продолжить тренировки и в результате не попал ни на международные соревнования в Ригу, ни на первенство СССР по кольцу в Таллин. К тому же на первенстве Ленинграда по кроссу, не успев полностью поправиться после первой травмы, Васин вновь сползал югу буквально за два круга до финиша! (Скажем попутно, что к этому времени армейская закладка была уже такова, что спортсмен, преодолевая сильную боль, сумел все же пройти оставшиеся два круга и завоевать звание чемпиона города).

Можно понять, с каким упорством он готовился к мотоциклетному кроссу на первенство СССР и какие надежды связывал с этим административным всеобщим соревнованием, с которым ему довелось тогда участвовать.

И вот Васин на старте в Вильнюсе. Забегая вперед, скажем, что завоевал он там скромное 6-е место, не получил никаких наград и регалии. Но думаем, что и сам Васин, и его тренер никогда не обменяют вкуса этой скромной победы на самый пленительный завет и блеск самых крупных чемпионских медалей. Потому что именно тогда, подводя к финишу мотоциклетного кросса на первенство СССР 1957 года отнюдь не первым, Васин впервые испытал чувство настоящего спортивного свершения, подлинно заслуженной победы.

Дело было так. Задержавшись на старте, Васин пропустил вперед почти всех 80 участников соревнований. Естественно, что уже на первых кругах он шл с очень большой скоростью (обогнал одного за другим свыше семидесяти соперников), уже приблизился к группе лидеров, как вдруг, не рассчитав одного маневра, с маху попал в глубокое болото. Он выбросил из трясины мотоцикл (откуда сила взялась!) и энергично устремился к трассе, но не сумел сделать и шага: перенесенная недавно травма ноги предательски дала себя знать в самый критический момент. Семнадцать минут потребовалось спортсмену только на то, чтобы, превозмогая страшную боль, выбраться из болота и поднять мотоцикл. Казалось бы, ни о каком продолжении соревнований не могло быть и речи: и время упущено, и сил больше нет. Но ведь соревнования были лично-командные! Васин знал, что на него руководить командой возлагалось немалое надежды. И тогда будущий чемпион СССР устремился вперед. Измученный болью, почти обессиленный, потерявший семнадцать минут, он сумел все-таки (вновь!) обогнать несколько десятков спортсменов и, перейдя с 56-го места на 6-е, обеспечить победу своей команде.

Это шестое место было не только равноценно иному первому. Для Васина оно было чрезвычайно важно еще и тем, что условия борьбы (необычно глубокое болото, травма ног, покойная на «решение», необходимость выполнить «задание», не считаясь с собой) многим напоминали ему в данном случае условия военные и особенно фронтовые, как армейские спортсмены. Он вспомнил, как в 1952 году участвуя впервые в классификационном зимнем кроссе ДОСААФ, сошел с дистанции просто потому, что «устал», а на первенстве «Спартак» в том же году умирался «застылся» в довольно мелком броде, — и удовлетворенно улыбаясь. Да, теперь, придя к финишу мотоциклетного кросса на первенство СССР 1957 года шестым, Васин имел полное право сказать о себе с гордостью:

— Хоть и проиграл, но теперь я, пожалуй, настоящий армейский спортсмен.

Презид, он этого не сказал, а лишь молчаливо согласился с тренером, давшим такую оценку его «поражению». Но именно сказав призму этого поражения можно понять истинные причины многих настоящих и будущих побед сержанта Александра Васина.

КАКИМ ДОЛЖЕН БЫТЬ

Иногда можно слышать утверждения, что условия работы военного водителя мало чем отличаются от условий работы в народном хозяйстве и что любой шофер, призванный в армию, — готовый военный водитель. Но это не совсем так.

За последние годы оснащение Советской Армии, ее вооружение и структура значительно изменились, а с появлением новых видов оружия (атомного, реактивного, ракетного) были пересмотрены многие вопросы ведения современного боя. В результате проведения сплошной моторизации войск автомобиль проник буквально во все звенья армии. Из транспортного средства для доставки различных грузов, каким был автомобиль в период Великой Отечественной войны, он превратился еще и в основное средство передвижения войск и механической тяги. Это обстоятельство существенно изменило характер работы военного водителя, внесло в его деятельность много специфического.

Военный водитель — это высококвалифицированный и преданный Родине военнослужащий, мастер своего дела, находчивый и дисциплинированный солдат. Ему доверяется дорогостоящая техника. Со своим автомобилем он органически входит в боевой расчет или в боевое подразделение. От водителя целиком зависит успех всех передвижений.

Чем же отличаются условия работы военного водителя от работы шофера в народном хозяйстве?

Характерной особенностью работы шоферов в народном хозяйстве является ее ритмичность. Ежедневно в определенное время водитель выезжает из парка и по окончании работы возвращается в парк. Все обслуживание и ремонт производится в парке, часто с использованием стационарного оборудования. Маршруты работы, как правило, повторяются и хорошо изучены водителями. Движение осуществляется одноклассными машинами с основным по дорогам с твердым покрытием, чаще днем, а если ночью, то со включенными фарами. В народном хозяйстве автомобили перевозят различные грузы и очень редко людей. Автомобили лишены устройств повышенной проходимости, имеют одну ведущую ось.

Водитель в армии имеет дело с более сложной автомобильной техникой, чем в народном хозяйстве. Это преимущественно многоосные машины повышенной проходимости, с приводом на все колеса, оборудованные лебедками, имеющие механизмы для изменения давления воздуха в шинах во время движения и целый ряд других устройств.

Помимо этого в армии есть целый отряд специальных автомобилей, оборудование которых позволяет выполнять самые разнообразные работы. Особенно много таких автомобилей в военно-воздушных силах. Заправка самолета топливом, маслом, кислородом, скатыванием воздуха, проверка электросети, уборка взлетно-посадочных полос и очистка их от снега — вот далеко не полный перечень работ, выполняемых в авиации с

помощью специальных автомобилей. Много таких автомобилей в инженерных, дорожных войсках и в войсках связи. Все они отличаются сложностью своего устройства и эксплуатации. Работа водителей на таких автомобилях требует специальных знаний и определенных навыков.

Постоянная боевая готовность этой сложной автомобильной техники — основное требование, предъявляемое ко всем армейским автомобилистам. Автомобиль должен быть готов к выходу из парка всегда, в любую минуту. Все в воинских частях подчинено этому основному требованию. В поддержании автомобиля в состоянии постоянной готовности к выходу из парка основная роль принадлежит, конечно, водителю.

Ничего подобного нет во многих гражданских хозяйствах, где шофер часто решает сам, когда ему готовить автомобиль к выходу в рейс. Сделает он это накануне или непосредственно перед самым выездом, не имеет значения. Главное — вовремя выехать из парка. Поэтому многие водители оставляют автомобили в гараже с техническими неисправностями, незаправленными. Таким шоферам в армии приходится расставаться с этими привычками, учиться всегда содержать автомобиль в готовности к немедленному выезду.

Затем ход армейского автомобиля должен обеспечивать ему пробег в несколько сот километров без заправки. В армии нет гражданской ритмичности, при которой автомобиль изо дня в день проходит примерно одинаковое количество километров. Автомобиль может продолжительное время совершенно не выходить из парка, но зато в период учений (в мирное время) или проведения операции или перегруппировки войск (в военное время) он делает большие пробы, достигающие 500 и более километров в сутки. В это время водителю остается очень мало времени для отдыха и тем более для обслуживания автомобиля. Поэтому военный шофер не только должен готовить к напряженной работе автомобиль, но и пручить себя в течение десяти — пятнадцати часов непрерывно управлять машиной. При этом движение совершается в большинстве случаев по совершенно незнакомым дорогам, что требует от водителя особого внимания. Чтобы успешно справиться с боевой задачей, водитель должен быть хорошо физически развитым воином и постоянно тренироваться в совершении форсированных маршей.

Во время проведения операции автомобили продолжительное время обслуживаются только водителем. Здесь, как никогда, сказывается его умение устранять, возникающие в пути, неисправности или производить текущий ремонт с помощью простейшего шоферского комплекта инструментов прямо в поле, в непогоду, в мороз, ночью. Обученный этому водитель умело и сноровисто производит такие работы, и, наоборот, шофер, не имеющий в этом опыта, часто терпит при самой элементарной неисправности автомобиля.

Армейские условия требуют от военного шофера проявления большого водительского мастерства. Именно от этого часто зависит выполнение боевой задачи воинской частью. Современные боевые операции немислмы без высокой подвижности войск, без способности их в короткое время сосредоточиться в назначенных районах. А это значит, что чем лучше шоферы умеют водить свои машины, тем быстрее войска передвинутся в назначенный район и тем успешнее будет решена боевая задача. Следовательно, водитель даже обычного грузового автомобиля в период передвижения войск становится очень ответственной фигурой. А если учесть, что от того, кто из противников будет быстрее передвигаться, во многом зависит исход операции, то легко понять, насколько велика роль водителя в военное время.

Недавно в одном из военных округов проводились учения войск. Они начались совершенно неожиданно. Н-ское соединение жило своей обычной жизнью. И вдруг в конце дня командир получает приказ поднять подразделение по тревоге и к исходу вторых суток скрытно сосредоточиться в районе, находящемся в пятистах километрах от расположения части.

С наступлением темноты колонны машин начали марш. Вся тяжесть его лег-



На трудном участке дороги.

ла на плечи шоферов. В условиях плохой видимости, на большой скорости, с войсками в кузовах и артистическими на крюках, много часов без сна и отдыха вели они свои автомобили.

Командир был спокоен. Он знал, что водители прошли хорошую школу, получили твердые практические навыки и имеют достаточный опыт совершения маршей. И они не подвели. Точно в установленное время войска прибыли в район сосредоточения. Задача была выполнена.

ВОЕННЫЙ

Молодежь—
о Советской Армии



Этот марш совершался в сухую погоду, по относительно хорошим дорогам. А чаще всего водителю приходится вести свой автомобиль по плохим и даже очень плохим дорогам или вообще по бездорожью, преодолевать самые различные препятствия и заграждения. Условия боевой подготовки часто заставляют войска двигаться и по болоту, и по песку, в лесу, через овраги, водные преграды, в мороз и жару, днем и ночью.

Водителю задается маршрут, и нарушить его он уже не может. Конечно, работая в народном хозяйстве, шофер не ползет в болото, а постарается найти объезд. Военный водитель не может себе позволить такую вольность. Он должен провести свой автомобиль именно там, где ему приказано, какие бы препятствия не встретились на его пути.

Следовательно, он должен уметь водить автомобиль по бездорожью, преодолевать встречающиеся на пути препятствия и заграждения, знать, какие средства повышения проходимости можно применять в различной обстановке, иметь эти средства на автомобиле и, главное, уметь ими пользоваться. Он должен знать приемы объяснения застрявшего автомобиля, уметь использовать при этом подручные материалы и приспособления.

Перед заправкой.

Фото Е. САВАЛОВА.



ВОДИТЕЛЬ

При современном оснащении армии новейшими видами оружия, позволяющим наносить удары по противнику в очень короткое время после обнаружения целей, передвижения войск будут совершаться, как правило, ночью с соблюдением самой строжайшей маскировки. А это значит, что шоферу придется вести автомобиль либо при незначительном освещении, либо в полной темноте.

В народном хозяйстве шоферам не приходится испытывать такие трудности, а для военных водителей это обычные условия работы, к которым они привыкают лишь после специального обучения и длительных тренировок.

«Но ведь в темноте быстро не поедешь, если хочешь доехать до пункта назначения»,—такая мысль невольно появляется у людей, которым когда-либо приходилось двигаться без света. А военные водители, несмотря на темноту, умеют ездить быстро.

Движение одиночных машин в армейских условиях—явление редкое. Все передвижения должны совершаться в колоннах. На первый взгляд, это не так уж сложно. Однако на самом деле вождение автомобиля в колонне требует особых знаний, специального обучения и соответствующего опыта. Шофер должен знать и соблюдать целый ряд правил, нарушение которых приводит к тяжелым последствиям. Прежде всего ему необходимо точно знать свое место в колонне, строго выдерживать установленную дистанцию и скорость, знать, как поступить в случае вынужденной остановки, усвоить сигналы, подаваемые командиром, уметь действовать по сигналу «тревога» и т. д. Правила кажутся простыми, однако выполнить их может только подготовленный военный шофер.

Выдерживание установленной дистанции ночью, при движении на высокой

скорости, по плохой дороге, при полной нагрузке автомобиля, да еще зачастую с прицепом на крюке—очень трудная задача.

Представьте себе, что один из водителей в колонне держит увеличенную дистанцию. Это может привести к разрыву колонны, особенно ночью, потере маршрута и к невыполнению задачи. И виноват в этом будет водитель, который заблудился сам и увел за собой всех следующих за ним.

Сокращение дистанции между автомобилями также приносит немало зла. При резком торможении впереди идущей машины (например, перед препятствием) очень возможен наезд на нее и в результате—авария или, при попытке избежать наезда, занос машины, падение в кювет или даже столкновение со встречной машиной.

В условиях применения противником оружия массового поражения, при действии войск на местности, зараженной отравляющими или радиоактивными веществами, солдаты, в том числе и водители, будут использовать средства противохимической и противорадиационной защиты. А это еще больше затруднит работу шофера, так как управлять автомобилем придется в противогазе, что создаст дополнительные трудности, снизит общую работоспособность организма, ухудшит условия видимости.

Здесь приведены далеко не все специфические условия работы военного водителя, а даны наиболее характерные, часто встречающиеся в многогранной, полной всякими неожиданностями армейской жизни. Но мы надеемся, что и это заставит над многим задуматься нашу молодежь, изучающую автомобиль.

С. САБОДАХО,
инженер-подполковник.



НА ДАЛЬНОМ МОРСКОМ РУБЕЖЕ

Среди сопок, пустынных и диких, обособилась эта Краснознаменная морская пограничная часть. С каменистого взгорья открывается безбрежный простор. По морщинистой водной скатерти ходят пенные волны, покачивая дремлющие у пирса небольшие быстроходные суда.

Вот сюда, на дальний рубеж Советского Союза, и привели военные стежки-дорожки калужского комсомольца Анатолия Рубцова.

Еще в военкомате он узнал, что станет моряком, будет служить на границе. Шелая фантазия рисовала Анатолию бушующий океан, качающуюся палубу корабля и его самого на вахте у сложных приборов.

Начальную матросскую подготовку Рубцов прошел успешно. Изучил семифор, узнал, как вяжут крепкие морские узлы, как ходят под парусами, гробут красиво и в лад. Все дисциплины он сдал отлично, ожидая, что не сегодня завтра его определят на корабль. Но этого не произошло: узнав, что он шофер, за ним закрепили автомобиль ГАЗ-63.

Вместе с шофером Владимиром Малиренко Анатолий ездил недели две в рейсы, знакомился с дорогами, привыкал к особенностям вождения автомобиля в горах. А где-то внутри нет-нет, а все же поднималась обода: он матрос, а суда видит издали.

Уезжая из части, демобилизовавшийся Малиренко, как видно, почувствовал настроение Рубцова:

— Ты, браток, не тужи. Не всем же плавать. Можешь, твои знания сейчас здесь важнее.

Анатолий Рубцов возил продукты для столовой, товары в магазин военгорте, тес, кирпич, железо. Пограничники сами соорудили здание клуба, и матрос Руб-

цов вместе с другими шоферами обеспечивал стройку материалами.

Осенью Рубцова и шофера матроса А. Юдина направили помочь подшефному колхозу. Они выехали в командировку на двух автомобилях, причем Рубцова назначили старшим. Это было ответственное задание, проверка дисциплинованности, умения и смекалки.

Моряки застали в селе тревожную ситуацию. Дождь размыл дороги, на полях лежали сотни тонн картофеля, а колхозные автомобили не могли выйти в поле.

— Выручайте, сынки, овощи пропадают, — встретил шоферов председатель.

Работа у моряков сначала шла успешно, но на вторые сутки закапризничал двигатель на автомобиле Юдина. Молодой шофер не смог устранить неисправность. Тогда за дело взялся Анатолий.



Фото А. ПРОНЯГИНА.

Узкая полоска берега, отвесные скалы, омываемые океаном... Так выглядит край советской земли — Курьинский острова. Климат нашего района своеобразный. Летом часты дожди, зимой — бу-

припомнив все возможные причуды двигателя, которые ему довелось изучать в автомотоклубе под руководством преподавателей, он в конце концов сумел определить причину неполадок и отрегулировать двигатель. Стоит ли говорить, как признателен был Анатолий своим строгим и требовательным наставникам из далекой Калуги?

Рубцов был студентом техникума, когда его избрали в комитет ДОСААФ и поручили организовать курсы шоферов. Курсы в техникуме не удалось — трудно было в короткий срок создать материально-техническую базу. Но Анатолий нашел выход: он составил список желающих изучать автодело, договорился с автомотоклубом, и студенты стали ходить туда на занятия. Рубцов был в группе старшей.

Несколько дней до глубокой ночи работали в колхозе моряки. Когда все овощи были вывезены, они возвратились в часть. А вслед за ними на имя командира пришло письмо со словами сердечной благодарности.

Казалось, не так уж давно приехал служить в этот дальний гарнизон Анатолий Рубцов, а его уже хорошо знали товарищи, узнавали командиры. Анатолий метко стрелял, твердо знал наставления и уставы, умело сбегал автомобиль. Он даже добился экономии горючего, на несколько тысяч километров против нормы увеличил пробег резины на этих каменистых извилистых дорогах, перехлестнувших крутые сопки, и, возможно, достиг бы на своем ГАЗ-63 и большего, если бы... не новый учебный год в школе.

Анатолия, как лучшего водителя части, поручили работать на автобусе, доверили возить на учебку детвору — детей пограничников.

Во время первой же поездки Анатолий был не на шутку озадачен. Мальчуган, ехавший на переднем сиденье, вдруг спросил:

— Дядя, а за что тебя наградили?

Рубцов невольно глянул на значок отличника Военно-Морского Флота, приколотый к фланельке, но за что его наградили — объяснить не смог. Вель в его жизни не было пока героических подвигов, она все состояла из труда — повседневного, упорного, необходимого.

Н-ская морская
пограничная часть.

Н. БОБРОВ.

Фото автора.

ДОСААФОВЦЫ

«Тысяча верст — не расстояние», — шутят у нас на Востоке. И не зря. Например, одна из наших первичных организаций — китокombineат «Скалистый» находится на острове Симушир, приблизительно в пятистах километрах от района ДОСААФ. Зимой побывать на китокombineате невозможно, приходится довольствоваться только радиосвязью.

Нелегко бывает попасть и в другие первичные организации. За 25—30 километров приходится ехать иногда два—три дня.

Первичные организации ДОСААФ созданы почти на всех предприятиях нашего района. Они есть и на Курьинском рыбозаводе, и на китокombineате «Ясный», и

КУРСАНТЫ СТАНОВЯТСЯ СПОРТСМЕНАМИ

В один из июльских дней минувшего года неподалеку от планерной станции республиканского комитета ДОСААФ Северной Осетии выстроились автомобили участников однодневной ралли. С места старта открывалась величественная панорама главного Кавказского хребта. И как это нередко бывает в горах, из ущелья внезапно подул ветер. Появились тучи. Но начавшийся дождь не испортил приподнятого настроения участников.

Вскоре один за другим спортсмены отправились в 500-километровый путь, проехавший по горным дорогам Осетии, Чечено-Ингушетии и Кабардино-Балкарии.

Наблюдая за ходом соревнований, я невольно вспомнил недалекое прошлое. Ведь еще недавно в нашей республике вовсе не было спортсменов-автомобилистов. Теперь они появились, и непереносимое ранее слово «ралли» прочно вошло в наш спортивный календарь. Бросалось в глаза и другое обстоятельство: большинство участников были воспитанниками нашего автоотдела. И не случайно именно они заняли первые места в различных классах автомобилей.

Эти ралли как бы подытожили результаты большого труда преподавателей и инструкторов. Вот уже несколько лет, как в нашем клубе регулярно проводятся состязания по фигурному вождению, и курсанты, выполнившие требования Единой спортивной классификации, получают 3-й спортивный разряд.

Руководство к действию явилось для нас решения IV Всесоюзного съезда ДОСААФ, который, в частности, потребовал расширить подготовку спортсменов. Выполняя эти указания, работники клуба за последнее время значительно увеличили выпуск автоспортсменов. Если в 1956 году спортивный разряд получили 38 водителей, то в истекшем году их было уже 69.

Приведенные цифры, разумеется, не особенно велики. Но следует иметь в виду, что в соревнованиях по фигурному вождению участвовали сотни водителей, однако не всем из них удалось выполнить разрядные нормы спортивной классификации.

Возникает вопрос, как мы добиваемся

того, что вчерашние курсанты, только получившие права водителей, выполняющие на соревнованиях нормативы третьего спортивного разряда? Может быть, даже кое у кого возникнет мысль о снижении требований со стороны судейской коллегии или упрощении условий самих соревнований. Такое предположение было бы необоснованным.

