

**Нет автора**

**Журнал "За рулем"**

**№5, 1961**

УДК 656  
ББК 39.1  
Н57

**Нет автора**

Н57 Журнал "За рулем": №5, 1961 / Нет автора – М.: Книга по Требованию, 2024. – 40 с.

**ISBN 978-5-458-69080-5**

"За рулем" - популярный русскоязычный журнал об автомобилях и автомобилестроении. Основан 23 февраля 1928 года, а первый номер вышел в апреле 1928 года. Издается раз в месяц. До 1989 года был единственным автомобильным периодическим изданием в СССР, рассчитанным на широкий круг читателей. К концу 1980-х тираж журнала достигал 4,5 млн экземпляров. Во времена СССР журнал представлял из себя 30-листовую тетрадку из простой матовой бумаги. В 90-х количество страниц начало прибавляться.

**ISBN 978-5-458-69080-5**

© Издание на русском языке, оформление  
«YOYO Media», 2024  
© Издание на русском языке, оцифровка,  
«Книга по Требованию», 2024

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



# НАБИРАЕТ ТЕМПЫ

Важные перемены произойдут и в механических цехах. В цехе, где изготавливаются коробки перемены передач, создается полуавтоматическая линия обработки шестерен. Перевод на автоматический цикл работы первых трех операций будет осуществлен уже в этом году.

Участок ободьев на нашем заводе за последние два года увеличил выпуск продукции на 141%. Однако до сих пор он остается «узким местом». В настоящее время технологи завода в сотрудничестве с конструкторами города Воронеж разрабатывают автоматическую линию, рассчитанную на выпуск 850 тыс. штук ободьев в год. Эта линия должна обеспечить потребности Киевского и Ирбитского мотозаводов и завода Удмуртского совнархоза.

Значительные изменения произойдут в отделочных и сборочных цехах. Комплексно механизмируются цехи гальваники и лакопок. Уже в 1961 году в цехе лакопок будут работать три электроокрасочные камеры с конвейерной окраской и терморадикационной сушкой деталей. Совместно с институтом «Свердлитпмаш» завод внедрит первую в стране промышленно-опытную установку для окраски деталей новым методом, предусматривающим растекание краски в парах растворителя.

Ко дню открытия съезда в сборочном цехе будет сдан в эксплуатацию транспортный конвейер протяженностью 450 метров. Отделочные и сборочные цехи завода благодаря внедрению новых процессов и средств механизации пол-

ностью обеспечат выполнение семилетнего плана.

Таковы в общих чертах наши дела и ближайшие планы по автоматизации, комплексной механизации и внедрению прогрессивной технологии. Приближение XXII съезда КПСС воодушевляет нас на быстрее выполнение этих планов.

В текущем году завод освоит производство новой, более совершенной модели дорожного мотоцикла «Урал» (М-62) и подготовит новый гоночный мотоцикл с двигателем мощностью 50—55 л. с.

Все помыслы нашего коллектива направлены сейчас на превращение Ирбитского мотоциклетного завода в образцовое механизированное и автоматизированное предприятие.

## МАСТЕРСТВА И ПОМОГ ТОВАРИЩУ

ми вечерами работал он в мастерской. Если собственными руками выстрогал первую рейку и сам приладил ее на нужное место, то уж никогда — даже в самой неожиданной ситуации на соревнованиях — не забудешь о ее назначении. Так, от доски к рейке, от рейки к корпусу строил Кузнеценко свой первый скутер. И возле Анатолия всегда был заботливый глаз и дружеские руки Марьяна. Он трудился вместе со всеми и тут же учил новичка нелегкому искусству судостроителя.

Когда корпус был готов, пришлось заняться механикой. На стенде в классе установлен мотор в разрезе. Рядом — действующий двигатель. Каждый спортсмен обязан знать его, как свои пять пальцев, ибо, если на соревнованиях «забарахлит» мотор, никто уже не сможет прийти на помощь. Затем Кузнеценко учили, как выбирать наилучшие показатели и габариты моторов. Будущему спортсмену предстояло сконструировать для себя самодельный мотор.

В постоянном содружестве с товарищами, шаг за шагом приближался к мастерству Анатолий Кузнеценко. И весной он впервые вышел на воду, вышел не как изживенец, а на лодке, построенной собственными руками. И тогда Анатолий тоже не был одинок. Борис Марьян из учителя-мастерового стал внимательным тренером. На одной мотолодке изо дня в день ходили Марьян и Кузнеценко. И наступил день, когда они вышли на старт соревнований.

Кропотливая подготовка не прошла даром: на первенстве ДОСААФ СССР Кузнеценко занял второе место в классе мотолодок. Вскоре на товарищеском матче команд Брянска, Орла и Тулы в

десятикилометровой гонке он занял первое место, обойдя всех своих соперников.

Анатолий Кузнеценко стал спортсменом. И верный традициям своего коллектива — «Достиг мастерства — помоги товарищу» — ныне сам занимается воспитанием спортсменов. Уже получили спортивные разряды его жена Ирина Кузнеценко и Юрий Никулин.

Здесь кратко рассказана только одна спортивная биография. Но их можно было бы рассказать много.

Чемпион страны 1959 года в классе судов СИ-175 Анатолий Привезенцев помог Татьяне Гороховой выполнить норму первого разряда. Со дня появления в клубе Константина Глаголева Привезенцев кропотливо работает с ним.

Девятнадцатилетний мастер спорта Михаил Рогачев уже подготовил нескольких перворазрядников: Ивана Полосуева, Бориса Сысоева, Олега Меленевского. Теперь они сами учат новичков.

Перворазрядник Владимир Негрий воспитал целую команду способных спортсменов: ныне его ученики А. Елкин, В. Матюхин, В. Прошин, А. Хоменков вместе служат на флоте, составляя

команду водномоторников Владивостокского яхт-клуба. Недавно они прислали своему наставнику письмо с просьбой выслать чертежи корпусов и моторов. И во Владивосток пошел объемистый пакет.

Многие воспитанники клуба уходят на флот. В Одессе служит перворазрядник В. Анненков, ходит командиром катера в далекой Индирик В. Синицын. Ежегодно отправляются из Тулы паренки, готовые стать хозяевами моря.

Когда будет опубликована эта статья, водномоторники уже выйдут на большую воду, начнется ответственная пора соревнований. А их в этом году много. Для туляков выстрелы стартовых пистолетов будут раздаваться все лето.

В нынешнем году Тула выставляет три команды — штатного морского клуба и две — самодельные: Ново-Тульского металлургического завода и Сталингорского химического комбината.

Из года в год туляки завоевывают все новые рубежи. А секрет их успехов в той системе занятий и взаимной помощи, о которой мы рассказали. Очень метко все это выразил один из членов клуба: «Тула любит море. Это ничего, что оно далеко».

М. ЧЕРНЕНКО.

### ТУЛЯКИ СДЕРЖАЛИ СЛОВО!

МАСТЕРА-ВОДНОМОТОРНИКИ ТУЛЬСКОГО МОРСКОГО КЛУБА ДОСААФ ВОСПИТАЛИ В СПОРТСМЕНОВ ПЕРВОГО РАЗРЯДА, 30 — ВТОРОГО, 31 — ТРЕТЬЕГО. ЗА ГОД В КЛУБЕ ПОДГОТОВЛЕНО 30 ВОДИТЕЛЕЙ МОТОЛОДОК И 34 СУДЬИ-ОБЩЕСТВЕННИКА.

# ОРГАНИЗАЦИИ ДОСААФ И ПОДГОТОВКА КАДРОВ МЕХАНИЗАТОРОВ

**С** большим удовлетворением встретили советские люди решения январского Пленума ЦК КПСС. Пленум подвел итоги огромной работы партии в области сельского хозяйства. После сентябрьского Пленума ЦК КПСС 1953 года производство зерна в нашей стране возросло более чем на 3 миллиарда, а государственные закупки — почти на один миллиард пудов.