У нас установлен порядок, при котором еще в ходе учебного процесса, обычно в конце его, преподаватели и инструкторы знакомят курсантов с условиями предстоящих соревнований. Кроме того, в течение срока обучения каждой из них присутствует на подобных соревнованиях в группах, где учебный процесс заканчивается раньше.

Каждый курсант, таким образом, знает, что он сможет принять участие в состязаниях, и стремится к ним подготовиться. Большую помощь в этом оказывают молодежи инструкторы по практическому вождению. Они организуют тренировки, на которых курсанты последовательно выполняют классификационные упражнения. При этом инструкторы одновременно улучшают и качество подготовки обучаемых.

Состязания завершают значительный труд курсантов по совершенствованию теоретических знаний и навыков вождения автомобиля. Уверенность в действиях водителей при выполнении упражнений достигается всей системой обучения, воспитанием у курсантов дисциплины и волевых качеств. Так, в процессе учебы они получают практику подготовки автомобиля к соревнованиям, осваивают технику старта, приобретают навыки езды с различными скоростями при движении вперед и задним ходом и т. п.

Место для соревнований находится на окраине города. Здесь подобрана удобная площадка. Необходимое спортивное оборудование изготавливается силами курсантов.

Судейская коллегия по нашей просьбе выделяется республиканской коллегией судей по автоспорту и утверждается городским комитетом физкультуры и спорта. В нее входят лица, имеющие судейскую категорию по автоспорту, а также и работники клуба.

В прошлом году у нас состоялось три соревнования по фигурному вождению.

Не всем водителям в дальнейшее удалось участвовать в автомобильных соревнованиях. Тем не менее полученные навыки имеют большое прикладное значение. Состязания по фигурному вождению способствуют развитию глазомера, приобретению навыков быстрого и четкого маневрирования, помогают быстрее овладеть тонкостями профессии шофера.

В связи с этим хочется сказать о некоторых наших воспитанниках. Одним из них является шофер Рутен Парастаев. Прибыл к нам он из села Ногир. Трудно приходилось Рутену без знания русского языка, но на помощь пришли товарищи, преподаватели, инструкторы. Упорно занимаясь и он сам. И ему удалось закончить курсы шоферов и вместе с другими земляками получить права шофера 3-го класса.

Когда Парастаев был призван в армию, командование части направило его на курсы инструкторов по вождению автомобилей. После окончания курсов Парастаев обучал солдат, готовил из них автолюбителей.

А после демобилизации он вновь вернулся в ДОСААФ и работает инструктором нашего автоотдела. За это время он стал сначала шофером 2-го, а потом 1-го класса.

Рутен продолжает заниматься спортивной работой и имеет судейскую категорию по автоспорту. За хорошее качество подготовки водителей Парастаев был награжден знаком «За активную работу».

Хорошо проявили себя и другие выпускники, которые в настоящее время работают в промышленности и сельском хозяйстве республики. Один из них — Додик Елхнев, ныне шофер 1-го класса, считается первым водителем местного совнархоза.

В городе имеется сейчас пока небольшая, но активная группа досоафовцев-автоспортсменов. Это, например, шофер одного из гаражей П. Артебякин, который на городских соревнованиях по фигурному вождению занял первое место и награжден грамотой нашего клуба. Активистом спортивной работы является автолюбитель П. Рукшин. На всех состязаниях он выступает на принадлежащем ему «Москвиче».

И когда слышишь об этих людях, больше всего радуешь то, что в республике растут свои национальные кадры специалистов по автоделу, автоспортсменов, в подготовку которых внес свой вклад и Орджоникидзевский автоотдел.

В 1959 году работники клуба ставят перед собой задачу — расширить спортивную работу. Будем стремиться привлечь больше молодежи к участию в соревнованиях на регулярность движения, по фигурному вождению, на экономно-горючего, по правилам уличного движения и т. д.

Е. КАРПОВ,
председатель
Курьилского райкома ДОСААФ.

Г. РЕМЖИН,
инструктор-тренер
автомотоклуба.

Остров Итурун.

Орджоникидзе.

ОСТРОВА ИТУРУП

в колхозах «Курьилский рыба», имени В. Куйбышева, при районной контроле связи и в других местах.

Молодежь нашего района увлекается военно-прикладными видами спорта: лыжами, стрелковым делом, Мотоциклетным спортом здесь можно заниматься только летом и осенью до первых буров.

В 1957 году были открыты курсы шоферов при кинотеатрине «Ясный» (председатель комитета ДОСААФ механик катера И. Дмитришин). Районный комитет оборонного Общества оказал курсам большую помощь, обеспечил их наглядными пособиями, помог подобрать преподавателей. Молодые рабочие в свободное время восстановили автомобиль



АВТОБУСЫ СЕМИЛЕТКИ

Инженер Б. ЗУБЧУК

План развития народного хозяйства нашей страны на 1959—1965 годы предусматривает значительное увеличение выпуска различных типов автомобилей — грузовых, легковых, автобусов. Наибольший рост производства, в 2,7 раза, падает на автобусы.

Именно автобусный транспорт, требующий минимальных по сравнению с троллейбусом и тем более с трамваем капитальных затрат, позволяет наилучшим образом удовлетворить потребности населения в городских транспортных средствах. Вместе с тем неуклонный рост сети дорог с усовершенствованным покрытием дает возможность широко развивать междугородные и, особенно, пригородные перевозки пассажиров автобусами.

Вот почему в контрольных цифрах выпуска автомобилей на 1965 год против графы «автобусы» стоит число 40 000. Такого годового производства этого вида транспорта не знала еще одна страна мира. В конце семилетия Советский Союз по числу автобусов, приходящихся на тысячу жителей, будет на одном из первых, а по общему количеству — на первом месте в мире.

Какие же пути намечено решать задачи семилетки в области автобусостроения? Естественно, не только за счет значительного увеличения производственных мощностей «старых» заводов — Павловского имени Янданова и Львовского. В настоящее время организуется крупносерийный выпуск автобусов на новых предприятиях, таких, как Курганский завод, завод имени Урицкого в г. Энгельсе и, наконец, Ликинский завод (Московский областной совнархоз), куда переводится производство автобусов с ЗИЛ-а.

С ростом производства расширяется и типаж машин.

Как известно, Павловский автобусный завод выпускает сейчас на базе шасси и агрегатов автомобиля ГАЗ-51 две модели автобуса: служебный — ПАЗ-651 с кузовом капотного типа и городской — ПАЗ-652 с несущим кузовом вагонного типа.

В дальнейшем, когда Горьковский автозавод начнет изготавливать новый грузовой автомобиль ГАЗ-52, Павловский завод будет выпускать на его шасси служебный автобус с цельнометаллическим кузовом капотного типа, а на агрегатах автомобиля ГАЗ-52 новый городской автобус. Предполагается, что он в основном сохранит размеры и конструктивные параметры, а возможно и архитектурное оформление автобуса

ПАЗ-652. Однако применение более мощного двигателя (120—130 л. с. при 3000 об/мин коленчатого вала) и других усиленных агрегатов позволит за счет небольшого уменьшения числа мест для сидения увеличить его общую вместимость до 50 пассажиров и улучшить эксплуатационные показатели.

Курганский завод, который уже выпускает автобусы типа ПАЗ-651, приступил к разработке моделей автобусов капотного и вагонного типа, которые он будет выпускать на базе шасси и агрегатов автомобиля ГАЗ-52. Курганские автобусы по основным эксплуатационным качествам будут весьма близкими к автобусам ПАЗ.

Выпускаемый Львовским заводом автобус ЛАЗ-695 сохранится как тип на семилетие. Проведенные в прошлом году междугородные испытания показали, что качество выполнения и надежность его стали вполне удовлетворительными. После оборудования на нем приспособления для верхнего забора воздуха увеличилась долговечность двигателя. Это конструктивное решение позволило обойтись без кузовных отопителей. Теперь в пассажирское помещение подается чистый воздух, забранный с крыши и подогретый основным радиатором.

В настоящее время успешно испытываются автобусы ЛАЗ-695 с гидромеханической автоматической передачей, разработанной и построенной в НАМИ. Применение ее значительно облегчает управление автобусом, повышает его комфортабельность.

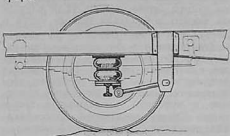
Не только теоретический расчет, но и первые результаты испытаний показывают, что эта же передача может быть использована и на более тяжелом автобусе с более мощным двигателем.

Сейчас на одном из автобусов — ЛАЗ-695 взамен традиционных рессор установлена резино-пневматическая подвеска, также разработанная НАМИ совместно с НИИ шинной промышленности и заводом. Наибольший эффект дает применение ее в первую очередь на городских автобусах.

Каждый читатель мог, вероятно, на собственном опыте убедиться в том, как неудобно ходить в незагруженный автобус из-за того, что подножка задних дверей расположена слишком высоко от земли. Резино-пневматическая подвеска полностью устраняет этот недостаток, так как вне зависимости от нагрузки подножка всегда будет на одном уровне. Такая подвеска значительно улучшает плавность хода, снижает вес автобуса, позволяет уменьшить расход сор-

товой стали. Испытания показали, что долговечность новой подвески во много раз больше, чем листовых рессор или спиральных пружин.

Будут также работы и над применением пневмо-гидравлического привода тормозов, гидросистем руля и других механизмов, повышающих надежность машин и облегчающих труд шофера.



Резино-пневматическая подвеска, которая должна заменить традиционную рессору.

Молодой коллектив Ликинского автобусного завода с большим энтузиазмом приступил к освоению новой продукции. Первые его автобусы типа ЗИЛ-158 с маркой ЛИАЗ выпущены к XXI съезду КПСС.

В содружестве с автозаводом имени Лихачева и другими организациями ликинцы намерены осуществить большую программу опытно-конструкторских работ по модернизации автобуса ЗИЛ-158 и созданию новой модели, выпуск которой предполагается начать в 1962 году.

На автобусе ЗИЛ-158 намечается применить гидромеханическую передачу, модернизировать подвеску, улучшить систему отопления с подачей в кузов теплого воздуха, усовершенствовать планировку пассажирского помещения.

Выпускаемый с 1955 года междугородный автобус ЗИЛ-127 планируется оставить на производстве до конца семилетки, но вместо двигателя ЗИЛ-206 на нем будет устанавливаться новый шестиступенчатый четырехтактный дизель мощностью до 220 л. с., выпуск которого должен освоить Ярославский автозавод.

Завод имени Урицкого в г. Энгельсе, создав образец нового троллейбуса ЗИУ-5, приступил к постройке автобуса ЗИУ-6. Эти две машины будут максимально унифицированы по кузову, переднему мосту и рулевому управлению. Задний мост также делается единым, но с разными для автобуса и троллейбуса редукторами.

В перспективе на этом автобусе должен устанавливаться шестичилиндровый четырехтактный дизель мощностью 180—200 л. с., с горизонтальным расположением цилиндров и автоматической трансмиссией. До этого на ЗИУ-6 будут временно применяться два наклоненных на 60° двигателя ЗИЛ-164 и коробка передач автомобиля МАЗ-200 с дистанционным электропневматическим управлением.

В прошлом году в НАМИ на базе опытного образца троллейбуса ТБУ-1 (первая творческая работа коллектива завода имени Урицкого) был разработан так называемый ходовой макет будущего большого автобуса, на котором была проверена работоспособность силового агрегата, состоящего из двух двигателей ЗИЛ-164, а также оригинального дистанционного электропневматического управления коробкой передач, нагнетающего вентилятора осевого типа, самозатормаживающегося стояночного тормоза и других агрегатов.

В ходовом макете двигателя располагались с левой стороны вертикально. Поэтому над ними пришлось сделать капоты, на которых в свою очередь устанавливались двухместные сиденья

для пассажиров. Расчеты показали, что возможно разместить все агрегаты, включая двигатели, под гладким полом без капотов, пандусов и ступенек.

При наклоне двигателей их карбюраторы, прерыватели-распределители, бензонасосы, водяные насосы, фильтры грубой и тонкой очистки, а также горловины для заливки масла в картеры и шумы для проверки уровня масла располагаются вплотную к левому борту кузова. Благодаря этому значительно упрощается техническое обслуживание двигателей. Шоферу или ремонтному рабочему на ЗИУ-6 достаточно будет откинуть соответствующую крышку люка с левой стороны, и все то, что потребует доступа, окажется на расстоянии вытянутой руки.

Большой интерес представляет дистанционное электропневматическое управление коробкой передач и сцеплением. Как видно из рисунка, на рулевой колонке расположен небольшой контроллер. Для того чтобы включить ту или иную передачу, необходимо перевести рычажок контроллера в соответствующее положение. При этом сжатый воздух выключит сцепление и включит необходимую передачу. После этого,



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ТЕХНИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК СОВЕТСКИХ АВТОБУСОВ

Модель или тип (завод-изготовитель)	Вместимость общая (мест для сидения)	Двигатель	
		тип	мощность

Выпускаемые в настоящее время

ПАЗ-651 (Павловский и Курганский)	20	6-цилиндровый, карбюраторный	70 л. с. при 2800 об/мин
ПАЗ-652 (Павловский)	42/23	»	90 л. с. при 3000 об/мин
ЛАЗ-695 (Львовский)	55/32	»	109 л. с. при 2800 об/мин
ЗИЛ-158 (Московский)	60/32	»	109 л. с. при 2800 об/мин
ЗИЛ-127 (Московский)	32	6-цилиндровый, дизельный	180 л. с. при 2000 об/мин

Намечаемые к выпуску

ЗИУ-6 (Энгельский)	120/36	6-цилиндровый, V-образный, горизонтальный	180—200 л. с.
Типа ЗИЛ-158 (Ликинский)	60—70/28—32	8-цилиндровый, V-образный, карбюраторный	150—160 л. с.
Типа ЛАЗ-695 (Львовский)	50—60/28—32	»	150—160 л. с.
Типа ПАЗ-652 (Павловский и Курганский)	40—42/23	»	120—130 л. с.
Типа ПАЗ-651 (Павловский и Курганский)	20	—	90 л. с.
УАЗ-450 (Ульяновский)	8—10	4-цилиндровый, карбюраторный	90 л. с.
«Спрититис» (Рижский)	8—10	4-цилиндровый, карбюраторный	45 л. с.
Типа ЗИЛ-127 (Ликинский)	32	6-цилиндровый, дизельный	180—220 л. с.

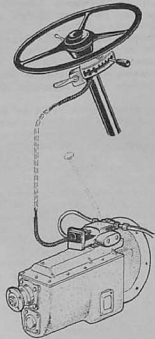
На фото (сверху вниз): новые автобусы Ликинского, Павловского и Львовского автобусных заводов.

при нажиме на педаль акселератора, одновременно включится и сцепление.

На включение передачи затрачивается около одной секунды, скорость же включения сцепления будет регулироваться шофером, сообразуясь с конкретными условиями, резким или мягким нажимом на педаль акселератора.

Нагнетающий вентилятор, показанный на рисунке, не только обеспечивает охлаждение двигателей, но и подает зимой в кузов теплый воздух, а летом

Электропневматическое управление коробкой передач. На рулевой колонке установлен контроллер, а на крышке коробки вместо стандартного механизма переключений с рычагом установлен электропневматический механизм.



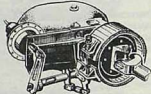
ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ ГАЗ-51



Вакуумный индикатор сего типа с инерционным пьезоэлементом.

осуществляет принудительную его вентиляцию. За вентилятором установлен пьезоэлемент инерционного типа.

Новым в отечественном автомобилестроении является и применение самозатормаживающегося стояночного тормоза. Лента барабанного тормоза, размещенного на валу ведущей шестерни главной передачи, затвигается предельно «автоматически» стальным тросиком. Работармаживается он тормозной камерой при минимальном рабочем давлении в пневматической системе. Достаточно шоферу повернуть ручку обычного пневматического крана, как произойдет затормаживание или растормаживание. В дальнейшем управление будет осуществляться кнопкой.



Самозатормаживающийся стояночный тормоз, управляемый с места водителя с помощью пневматизма.

Во всех случаях, когда давление в пневматической системе окажется ниже, чем требуется по техническим условиям, автобус не сможет двигаться. Стояночный тормоз удержит его долгое время на любом уклоне.

На автобусе ЗИУ-6 будут широкие характеристики двери, позволяющие одновременно входить или выходить двум пассажирам. Против входной двери делается большая накопительная площадка, не занятая сиденьями. Это даст возможность сократить время на вход и выход пассажиров на остановках.

Намечено выпускать и совсем маленькие, так называемые микроавтобусы — 8—10-местные типа УАЗ-450 Ульяновского автозавода в двух модификациях — нормальной (4×2) и повышенной (4×4) проходимости (для сельских местностей), а также «Фестиваль» и «Спринтис» Рижского завода автобусных кузовов.

Автобус типа УАЗ-450 будет выпускаться на базе автобуса УАЗ-469 (модернизированный ГАЗ-69), автобус «Фестиваль» — на агрегатах «Волги», а «Спринтис» — на агрегатах «Москвич-407».

В предельно одной статье нет возможности подробно осветить конструкции всех автобусов. К тому же ряд моделей в настоящее время только создается, и поэтому, естественно, еще окончательно не определены многие конструктивные решения.

В таблице приводятся основные технические данные советских автобусов, выпускаемых в настоящее время на мелких и производств в союзнике.

Нет сомнения, что в ближайшие годы в нашей стране будут созданы первоклассные автобусы, которые позволят в полной мере удовлетворить потребности в пассажирском сообщении.

Этот электрифицированный стенд предназначается для использования преподавателями во время классных занятий и курсантами в часы самоподготовки при изучении темы «Электробоудование ГАЗ-51». Стенд устроен так, что при включении троса центрального переключателя загорается лампочка в фарах или подфарниках, при размыкании контактов прерывателя слышится лампочка в свече и т. д.

УСТРОЙСТВО СТЕНДА

На фанерном щите размером 1123×768, окантованном по периметру деревянной рамкой, нарисованы все приборы электрооборудования ГАЗ-51. Соединительных электроразводов окрашены в два цвета: черный (системы зажигания) и красный (системы электрооборудования), общие участки проводов окрашены в черную красную цвет.

В краине щита, против соответствующих клемм, проворены отверстия. Причем отверстия для лампочек дальнего света имеют больший диаметр, чем отверстия лампочек ближнего света и подфарников.

По нарисованым на щите проводам сжовз экран щита пропущены кнопки, к которым с обратной стороны экрана присоединяются монтажные провода.

Все переключатели, пластинки реле, регуляторы, кнопка сигнала, выключатель стоп-сигнала и т. д. выполнены подвижными в виде переключков, вырезанных из беюи жести.

Центральный переключатель света 1 выполнен на самостоятельной колодке. Поперечный разрез его дан на рис. 1. Положения тлги центрального переключателя стенда соответствуют автомобильному.

Замок зажигания 2 — действующий. В деревянной бобышке 1 (рис. 2), которая рогнущена сжовз экран щита, вставлен металлический стержень 2 с лазом под ключ. С другой стороны к стержню припаяна контактная пластинка 3, которая при поворачивании ключа, т. е. при включении зажигания, замыкает контакты. В стержне проточена кольцевая канавка. Через нее и сверление в бобышке пропущен штифт 4. Ключ замка зажигания имеет специальную выточку под штифт.

Устройство прерывателя 3 видно из рис. 3. Купольный прерыватель имеет вращающийся, замыкая при этом контакты.

С обратной стороны щита на небольшие участки фанерных панелей наклеиваются самодельные патроны автомобильные лампочки. В панели заднего фонаря наклеива лампочка сигнала стоп, окрашивается в красный цвет. Лампочки дальнего света на панелях фар окрашиваются в синий или зеленый цвет.

Щит 3
2шт Прерыватель щитов от ВЗР-60

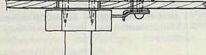


Рис. 3.

Остальные лампочки (дополнительного сопротивления катушки зажигания, сопротивления регулятора напряжения и ограничитель тока, свечи зажигания и другие) оставлены белыми. Лампочки, расположенные над ними, имеют между собой перегородки для того, чтобы каждая лампочка освещала только одно отверстие в экране.

Пути тока показываются указкой, которая имеет на конце металлический стержень. К нему поведен провод, включенный в схему. Указка удерживается на экране щита двумя захватами.

ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ

При работе со стендом надо иметь в виду, что некоторые провода (звуконный, сигнала дальнего и ближнего света) являются общими. Поэтому на них установлены рядом две контактные колодки. Контрольная лампочка будет гореть при насаии и одной из колодок в зависимости от рассматриваемой цепи тока. Включение дополнительного сопротивления в цепь первичной обмотки катушки зажигания демонстрируется одновременным загораем двух лампочек — контрольной (4) и лампочки, расположенной около сопротивления, — в момент насаии указкой выходящей из колодки соединения. При загусе от стартера дополнительное сопротивление шунтируется и лампочка не горит.