Вместе с тем январский Пленум отметил, что достигнутый уровень и темпы роста производства продуктов сельского хозяйства, особенно продуктов животноводства, являются недостаточными. Задача состоит в том, чтобы производство их всегда опережало спрос населения Советского Союза.

Советские люди, труженики колхозов и совхозов отдают все силы делу претворения решений январского Пленума ЦК КПСС в жизнь. Немаловажную роль в выполнении этой задачи может сыграть и наше многомиллионное патристическое Общество. Его члены готовы внести свой вклад во всенародную борьбу за изобилие продуктов.

Социалистическое сельское хозяйство страны благодаря заботе Коммунистической партии получает огромное количество техники. На колхозных и совхозных полях работают сотни тысяч автомобилей, тракторов, комбайнов, различного рода двигателей и электрических моторов. Техническая оснащенность колхозов и совхозов непрерывно растет, они получают все более совершенную и высокопроизводительную технику. В этих условиях очень важное значение приобретает подготовка механизаторов.

Никита Сергеевич Хрущев в выступлении на январском Пленуме, говоря о целинных районах Казахстана, подчеркнул необходимость создания там постоянных кадров механизаторов. «Руководители партийных и советских организаций этих районов, — говорил он, — должны хорошо уяснить себе главное — надо за два-три года создать свои местные кадры. Пусть человек работает даже в канцелярии, научите и его водить машину, хорошо оплатите его труд. Он окупится».

В деле подготовки постоянных кадров механизаторов для сельского хозяйства

большую роль должны сыграть организации ДОСААФ, прежде всего хозрасчетные автомашинные школы, курсы при первичных организациях, самостоятельные автомашинные клубы. Они уже накопили значительный опыт обучения и воспитания технических специалистов.

Выполняя постановление IV пленума ЦК ДОСААФ СССР о подготовке в течение 1960—1961 годов без отрыва от производства не менее двух миллионов технических специалистов, организации Общества создали для этой цели необходимую техническую базу, имеют квалифицированных преподавателей и инструкторов. Многие комитеты уже сейчас успешно готовят квалифицированных кадры массовых технических специальностей — шоферов, трактористов, комбайнеров, электриков, мотористов и др.

В первую очередь это относится к организации ДОСААФ Казахской ССР. Здесь взято обязательство в 1961 году и началу уборки урожая подготовить, наряду с обучением шоферов, трактористов, не менее 20 тысяч комбайнеров в основном из числа рабочих и служащих учреждений и предприятий, а также учащихся вузов и техникумов. Эти специалисты должны помочь колхозам и совхозам в уборке урожая.

Большую работу по подготовке механизаторов ведут в Сталинградской области, в Молдавии и Узбекистане. Нужно, чтобы в нее активно включились все комитеты ДОСААФ, все хозрасчетные автомашинные школы, самостоятельные автомашинные клубы, первичные организации.

Обучение технических специалистов для сельского хозяйства следует вести с учетом потребностей в этих кадрах. Правильно поступают те комитеты, которые планируют свою деятельность в этой области, исходя из конкретных потребностей совхозов, колхозов.

Президиум Центрального комитета ДОСААФ, рассмотрев вопрос о задачах организаций ДОСААФ, вытекающих из решений январского Пленума ЦК КПСС, предложил всем республиканским, краевым, областным, городским и районным комитетам Общества конкретно, настойчиво и по-деловому решать задачи подготовки технических кадров для села, не допуская бесплодной шумихи вокруг этого вопроса и принятия безответственных обязательств. Организуя подготовку механизаторов, надо исходить из реальных возможностей каждого коллектива, наличия учебной базы и инструкторских кадров.

Президиум одобрил начинание организаций Общества, приступивших к обучению специалистов, которых раньше не готовило ДОСААФ, — комбайнеров, бульдозеристов, экскаваторщиков, водителей хлопкоуборочных и других самоходных машин.

Хороший почин, заслуживающий самого широкого распространения, сделали организации Общества Украинской ССР. Они наладили одновременную подготовку технических кадров по смежным специальностям: шофер-тракторист, шофер-комбайнер и т. д.