В нижней части щита расположены шесть выключателей. Они включаются при демонстрации различных цепей тона в следующем порядке:

- | | |
|-------------------------------|------------------------|
| Цепь тона низкого напряжения | Включены переключатели |
| а) При загусе от рукоятки | 1, 4 |
| б) При загусе от стартера | 1, 4 |
| в) От генератора | 1 |
| Цепь тона высокого напряжения | 1, 2, 4 |
| а) На стартер | 1, 2, 4 |
| На зарядку аккумулятора | 4 |
| На подфарники | 4, 6 |
| На фары: | |
| а) ближний свет | 3, 4 |
| б) дальний свет | 5, 4 |
- Так, например, чтобы показать цепь тона низкого напряжения при загусе двигателя от рукоятки, необходимо:
1. Включить 1-й и 4-й выключатели;
 2. Включить замок зажигания, замкнуть контакты прерывателя, а все остальные контакты выключателя стартера, звуковой сигнал, центральный переключатель — выключить;
 3. В прерывателе последовательности поазывать цепь тона. При насаии кнопки указкой загорается контрольная лампочка сигнала остановки. Если же цепь тона показывается правильно.

Е. АЛЕКСАНДРОВ,
инженер-подполковник.

Сделай сам

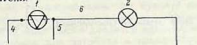
СИГНАЛЬНАЯ ЛАМПОЧКА

повки двигателя (при выключенном зажигании) лампочка загорается. При включенном зажигании и загусе двигателя лампочка загорается и напоминает шоферу, что автомобиль заторможен.

Н. ПЛАВОВ

Рудяково, Киевская обл.

Схема устройства сигнальной лампочки: 1 — замок зажигания, 2 — указатель ручного тормоза, 3 — выключатель ручного тормоза, 4 — аккумулятор, 5 — провод катушки зажигания, 6 — прерыватель указателя.



Наглядные пособия —
своими руками.

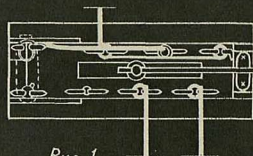


Рис. 1

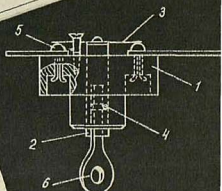
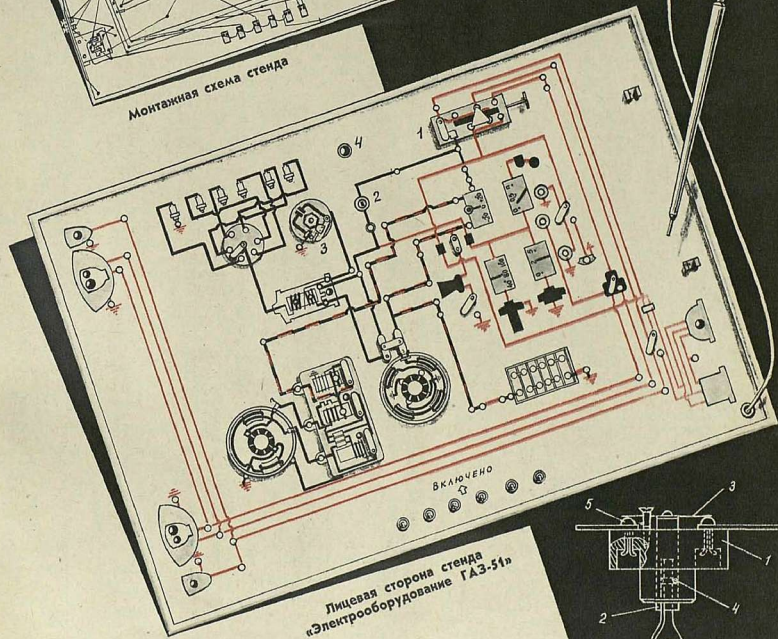
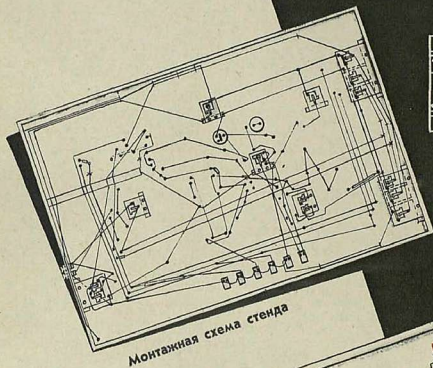


Рис. 2

ДВИГАТЕЛЬ

Инж. Б. КУНЯВСКИЙ

Двигатель «Москвич-407» развивает максимальную мощность 45 л. с. при 4500 об/мин, т. е. на 29% большую, чем двигатели предшествовавшей ему модели 402, (хотя рабочий объем увеличился только на 11,5%). Это стало возможным в основном за счет верхнего расположения клапанов.

Верхнелопатная компоновка двигателя позволяет улучшить наполнение цилиндров горючей смесью благодаря уменьшению сопротивления во впускном тракте.

Рассмотрим здесь общие конструктивные особенности двигателя.

Блок цилиндров отлит заодно с нижней частью картера. В верхней части цилиндров вставлены короткие сухие гильзы из специального чугуна, применение которых повышает износостойкость цилиндров.

Головка цилиндров, отделенная от блока железобетонной прокладкой, имеет четыре «полуцифровые» камеры сгорания с боковым расположением свечей зажигания. Камеры сгорания полностью механически обработаны, и тем самым с большой точностью выдерживается их объем, что особенно важно при высокой степени сжатия (7,0). Головка цилиндров отлита из алюминиевого сплава. В камерах сгорания запрессованы седла клапанов из жаропрочного чугуна, отличающегося высокой коррозионной стойкостью.

Уменьшение хода поршня до 75 мм при одновременном увеличении диаметра цилиндра до 76 мм сделало двигатель короткоходным (отношение хода поршня к диаметру цилиндра — 0,99). Это повышает износостойкость деталей цилиндрово-поршневой группы (благодаря снижению средней скорости поршня).

Вследствие сокращения хода поршня, а также увеличения диаметра шатунных шеек коленчатый вал стал более жестким и надежным в работе.

Коленчатый вал снабжен центробежными грязеуловителями, закрытыми снаружи резбовыми пробками. Они очищают масло, подаваемое в шатунным подшипникам.

Коренные и шатунные шейки вала вращаются в подшипниках с тонкостенными биметаллическими вкладышами.

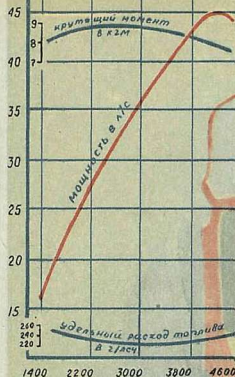
В верхней головке стального шатуна запрессована бронзовая втулка, в которую входит поршневой палец, закрепленный в болтиках поршня стопорными кольцами.

Поршни, отлитые из алюминиевого сплава, имеют по три компрессионных и одному маслосъемному кольцу.

На компрессионных кольцах сделаны выточки, предназначенные для ускорения и улучшения их приработки. Выточка третьего кольца, кроме того, интенсивно скребет масло со стенок цилиндров и маслосъемному кольцу. Для увеличения срока службы верхнее компрессионное кольцо покрыто пористым хромом, а второе и третье — полунены.

Под маслосъемным кольцом на поршне имеется кольцевая выточка с радиальными отверстиями. Она позволяет получать меньший угар картерного масла за счет перепуска последнего во внутреннюю полость поршня.

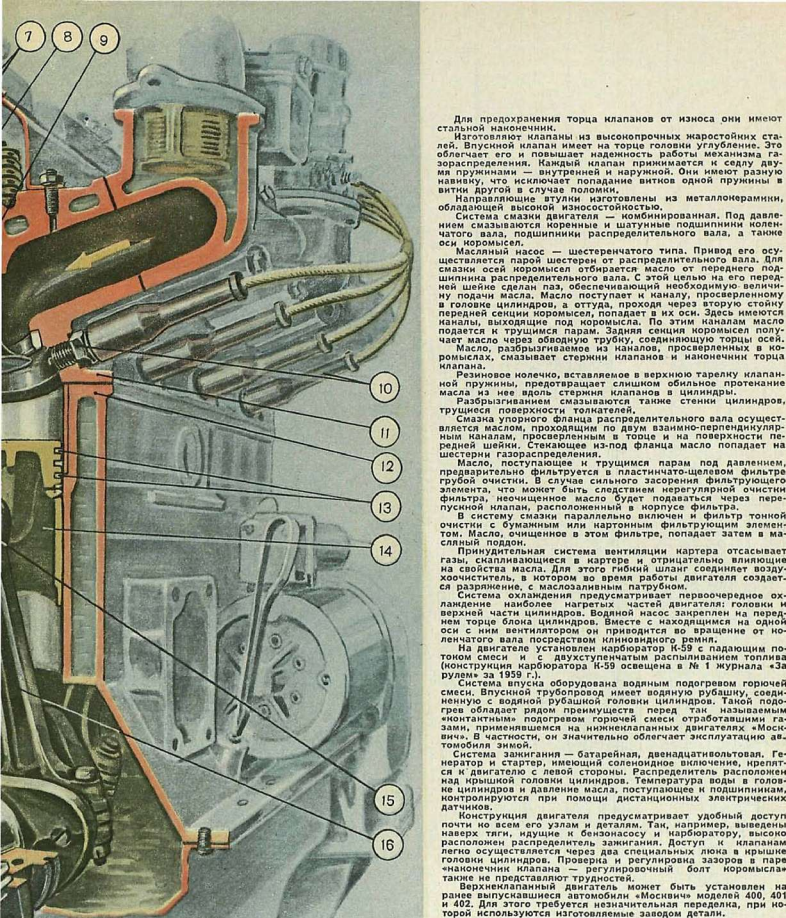
Распределительный вал, расположенный в нижней части блока цилиндров, приводится во вращение парой шестерен. Малая, стальная шестерня насажена на передний конец коленчатого вала, а большая, текстолитовая — на носок распределительного вала. Оригинально осуществляется привод клапанов. Пустотелый чугунный толкатель поднимает стальную трубчатую штангу, имеющую на концах сферические поверхности. Нижняя поверхность сделана большей, чтобы уменьшить износ толкателя. Штанга упирается верхним концом в короткое плечо стального коромысла. На длинном его плече находится болт (со сферическим торцом), с помощью которого регулируют зазоры в механизме газораспределения.



- 5
- 4
- 3
- 2
- 1

- 1 — Распределительные шестерни.
- 2 — Распределительный вал.
- 3 — Коленчатый вал.
- 4 — Толкатель.
- 5 — Штанга.

- 6 — Коромысло.
- 7 — Пружинные клапаны.
- 8 — Клапан выпуск.
- 9 — Клапан впуск.
- 10 — Свечи с наконечником подавательного сопла.



апанные.
кной.
ной.
онечником
противления.

- 11 — Головка блока.
- 12 — Блок.
- 13 — Кольца компрессионные.
- 14 — Поршень.
- 15 — Палец.
- 16 — Шатун.

Для предохранения торца клапанов от износа они имеют стальной наконечник.

Изготавливают клапаны из высокопрочных жаростойких сталей. Впускной клапан имеет на торце головки углубление. Это облегчает его и повышает надежность работы механизма газораспределения. Каждый клапан прижимается к седлу двумя пружинами — внутренней и наружной. Они имеют разную навивку, что исключает попадание витков одной пружины в витки другой в случае поломки.

Направляющие ступки изготовлены из металлокерамики, обладающей высокой износостойкостью.

Система смазки двигателя — комбинированная. Под давлением смазываются коренные и шатунные подшипники коленчатого вала, подшипники распределительного вала, а также оси коромысел.

Масляный насос — шестеренчатого типа. Привод его осуществляется парой шестерен от распределительного вала. Для смазки осей коромысел отбирается масло от переднего подшипника распределительного вала. С этой целью на его передней шейке сделан паз, обеспечивающий необходимую величину подачи масла. Масло поступает к каналу, просверленному в головке цилиндров, а оттуда, проходя через вторую стенку передней секции коромысел, попадает в их оси. Здесь имеются каналы, выходящие под коромысла. По этим каналам масло подается к трещащим парам. Задняя секция коромысел получает масло через обводную трубку, соединяющую торцы осей.

Масло, разбрызгиваемое из каналов, просверленных в коромыслах, смазывает стержни клапанов и наконечники торца клапана.

Резиновое колечко, вставляемое в верхнюю тарелку клапанной пружины, предотвращает слишком обильное протекание масла из нее вдоль стержня клапанов в цилиндры.

Разбрызгивание смазки происходит также стенки цилиндров, трещащие поверхности толкателей.

Смазка упорного фланца распределительного вала осуществляется маслом, проходящим по двум взаимно-перпендикулярным каналам, просверленным в торце и на поверхности передней шейки. Стекающее из-под фланца масло попадает на шестерни газораспределения.

Масло, поступающее к трещащим парам под давлением, предварительно фильтруется в пластинчато-щелевом фильтре грубой очистки. В случае сильного засорения фильтрующего элемента, что может быть следствием нерегулярной очистки фильтра, неочищенное масло будет подаваться через перепускной клапан, расположенный в корпусе фильтра.

В систему смазки параллельно включен и фильтр тонкой очистки с бумажным или картонным фильтрующим элементом. Масло, очищенное в этом фильтре, попадает затем в масляный поддон.

Принудительная система вентиляции картера отсасывает газы, скапливающиеся в картере и отрицательно влияющие на свойства масла. Для этого гибкий шланг соединяет воздухоочиститель, в котором во время работы двигателя создается разрежение, с масляным патрубком.

Система охлаждения предусматривает первоочередное охлаждение наиболее нагретых частей двигателя: головки и верхней части цилиндров. Водяной насос закреплен на переднем торце блока цилиндров. Вместе с находящимся на одной оси с ним вентилятором он приводится во вращение от коленчатого вала посредством клиновидного ремня.

На двигателе установлен карбюратор К-59 с падающим потоком смеси и с двухступенчатым распылением топлива (конструкция карбюратора К-59 освещена в № 1 журнала «За рулем» за 1959 г.).

Система впуска оборудована водяным подогревом горючей смеси. Впускной трубопровод имеет водяную рубашку, соединенную с водяной рубашкой головки цилиндров. Такой подогрев обладает рядом преимуществ перед так называемым «монтажным» подогревом горючей смеси отработавшими газами, применявшимся на нижнеклапанных двигателях «Москвич». В частности, он значительно облегчает эксплуатацию автомобиля зимой.

Система зажигания — батарейная, двенадцативольтовая. Генератор и стартер имеют независимые приводы, соединяясь с двигателем с левой стороны. Распределитель расположен над крышью головки цилиндров. Температура воды в головке цилиндров и давление масла, поступающее к подшипникам, контролируются при помощи дистанционных электрических датчиков.

Конструкция двигателя предусматривает удобный доступ почти ко всем его узлам и деталям. Так, например, выведены наверх тяги, идущие к бензонаосу и карбюратору, высоко расположен распределитель зажигания. Доступ к клапанам легко осуществляется через два специальных люка в крышке головки цилиндров. Проверка и регулировка зазоров в паре «наконечник клапана — регулировочный болт коромысла» также не представляют трудности.

Верхнеклапанный двигатель может быть установлен на ранее выпускавшиеся автомобили «Москвич» моделей 400, 401 и 402. Для этого требуется незначительная доработка, при которой используются изготовляемые заводом детали.

Рисунок В. Кондратьева.

*Из скинжов, прислан-
ных на фотоконкурс*

**На строительстве
Сталинградской ГЭС**

Фото В. Высоцкого.



СИСТЕМА РЕГУЛИРОВАНИЯ ВОЗДУХА В ШИНАХ

Новый трехосный автомобиль повышенной проходимости — ЗИЛ-157 имеет характерную особенность, отличающую его от других отечественных автомобилей: работающая на нем шofer может во время движения, не выходя из кабины, изменять давление воздуха в шинах.

Необходимость в применении такой системы вызвана необходимостью преодолевать труднопроходимые участки пути — заболоченные, песчаные или занесенные снегом.

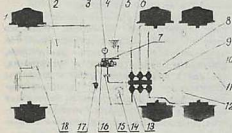


Рис. 1. Схема пневматического привода тормозов и системы регулирования давления воздуха в шинах (показана черным цветом): 1 — компрессор; 2 — воздушный баллон; 3 — манометр, показывающий давление воздуха в тормозной системе; 4 — манометр, показывающий давление воздуха в шинах; 5 — рычаг центрального крана; 6 — трубопроводы системы регулирования давления воздуха в шинах; 7 — рычаг клапана крана управления; 8 — трубопровод тормозной системы; 9 — тормозной кран прицепа; 10 — разобщительный кран; 11 — соединительная головка; 12 — тормозной канал; 13 — блок шинных кранов; 14 — тормозной кран; 15 — датчик допустимого давления в шинах; 16 — центральный кран управления системой регулирования давления воздуха; 17 — клапан ограничения падения давления; 18 — регулятор давления.

Изменение давления воздуха в шинах достигается следующим образом. Компрессор 1 (рис. 1), установленный на двигателе, подает воздух в общую пневматическую систему, откуда он по трубопроводам поступает к первому узлу системы накачки шин — клапану 17. Этот клапан, имеющий заданный порог срабатывания, обеспечивает подачу воздуха только тогда, когда давление в системе превышает минимальное (4,5 кг/см²). Он размещен на внутренней стороне щита двигателя.

Далее воздух подводится к центральному крану управления 16, имеющему два рабочих клапана, которые, открываясь поочередно, либо накачивают шины, либо выпускают из них воздух. Клапаны открываются посредством коромыслового рычага 7, соединенного тягой с рычагом 5 центрального крана 16. В воздушной полости корпуса последнего смонтирован обратный клапан (клапан противодействия), который позволяет сохранять любую величину давления в шинах и беспрепятственно повышать и снижать его. Из воздушной полости корпуса, соединенной непосредственно с шиной, отводится трубопровод, сообщающийся с манометром 4, показывающим давление в шинах.

Л. КЕРБИКОВ, В. ВАНКОВ
Автозавод имени Лихачева

Центральный кран управления 16 установлен на щите двигателя, а рычаг 5 — на щите приборов. Этот рычаг имеет три положения.

Из крана 16 воздух подается через трубопровод к блоку шинных кранов 13. На крестовине трубопровода смонтированы электродатчики 15, автоматически сигнализирующие шоферу о крайних пределах допустимого давления в шинах (0,5 кг/см² или 3,5 кг/см²).

Блок 13 состоит из шести кранов (по числу колес), соединенных между собой общим воздушным каналом. Помимо распределения подвода воздуха к каждому колесу, он выполняет контрольную функцию. При неисправности той или иной шины (что видно по показанию манометра) можно поочередным перекрытием кранов определить, какая из них повреждена. Если давление воздуха восстанавливается, то переводят центральный кран 16 в положение «накачка шин» или, перекрывая остальные краны,

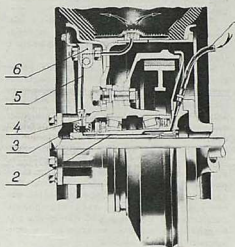


Рис. 2. Головка подвода воздуха к шине: 1 — шланг; 2 — кольцевой канал; 3 — головка подвода воздуха; 4 — штуцер; 5 — трубка; 6 — запорный кран.

поддерживают необходимое для движения давление только в поврежденной шине.

Блок шинных кранов смонтирован на внутренней наклонной части щита двигателя. Маховички кранов выведены в кабину, а разводящие трубопроводы — в подкапотное пространство. Эти трубопроводы, подводящие воздух от шинных кранов к каждому колесу, переходят затем в гибкие резиновые шланги 1 (рис. 2), которые присоединены к воздушному каналу щита. Затем по кольцевой щели — каналу 2 воздух попадает в головку подвода воздуха 3, обеспечивающую герметичность его поступления с неподвижной цапфы на подвижную ступицу.

Головка подвода воздуха (рис. 3) представляет собой компактный узел, состоящий из корпуса, двух резиновых манжет, ограничивающих переходную воздушную полость, двух крышек, за-

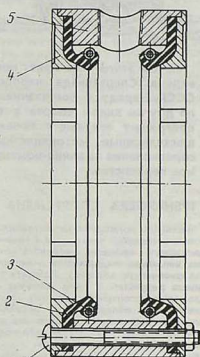


Рис. 3. Головка подвода воздуха: 1 — винт; 2 — манжеты сальника; 3 — пружина манжеты; 4 — крышка; 5 — корпус.

пирающих манжеты, шести винтов и гаек крепления. Она соединяется со ступицей посредством штуцера и затем с запорным краном. Последний смонтирован на вентиле камеры шины и закреплен на скобе обода колеса. Штуцер, трубка, запорный кран и вентиль камеры защищены специальными кожухами.

Как же пользоваться системой регулирования давления воздуха в шинах?

На дорогах с твердым покрытием рекомендуется поддерживать давление в шинах в пределах 3,0—3,5 кг/см². Снижать давление без надобности запрещается.

При пользовании системой во время движения вентили блока шинных кранов и пробки запорных кранов на вентиле камер должны быть полностью открыты.

На длительных стоянках во избежание утечки воздуха из шин через неплотности трубопроводов необходимо закрывать вентили блока шинных кранов и пробки запорных кранов.

Устанавливать рычаг крана управления давлением в крайнее правое положение («накачка») при закрытых вентиле блока шинных кранов или закрытых пробках запорных кранов недопустимо. Нельзя снижать давление менее 0,5 кг/см².

Для подкачки шин после преодоления труднопроходимых участков пути следует остановить автомобиль, пока давление не будет поднято до 1,5 кг/см².

При движении с пониженным давлением в шинах необходимо внимательно следить за показаниями манометра и за световым сигналом.



Летом этого года будет проведена Спартакиада народов СССР. Наряду с состязаниями по другим видам спорта в ее программу впервые включены шестидневные мотоциклетные соревнования на лично-командное первенство.

ТРЕНИРОВКА СПОРТСМЕНА

У участников многодневных мотоциклетных состязаний приходится в течение длительного времени, нередко в условиях непогоды, выдерживать значительную физическую нагрузку. Добиться хорошего результата в таких условиях по силам лишь спортсмену, отлично подготовленному, обладающему высокими волевыми данными. Выработать же эти качества можно лишь в процессе круглогодичной общей тренировки.

Под общей тренировкой подразумеваются систематические занятия различными видами физической культуры, а также активное участие в мотоциклетных соревнованиях: кроссах, шоссе-кольцевых состязаниях, гонках по ледяным и земляным дорожкам.

За один-два месяца до многодневных соревнований начинается период специальной тренировки. В это время спортсмен должен учиться быстро и умело преодолевать кроссовые препятствия, развивать высокие скорости на шоссе-кольцевых трассах, приобрести навыки езды ночью. Большое внимание следует уделить выработке твердых навыков, быстрого выполнения пазуховых ремонтов и регулировки отдельных узлов мотоцикла, а также развитию чувства скорости и времени.

Тренироваться надо на специально подготовленном мотоцикле, оборудованном спидометром и выверенными часами. В этот период следует дозировать нагрузку в соответствии с приведенным примерным планом-графиком.

Л. САНДЛЕР,
тренер Ленинградского автомотоклуба
ДОСААФ

При тренировках на пересеченной местности необходимо учитывать, что скорость преодоления дорожных препятствий может быть несколько ниже скорости, максимально возможной в соревнованиях по кроссу. Но за счет этого должна обеспечиваться полная гарантия от падений, при которых повреждаются агрегаты и ослепка мотоцикла, а также травмируется сам спортсмен.

Специальное время отводится для обучения спортсмена быстро запускать и прогревать холодный двигатель, правильно «подходить» к пунктам контроля времени (КВ).

Тренировочные выезды на трассу скоростного этапа возможны только после того, как с гощиками проведен семинар по изучению правил шоссе-кольцевой гонки.

Начинать тренировки следует на минимальной скорости и только последнюю из них рекомендуется проводить с максимальным напряжением.

Езда на мотоциклах в ночных условиях требует специальных навыков. Обязательно должна быть исправной система освещения — фары и задний фонарь. При этих выездах нужно проявлять максимум внимания и не злоупотреблять скоростью.

Для развития чувства скорости полезно, не глядя на спидометр, определить ее на глаз, а затем свериться с показаниями спидометра. Вначале обычно бывают значительные расхождения. Но постепенно можно научиться определять скорость по режиму работы двигателя и другим внешним признакам с точностью до 3—5 км/час.

Аналогичным способом развивается и чувство времени.

Обучение замене, ремонту и регулировке отдельных узлов и деталей мотоцикла должно систематически производиться в процессе этих тренировок.

Во время выезда по команде тренера выполняются одна из таких операций,

как замена камеры, колеса, лампочки, троса, шток или пружин генератора, регулировка тормозов. Спортсмен должен научиться в течение 5—10 минут отрегулировать карбюратор, заменить жиклер, снять воздушный фильтр, изменить положение регулировочной иглы.

Тренер с помощью секундомера замеряет время, затраченное на ту или иную операцию, и добивается выполнения ее в кратчайшие сроки.

На дистанции суточных этапов не следует перегружать двигатель. Полезно избегать также резких торможений. Не рекомендуется тормозить двигателем, допускать резкие рывки и ускорения, так как в этих случаях узлы и агрегаты трансмиссии испытывают дополнительные нагрузки. Гонщик должен заботиться о сохранении мотоцикла в исправном состоянии до конца многодневных состязаний.

ПОДГОТОВКА МОТОЦИКЛОВ

Техническая подготовка мотоцикла должна преследовать цель — пройти все этапы с наименьшей потерей времени на его обслуживание и ремонт. Однако забота о надежной работе всех агрегатов не должна исключать стремления обеспечить высокую динамичность и скоростные качества мотоцикла на последнем этапе — шоссе-кольцевой гонке.

Для соединения узлов рамы, передней вилки, шкитов, седла, двигателя и т. д. необходимо применять болты с корончатыми гайками и обязательно шлинговать их. Это обеспечит надежность крепления отдельных узлов и агрегатов и избавит спортсмена от необходимости тратить время на подтяжку болтов и гаек в пути или перед стартом.

Монтируя шины, нужно следить за тем, чтобы на камерах не было залпатов. Перед монтажом следует тщательно просмотреть корд покрышки: внутренняя поверхность ее должна быть гладкой и не иметь отделившихся нитей. Камеры и внутреннюю поверхность покрышки пересыпают тальком. Протек-

ОРИЕНТИРОВОЧНЫЙ ПЛАН-ГРАФИК ТРЕНИРОВОЧНЫХ ВЫЕЗДОВ В ПЕРИОД СПЕЦИАЛЬНОЙ ТРЕНИРОВКИ

ВИД ТРЕНИРОВОЧНЫХ ЗАНЯТИЙ	Недели							
	1	2	3	4	5	6	7	8
Проезждение дневных суточных этапов на пересеченной местности	один выезд в воскресенье — 200 км	один выезд в воскресенье — 200 км	один выезд в воскресенье — 250 км	три выезда: в воскресенье — 250, в среду — 250, пятницу — 300 км	один выезд в воскресенье — 350 км	два выезда: в воскресенье — 300, пятницу — 400 км	два выезда: в воскресенье — 300, пятницу — 400 км	один выезд в воскресенье — 400 км
Проезждение ночных этапов с включением участков проселочных дорог	один выезд в среду — 75 км	—	один выезд в среду — 100 км	—	один выезд в субботу — 100 км	—	один выезд в субботу — 100 км	—
Скоростные испытания на шоссе-кольцевой или на кроссовой трассе	—	—	один выезд в пятницу 50—70 км	—	один выезд в среду 50—70 км	—	один выезд в среду — 75 км	один выезд в среду — 75 км
Генеральные тренировки на трассе, воспроизводящей условия соревнований	—	—	—	—	—	—	два выезда: в субботу — ночной, воскресенье — дневной	два выезда: в субботу — ночной, воскресенье — дневной



СЕРИЯ ПЯТАЯ

АВТОМОБИЛЬ
„ХРОМАЕТ“

тор должен быть пригоден для движения как по грунтовым, так и по шоссе-ным дорогам.

Устанавливая брызговые щетки, нужно позаботиться о том, чтобы при движении грязь из-под переднего щетки возмужало меньше попадала на мотоцикл. Полезно изготовить глубокие щетки задней щетки.

Седло водителя должно иметь хорошую и надежную амортизацию и мягкое покрытие. Маленькие седла с кроссовыми мотоциклами не пригодны для многодневной гонки.

На концы осей колес желательно привинтить короткой длиной 50—60 мм. Это позволит быстро снимать колеса без применения гаечных ключей. Нужно предусмотреть защиту ручки газа от попадания пыли, грязи и влаги. В противном случае возможно заедание ручки, что затруднит управление дросселем.

Хорошие результаты дает переаэрирование мест скрещения колесных спиц вазальной проволокой. Благодаря этому повышается жесткость и прочность колеса.

Особое внимание нужно уделить электрооборудованию. Поскольку приборы зажигания должны работать длительное время без дополнительных регулировок, рекомендуется установить на прерывателе максимально допустимый зазор (0,5—0,6 мм). На прерывателях мотоциклов М-1А, К-55 и ИЖ-49 ток подводится к подвижному контакту прерывателя (молоточку) по латунной щинке, которая часто ломается. Для повышения надежности необходимо дублировать щинку шестипроводными многожильными проводами. Целесообразно прозвонить состояние резьбы на анкерах крепления прерывателя, а еще лучше заменить их винтами с резьбой М-4.

Проводники токосъемных щеток генераторов должны быть надежно впазаны или закреплены в щетках, а щетки — плотно прилегать к коллектору. Проводники щеток полезно дублировать многожильными проводами. Реле-регулятор нужно отрегулировать так, чтобы на протяжении гонки аккумуляторная батарея не требовала перезарядки и вместе с тем не перезарядилась (во избежание выгорания электролита). Перед установкой на мотоцикл аккумуляторную батарею тщательно отформовывайте. Чтобы обеспечить надежную работу электрооборудования, необходимо проверить и подтянуть все вводы проводки под винтовые стопоры и затем смазать каждый стопор нитрокрайкой. Это предохранит их от отторжения.

Приборы системы питания надо хорошо защищать от грязи и влаги. Для этого ставят дополнительный сетчатый фильтр на топливный кран и воздухоочиститель на карбюратор. Если заключительный этап соревнований представляет собой шоссейно-кольцевую гонку, то перед ним, по-видимому, придется снять фильтр. Чтобы не тратить время на переустройство карбюратора перед последним этапом, можно отрегулировать двигатель без воздушного фильтра перед началом соревнований. Нужно запомнить положение регулировочной иглы дросселя и данные о тарировке жиклера. Это даст возможность после старта быстро снять фильтр, установить требуемый жиклер и поставить иглу в соответствующее положение.

Сбору картеров двигателя желательно

производить на бакелитовом лаке. В двигателях мотоциклов Ижевского завода рекомендуется поставить новые стопоры поршневых колец. После удаления старых стопоров в их гнездах нарастают резьбы, по которой в тело поршня завертывают новые стопоры. Необходимо также углубить кольцевые выточки стопорных колец поршневого пальца.

Двигатель должен иметь степень сжатия, соответствующую октановому числу топлива, которое предусмотрено положением о сорезнозании.

Как показала практика, возить инструмент и запасные части в запечатанных мешках или сумках на ремнях целесообразнее, лучше всего хранить их в мягкой сумке, прикрепленной к топливному баку. Часто размещают сумку с инструментом в задней части длинной губчатой подушки, устанавливаемой взамен седла водителя. Обычно инструментальные сумки мягкого типа изготавливают с помощью застежек-молний.

Крупные запасные детали имеет смысл крепить прямо к мотоциклу с помощью резиновых колец камеры. Например, ось заднего колеса мотоцикла ИЖ-49, завернутого в тряпку, можно прикрепить к переднему подкосу рамы перед двигателем; запасную катушку зажигания — к раме, а непосредственной близости от работающей катушки; запасные риклозные цепи на мотоциклах К-125 и М-1А — к пружианам седла, а на мотоциклах ИЖ-49 — к раме под седлом. Запасные свечи зажигания следует завертывать в гнездо планки, специально укрепленной для этой цели под топливным баком. Запасные спицы (5—7) можно вставить в трубу руля, вазальную проволочку (2—3 метра) и резиновый шланг привязывают к раме; запасные камеры навешивают на руль или укладывают на переднем щитке и закрепляют резинками.

Запасные тросы переднего тормоза, сцепления, управления подачей топлива монтируются рядом с тросами, установленными на мотоцикле. При этом часто трос управления подачей топлива крепится вместе с запасным дросселем в сборе.

Запасные лампы общего света хранят в специальных зажимах внутри фары и заднего фонаря.

Полезно возить с собой, если это не запрещается положением о сорезнозании, следующие детали: прерыватель в сборе, индукционную катушку, конденсатор, щетки генератора, а на мотоциклах К-55 и М-1А дополнительно — педаль переключения передач, рычаг сцепления.

У каждого гонщика должны быть в запасе несколько метров провода, изоляционная лента, мыло для устранения возможной течи в топливном баке, замки цепи, болты разных размеров.

Часто на мотоциклах участников многодневных сорезнозаний можно увидеть баллончики со сжатым воздухом, прикрепленные к раме. Длина каждого баллона — 300—350 мм, диаметр 55—60 мм. К его выпускному вентилю присоединен шланг, с помощью которого можно накачивать шины, не снимая баллончик с колеса. Накачивание шин осуществляется контрольным манометром. Баллончик рассчитан на давление 150—200 кг/см², что позволяет быстро и удобно накачать 8—10 шин.

(Продолжение в сл. номере)

Уязвимая часть автомобиля. Конечно, речь идет о шинах. Они надежны, и все же не случайно автомобили не снабжены, например, запасными свечами зажигания или вентиляционным ремнем, но обязательно снабжены запасным колесом и манометром для проверки давления в шинах.

Уместно напомнить общеизвестные меры для удлинения срока службы шин: своевременная перестановка колес, правильное хранение, соблюдение заданных углов стабилизации передних колес, плавная «манера» управления автомобилем — без резких поворотов, ускорений и торможений, без заедания бортиком покрышек за края тротуара, со снижением скорости на крутых поворотах.

Особо важно предупреждение давления в шинах, предусмотренного инструкцией. После длительной стоянки оно может иногда понизиться, хотя шины и не повреждены. Езда на шинах с пониженным давлением резко ускоряет их износ.

Проверить давление нужно ежедневно, но не на глаз, тинком ноги или ударом молотка, а манометром. Колпачок вентиля нужно отвернуть и завертывать пальцами, а не пассатижами, чтобы не повредить вентиль и камеру.

Первый признак нарушения давления в шинах — «увод» автомобиля в сторону на ровной дороге (не путать с «уводом», вызванным поперечным уклоном мостовой!).

Некоторые повышение давления из-за нагрева шин — явление нормальное, понижать давление в нагретых шинах не требуется. Для проверки давления нужно дать шинам остыть.

Не забывайте проверять давление в шине запасного колеса. При его установлении позаботьтесь о расположении вентиля, обеспечивающем легкий доступ к нему.



Цепи противоскольжения портят шины; поэтому надевайте их только в случае крайней необходимости и снимайте, как только необходима минимальная.

Как избежать прокола шин. Помните: острые предметов больше всего в досках, строительном мусоре, на накатанных грунтовым транспортом обочинах. Гвозди от конских подков попадают и на дорожки. Нередко переднее колесо ставит гвоздь на шпильку, и он, не успев упасть, прокалывает заднюю шину. В селлах, на перекрестках, где возможно движение грузового транспорта по полотну дороги, снижайте скорость.

На остановках и по возвращении на дальней поездке осмотрите шины и удалите засраженные в протекторе острые предметы.

СТОЯНКИ,

МОЙКИ,

ГАРАЖИ

Контрольными цифрами развития народного хозяйства СССР на 1959—1965 годы, принятыми на XXI съезде КПСС, предусматривается дальнейший рост материального благосостояния и культурного уровня советского народа. Одним из ярких показателей повышения жизненного уровня трудящихся является количество легковых автомобилей, находящихся у населения на правах личной собственности. В ближайшие семилетие число их значительно возрастет.

Специально для продажи населению будет организовано массовое производство 4-местного легкового автомобиля нового типа с микролитражным двигателем воздушного охлаждения. Предполагаемая мощность двигателя равна 20—25 л. с. при рабочем объеме цилиндра 700—750 см³. Автомобиль по хорошей дороге с полной нагрузкой сможет двигаться со скоростью не менее 80 км в час. (Подобное описание конструкции новой микролитражки будет опубликовано с одним из ближайших номеров журнала).

Как известно, согласно директивам XX съезда КПСС изменена система использования легковых автомобилей, принадлежащих государственным организациям. Количество легковых машин, состоящих на государственном бюджете, и впрямь должно сокращаться. Поэтому с 1 января 1959 года основная часть выпускаемых автомобилей предусматривается направлять в таксомоторные парки и для продажи населению.

В целях создания для населения лучших условий пользования автомобильным транспортом Совет Министров РСФСР в декабре 1958 года принял постановление, которым, в частности, обязал Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР значительно улучшить обслуживание населения легковыми таксомоторами, а также организовать производство для продажи через торговую сеть различных приспособлений по уходу за автомобилями.

Во исполнение этого постановления уже в 1959 году намечается улучшение обслуживания населения легковыми такси. Наряду с обычными такси в часы начала и окончания работы на предприятиях и в учреждениях будет организовано движение легковых маршрутных такси. Кроме этого, в целях дальнейшего удовлетворения потребностей населения, учитывая многолетний опыт работы прокатных баз легковых автомобилей в Москве и Киеве, предполагается уже с первого квартала 1959 года организовать в крупных городах РСФСР базы проката легковых автомобилей, из которых каждый желающий может получить для временного пользования на час, день или несколько дней (включая поездку на все время своего отпуска) легковой автомобиль без водителя. Эта очень удобная форма пользования легковыми автомобилями получит еще более широкое распространение.

Вместе с тем расширятся сеть стоянок такси в городах и значительно увеличится количество междугородных маршрутов легковых такси.

Одним из основных и наиболее труднореализуемых вопросов для владельцев собственного автомобиля является выбор места хранения автомобиля и его временной стоянки, о чем не раз писалось на страницах нашего журнала.

Постановлением Совета Министров РСФСР областные и краевые исполкомы, а также Ленгорисполком и Мосгорисполком обязываются, начиная с первого квартала 1959 года, организовать в городах и в курортных местах платные площадки для временного хранения легковых автомобилей, принадлежащих индивидуальным владельцам. Размещение таких стоянок в первую очередь предусматривается близ театров, музеев, больших магазинов, рынков и других общественных мест. Эта мера должна способствовать более удобному пользованию легковыми автомобилями.

В настоящее время имеется совершенно недостаточное количество мест, где можно было бы помывать автомобиль. Совет Министров РСФСР обязал местные Советы организовать в крупных городах, а также при въездах к ним широкую сеть пунктов мойки автомобилей.

В целях создания нормальных условий для хранения автомобилей и пользования ими областные и краевые исполкомы, Ленгорисполком и Мосгорисполком обязаны в месячный срок решить вопрос о производстве начавшемся с января 1959 года коллективных гаражей и мест средств владельцев автомобилей, обеспечить беспрепятственное выделение для постройки этих гаражей земельных участков, расположенных в непосредственной близости от места проживания владельцев автомобилей, а также необходимых строительных материалов.

Постановлением Совета Министров РСФСР является проявлением заботы о широких слоях населения, пользующихся автомобильным транспортом. Теперь многое будет зависеть от оперативности местных советских органов и самих автомобилистов.

С 1 января 1959 года введен новый ГОСТ 3207—58 на номерные знаки для автомобилей, мотоциклов и других видов транспорта. Знаки будут теперь иметь заданные цифры и три буквы. Изменен размер знаков и их окраска. Чем это вызвано?

В связи с огромным ростом автомобильного транспорта необходимо было разработать такую систему номерных знаков, которая обеспечивала бы номерами все автомобили, мотоциклы и прицепы на десятки лет вперед. Эти требования отвечает новая система обозначения, состоящая из трех букв и четырех цифр. По этой системе можно изготовить 219 миллионов номерных знаков.

В отличие от прежних номерных знаков было решено цифровую часть поместить впереди буквенной серии. Читая задний номерной знак сверху вниз, а передний слева направо, наблюдатель раньше всего обнаруживает и запоминает наиболее важную — цифровую часть. Прантика показала, что, зная только цифры, без серии, можно

ПОЧЕМУ

Механик автобазы Октябрьского района г. Москвы Корковин В. А. распекает одного из шоферов:

— Сколько раз мы говорили, курить в гараже нельзя! Маленький окурок может вызвать большой пожар. Еще раз замечу — наложи высики!

Домой Корковин приехал с плохим настроением. Большая очка, привалявшая к гаражу, радостно виляла хвостом, стараясь лизнуть руку хозяина. Но Корковин не замечал собачьей ласки. Поставив автомобиль в гараж, он ушел отдыхать.

Однако отдохнуть ему не пришлось. Спустия немного времени собака начала выть с такой силой, что он был вынужден несколько раз выглянуть из окна и, наконец, пошел посмотреть, в чем дело.

Все оказалось в порядке. Но пес упорно продолжал выть, до предела натягивая цепь. «В гараже кошачья», — решил Корковин и распахнул створки двери. Густые клубы дыма окутали его с ног до головы — автомобиль горел.