Параллельно с подготовкой специалистов высокой квалификации следует практиковать организацию в колхозных бригадах, в отделениях совхозов, на животноводческих фермах технических кружков, рассчитанных на получение колхозниками и рабочими минимума технических знаний и навыков, необхо-

димых для правильного использования электрооборудования и других технических средств в сельском хозяйстве.

Задача состоит в том, чтобы в каждом колхозе, совхозе, районе иметь достаточный резерв механизаторских кадров, способных в страдную пору участвовать в уборке урожая.

Наряду с подготовкой механизаторов для полевых работ следует готовить кадры для управления мелиоративными и ирригационными машинами. Ведь колхозам, совхозам, строительным организациям нужны специалисты и этого профиля.

Работу по подготовке кадров механизаторов следует проводить организациям ДОСААФ совместно с комсомольскими организациями. В настоящее время сложились самые благоприятные условия для такой согласованной деятельности, так как IX пленум ЦК ВЛКСМ наметил широкую программу участия комсомольцев и молодежи в борьбе за создание изобилия сельскохозяйственных продуктов.

Тем организациям, которые не имеют опыта подготовки кадров механизаторов, надо в первую очередь позаботиться о создании учебной базы и о кадрах преподавателей. В качестве преподавателей желательно привлечь инженеров, техников и других работников, хорошо знающих машины.

При решении вопросов, связанных с открытием курсов по подготовке механизаторов и обеспечением занятий необходимой учебно-материальной базой, комитеты ДОСААФ и учебные организации должны широко опираться на помощь предприятий, колхозов, совхозов.

На местах далеко не везде имеются необходимые программы. Управление военно-технической подготовки и спорта ЦК ДОСААФ принимает меры к обеспечению ими местных организаций ДОСААФ. В частности, переиздана и направлена на места по заявкам программы подготовки трактористов.

Управление военно-технической подготовки и спорта не имеет в настоящее время возможности разработать программы по всем специальностям и снабдить ими комитеты Общества. В связи с этим рекомендуется установить связь с местными управлениями сельского хозяйства и управлениями по профессионально-техническому обучению областей, краев, республик и получать программы подготовки комбайнеров, шоферов автокранов, бульдозеристов, экскаваторщиков у них. Как правило, такие программы рассчитаны на подготовку специалистов широкого профиля. Поэтому они могут быть видоизменены по объему учебных часов и содержанию материала в зависимости от конкретных условий подготовки. Эти изменения осуществляются по согласованию с органами и организациями, использующими молодых специалистов.

Подготовка кадров механизаторов для сельского хозяйства — задача большой государственной важности. Организации ДОСААФ должны с честью выполнять взятые на себя обязательства по обучению сотен тысяч высококвалифицированных технических специалистов для совхозов и колхозов.

**М. КОЛПАКОВ,**  
начальник отдела автомашинной подготовки и спорта  
ЦК ДОСААФ СССР.

# И Д Т И

# В Н О Г У С Ж И З Н Ь Ю

## *Н итогам дискуссии о программах подготовки и переподготовки шоферов*

**С**татья гг. В. Беспалько и Б. Гельбурта «Не устарела ли программа» вызвала многочисленные отклики. Они содержат различные точки зрения на подготовку и переподготовку шоферов-профессионалов.

В вопросе о программах это различие мнений можно свести к двум основным предложениям: оставить существующие программы, внося в них некоторые коррективы по новой автомобильной технике, условиям эксплуатации; серьезно переработать их (мнение подавляющего большинства).

Программы подготовки неразрывно связаны с классностью шоферов. Здесь определились три взгляда: оставить все три класса; ввести две категории шоферов — водитель-профессионал и шофер I класса; ликвидировать все классы, оставив деление только на две категории: шоферов-профессионалов и шоферов-любителей.

### **ГЛАВНОЕ — В ТЕОРИИ И ПРАКТИКЕ ВОЖДЕНИЯ**

Чтобы правильно выявить практическую ценность всех этих предложений, необходимо прежде всего определить требования к шоферу, исходя из сущности его работы, не меняющейся ни от классности, ни от стажа.

Очевидно, что сущность деятельности шофера составляет транспортная работа, т. е. вождение автомобиля. Под вождением автомобиля нами понимается технически грамотное, сознательное применение приемов и методов вождения в различных дорожных условиях, обеспечивающее безаварийность при высоких средних скоростях движения, с наименьшим износом материальной части при экономии эксплуатационных материалов (ГСМ и шин).

Наши темпы строительства коммунистического завтра требуют быстроты передвижения грузов и людей, нам дорога каждая минута. Мы обязаны полностью использовать мощность имеющегося подвижного состава.

Н. С. Хрущев в своей речи на совещании передовиков Целинного края сказал: «Когда средства нам будут позволять, построим железобетонные дороги и будем ездить по ним со скоростью 100—150 км. Но дайте время, не все сразу, а то еще, не освоив технику такой быстрой езды, можете разбиться».

Но можно ли, повышая скорости движения, не только не увеличить, но снизить число автомобильных аварий и наездов? Безусловно, если наряду с другими мероприятиями научить шофера предвидеть заранее, что может быть с автомобилем в разных условиях его движения — на закруглениях, при разгоне и торможении и т. п. Предвидеть это шофер может лишь в том случае, если он знает, какие внешние силы действуют на автомобиль во время его движения. В этом случае водитель сможет повысить безопасность автомобильной езды, ликвидируя или уменьшая некоторые отрицательные воздействия внешних сил и, наоборот, используя, а иногда и искусственно увеличивая силы положительные, повышающие устойчивость автомобиля.

Это уже не слепой шоферский опыт, а разумное, технически грамотное управление автомобилем. Речь идет, конечно, не о систематическом курсе, а об основных понятиях по теории автомобиля и законах движения, определяющих его поведение и обосновывающих методы и приемы вождения. Однако и программы, и официальные учебники эту важнейшую сторону подготовки и переподготовки шоферов игнорируют, что и составляет их существеннейший недостаток. Практически все знания шофера по вождению сводятся к ряду готовых, необоснованных и потому непонятных «рецептов» по технике управления автомобилем.

В результате шофер, окончив курсы, не представляет себе законов движения автомобиля и безусловно уверен, например, в том, что движение автомобиля вызывается вращением ведущих колес. Если же у него и возникают на этот счет сомнения, когда он узнает о возможности буксования колес, то все же он ясно обших условий движения авто-

мобиля (физической сущности, величины и значения крутящего момента и силы тяги на ведущих колесах, сцепного веса автомобиля и коэффициента сцепления колес с полотном дороги) себе не представляет, ибо на курсах этого не объясняли.

Что же шофер может знать без этого о проходимости автомобиля в условиях плохих дорог и бездорожья или о правильном торможении автомобиля в различных условиях движения.

Во всяком случае он уверен в том, что для изменения движения автомобиля в желаемом направлении всегда достаточно лишь повернуть рулевое колесо вправо или влево, уверен до тех пор, пока печальный опыт, сопровождающийся часто серьезной аварией или тяжелой травмой, не заставит его усомниться в правильности своих представлений об условиях поворота автомобиля.

Но ведь такой опыт не обязателен, если шоферу заранее рассказать о боковой реакции дороги, возникающей при поворачивании передних колес и вызывающей поворот автомобиля, разъяснить, при каких условиях может произойти потеря управляемости автомобиля, и указать, каким должно быть поведение шофера, чтобы предотвратить это опасное явление. Только тогда рекомендуемые действия шофера будут логически связаны с теоретическими обоснованиями и запомнятся ему навсегда.

Как можно правильно и сознательно пользоваться педалями газа и тормоза и рулем при прохождении с высокой скоростью относительно пологих поворотов на шоссе, перед въездом в поворот, при въезде в него и при выезде, если не разобрать воздействия на автомобиль продольной и поперечных сил при прохождении кривых?