Владелец автомобиля т. Корковин справедливо требовал от подчиненных выполнения противопожарных мероприятий. Он ратовал, чтобы в гараже не курили, не пользовались открытым огнем, не оставляли около автомобилей бытовые в употреблении отбросные материалы. По несколько раз в день он повторял своим подчиненным, что помещенные в гараж должны содержаться в чистоте и порядке.

Но, как видно, одно дело требовать, а другое — выполнять самому. В собственном гараже Корковин хранил старые мешки, промасленные тряпки, лопаты и покурив, возясь около автомобиля. Так было и на этот раз. Брошенный Корковинам непогашенный окурочек попал на благоприютный почку: промасленные тряпки стали тлеть, а затем и вспыхнули. Пламя перекинулось на автомобиль

65-03
САР
НОВЫЕ НОМЕРНЫЕ ЗАНАКИ

легко отсидеть автомобиль по дополнительным сведениям о его окраске, времени и маршруте проезда, типу машины и т. д.

Следует отметить также, что требованные серии во многих случаях можно связать с названиями городов, рек, озер, а также с каким-либо словом или слогом, например «мос», «лен», «квар», «спб» и т. д. Эти серии приобретают вполне определенное смысловое значение: они показывают принадлежность номерного знака и автомобиля к той или иной географической местности. Поэтому запомнить их гораздо легче.

Существующая окраска знаков — черные обозначения на желтом фоне — не обеспечивает их хорошей видимости. Во первых, желтая нитроокраска неустойчива, она темнеет под действием света. Во вторых, при подраживании знаков в автохозяйствах применяется краска самых различных оттенков, вплоть до цвета, от светлого желто-зеленого до темно-оранжевого. Малейший слой пыли также

ЗАГОРЕЛСЯ АВТОМОБИЛЬ

Можно привести и другой пример. Дело было так. Один из пассажиров, ехавший в автомобиле «Победа» МШ 60-95, уронил окурки сигареты и не обратил на это внимания. Водитель Трифонов, не осмотрев автомобиль, поставил его в гараж. От окурка загорелась обшивка заднего сиденья, потом потолок, переднее сиденье...

Водитель Трифонов допустил еще одно нарушение противопожарной инструкции. У автомобиля, очевидно, от удара оказался пробитым бак. Вместо того, чтобы немедленно слить бензин и запаять бак, шофер подставил пустую банку и попросил пассажира, чтобы тот выливал из банки бензин, как только она будет наполняться до краев. Разлитое горячее способствовало быстрому распространению огня.

Чтобы избежать пожара в гараже, владельцам автомашин следует помнить, что нельзя мыть бензином или керосином автомобильные двигатели и агрегаты; разрешается хранить в гараже бензина не более 20, а масла — 5 литров. Бензин и масло должны находиться в металлической таре с плотно закрывающимися пробками.

Статистика показывает, что эксплуатация автомобилей с неисправным электрооборудованием, как правило, приводит к пожарам. Недавно на шоссе Энтузиастов на большой скорости шла «Победа» МА 89-94. Неожиданно водитель почувствовал запах паленого. Через минуту кабина наполнилась едким дымом. Водитель быстро отсоединил аккумулятор и только после этого стал искать место загорания. Оказалось, что произошло короткое замыкание скрытых под обшивку кабины проводов. Быстро действий водителя спасла автомобиль от большого пожара.

Недавно на улице Серафимовича внимание прохожих привлекла «Побе-

да» ЭВ 22-63, принадлежащая Т. Фолкову. Из-под капота автомобиля просачивались струйки дыма. Оказалось, что из-за неаккуратной заделки проводов в замке зажигания один из них коснулся корпуса и вызвал короткое замыкание.

Перед выездом в дальнюю дорогу нужно тщательно проверить не только двигатель и холодную часть, но и состояние электрооборудования, ибо даже незначительное, на первый взгляд, повреждение изоляции может привести к серьезным последствиям. Если все же в результате короткого замыкания проводов возник пожар, то следует немедленно отсоединить одну из клемм аккумулятора или же оборвать провод, а при воспламенении бензина в карбюраторе — немедленно использовать огнетушитель или закрыть воспламенившееся место капотом, одеждой, перекрывая краник бензинового бака и нажать на акселератор для быстрого расходования бензина из карбюратора.

Наблюдая, как отдельные владельцы автомобилей небрежно заправляют их горючим, хочется рассказать следующий поучительный случай. Шофер одной из московских больниц т. Тимохин переливал бензин из канистры в бак. Часть горящего пролилась на асфальт. В это

время из кармана водителя выпал гасеный ключ, и от искры, высеченной ударом ключа о камень, бензин воспламенился.

Особую пожарную опасность представляет подгоревшие двигатели автомобиля для облегчения запуска в зимнее время паяльными лампами и факелами. Категорически воспрещается греть открытым огнем паясмающий коллектор и карбюратор. Их можно отогревать только горячей водой или паром. При пользовании паяльными лампами или факелами надо строго следить, чтобы огонь не попал на карбюратор, бензонасос и топливную магистраль.

Многие владельцы консервируют на зиму свои автомобили. И здесь необходимо соблюдать правила пожарной безопасности. В первую очередь необходимо отсоединить аккумуляторы. В прошлом году владелец автомобиля «Москвич» ЭВ 53-13 т. Клягин не отключил аккумулятор. Электронность находилась под постоянным напряжением. Из-за того, что проводка была сделана неаккуратно, произошло короткое замыкание и включилось зажигание. Когда владелец автомобиля пришел в гараж, от автомобиля осталась лишь куча обгорелого железа.

Индивидуальные владельцы автомобилей, строго соблюдайте правила противопожарной безопасности, оберегайте свои автомобили от огня!

Климент И. СУВРИОВ,
старший инспектор УПО УВД
исполкома Мособлсовета.

изготовлении знаков. Это позволит избежать существующего сейчас положения, когда отверстия сверлятся и пробиваются кустарным способом, зачастую прямо на штрихах буна и цифр, что искажает их форму, а следовательно, и ухудшает видимость. Автомобильные заводы внесут необходимые изменения в конструкции кронштейнов и площадок под номерные знаки на всех выпускаемых и готовящихся к выпуску автомобилях.

Введение новых номерных знаков будет проводиться не в форме массовой единовременной замены, а путем постепенного вытеснения старых знаков новыми. Старые номерные знаки могут эксплуатироваться до выбраковки транспортных средств или до появления необходимости замены знаков по тем или иным причинам (утра или выход из строя, передача транспорта в другую область и т. д.).

Б. ЧЕРНЫШЕВ,
А. ШАЛАТОВ.

24-70
ХАР

32-04
МА ПРИЦЕП

резко снижает яркость желтого фона, а следовательно, и видимость знаков. Они не удовлетворяют одному из основных требований: хорошо различимы в любое время суток на расстоянии не менее 20 метров.

Недостаток существующих номерных знаков является также то, что они ухудшают внешний вид легковых автомобилей, выделяясь желтым пятном на фоне их наружной окраски.

Впредь все номерные знаки будут иметь белое обозначения на черном фоне. Черная и белая окраска наиболее стабильны по своим свойствам и наиболее распространены. Пыль и грязь, попадающие на них, мало изменяют внешний вид знака. Кроме того, черная белая окраска соответствует международному стандарту.

Длина переднего номерного знака в новом варианте увеличена на 80 мм. Габаритные размеры заднего номерного знака, мотоциклетного и знака для прицепа оставлены без изменений.

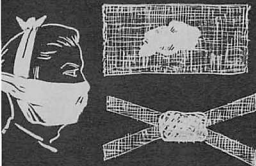
Отверстия для номерных знаков впредь будут пробиваться заранее, при





Бактериологическая авиабомба

Ватно-марлевая повязка



Водитель в противогазе, защитном фартуке, перчатках и чулках



БАКТЕРИОЛОГИЧЕСКОЕ ОРУЖИЕ И ЗАЩИТА ОТ НЕГО

12 марта 1952 года в 12 часов 52 минуты восемь американских самолетов вторглись в воздушное пространство Китая в районе провинции Куаньдзянь. Один из самолетов сбросил предмет цилиндрической формы. Через несколько дней ученики куаньдзяньской средней школы Ли Сы-дзянь в кукурузном поле обнаружил осколки бактериологического бомбы и перья. При исследовании перьев бактериологи обнаружили палочки сибирской язвы. Благодаря оперативным мерам, принятым медицинской службой китайской Народно-освободительной армии, грозная опасность, нависшая над мирным населением провинции, была предотвращена.

Применение бактериологического оружия американскими вооруженными силами не явилось случайностью.

Бактериологическое оружие, оружие массового уничтожения, фактически принято на вооружение армий многих капиталистических стран. Кроме США, бактериологи обнаружили палочки сибирской язвы, хранения и способов боевого использования бактериологических средств ведутся в научно-исследовательских центрах и испытательных полигонах Англии, Канады и Японии.

Представители военных кругов империалистических государств открыто и нагло призывают к применению этого оружия. Так, начальник химического корпуса американской армии генерал Кризи утверждает, что бактериологическое оружие даже выгоднее атомного или водородного. Эта «выгода», по мнению генерала, состоит в том, что бактериологическое оружие «по своему характеру направлено, по существу, против людей и не уничтожает зданий и машин».

Что же представляет собой бактериологическое оружие?

Средствами бактериологической войны являются болезнетворные микробы. К ним относится большая группа мельчайших живых существ, невидимых невооруженным глазом. Эти микробы, попадая в организм человека (или животного), могут вызвать различные тяжелые заболевания.

Однако возбудители далеко не всех, даже очень тяжелых болезней могут стать оружием войны. Для этой цели применяются только те из них, которые не погибают во время хранения и при попадании во внешнюю среду — воздух, воду, землю и т. д. К таким микробам относятся возбудители чумы, сибирской язвы, холеры, саза, энцефалита, натуральной оспы и некоторых других болезней.

Распространение микробов может осуществляться различными способами. Иностранцы специалисты цинично заяв-

ляют, что наиболее человекоубийственным способом является заражение воздуха путем распыления жидкостью и порошков, насыщенных возбудителями инфекционных заболеваний. Перемещаясь по ветру, бактериологическое облако может поражать людей и животных на значительном расстоянии от места его образования, а при оседании заражать растения, землю, дома, боевую технику и длительное время сохраняться во дворах многоквартирных зданий, узких улицах, оврагах. Этим путем можно распространять возбудителей всех заболеваний, в том числе и тех, которые в обычных условиях через воздух не передаются.

Но бактериологическое оружие может быть применено и иным способом: распространением зараженных крыс, мух, блох, ашей и других насекомых и предметов. В 1952 году американские войска выпустили на территорию Ганьнаньского уезда Китая зараженных чумой грызунов.

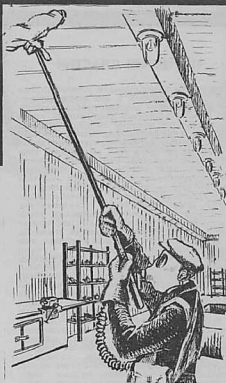
Применение грызунов и насекомых, по мнению некоторых иностранных специалистов, дает возможность создать даже более стойкие очаги заражения, так как почти все насекомые сохраняют возбудителей болезней в своем теле в течение всей жизни, некоторые передают их по наследству своему потомству.

Нужно всегда помнить, что агрессор будет стремиться внезапно применить бактериологическое оружие в больших масштабах, чтобы поразить как можно больше людей, заразить обширную территорию. Для этого могут быть использованы бомбы, осколочные снаряды, ракеты, мины и всевозможные распыляющие или выпливающие приборы. Зараженные насекомые, клещи и грызуны могут быть заброшены с помощью контейнеров, изготовленных из металла, пластмассы, картона или специальной бумаги. Такие контейнеры снабжены парашютами и дистанционными взрывателями.

Бактериологическое оружие представляет большую опасность. Однако это вовсе не значит, что от него нельзя уберечься. Даже при внезапном нападении противника правильно организованная противобактериологическая защита может надежно обезопасить население от заражения и в значительной степени предупредить и ограничить распространение массовых инфекционных заболеваний.

Каковы же основные методы индивидуальной противобактериологической защиты?

Большое значение для предупреждения заболеваний имеет личная гигиена. Следует тщательно мыть руки, пользоваться чистой посудой, употреблять в



Дезинфекция гаража.

пить только мытые овощи и фрукты, пить кипяченую воду. Особое внимание следует уделять хранению хлеба, сахара, сухарей и других продуктов, которые употребляются в пищу без предварительной термической обработки. Лучше всего их хранить в холодильнике, герметически закрывающемся металлической и стеклянной посуде. Хорошо предохраняют продукты полиэтиленовые, хлорвиниловые мешочки, пергамент и целлофан. Нужно вести постоянную борьбу с распространителями инфекционных заболеваний — мухами, комарами, блохами и грызунами.

Для повышения невосприимчивости населения к инфекционным заболеваниям успешно применяются прививки вакцин, предупреждающие чуму, натуральную оспу, холеру, сибирскую язву, сыпную и брюшную тифы, туляремию, энцефалиты и др.

Но население должно не только заниматься профилактическими мероприятиями. Нужно уметь также еще и активно бороться с бактериологическим оружием, если оно будет применено. От правильного и разумного поведения населения в возникшем очаге бактериологического заражения во многом зависит успех противобактериологической защиты.

Крайне важно уметь пользоваться индивидуальными средствами защиты: противогазом, защитным костюмом, накидкой, перчатками, чулками. Они предохраняют органы дыхания, глаза и кожу

Дезинфекция автомобиля.



от бактерий и защищают от радиоактивных и отравляющих веществ. Вместо противогаза можно использовать противогазовые респираторы, защитные маски и ватно-марлевые повязки. При отсутствии специальных защитных костюмов и накидок можно применять обычные ткани, простыни, халаты, комбинезоны, перчатки и т. д.

В случае бактериологического нападения необходимо строго соблюдать все указания медицинской службы МПВО и режиски, установленный в очаге заражения. Границы участка предполагаемого бактериологического заражения обозначаются специальными указателями и оцепляются милицией. На путях въезда и въезда организуются контрольно-пропускные пункты. Вход и въезд на зараженную территорию категорически запрещается.

Каждый водитель должен уметь дезинфицировать автомобиль. Для этого в машине следует иметь, наряду со средствами индивидуальной защиты, небольшой запас (100—200 г) дезинфицирующего вещества — хлорамина. Хранить его необходимо в плотно закрытой коробке. Дезинфекция автомобиля делится на частичную и полную. Полная проводится на специальных станциях дегазации, частичная — водителем.

Чтобы произвести частичную дезинфекцию, шофер готовит однопроцентный раствор хлорамина (на 1 литр воды берется 10 г хлорамина). Обеззараживание надо начинать с тех частей машины, с которыми водитель соприкасается, — рулевого колеса, рычага коробки перемены передач, сидений, щитка приборов и т. д. Все это тщательно обтирается щеткой, тряпками или ветошью, смоченными дезинфицирующим раствором. Металлические части не рекомендуются сильно смачивать раствором хлорамина, зато щели, пазы, деревянные части кузова и кабины, тканевая обивка сидений смачиваются как можно обильнее. Через 2—3 часа после окончания дегазации

Противогазовый респиратор



металлические части и детали следует почистить и смазать. Деревянные и другие части надо тщательно протереть сухими тряпками или ветошью.

Производя дезинфекцию, шоферу следует быть крайне осторожным, пользоваться средствами индивидуальной защиты (противогазом, резиновыми перчатками, комбинезоном или накидкой, сапогами) и по возможности не прикасаться одеждой к деталям автомобиля. По окончании работы водитель должен немедленно пройти санитарную обработку на обывочном пункте. Если такой возможности нет, то ему необходимо дезинфицирующим раствором обработать противогаз, комбинезон, накидку, перчатки, сапоги, сменить верхнюю одежду и белье.

Дезинфекция гаража производится пятипроцентным раствором хлорной извести. Предварительно из гаража вывозят автомобиль. Очень удобно производить дезинфекцию при помощи опрыскивателя. Если его нет, можно использовать тряпки, пропитанные дезинфицирующим раствором. Дезинфекцию следует начинать с наружной стороны гаража и в первую очередь с крыши. Внутри гаража дезинфекцию начинают с потолка. После обработки поверхности гаража раствором хлорной извести все металлические части необходимо промыть водой. После всего этого лицу, проводившему дегазацию, следует пройти санитарную обработку.

В целях изучения методов защиты от бактериологического оружия все население должно пройти подготовку в кружках, организуемых ДОСААФ и Обществом Красного Креста и Красного Полумесяца.

М. НЕСТЕРЕНКО,
капитан медицинской службы.

Порядок обработки дезинфицирующим раствором верхней одежды и противогаза.



МОНОМАГНИТНЫЙ РЕГУЛЯТОР ДЛЯ ЗАРЯДКИ АККУМУЛЯТОРОВ

В связи с тем, что генераторы переменного тока на автомобилях и мотоциклах получают все большее признание, в технике появляются различные новые приборы, обеспечивающие использование таких генераторов. Иногда эти приборы имеют самостоятельное значение.

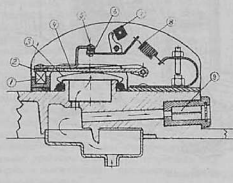
Так, применение на автомобилях генераторов переменного тока требует необходимость дополнительного регулирования величины зарядного тока в аккумуляторе. Это вызвано в жизни конструкции регуляторы такого типа, который оказался значительно совершеннее, чем применявшиеся при зарядке аккумуляторов до сих пор.

В новом регуляторе, получившем название «мономангнитный», для регулирования величины зарядного тока используется интенсивность выхлодных газов при зарядке. Величина зарядного тока изменяется непосредственно в зависимости от интенсивности электрохимических процессов, происходящих в аккумуляторе. Регулятор устанавливается непосредственно на аккумуляторе таким образом, чтобы его внутренняя полость соединилась с вентиляционным отверстием аккумулятора, одновременно через специально выполненный в корпусе данное отверстие регулятор соединяется с атмосферой. Фактически для регулирования зарядного тока используется давление газа над электродом, причем величина давления является функцией степени зарядки.

Устройство и принцип действия мономангнитного регулятора легко понять из рисунка. В регуляторе имеется упругая диафрагма 3, выполненная из упругого синтетического каучука, на которую опирается изолированный рычаг 4 с упругими концами, на нем контактом 5 и жестким якорем 6. Контакт 5 поднят к контакту 6 постоянным магнитом 1, притягивающим якорь 2. Упругость соединения контактов обеспечивает упругую деформацию диафрагмы, а жесткой 8, которая прижимает неподвижный контакт 6 к упругу 7.

Контакты регулятора включены в цепь, управляющую зарядным током. Когда давление газов, образующихся в аккумуляторе, становится достаточно великим, оно воздействует на диафрагму 3 и вызывает ее перемещение, а заодно и перемещение рычага и контактов регулятора. Контакты в этом случае размыкаются, и зарядный ток после разрыва цепи, разумеется, уменьшается. Но тогда снижается и интенсивность выхлодных газов в аккумуляторе, вследствие чего во внутренней полости регулятора

постепенно падает и в результате под воздействием магнита 1, притягивающего рычаг 4, контакты 5 и 6 вновь соединяются, замыкая цепь. Количество выходящих из аккумулятора газов регулируется калиброванным окном 8. Соответствующим выбором сечения этого окна и силы магнита можно обеспечить



Магнитный регулятор для зарядки аккумуляторов. 1 - постоянный магнит; 2 - упругий якорь; 3 - упругая диафрагма; 4 - упругий рычаг; 5 - контактный элемент; 6 - неподвижный контакт; 7 - упругий элемент; 8 - калиброванное отверстие.

постоянную заданную регулировку, т. е. желательное соотношение времени зарядки (поверхности и интенсивности зарядного тока. В процессе эксплуатации никакой другой регулировки прибора не требуется.

Эксплуатационные испытания автомобиля с генератором переменного тока и мономангнитным регулятором зарядного тока показали, что расход энергии аккумулятора снизился на 30—40 процентов. Описанием схемы в аккумуляторе не было, так как не имело смысла выбирать электроток, которое обычно вызывает чрезмерно интенсивным регулируемыми выделением газов. В пробных автомобилях на 100 000 км подтвердился и высокие эксплуатационные качества (надежность, долговечность, неприхотливость) генераторов переменного тока, не требующих специального ухода.

НОВЫЙ ВИД ВОДЯНОГО ОХЛАЖДЕНИЯ

На одном из новых чехословацких двигателей, предназначенном для установки на спортивных автомобилей, применена интересная конструктивная новинка, патент на которую получен уже несколько лет назад двумя инженерами во Франции, но до сих пор не был так реализован.

Идея идет о новой системе водяного охлаждения двигателя, не требующей никаких затрат энергии на привод водного насоса и вентилятора. В целях экономии энергии применяются так называемый пульсореактор, который обеспечивает интенсивное прохождение охлаждающего водного потока. Принцип действия пульсореактора основан на использовании принципа эжекции. Пульсореактор состоит из трубы, каждая на которых подключена к двигателю со стороны выхлопного патрубка. В эту трубу входит в другие короткие трубы, имеющие соплообразное поперечное сечение. Принцип действия пульсореактора на фактически такой же, как у реактивного двигателя, т. е. выхлопные импульсы используются для ускорения воздуха и ускорения его прохождения через радиатор.

Главным преимуществом такой системы является, разумеется, то, что она не

требует наличия движущихся деталей с механическим приводом от двигателя (водный насос и вентилятор фактически отсутствуют). Не менее важно и то, что она обеспечивает постоянное соотношение интенсивности охлаждения и потребности двигателя, имея как бы автоматическую регулировку по интенсивности выхлопа. Система труб пульсореактора работает бесшумно, может быть установлена в любом месте автомобиля и способствать не только лучшему охлаждению двигателя, но и повышению скорости выхлопа, что особенно ценно и спортивных автомобилях. Гуситель, разумеется, применять не следует. При описании упомянутого патента во французском журнале «Л'отомобиль» указывалось, что использованный двигатель на этом двигателе мощностью 450 л. с. показали возможность «экономить» с помощью пульсореактора мощность до 95 л. с. (что составляет около 13 процентов от максимальной), т. е. направлять ее на привод других механизмов автомобиля, насосов и вентиляторов. Результаты испытаний чехословацкого двигателя, оборудованного пульсореактором, в основных подтверждают эти данные.

ПОРИСТЫЙ ПЛАСТИК

Среди различных видов пластических масс, применяемых в автомобильной промышленности, все большее распространение получает так называемый усталостный пористый пластик, представляющий собой материал пористой структуры различной плотности. Его важнейшими качествами являются высокая прочность на разрыв, способность выдерживать ударные нагрузки, различные растворителей, сохранение эксплуатационных качеств при низкой температуре, хорошие теплоизоляционные свойства и низкая звукопроницаемость. В зависимости от исходных материалов и способов изготовления пористый пластик может приобретать различные свойства и качества, и прежде всего он может быть изготовлен как твердым, так и упругим; твердый пористый пластик прочен и имеет низкую теплопроводность, упругий пористый пластик имеет низкий удельный вес, высокую прочность и звукопроницаемость. Возможно также изготовление твердого пористого пластика, который наносится на поверхность автомобильных деталей методом распыления.

Уже сейчас из пористого пластика (либо с пористым покрытием) изготавливают следующие детали: амортизаторы рулевого колеса, подлокотники, противоскользящие коврики, уплотнения дверей, амортизаторы колес, сиденья и обивку, стоек, порогов, клапаны капота и багажника, упругие элементы подвески и т. д. Присутствие пористого пластика в конструкции внутренней поверхности крышки капота, а также внутренние неровности кузова, производят покрытие кузова пористым пластиком, что исключает возможность появления подшквин сиденья, внутреннюю обивку кузова, упругие подстилки под ковриками.

Применение пористого пластика в автомобилестроении имеет большие перспективы, особенно в авиационной промышленности. Оно может быть более широко использовано для получения комбинированных материалов сложной структуры, которые будут состоять из хороших материалов, а не из других слоев металла и пластмассы. Считают, что в обычном легковом автомобиле возможно применить до 10 кг пористого пластика.

ЧЕХОСЛОВАЦКИЙ АНТИФРИЗ

Чехословацкими народными предприятиями имени Вильгельма Пика выпущен в продажу новый морозостойкий антифриз марки «Мускус-Фриденс», «Фриденс» бесцветная или желтоватая жидкость, состоящая из высококачественных спиртов, так называемых гликолей, с добавлением в небольших дозах антикоррозионных присадок и материалов, стабилизирующих действие антифриза. До температуры -280С новый антифриз сохраняется в чистом виде, при температурах -280С и ниже сохраняет полужидкую пастообразную консистенцию, благодаря чему не может повредить систему охлаждения.

«Фриденс» отвечает пуск двигателя, сокращает период его разогрева, слабо испаряется (в два раза меньше воды), не воспламеняется, не повреждает детали. Вещество этого антифриза при температурах 0+800С составляет 0,06 г/м³ в день. На резин «Фриденс» совершенно не воздействует.

ДВИГАТЕЛЬ ДЛЯ АВТОМОДЕЛИ

Во Франции разработан миниатюрный двухтактный двигатель «Микрон-60», выпускаемый в количестве 120 000 штук для гоночных автомобилей моделей.

Мощность двигателя составляет 1 л. с. при 12 000 об/мин. Работает при 10 см³ хода поршня 22 мм, диаметр цилиндра 24 мм. Высота двигателя 95 мм. Вес его 375 г.

Двигатель работает на смеси метилового спирта с касторовым маслом. Впуск топлива производится с помощью выхлопного клапана, закрывающегося — от запальной свечи.

По сообщению журнала «Л'отомобиль», модель с таким двигателем развивает скорость до 240 км/час.

НОВАЯ СИСТЕМА ЗАЖИГАНИЯ

В Англии просят изобрести новую систему зажигания «Джилберт-Хорса», предотвращающую возгорание искрового промежутка между электродами свечи в результате отклонения нагара. Система предназначена главным образом для двухтактных двигателей, у которых образование нагара на электродах свечи происходит быстрее. Свеча зажигания имеет только один центральный электрод. Второй электрод, соединяемый с массой, расположен на днище поршня. Искровой разряд происходит перед подходом поршня к верхней мертвой точке, когда расстояние между электродами составляет 0,6 мм.

БОЛГАРСКИЕ МОТОЦИКЛЫ «БАЛКАН-250»

Мы уже сообщали («За рулем» № 5 за 1958 год) о выпуске в Болгарии первого отечественного мотоцикла «Витоша». Конструкция его была в скором времени модернизирована. В настоящее время освоено производство нового мотоцикла, получившего имя «Балкан-250». На мотоцикле установлен двухцилиндровый двухтактный короткоходный двигатель с рабочим объемом 250 см³ (диаметр цилиндра 70 мм, ход поршня 64). Степень сжатия равна 6,5. Номинальная мощность, развиваемая двигателем, составляет 11—12 л.с. при 4800 об/мин коленчатого вала. Зажигание — батарейное. Генератор имеет мощность 45 ватт. Сцепление — дисковое, работающее на масле.

Торбона передает — четырехступенчатая. Передаточные числа: I передачи — 1,26, II — 1,76 и III — 2,29.

Рама — трубчатая с передней телескопической вилкой, снабженной гидравлическими амортизаторами. Задняя подвеска выполняется в двух вариантах. Один из них скользящая (кулисная) подвеска, другой — качающаяся, имеющая сложные упругие элементы, с регулируемой жесткостью и гидравлическими амортизаторами.

Мотоцикл «Балкан-250» испытывался в различных сложных условиях. В трехдневном пробеге протяженностью 1000 км по пересеченной местности он зарекомендовал себя с лучшей стороны. По своим динамическим качествам, топливной экономичности, прочности, устойчивости, в частности на крутых поворотах, «Балкан-250» ничуть не уступает такому, например, мотоциклу, как «Ява-250».

В tone на № 10 один из мотоциклов «Балкан-250» серийного выпуска показал среднюю скорость 100 км/час, а на километровой дистанции при старте с места — 118 км/час. Расход топлива составил 3,3—3,5 л/100 км.

В прошлом году болгарская мотоциклетная промышленность выпустила 3500 мотоциклов «Балкан-250». В 1962 году их производство возрастает до 20 000.

ФРАНЦУЗСКИЙ «ВСЕЯДНЫЙ» ДВИГАТЕЛЬ

На последней Международной автомобильной выставке в Париже был представлен большой интерес представлявший фирмой «Берлине» новый «всеядный» двигатель «Матик». По данным фирмы, он может работать как на дизельном топливе, так и на бензине, керосине, нефти, и применении любых этих топлив в смеси.

Проблема создания «всеядных» двигателей, могущих работать на различных сортах топлива (начиная от легких бензинов и кончая отработанным маслом), давно уже волнует конструкторов в ряде стран, так как имеет военное значение. Автомобили с такими двигателями весьма удобны для работы в армейских условиях и, особенно, в боевых операциях, когда не всегда возможна бесперебойная доставка и снабжение автомобилей одним сортом топлива. Большие удобства и экономия судит эксплуатация «всеядных» двигателей и в обычных мирных условиях.

О некоторых работах, проводившихся в этой области, уже сообщалось в журнале «За рулем» (№ 8 за 1958 год). Промежуточные «Мерседес-Бенц», имеющие предельное смесяобразование, известны также и «всеядный» двигатель МАН, работающий с так называемым «М-процессом» смесяобразования, он имеет центральное расположенную шаровую камеру сгорания в поршне. И тот и другой двигатель спроектированы на основе концентрирования существующих дизелей.

По тому же принципу построен и новый «всеядный» двигатель. Это дизель «С-М-процессом» смесяобразования и рядом конструктивных изменений, характерных для конвертирования дизелей на многотопливное увеличение степени сжатия; изготовлением клапанов из специальных сталей; применением специального топливного насоса, работающего с насосом, автоматическим выключающегося

одновременно со стартером при пуске двигателя, с установкой специальных наливных свечей для облегчения пуска; специальной регулировкой топливного насоса и т.п. Двигатель предназначен как для установки на автомобили, так и для стационарного использования.

В рекламном проспекте выставки указывается, что самым большим применением «М-процесса» смесяобразования и устройством центрально-расположенной шаровой камеры сгорания в поршне дает значительное улучшение энергетического баланса двигателя, о чем свидетельствует увеличение максимальной мощности и максимального крутящего момента на 20 процентов при работе на нормальном дизельном топливе; одновременно снижается (примерно в этих же пределах) удельный расход топлива. Посетители выставки предлагали также убедиться в бездымной работе двигателя; прозрачные выпускные газы свидетельствуют о достаточно полном сгорании топлива в цилиндрах.

Интересной конструктивной особенностью двигателя «Матик» является так называемая «волота» — приспосабливание улиткообразной формы, устанавливаемое внутри впускных коллекторов головки цилиндров и приходящее всасываемому воздуху видоизмененное движение, которое сохраняется вплоть до момента его поступления в цилиндры и камеру сгорания. Этот захватывающий образующий пары топлива и способствует более равномерному смесяобразованию, исключая в то же время возможность образования избытка топлива.

Двигатель работает мягко; шум двигателя при работе на разных оборотах топлива не превышает 60 дБ.

Появление опытного образца «всеядного» двигателя свидетельствует о значительном опережении работы в области создания подобных двигателей.

КОМБИНИРОВАННАЯ ПЕДАЛЬ

Среди факторов, влияющих на безопасность движения, немалую роль играет быстрота реакции водителя и время, затрачиваемое на принятие в действие тормозов автомобиля (при внезапном обнаружении препятствия или при появлении опасности на дороге). В целях сокращения этого времени один английский конструктор предложил применить комбинированную педаль, принципиально устройство которой ясно из приподнятой здесь схемы. Приведение в действие тормозов требует лишь переключения ноги из положения «в» в положение «а», что дает экономию в 0,5 секунды по сравнению с обычными действиями водителя при торможении, когда он должен перенести ногу с педали акселератора на педаль тормоза.

Конструкция комбинированной педали осуществлена на автомобиле «Стандарт Пеннан». Находящийся в ТПР журнал «Крафт» рекомендует всем водителям внимательно конструкторов отечественных автомобилей как «средство, существенно способствующее повышению безопасности».

ДИСК ВМЕСТО ЗАПАСНОГО КОЛЕСА

Запасное колесо, занимающее в багажнике второе место, чем обычное, выпущено в США. Оно представляет собой тонкий диск с одной стороны — резиновой шиной шириной 51 мм, который устанавливается с внешней стороны поперечины рамы, а другой — крепится с помощью тех же шпильки и гаек. Вес диска 15 кг.

ВРАЩАЮЩИЕСЯ СИДЕНЬЯ

На некоторых моделях автомобилей Крайслер выпуска 1959 года впервые применены для облегчения посадки и высадки пассажиров вращающиеся передние сиденья, приводимые в действие пружины. Сиденья установлены и поворачиваются на нейлоновых роликах. При нажатии на рычаг расположенный с внешней стороны каждого сиденья, рабочая пружина освобождается и поворачивает сиденье на 40° в сторону двери.

При посадке водитель или пассажир собственным весом преодолевает сопротивление пружины и поворачивает сиденье в нормальное положение, которое фиксируется защелкой.

В передней секции между сиденьями может быть подлита для образования подлокотника.



Инженер А. КОНРАДОВ

В 1959 году начинается производство новых аэросаней «Север», которые созданы коллективом под руководством аэроконструктора Н. И. Кумава.

Конструкторы ставили перед собой задачу — максимально использовать готовые агрегаты и узлы. За основу был взят автомобиль «Победа», его передняя подвеска, рулевое управление и другие узлы, хорошо зарекомендовавшие себя в эксплуатации.

Многим, очевидно, покажется странным, что в наш век, когда залупена в космическое пространство искусственная планета, спускается на воду атомные подлодки, совершают полеты реактивные самолеты-гиганты, конструкторская мысль вдруг вернулась к такому виду транспорта, как аэросани. Между тем ничего удивительного в этом нет. Зимой на огромных заснеженных просторах в северных и северо-восточных районах нашей Родины, где зноги, туманы и снегопады преграждают путь всем, даже самым современным, видам транспорта, аэросани являются, пожалуй, единственным средством передвижения.

Что же они представляют собой, каковы принцип их действия?

Вряд ли найдется читатель, который бы не видел, как взлетает с аэродрома винтовой самолет. А задумывались ли вы над тем, что движет его, какая сила заставляет самолет оторваться от земли?

Это делает воздушный винт (пропеллер). Именно он, вращаясь с помощью мощного двигателя, просасывая через себя и отбрасывая назад воздух, создает силу, движущую самолет вперед. Надо ли говорить, что такому движению не страшны ни гололед, ни бездорожье!

Но представим себе, что на самолете нет крыльев и хвостового оперения, а двигатель и воздушный винт остались. Кроме того, вместо колес на шасси надеты лыжи. Это и будут аэросани.

Аэросани — гибрид аэроплана и саней. Только воздушный винт у них расположен не впереди, а сзади. Он как бы отталкивает сани от воздуха, поэтому его называют толкающим, а не тянущим, как на самолете.

Аэросани «Север» будут выпускаться в грузо-пассажирском варианте. Передняя часть кабины, до спинки сиденья водителя, представляет собой комфортабельное отделение для пассажиров. Задняя часть используется для размещения 300—500 кг груза.

Кузов типа лимузин придает саням красивую внешнюю и хорошую аэродинамическую форму. Он надежно предохраняет пассажиров и груз от снега и холода.

В задней верхней части кузова, над тем местом, где у автомобиля «Победа» находится багажник, располагается аэродинамический двигатель АИ-14Р конструкции А. Ивченко. Он имеет максимальную мощность 260 л. с., на крайсерском режиме работы развивает 160—170 л. с., потребляя при этом около 20 кг топлива в час. Кабина водителя имеет специальное отопление, и в ней все время поддерживается необходимая температура.

Органы управления размещены так же, как и на автомобиле. Абсолютно одинаков их рулевой механизм. Управление работой двигателя сводится к регулированию открытия дросселя карбюратора с помощью педали, расположенной под правой ногой водителя. Аэросани имеют две особенности, отличающие их от автомобилей: торможение реверсом винта и отсутствие рычага переключения передач, а также сцепления.

Для остановки саней используется обратная тяга (резерв) воздушного винта. Переменяя соответствующий рычаг управления, водитель изменяет направление тяги винта и гасит скорость.

Интенсивность торможения, так же как и скорость движения, зависит от мощности, потребляемой винтом от двигателя. Она регулируется углом установки лопастей (шагом) винта и числом оборотов коленчатого вала двигателя (открытием дросселя карбюратора).

Под капотом, там, где на автомобиле размещается двигатель, на аэросанях «Север» располагается аккумуляторная батарея самовольного типа и инструментальный ящик. Напряжение батареи 24 в. На двигателе установлен генератор, обеспечивающий зарядку аккумуляторных батарей и питающий потребители тока. Система электрооборудования — комбинированная. Часть приборов зажигания (и контрольно-измерительных) питается током напряжением в 24 в. Электропитательная система потребляет ток напряжением 12 в.

Двигатель АИ-14Р работает на авиационном бензине Б-70. Топливная система состоит из двух бензиновых баков, размещенных в передних крыльях. Заправочные горловины находятся в верхней части крыльев; их прикрывают специальные лючки на пружинах.

Топливо подается в двигатель специальным насосом.

Для смазки применяются масла МС-20 или МК-22. Система смазки включает в себя масляный бак, расположенный в пилоне-обтекателе на крыше, и масляный радиатор, размещенный в нижней задней части кузова. К радиатору подведены воздушные трубопроводы, выходящие в виде воздухоотборников по бокам задней части кузова. Для увеличения интенсивности обдува радиатор расположен вблизи воздушного винта, просасывающего через него воздух.

Для обеспечения нормальной температуры двигателя звезда цилиндров заключена в кольцевой капот, через который проходит воздух. Управляемые из кабины водителя жалюзи закрывают воздушный тракт кольцевого капота и тем самым дают возможность регулировать температуру головок цилиндров.

Пуск двигателя осуществляется с места водителя сжатым воздухом, который аккумулируется в специальном баллоне, расположенном в кузове. Сжатый воздух подается в баллон компрессором, размещенным на двигателе. Перед пуском двигателя после длительной стоянки он прогревается горячим воздухом от той же электробензиновой бортовой печи, которая отапливает кабину водителя.

Ходовая часть аэросаней «Север» состоит из четырех лыж, образующих при движении две колеи. Две передние лыжи — управляемые (по тому же принципу, что и колеса автомобиля). Задние лыжи по длине и ширине немного больше передних.

И те и другие имеют индивидуальную подвеску. Это обеспечивает высокую проходимость аэросаней по сугробам и педальным полям. Передняя подвеска выполнена на базе переднего моста автомобиля «Победа». Задняя подвеска осуществлена по схеме самолетного шасси с воздушными-масляными амортизаторами, поглощающими удары и сглаживающими неровности перемещения лыж. Благодаря этому сани движутся плавно, что не утомляет водителя и пассажиров и гарантирует сохранность груза при езде по пересеченной местности.

Аэросани оборудованы автомобильными фарами с дальним светом и специальными, управляемыми из кабины водителя сильными прожекторами.

На шасси в кабине водителя установлены приборы, позволяющие контролировать работу всех основных агрегатов. Кроме того имеется магнитный компас для прокладывания курса.

В кабине водителя можно расположить радиостанцию для двухсторонней связи.

Полукольцевое ограждение воздушного винта предохраняет его лопасти от повреждения и обеспечивает безопасность для обслуживающего персонала, пассажиров и пешеходов.

Аэросани могут преодолевать крутые подъемы, спуски и выполнять развороты с малым радиусом. На ровной трассе они развивают скорость 80—90 км/час.

Аэросани «Север» найдут широкое применение в народном хозяйстве. Устройство и компоновка их дают возможность в короткий срок обучить водителей автомобильному управлению ими в любых условиях. Это, на наш взгляд, должно стать одной из практических задач аэромоторолы ДСОАФП в северных районах страны.

МОЕ МНЕНИЕ О НАШИХ МОТОРОЛЛЕРАХ

Сравнительно недавно в нашей стране началось производство мотороллеров ВП-150 «Вятка» и «Тула-200». Об их достоинствах много говорилось, и останавливаться на этом нет смысла. Мне хотелось бы рассмотреть недостатки конструкции мотороллеров с точки зрения мотоциклиста-любителя, потребителя продукции наших заводов.

Мотороллер рассчитан для использования на дорогах с твердым покрытием или на хороших грунтовых дорогах в сухую погоду. Ездить на нем на плохих дорогах с выбоинами, глубокими колеями, по грязи и песку нельзя. Естественно, что в этом отношении к мотороллерам не могут быть предъявлены те же требования, что и к дорожным мотоциклам. Но сравнить их между собой по конструктивным параметрам можно и должно. Это позволяет вскрыть основные конструктивные недостатки мотороллеров, а именно: значительный сухой вес, малую мощность двигателя и практически ограниченный запас хода.

Сопоставим между собой машины равные по мощности (4,5—4,75 л. с.) с сухим весом 71 и 108 кг. Если у мотоцикла М-А на 1 л. с. приходится 15,7 кг, то у мотороллера ВП-150 «Вятка» — 24,0 кг. Если у первого на 1 кг сухого веса падает 1,65 см³ рабочего объема цилиндра, то у второго лишь 1,37 см³. Ну а литровая мощность у К-55 — 38,3 л.с./л, а у ВП-150 только 30,4 л.с./л.