Наконец, разве шофер не должен знать о действии центробежной силы, направленной вниз или вверх при прохождении вогнутого или выпуклого профиля дороги. Знает ли он, что если легковой автомобиль с 4—5 пассажирами и общим весом в 1500 кг проходит

ападину радкусом в 100 м, даже с относительно небольшой скоростью 60 км/час, то дополнительная нагрузка на ходовую часть будет составлять около 500 кг, что равносильно посадке в кузов еще 5—7 пассажиров. А если это так, то как можно уменьшить действие центробежной силы путем перераспределения нагрузки на передние и задние колеса при умелом использовании ускорения и торможения автомобиля?

## О ТОМ, ЧЕГО НЕТ В ПРОГРАММАХ

Но как ни парадоксально, на курсах шоферов III, II и I классов о законах движения автомобиля обычно и не упоминают, так как это не предусмотрено официальными программами и учебниками, хотя вполне возможно и по времени, отведенному на прохождение всей программы, и по общей подготовке курсантов, если она не ниже требуемой, т. е. не менее 7 классов.

Пренебрежение к вопросам теории в значительной степени объясняет весьма низкую культуру вождения автомобилей даже у шоферов со стажем. Мнение о том, что вопросы теории уместно излагать только шоферу I класса (см. статью тт. В. Беспалько и Б. Гельбурта), на наш взгляд, ошибочное, так как обрекает шоферов III класса на вождение автомобилей вслепую в течение первых нескольких лет (особенно опасных по аварийности) и в то же время ничем не может быть мотивировано, поскольку для шоферов I класса не обязателен повышенный общеобразовательный ценз. Часто бывает, что в среднем общеобразовательная подготовка молодых курсантов, обучающихся на шофера III класса, выше, чем у «старичков», шоферов II и I классов. Дело лишь в правильном отборе материала и методичке изложения, зависящих отчасти от отсутствия или наличия у курсантов практического опыта работы.

Ведь даже при первоначальном обучении солдата стрельбе из винтовки ему сообщают основные понятия по внутренней и внешней баллистике и, в частности, почему траектория пули характеризуется не прямой, а кривой линией (силы земного притяжения и сопротивления воздуха). Необходимость такого сознательного подхода к изучению стрельбы ни у кого сомнения не вызывает. А когда речь идет о шоферах, находятся люди, считающие почему-то, что им достаточно знать только технические приемы управления автомобилем без выяснения внешних сил, определяющих его поведение.

## ЧТО И КАК ИЗУЧАТЬ В АВТОМОБИЛЕ

Шофер любого класса должен хорошо знать устройство основных механизмов, узлов и приборов автомобиля для того, чтобы сознательно относиться к методам и приемам вождения автомобиля, осуществлять повседневный уход за ним (мойка, заправка, смазка, проверка исправности основных механизмов и приборов, подтяжка креплений и т. п.); уметь находить и устранять в пути несложные неисправности; а также

производить простейшие регулировочные работы.

Кроме того, шофер должен обладать запасом необходимых в практике его работы знаний по эксплуатации автомобиля (способы погрузки, перевозки и выгрузки грузов, основные показатели работы автомобиля, оформление простейших документов, передовые методы работы, повышающие производительность автомобиля).

О правилах движения по улицам и дорогам мы отдельно не говорим потому, что твердое знание их само собой разумеется и обуславливается выказанными ранее требованиями безаварийной езды.

Принципиальным недостатком всех программ по материальной части является и то, что они основаны на изучении определенных марок автомобилей. В результате по установившейся плохой традиции на многих курсах практикуется какой-то «болто-заклепочный» подход к изучению автомобилей, когда преподавателей интересует не столько сознательное усвоение курсантами общего устройства основных механизмов и приборов и рабочего процесса в них, сколько заучивание мелких конструктивных особенностей данного автомобиля. Между тем это совершенно не требуется для понимания общего устройства и работы автомобилей и теряет смысл при дальнейшей модернизации изучаемых марок, а тем более при переходе промышленности к выпуску новых моделей.

Неоправданность марочного изучения автомобилей видна из самих программ. Например, шофер III класса должен изучать автомобили ГАЗ-51, ЗИЛ-164 и М-21 «Волга». Ну, а как быть, если шоферу придется сесть за руль автомобиля «Москвич», УАЗ или ГАЗ-69? Оказывается, автомобиль «Москвич» должен изучать шофер II класса наряду с «Волгой» (повторно), МАЗ-200 и автомобилем ЗИЛ-158! Почему? Неизвестно.