Теперь сравним машины одинакового веса: К-175 и ВП-150. Мощность первой — 8 л.с., а второй — только 4,5 л.с., рабочий объем соответственно 173,4 и 149,0 см³, литровая мощность 45,9 и 30,4 л.с./л на 1 л.с. приходится 13,1 и 24,0 кг сухого веса и 1,64 и 1,37 см³ рабочего объема цилиндра. Очевидно, что мощность мотороллера ВП-150 не соответствует его сухому весу. Поэтому желательно повысить ее, а вес, по возможности, снизить.

Если же взять другие машины одинаковой мощности (8 л.с.), то окажется, что у мотоцикла К-175 сухой вес равен 105 кг, а у мотороллера «Тула-200» — 160 кг, т. е. на 55 кг больше. Литровая мощность первого составляет 45,9 л.с./л, а второго — 40,6 л.с./л. У К-175 на 1 л. с. падает 13,1 кг сухого веса, а у «Тулы-200» — 20,0 кг, немногом меньше, чем у ВП-150. Наконец на 1 кг сухого веса у К-175 приходится 1,64 см³ рабочего объема цилиндра, а у «Тулы-200» — 1,23 см³.

Мотороллер «Тула-200» при весе 160 кг имеет мощность 8 л.с., а мотоциклы ИЖ-49 и ИЖ-56 при сухом весе 150 кг — соответственно 10,5—11,5 и 13,0 л.с. В отличие от ВП-150 литровая мощность двигателя «Тулы-200» (40,6 л.с./л) можно считать довольно высокой.

Сказанного, вероятно, вполне достаточно, чтобы проиллюстрировать важность улучшения ответственных мотороллеров. Что же имеет право требовать от них потребитель?

В городских условиях — не оставлять от потока легковых автомобилей и мотоциклов, иметь запас мощности двигателя, необходимый для обгона. На загородных трассах — двигаться со средней скоростью основного потока легковых и грузовых автомобилей, т. е. порядка 60—70 км. При такой скорости нужно обязательно иметь запас мощности для преодоления подъемов, без перехода на низшую передачу и для обгонов.

Ввиду недостаточной мощности двигателя водителю «Вятки», например, вынужден постоянно приближаться к обочине. В городе ему часто трудно двигаться в рядах, отведенных для легковых автомобилей и мотоциклов. Ехать же в одном потоке с грузовыми автомобилями и автобусами крайне неудобно, а иногда и опасно.

Каков же должен быть выход? По нашему мнению — а увеличении рабочего объема цилиндра, повышении литровой мощности. Очень важно иметь и использовать резерв повышения мощности путем установки регулируемого опережения зажигания. Пожалуй, любой покупатель мотороллера пойдет на некоторые его удорожание, лишь бы двигатель был с регулируемым опережением.

Дело конструкторов решить, можно ли снизить сухой вес мотороллера. Думается, что над этой проблемой они работали недостаточно. Ведь даже если, не увеличивая рабочего объема цилиндра, повысить литровую мощность до уровня мотоцикла М-А (т. е. до 40,4 л.с./л), то двигатель мотороллера ВП-150 будет иметь мощность не 4,5, а 5,9 л.с.

Ограниченный запас хода мотороллера лишает их владельцев возможность совершать дальние поездки. В чем причина этого? В высоком фактическом расходе топлива и в неспригодности к перевозке запаса топлива в канистрах. Багажники для этого не пригодны, а конструкция сдвоенного седла не позволяет установить дополнительный багажник. Кстати сказать, эти седла менее удобны, чем обычные: они узкие и жесткие, особенно у ВП-150, и через 100—150 км пробега вызывают утомление водителя.

Мотороллер «Тула-200», безусловно, должен иметь кик-стартер или рукоятку для пуска двигателя. Для мотороллера ВП-150 «Вятка» необходимо запасное колесо.

Нельзя не отметить большое достоинство этого мотороллера — отсутствие цепной передачи и батарейного зажигания. Ведь и то и другое так часто доставляет неприятности в пути! Удобно и ручное переключение передач. Но оно должно быть более четким и жестким фиксатор в рукоятке.

П. ЮРЕНСОН,
доктор биологических наук.

Что волнует НАШИХ ЧИТАТЕЛЕЙ

НУЖНЫ АМОРТИЗАТОРЫ

Все больше появляется на наших дорогах велосипедов с моторчиками. Как известно, у велосипедов передний вилка не имеет амортизатора. Поэтому езда на мотовелосипедах довольно утомительна. Кроме того, часто выходит из строя спицы переднего колеса.

Мне кажется, что велосипедные заводы должны выпустить в продажу простейшие амортизаторы, которые были бы легко установить на обычный велосипед.

Серпухов.

А. ПИСАРЕВ.

ЧИТАТЕЛИ предлагают УВЕЛИЧИТЬ КОЛИЧЕСТВО ЧАСОВ

В связи с введением новых правил уличного движения, не ограничивающих скорость движения по Москве, назрела необходимость пересмотра программы по практической езде для шоферов-любителей.

Действующая сейчас программа, разработанная 30 лет назад, когда в городе имелось незначительное количество автомобилей, отвечала требованиям того времени. В настоящее же время 20 часов практической езды шофер-любителя с инструктором совершенно недостаточно.

Значительное количество аварий, совершенных шоферами-любителями, подтверждает недостаточность их подготовленности, отсутствие прочных практических навыков.

При движении шофер-любитель и шофер-профессионал находится в одинаковых условиях, а количество часов для практической езды шоферам-любителям дается в 3 раза меньше.

Программа подготовки шоферов 3-го класса в автошколах ДОСААФ (Издательство ДОСААФ, Москва, 1958) учитывает возрастные требования к водителю и предусматривает увеличение количества часов практической езды с инструктором до 60 часов, а для шоферов-любителей количество часов осталось прежним.

Такое положение, на мой взгляд, в корне не верно, и его следует пересмотреть.

Б. ПРУДИН.

ПОВЫШАТЬ КУЛЬТУРУ ТОРГОВЛИ

В столичном магазине запасных частей к автомобилям «Москвич» еще низка культура торговли. Запасные части лежат на полках, покупатели не могут ни как следует рассмотреть. На мой взгляд, в каждом специализированном магазине целесообразно сделать витрины и выставить в них все имеющиеся в продаже детали с указанием цен. Такие витрины необходимо оборудовать отдельно по каждой модели автомобиля. В магазине также должны обязательно быть таблицы или электрифицированные таблицы с перечнем имеющихся в продаже размеров деталей и узлов с указанием их цен.

В. ВЕРЕЩАК.

НУЖНОЕ, НО ПЛОХОЕ ПОСОБИЕ

В прошлом году в г. Москве введены в действие новые правила дорожного движения. Для лучшего их изучения издательство Министерства коммунального хозяйства РСФСР с большим, правда, опозданием выпустило красочные плакаты.

Эти плакаты должны были помочь преподавателям курсов ДОСААФ, а также работникам автошкол изучить новые правила дорожного движения и более наглядно показать на конкретных примерах значение и существо отдельных статей правил. К сожалению, этой задачи они выполнить не могут.

Рассматривая плакаты, необходимо прежде всего отметить, что они совершенно непригодны для использования в автомобильных школах и на курсах, так как имеют маленький формат. В обычном классе, где занимается 25—30 человек, на задних рядах эти плакаты почти невозможно разглядеть.

При разработке рисунков и текстов составители серии — авторы и художники — проявили непростительную небрежность. В плакатах много стилистической неряшливости и грамматических ошибок, рисунки неточно передают замысел автора и в ряде случаев противоречат тексту.

В серии плакатов не отражены многие, принципиально новые положения правил движения, как, например, объезд центра перекрестка, левые повороты, порядок стоянки транспорта в узких проездах, проезд железнодорожных переездов, обязанности водителей и т. д.

В плакате «Знаки дорожные сигнальные» знак «Направо только при зеленом сигнале светофора» и «Налево только при зеленом сигнале светофора» нарисованы неверно. Зеленый кружок должен быть изображен в нижней, а не

в верхней их части. В разрыве красной казды на знаке «Ограниченная скорость движения» поставлены буквы «км», тогда как по стандарту эти буквы не ставятся. Не показан знак «Разворот для движения в обратном направлении» с обозначением цвета сигнала светофора, при котором разрешается разворот.

Ни на одном из трех плакатов «Знаки дорожные сигнальные» не указаны зсны действия знаков.

Плакат «Скорость движения» не показан наглядно, как же водитель должен выбирать скорость. К тому же из 13 случаев, где водитель обязан соблюдать особую осторожность, указаны лишь 8. Да и эти случаи иллюстрированы незрелищно.

На плакате «Позорит и маневрирование» рисунок и текст утверждают, что водителю следует начать перестроение точно за 100 м до перекрестка и закончить за 20 м. Согласно призывам уличного движения водитель может начать перестроение не только за 100 м от перекрестка, а в зависимости от сложившейся обстановки дальше или ближе (например, за 80 м) и закончить его не обязательно за 20 м от перекрестка. На рисунке с текстом «Запрещается разворачиваться на остановках трамвая, троллейбуса, автобуса» зона запрещения указана только до остановок, а не в обе стороны от них.

Ни в одном из плакатов не показаны случаи запрещения поворотов налево.

В плакате «Сигналы водителя» на рисунке с текстом «Подача сигнала не освобождает водителя от необходимости пропустить транспорт, движущийся в прямом направлении», показана встречная грузовая автомашин (движущаяся к тому же в левом крайнем ряду, что запрещено правилами), тогда как следова-

ло изобразить автомашину, движущуюся слева.

В плакате «Порядок проезда перекрестка» грубо искажена очередность проезда транспорта на нерегулируемых перекрестках — показана очередность для легковых автомобилей, грузовых автомобилей и мотоциклов, тогда как этот транспорт относится к одной группе.

Среди знаков, в зоне действия которых запрещается обгон транспорта, по неизвестным причинам отсутствуют знаки «Позорит налево», «Основная дорога», «Обгон запрещен» и «Обгон грузовым автомобилем запрещен», но зато показан знак «Ограничена скорость движения», в зоне которого прайзлами движения обгон не запрещен. Кроме того, не пояснено, в зоне каких знаков запрещается обгон с выездом из ряда и в каких — даже без выезда из ряда.

Допущен ряд грубых ошибок и в плакатах «Сигналы светофора и инспектор ОРУДА». В одном из плакатов на рисунке № 1 не показаны полностью все направления, по которым разрешено движение на площади. На рисунке № 5 показано, что транспорт, к которому инспектор ОРУДА обращен левым плечом с вытянутой вперед правой рукой, может двигаться только налево, тогда как транспорт имеет право двигаться, кроме того, прямо, направо и сделать разворот в обратном направлении. В подписи к рис. 8 того же плаката трехсторонний перекресток назван Т-образным, и таким образом, получается, что на перекрестке другой формы (У-образной) показанное движение не разрешается.

В другом плакате этой серии на рис. № 8 не показано, что транспорт имеет право поворачивать направо при красном сигнале светофора, а под рисунком неправильно написано, что «Разрешен

Наши интервью

Н едавно утверждены новые правила приема экзаменов для получения удостоверения водителей 3-го класса и шоферов-любителей, а также новый порядок повышения квалификации шоферов в Российской Федерации. Вот что рассказал в связи с этим начальник ГАИ МБД РСФСР полковник милиции А. Анисимов:

— Непрерывный рост автомобильного транспорта, увеличение сети дорог и повышения скорости движения предъявляют новые, повышенные требования к водителям автомобилей. Каждый, получающий удостоверение шофера, должен быть не только дисциплинированным, но и грамотным шофером, отлично владеющим современной техникой. Поэтому новым положением предусматривается, что к классу экзаменов в ГАИ на шофера 3-го класса во всех областях РСФСР впредь будут допускаться лишь лица, имеющие общее образование не ниже семи классов.

Раньше для того, чтобы повысить свою квалификацию, водители должны были представлять справки о неэкономном ки-

лометраже. Подсчет пройденных километров был затруднителен. Сейчас же для сдачи экзаменов на 2-й класс водителю должен быть стаж работы не менее двух лет, а на 1-й — не менее года работы водителем 2-го класса.

После окончания автошколы или курсов переподготовки и сдачи экзаменов на 2-й и 1-й класс, каждый водитель получает свидетельство установленного образца. На основании этого свидетельства комиссия из представителей администрации и общественных организаций автобазы предприятия, учреждения присваивает шоферу квалификацию водителя 2-го или 1-го класса. Надо сказать, что комиссии при этом будут исходить не только из того, что тот или иной шофер получил свидетельство об окончании курсов переподготовки. Квалификация шофера 2-го или 1-го класса будет присваиваться только тем водителям, которые успешно выполняли государственный план, за последний год не прилежались к ответственности за транспортные происшествия и не лишались прав на управление автомобилем.

На основании решения комиссии о присвоении квалификации директор автобазы, предприятия, учреждения издает приказ. Выписка из приказа записывается в свидетельство об окончании курсов. Водители, работающие на автобусах, машинах скорой помощи, пожарных и т. д., во время нахождения в линии всегда должны будут иметь при себе свидетельство с отметкой администрации о присвоенной квалификации. Вклеиваемые квалификационные талоны шоферов 2-го и 1-го класса впредь выдаваться не будут.

Изменяется порядок приема экзаменов у лиц, желающих получить удостоверение шофера-любителя. Как известно, раньше на экзаменах в ГАИ у них проверялось только знание правил движения и умение водить автомобиль. Практика показала, что этого недостаточно. В самом деле, как можно допустить к управлению автомобилем человека, не умеющего, к примеру, отрегулировать тормоза, смазать рулевое управление или заменить лампочку на фаре. А ведь очень многие автолюбители

НОВОЕ В ПРИЕМЕ

проезд направо только трамвая. На рис. № 2 при смещенных трамвайных путях показано, что нерельсовому транспорту разрешается поворачивать направо. Таким образом, плакаты иллюстрируют ложное понятие, что направо при красном сигнале светофора разрешается поворачивать только в случае смещения трамвайных путей.

На рис. № 6 показано, что транспорту, движущемуся правее путей, разрешается ехать только прямо, тогда, как ему разрешается еще поворачивать направо и налево и даже разворачиваться.

Можно было бы привести еще немало примеров ошибок и литературной неряшливости, которые есть почти во всех плакатах, выпущенных издательством Министрства коммунального хозяйства РСФСР. Вызывает удивление и тот факт, что ни на одном плакате нет фамилий редакторов — ни технического, ни литературного, обозначены лишь фамилии авторов Л. Малоза и Ф. Квитко. Может быть, понадеявшись на авторов, издательство вообще не редактировало плакаты? В таком случае оно оказало плохую услугу как автомобилистам, так и самим авторам.

В результате несерьезного отношения к делу важное пособие оказалось попросту непригодным к использованию. Ответственная задача составить серию плакатов, которые способствовали бы лучшему изучению правил уличного движения и снижению аварийности в г. Москве, осталась не выполненной.

А. ШЕРГОВ,
преподаватель.

ОТ РЕДАКЦИИ:

В рецензии не указывается должностное положение Л. Малоза и Ф. Квитко. Редакция считает своим долгом довести до сведения читателей, что авторы — добросовестные платаны по правилам уличного движения являются... на чальник ОРУД г. Москвы Л. Малоз и на чальник отдела пропаганды и агитации ОРУД Ф. Квитко. Факт, достойный сожаления.

ЭКЗАМЕНОВ

не имеют даже самых общих навыков по уходу за машиной.

В дальнейшем в экзаменах в ГАИ у лиц, желающих получить удостоверение шофера-любителя, будут спрашивать не только правила уличного движения, но и задавать вопросы по эксплуатации автомобиля и регулировке отдельных его узлов и механизмов, влияющих на безопасность движения.

Этим же положением введены специальные удостоверения для лиц, желающих преподавать правила уличного движения и вождение автомобилей или мотоциклов в автошколах, автомотоклубах и на курсах ДОСААФ. Каждый преподаватель или инструктор, не имеющий такого удостоверения, должен сдать экзамен в органах ГАИ.

Новый порядок присвоения квалификации водителя, а также повышенные требования к инструкторам и преподавателям, несомненно, улучшат условия движения на улицах и дорогах, намного поднимут культуру труда водителей, снизят число дорожных происшествий.

„ОГОНЕК“

СОВЕТСКИЙ МИКРОЛИТРАЖНЫЙ АВТОМОБИЛЬ ВЫСОКОЙ ПРОХОДИМОСТИ

Ф. РЕПИХ



Рис. 1. Общий вид автомобиля «Огонек».

В настоящее время в ряде стран, в том числе и в СССР, созданы различные конструкции микролитражных автомобилей. Они очень удобны и экономичны при эксплуатации в городах и на дорогах с твердым покрытием. Но движение их по проселочным дорогам, особенно в период бездорожья, затруднено и во многих случаях практически невозможно.

Конструкторское бюро Ирбитского мотоциклетного завода в сотрудничестве с НАМИ спроектировало и изготовило опытный образец универсального микролитражного автомобиля высокой проходимости (рис. 1).

Этот автомобиль, получивший название «Огонек», предназначен для эксплуатации в сельской местности. Он имеет привод через колесный редуктор на все четыре колеса, независимо подвешенные на торсионах. Колеса снабжены бескамерными шинами 5,60—13" низкого давления с грунтозацепами.

Короткая база (1800 мм), широкая колея (1300 мм) при дорожном просвете 300 мм не только делают автомобиль весьма устойчивым, но и обеспечивают хорошую маневренность, что особенно важно при движении по местности и на проселочных дорогах.

Высокой проходимости способствует относительно небольшой вес машины равный 720 кг. Если, несмотря на все свои положительные качества, «Огонек» застрянет, то два человека смогут вытащить его там, где положение ГАЗ-69, например, казалось бы безнадежным.

На автомобиле установлен двухцилиндровый зерхнеклапанный двигатель с рабочим объемом 750 см³, мощностью 22 л. с. при 4200 об/мин. Охлаждение — воздушное, принудительное. Коробка передач имеет четыре передачи переднего хода, одну — заднего хода и понижающую передачу для преодоления особо трудных участков пути или подъемов.

Расход топлива составляет на шоссе 7 л/100 км, а в условиях бездорожья, во время осенних дождей — до 11 л/100 км.

Кузов автомобиля — универсальный, изготовленный из пластмассы (стеклопластика СВМ). Устроен он так, что позволяет иметь 4 удобных просторных места для пассажиров и багажное отделение за спинкой заднего сиденья.

Все сиденья откидываются вперед, а их спинки — назад. Сложив заднее сиденье или сняв его, получают большое багажное отделение, в котором помещается 250 кг груза (рис. 2).

Когда все спинки откиннуты назад, в кузове образуется удобная мягкая постель, на которой можно свободно спать 2 взрослых, а несколько потеснившись и 3 человека (рис. 3). Сняв заднее и поместив переднее сиденье непосредственно на сиденье водителя, при необходимости располагают в автомобиле стандартные носилки, что позволяет удобно транспортировать больного (рис. 4).

Если вместо заднего поперечного установят бортовые сиденья, то автомобиль легко переоборудуется в школьный автобус на 8—10 детских мест (рис. 5).

В кузове можно удобно разместить слесарный инструмент, тиски и различные приспособления для обслуживания и ремонта сельскохозяйственных машин. В этом случае «Огонек» становится автомобилем технической помощи, так необходимым колхозным и совхозным механизаторам (рис. 6).

Из краткого описания конструкции микролитражного автомобиля «Огонек» видно, что его можно будет использовать как машину для личного пользования жителей сельских районов, для служебных поездок колхозников и рабочих совхозов, агрономов, бригадиров и др. «Огонек» будет незаменимым автомобилем для сельских и районных врачей, для доставки почты, для туристических поездок и геолого-разведочных экспедиций. Можно надеяться, что этот автомобиль удовлетворит также запросы охотников, рыболовов, садоводов.



Рис. 2. Сиденья быстро и удобно раскладываются, и в результате образуются спальные места.



Рис. 4. Убран заднее и поставив переднее сиденье, получают санитарный автомобиль.



Рис. 5. Если вместо заднего поперечного установить бортовые сиденья, то грузопассажирский автомобиль превратится в школьный автобус на 8—10 детских мест.



Рис. 6. «Огонек» приспособлен под автомобиль технической помощи.



ЭПОХА В НАУКЕ

Среди наиболее удивительных достижений нашего века одно из самых почетных мест занимает радио, изобретенное нашим соотечественником Александром Степановичем Поповым. В марте этого года в нашей стране будет широко отмечаться 100-летие со дня рождения А. С. Попова, открывшего новую эпоху в истории отечественной и мировой науки и техники.

Темпы развития радио не имеют себе равных в истории науки и техники. За исторически очень короткий срок — немногим более полувека — радио, вначале лишь новый вид связи, превратилось в многоотраслевую прикладную науку — радиоэлектронику. Трудно назвать такую отрасль науки и техники, где бы сейчас не использовалась радиоэлектроника. Цветное телевидение и полупро-



водниковые приборы, радиолокация и электронно-вычислительные машины — такова радиоэлектроника наших дней.