От изучения определенных марок автомобилей в том виде, как это сейчас делается, надо безусловно отказаться. Изучать надо не отдельные марки автомобилей, а типовые, наиболее распространенные (с перспективой на ближайшее будущее) устройства основных автомобильных механизмов, узлов и приборов по следующей схеме:

1. Принципиальные понятия — назначение, основные части (детали), принцип работы;
2. Общее устройство и работа — типовые схемы и взаимодействия частей;
3. Обслуживание (см. выше) — указания, что и как делать, с приведением типовой технологии работы, содержащей основные операции, общие для всех механизмов и приборов, имеющих сходное устройство; методика нахождения и устранения путевых неисправностей.

Приобретение практических навыков по техническому обслуживанию (уход и простейшие регулировки) должно производиться на одной-двух определенных марках автомобилей, на которых шоферы будут работать (если это заранее известно) или на которых производится учебная езда.

При такой системе обучения механизмы и приборы автомобилей определенных марок служат лишь образцами, иллюстрацией аналогичных устройств, при-

меняемых на многих автомобилях разных марок.

Практикуемая разборка и сборка механизмов и узлов должна рассматриваться как часть учебного процесса, направленного на лучшее усвоение общего устройства их, а отнюдь не как технологические операции, требующие соблюдения всех правил монтажа, определенных допусков и посадок и т. д.

Неоправданным является включение в программы сведений о дизелях и газобаллонных автомобилях. Например, в программе по подготовке шоферов отведено 8—10 часов на ознакомление с приборами питания дизеля и 6 часов — с приборами газобаллонных установок. Но в этой же программе, в качестве приложений, имеются дополнительные программы для шоферов дизельных и газобаллонных автомобилей, рассчитанные на 70 и 32 часа соответственно. Невольно возникает вопрос: если сведений, определенных основной программой, недостаточно для работы на дизельных и газобаллонных автомобилях — к чему они даются, а если достаточно, то зачем существуют большие дополнительные программы?

## КЛАССНОСТЬ И КЛАСС ШОФЕРА

Крупные недостатки имеются и в положениях о классности. Программы повышения квалификации шоферов требуют либо простого повторения ранее пройденного материала, либо отягощают его знаниями и навыками, ненужными шоферу любого класса, пока он остается шофером.

Действительно, при современной системе организации укрупненных автохозяйств и создании при них производственной базы для технического обслуживания и ремонта автомобилей шоферу не нужны знания по технологии ремонта автомобиля (в программы включен даже средний ремонт), устранению неисправностей со снятием механизмов и агрегатов с автомобиля и последующей разборкой и сборкой их, сложным регулировочным работам, требующим применения специальных приборов и навыков по работе с ними, и т. д.

Другое дело — повседневный уход, мелкие регулировочные работы и устранение неисправностей непосредственно на автомобиле. Но это знает, как сказано выше, и шофер III класса. Никита Сергеевич Хрущев на совещании передовиков сельского хозяйства Целинного края совершенно справедливо подчеркнул: «Но и тогда, когда ремонтные мастерские будут построены всюду, нельзя уменьшать внимание к технике. Я бы сказал так: механизатор должен относиться к своей технике так же любовно, как воин к своему оружию».

Что же касается практических навыков, т. е. требуемого программами умения выполнять сложные ремонтные и регулировочные работы, то приобрести их за 20 часов, отведенных по программе шофером I класса на практические работы, совершенно невозможно, не говоря уже об отсутствии необходимых для этого условий в АМК и автошколах.



Поэтому нельзя не согласиться с мнением многих читателей, что практически обучение на курсах шоферов II и I классов очень мало способствует повышению действительной ценности шофера как транспортного работника. Тем более, что программное требование к шоферам II и I классов — уметь управлять всеми автомобилями — чисто декларативное и остается только на бумаге: на курсах повышения квалификации обучение вождению не производится. Поэтому многие шоферы даже I класса, всю свою жизнь работающие на легковых автомобилях в городских условиях, не умеют ездить (во всяком случае, как требуется от опытного шофера-профессионала) ни на грузовых автомобилях, ни в условиях проселочных дорог.