Мы живем в эпоху, когда волею судьбы человека обрели реальность. Уже сейчас существуют не только отдельные автоматические линии, но и целые заводы, где продукция выпускается машинами без участия человека, без прикосновения его рук. Автоматическое управ-

ление станками здесь осуществляет «электронный мозг» — вычислительная машина, в которой используются принципы радиоэлектроники. Одна такая машина может одновременно следить за работой нескольких десятков металлообрабатывающих станков. При этом она сама учитывает технические возможности каждого станка, управляет последовательностью замены режущего инструмента, скоростью подачи, скоростью вращения, следит за качеством продукции и т. д.

Все большее значение получают электронно-вычислительные машины для управления уличным движением. Сейчас почти во всех крупных городах действуют светофоры с автоматическим управлением и целые системы приборов, увеличивающих пропускную способность улиц и магистралей, повышающих безопасность движения.

Мы так привыкли ко многим радиоэлектронным приборам, которые окружают нас, что зачастую не представляем себе жизнь без них. Сейчас, например, не встретишь легковой автомобиля без радио. Стремясь создать еще больший комфорт, конструкторы устанавливают в автомобиле не только радиоприемник, но и проигрыватели патефонных пластинок, магнитофоны, телевизоры и даже телефон (вернее «радиотелефон»). Все большее распространение получает диспетчерская радиосвязь. Установленная на автомобилях небольшая радиостанция позволяет наиболее оперативно руководить работой транспорта. Такие радиостанции получили большое распространение в службе такси, «скорой помощи», пожарной охраны, милиции.

Различные радиолокационные приборы, как известно, широко используются в авиации и на флоте и, казалось бы, трудно им найти применение в автомобильном транспорте. Но опыт показал, что, используя принцип радиолокации, можно создать приборы, быстро и с большой точностью определяющие скорость движения автомобиля. Такой прибор находит применение в борьбе с любителями быстрой езды, нарушителями правил уличного движения.

Развитие радиоэлектроники продвинуло вперед и смежные, прилегающие к ней отрасли техники и, в первую очередь, технику использования инфракрасных лучей.

Широкое применение нашли в настоящее время разнообразные электронные приборы и при всевозможных научных исследованиях, ведущихся в различных отраслях машиностроения, в том числе и моторостроения. Небольшой прибор, типа переносного осциллографа, позволяет быстро и безошибочно определить характер неисправности работающего двигателя.

Всем сказанному далеко не исчерпываются примеры различного применения радиоэлектроники в области автомобилестроения и транспорта. Те заметные успехи, которые сделала радиоэлектроника за последние годы буквально на наших глазах, убеждают нас в том, что мы станем свидетелями еще больших ее успехов в различных областях науки и техники. Новая отрасль науки, порождающая замечательные изобретения А. С. Попова, принесет человечеству еще большие успехи во всех отраслях знания.

В. ИВАНЧИЙ.

ТРАДИЦИОННЫЙ ЗИМНИЙ КРОСС

В декабре 1958 года Центральный московский автомотоклуб ДОСААФ совместно с городским комитетом физкультуры и спорта провел традиционный мотоциклетный кросс имени В. П. Чкалова.

Трасса соревнований проходила по замкнутому кольцу на льду у речного вокзала в Химках. Дистанция для мужчин составляла 42 километра (6 кругов), для юношей и женщин — 21 км (3 круга).

В семнадцатый раз на борьбу за главный приз, посвященный памяти знаменитого советского летчика, вышли девять команд: ЦСК МО, Центрального московского автомотоклуба и ДОСААФцев области, ДСО «Буревестник», «Трудовые резервы» и другие. Разыгрывались переходные призы по классам мотоциклов, а также по группам юношей и женщин. Каждая команда состояла из трех команд гонокщиков, выступавших в различных классах.

Несмотря на неблагоприятные метеорологические условия (палящая жаркая зима и сильный ветер), гонокщики вели упорную спортивную борьбу.

Первыми определились победители в классе 350 см³. Это была команда ЦСК МО в составе В. Пылаева, Н. Севостьянова, Н. Соколова и Б. Иванова. Вторую победу одержали гонокщики того же клуба С. Кулинов, А. Дронов, А. Олейников и А. Савельев на мото-

циклах 125 см³. Но окончательный исход борьбы зависел от третьей команды клуба — в классе свыше 500 см³ с косялками. На одной из машин этой команды — у А. Лиханова и А. Карасева (косялочник) после второго круга отказал мотор. Но команда не отказалась от борьбы за главный приз. Она дружно позвала товарищей двигаться вперед, толкая и буксируя их мотоцикл. Зрители с волнением следили за перипетиями борьбы на трассе. В трудных условиях гонокщики сумели закончить таким образом дистанцию и привели своей команде решающие два очка.

В результате команда ЦСК МО явилась победителем мотокросса и обладателем трех призов (главного и в классе 350 и 125 см³).

На второе место вышла первая команда ДОСААФ Московской области. В классе 175 см³ и в группе юношей переходный приз выиграли команды ДСО «Трудовые резервы». Среди женщин призерами стали ДОСААФки Московской области Г. Кошова и Р. Ионина, а в классе свыше 500 см³ с косялками — команда Центрального московского автомотоклуба.

Судейская коллегия подвела итоги соревнований на месте, и главный судья О. Э. Чкалова вручила переходные призы победителям.

О. СИВИЦКАЯ,
зам. главного судьи,
судья республиканской категории.

„ВОЛГА“ ВЫХОДИТ В ЭФИР

ПЕРЕДНИЙ ИЛИ ЗАДНИЙ ПРИВОД?

С таким вопросом обращается к своим читателям редакция издающегося в Гр-манской Демократической Республике журнала «Крафтфарцтехник», привлекая их принять участие в решении важнейшей технической проблемы, встающей перед отечественными автомобилестроителями.

Речь идет о том, какие легковые автомобили должны выпускать автомобильная промышленность республики — с приводом на задние колеса, как обычно, или с передним ведущим мостом. «Скажите свое мнение!» — просит читателей редакция журнала и разъясняет, что ответить на этот вопрос нелегко, поскольку каждое из решений имеет свои преимущества и недостатки. Например, автомобиль с двигателем, расположенным впереди, и приводом на передние колеса имеет лучшие эксплуатационные показатели и более емкий багажник, но значительно худшее распределение веса и т. д. Редакция призывает читателей всесторонне обсудить и взвесить с максимальной объективностью оба варианта, с тем чтобы практически помочь конструкторам в решении стоящей перед ними проблемы. Чем яснее и точнее будет мотивирован Ваш ответ, дороже читатели оценят Вашу промышленность и всеми нами любимую автомобильную тему. Помогите найти правильное решение!»

Лучшие ответы читателей будут опубликованы в журнале «Крафтфарцтехник».

50 ТЫСЯЧ НОВЫХ ВОДИТЕЛЕЙ В ГОД

Журнал «Автомобилист» рассказывает о большой работе по обучению водителей автомашин и мотоциклов, которую проводят ППС (Польский союз мотоциклистов). «Не подводит никак!» — вспоминает, — пишет журнал, — что годовой план — 50 тысяч водителей — будет значительно превзойден!»

И все же учебные центры ППС не в состоянии охватить курсами всех желающих. Центральные и местные органы союза предпринимает большие усилия для расширения учебной базы. По мере получения новых машин все старые автомобили и мотоциклы поступают в мастерские, где из них изготовляют наглядные пособия: разрезные детали, узлы, отдельные агрегаты машин и т. д.

Союз широко развернул издательскую деятельность. Большими тиражами выпущены книги «Учебник шофера-любителя», «Уличное движение на общественных дорогах» и другие.

Центральный совет ППС заключил договор на печать учебных плакатов и таблиц, а также заказал в ГДР большое количество изготовленных там учебных пособий.

Чтобы приблизить обучение и низовым организациям, союз стал проводить выездные курсы. В деревни, сельскохозяйственные кооперативы и госхозы выезжают инструкторы и на месте проводят обучение и проверку знаний курсантов. Встретив там большую работу по совершенствованию учебных плакатов и программ, а также методики проведения теоретических и практических занятий.

На вид все было обычно — такая же, как и тысячи других, «Волга» — с серой шахматной полоской на кузове; такой же, как и на других такси, счетчик с высканчивающими в окошечке цифрами платы за проезд. И вдруг:

Алло, «Центральная!» Говорит «сорок третий»...

Остановившись у светофора, водитель снял с рычажка телефонную трубку и спокойно докладывал кому-то о нашем маршруте.

Так состоялся первое знакомство с новой системой диспетчерской связи, введенной недавно в московском такси. Шофер Валентин Изанович Денисов рассказал, что совсем недавно в столице на первых таксомоторах «Волга» установлены ультракоротковолновые радиостанции.



На Центральной радиостанции такси.

Каждая рация имеет свой номер. Позывные Валентина Изановича — «сорок третий». С помощью радиостанции поддерживают постоянную двухстороннюю связь с Центральной радиостанцией службы такси, расположенной на тридцатом этаже одного из высотных зданий столицы. Шоферы такси сообщают туда о своем местонахождении и маршруте. «Высотный» диспетчер связывается по своей рации с Центральным бюро заказов, которое имеет позывные «Центральная», и выясняет, нет ли заказов на такси в тех районах, где находятся радиодифференцированные автомашины. Если такие заказы есть, диспетчер соединяет водителей с бюро заказов. Теперь уже не надо подзывать обязательно к будкам диспетчерских пунктов. «Центральная» передает вызов непосредственно ближайшему шоферу такси.

Но дело не только в быстроте обслуживания. Есть еще немало стоянок такси, которые не оборудованы диспетчерскими пунктами. Часто там не хватает машин. Теперь первое же позвонившее в таком месте «радиотакси» сообщает об этом диспетчеру, и тот направляет сюда нужное количество машин с других стоянок.

Начальник Центральной радиостанции московского такси Николай Евгеньевич Скоробогатов рассказал о том, что радиодиспетчер в такси, создавший совсем недавно, оснащен новой отечественной аппаратурой, позволяющей поддержи-

вать нормальную двухстороннюю связь как с каждой машиной, так и со всеми сразу. Радиус действия радиостанции 20—30 километров. Это полностью обеспечивает узелный прием и передачу не только в пределах Москвы, но и в пригородах.

Уже сейчас «высотная диспетчерская» служит серьезным подспорьем в работе московского такси. Радиосвязь уменьшает холостые пробеги таксомоторов, ускоряет обслуживание пассажиров. К помощи радио все чаще прибегают и водители машин, не имеющих радиостанций. Нередки случаи, когда по радию вызывают скорую техническую помощь, докладывают через Центральную радиостанцию о различном рода несчастных случаях.

Недавно один из пассажиров по дороге на вокзал забыл в такси чемодан. До отхода поезда оставалось менее получаса. Как найти в огромном городе нужную машину? Однако уже через несколько минут после заявления пассажира «Центральная» передала в эфир:

— Внимание! Водителю, в машине которого пассажир забыл чемодан, немедленно подъехать к Белорусскому вокзалу.

А еще через десять минут смущенный владелец чемодана уже бежал к своему вагону, вспоминая добрым словом московских таксистов.

...На пульте диспетчера в напряженной тишине тридцатого этажа вспыхивали контрольные лампочки. Тихо шуршал эфир. Из громкоговорителя то и дело слышались голоса шоферов.

Я — «двадцать третий». Нахожусь на Университетской...

— Докладывает «сорок второй». Подъехал к метро «Спортивная»...

А через несколько минут диспетчер уже передает в эфир:

— Алло, «сорок второй!» Есть вызов. Запишите адрес...

Даже отсюда, с тридцатого этажа, не видна вызываемая машина. Но диспетчер знает — заказ пассажира будет удовлетворен. И поможет в этом радио — замечательное изобретение нашего соотечественника А. Попова, столетний юбилей которого мы празднуем в этом году.

Д. ДМИТРИЕВ.

Фото автора.



Заказ принят.

ЗЫКОВ

НОВЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ РЕКОРДЫ

На автодроме Монца группа итальянских гонок установила несколько новых международных рекордов в классе автомобилей с рабочим объемом цилиндров двигателя до 350 см³. Заведя пошел на минимальном рекордно-гоночном автомобиле «Нибби» с мотором с рабочим объемом цилиндров 200 см³, итальянцем Робертто Росселли, на дистанции 200 миль была показана рекордная скорость 168,66 км/час (прежний рекорд Купера 166 км/час). В трех часовых гонках была пройдена дистанция 486,67 км (что соответствует 162 км/час), а кроме того, улучшены рекорды на дистанциях 500 км, 500 миль и 1000 км: они были пройдены со средней скоростью около 161 км/час. Прежний рекорд на дистанции 500 и 1000 км принадлежал Шауфелю и Врудусе (автомобиль «Ллойд», 121 км/час).

*

Абсолютный мировой рекорд скорости на 1 км со стартом с места в течение 21 года принадлежал Борису Розе-мееру, показавшему в 1937 году на автомобиле «Ауто-Унион» (класса В, т. е. с рабочим объемом цилиндров 2000 см³ до 8000 см³) скорость 188,73 км/час. Этот рекорд не удавалось побить даже на машинах высшего класса. А только лишь недавно, в конце 1958 года, американец Райс сумел на автомобиле «Крайслер» с рабочим объемом 4600 см³ (класс В) пройти 1 км со стартом с места за 18,1 сек., т. е. с рекордной скоростью 198,9 км/час.

*

Автомобильные гонщики Ролф Геце предпринял недавно на гидродроме Милане несколько попыток улучшить международные рекорды скорости на воде (для моторных элонов), увеличиваясь большим успехом. Так, например, мировой рекорд для спортивных лодок с рабочим объемом двигателя до 1000 см³ Геце сумел... почти удвоить, доведя его с 63 км/час до 113,94 км/час.

*

Обнаружены подробности установления Дональдом Кэмпбеллом нового абсолютного мирового рекорда скорости на воде (409,029 км/час). После прохождения дистанции в одну сторону (со скоростью 391,6 км/час) на «Снейк» пилот-заводчик двигателя его удалось проехать за 8 минут до истечения срока, предписанного международными правилами для заезда в обратном направлении. Этот заезд был совершен со скоростью 405,428 км/час. Зафиксированный рекорд является средним по обходу звезд.

В СПОРТИВНОЙ КОМИССИИ ФИА

В связи с последней катастрофой, произошедшей в гонках на большой приз Марокко в Касабланке. В результате которой погиб английский гонщик Льюис-Эванс, спортивная комиссия ФИА расследует вопрос о введении дополнительного правила ношения гонщиками, наряду со шлемом, противоугонной накладки либо куртки. Установлено, что Льюис-Эванс умер не от травмы при падении, а от ожогов, полученных при

Опубликованы полностью требования к гоночным автомобилям 1 формулы, которая вступает в действие с 1 января 1961 года (см. «3а рулем» № 1 за 1959 г.).

- Ниже приводятся эти требования:
1. Максимальный рабочий объем цилиндров двигателя — 1500 см³. Минимальный рабочий объем цилиндров двигателя — 1300 см³. Применение компрессоров или наддува запрещается.
 2. Применение обычного топлива, поступающего в продажу.
 3. Обязательное оборудование автомобиля «способ безопасности».
 4. Наличие самостоятельного стартера, т. е. стартера, имеющегося и перевозимого непосредственно на машине, дающего водителю возможность привести в движение автомобиль и отвести его с трассы, в случае, если двигатель заглохнет во время гонки на середине трассы.

ПЕРВЫЕ АВТОМОБИЛИ ФОРМУЛЫ «ЮНИОР»

Из Франции и из Англии поступают сообщения о том, что целый ряд фирм приступает к построению автомобилей по формуле, недавно утвержденной ФИА формуле «Юниор» (с рабочим объемом двигателя до 1100 см³). На заново оборудованном предприятии в настоящее время готовится к выпуску первая серия автомобилей «Зльва» с двигателями «Купер-

5. Сдвоенная тормозная система, т. е. наличие двух действующих независимо друг от друга тормозов, из которых один по крайней мере действует на все четыре колеса, а второй по крайней мере — на два передних колеса (как называемая «двухрутловая система» привода тормозов).

6. Безопасный топливный бак (имеется в виду применение эластичного материала при изготовлении бака, например каучука).
7. Сиденье водителя открытое; колеса открытые, видимые.
8. Минимальный вес, включая вес заправки масла и воды (в случае, если двигатель имеет водное охлаждение), но без топлива и исключая балласт, — 500 кг.
9. Довольно масла в процессе гонки не допускается.

Климакс». В Париже разработана конструкция гоночного автомобиля формулы «Юниор» инженера Н. Крутикова. В Италии фирмой Стангеллино тоже построено несколько гоночных автомобилей формулы «Юниор», которые, имея двигателя мощностью 70 л. с., выдерживали на пробных испытаниях скорость до 200 км/час.

По следам наших выступлений

«ВОЗ И НЫНЕ ТАМ»

Под таким заголовком в восьмом номере журнала за 1958 год была опубликована статья Н. Крутикова. В ней говорилось о необходимости улучшить обслуживание владельцев мотороллеров «Вятка-150».

Как сообщил в редакцию директор завода Ф. Трещен, заметка была обсуждена руководством предприятия. В Москве ремонт мотороллеров поручено производить заводу № 2 Моторостроителю (ул. Нарманова, дом 4). В настоящее время организован ремонт мотороллеров в Ленинграде (ул. Рубинштейна, дом 26) и в Риге (ул. Калниньш, дом 20); предполагается открыть гарантийные мастерские в других крупных городах Советского Союза.

Между прочим

РЕПОРТАЖ О СОРЕВНОВАНИИ НА ГРАМОФОННОЙ ПЛАСТИНKE

В Англии была недавно выпущена в продажу долгоиграющая пластинка, на которой зафиксирован репортаж о прошедшем сезоне соревнований «Мотористов» «Стурет-Трофи». Репортаж охватывает ход гонок, воспроизводит характерные шум и заканчивается короткими интервью, взятыми у победителей и участников соревнования непосредственно после финиша. Сообщается, что полый тираж пластины был раскуплен любителями мотоспорта в течение одной недели.

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

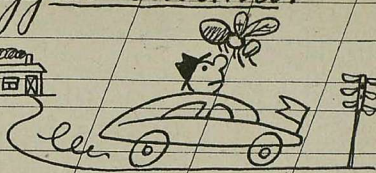
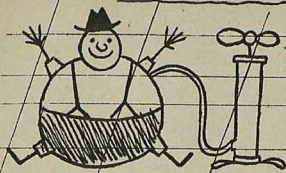
Оформление: И. Л. Марголина. Корректор Н. И. Хайло. Художественно-технический редактор Л. В. Терентьева.

Адрес редакции: Москва, И-92, Сретенка, 26/1. Тел. К-460-02. Рукописи не возвращаются.

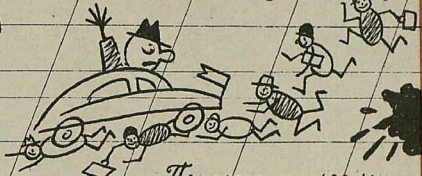
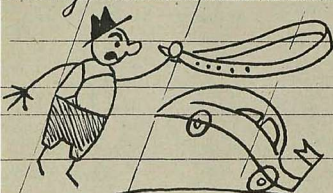
Сдано в набор 10.159 г. Бум. 60×92/8 2,25 бум. л. — 4,5 усл. печ. л. 8,5 уч.-изд. л. + 1 вклейка. Подт. к печ. 5.11.59 г. Г-30377. Тир. 125.000 экз.

З-я типография Военного издательства Министерства обороны Союза ССР.

Как папа ездил в гости.

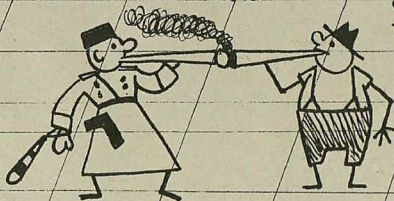
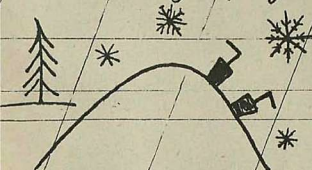


Папу в гостях накачали, он ^ввозвращаясь давай под ^{мухой}



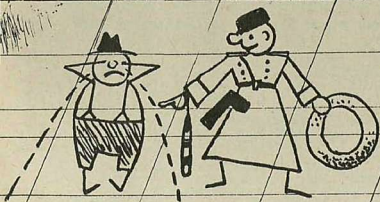
Машина папу ^еслушалась

Пешеходы ^елезли под колёса



Папу занесло...

Подойшёл милиционер (да) дал папе прикурить и



и отнял баранку. А дома мама дала папе жару.

рисовал мальчик ГЕЛЯ КОВАНОВ