И наоборот, часто водители II и I классов, приезжающие с периферии в Москву за получением автомобилей, просят дать шоферов для перегона автомобилей на вокзал железной дороги, совершенно не представляя себе возможности вести автомобили по городским улицам в большом потоке движения без аварий и наездов. Нечего говорить, что эта операция без труда выполняется московскими шоферами III класса.

Поэтому ценность шоферов разных классов для работы в данных условиях относительна: отнюдь нельзя утверждать, что шофер III класса с большим стажем будет обязательно менее пригоден для данной работы, чем шофер I класса, только потому, что он не окончил соответствующие курсы.

Если некоторые читатели и утверждают, что обычно шоферы II и тем более I класса являются более квалифицированными, чем шоферы III класса, то, при ближайшем ознакомлении, это объясняется чаще всего большим стажем или личными качествами, а вовсе не обучением на курсах.

#### **НАДБАВКА, ТРУД КВАЛИФИКАЦИЯ**

Несправедливость в оплате труда, которую отмечает ряд читателей, когда шоферы II и I классов при одинаковой работе с равными результатами (а может случиться, что и с худшими итогами) имеют более высокий заработок сравнительно с шоферами III класса, возникает за счет надбавки за классность, т. е. по чисто формальному признаку.

Между тем существуют и другие принципы оплаты за классность: не за окончание курсов, а за производственные показатели и отношение к материальной части, о чем рассказывал на совещании передовиков Целинного края бригадир тракторной бригады М. Довжик: «Перед выездом в поле каждый механизатор у нас сдает экзамен на классность и получает талон. В зависимости от классности определяется ему и оплата труда. Если тракторист допустил небрежность в обращении с машиной, ему выдается талон второго или третьего класса, а много, может быть, стоит перевести и на прицеп. Вот как мы применяем принцип

материальной заинтересованности в этом важном деле».

К сожалению, на автотранспорте это пока исключено, так как по существующим ныне правилам, присвоенный однажды шоферу класс не может быть снижен.

#### **КУРСЫ ОКОНЧЕНЫ. А ЧТО ДАЛЬШЕ!**

Некоторые читатели журнала все же считают, что классность, несмотря на все ее недостатки, надо сохранить, ибо она, мол, позволяет знакомиться шоферам при прохождении курсов повышения квалификации с новостями в автомобильной технике и эксплуатации автомобилей. Если это в известной мере и так (хотя далеко не всегда), то все же существующая классность (независимо от содержания программ) отнюдь не разрешает в общей форме проблемы повышения квалификации. Шофер III класса через два года после получения удостоверения может пройти курсы и стать шофером II класса, а еще через год — шофером I класса. Но ведь после этого он, как правило, работает еще 10—15 и больше лет. Если полагать, что курсы по переподготовке шоферов по обязательным программам являются единственной формой повышения квалификации шоферов, то спрашивается, как же повышать квалификацию после получения «высшего» шоферского образования — I класса. Если же считать, что на этом все заканчивается, то начинающий шофер III класса, только что окончивший курсы, будет обладать более современными и нужными знаниями, чем «старичок», когда-то получивший I класс.

Очевидно, что дальнейшее освежение и расширение полученных когда-то знаний должно идти по путям:

1) организации автохозяйствами, где работают данные шоферы, периодических краткосрочных курсов, систематических лекций-бесед по определенной тематике, технических консультаций и т. п. (с учетом особенностей работы данного автохозяйства);

2) самостоятельного чтения технической литературы (при консультации специалистов).

#### **ОБЩИЕ ВЫВОДЫ**

Программы подготовки шоферов должны быть пересмотрены и переработаны в указанных выше направлениях (безмарочное изучение автомобиля, отведение надлежащего места вопросам механики движения и практики вождения автомобилей, методике нахождения и устранения путевых неисправностей и т. д.).

Если от всех шоферов III класса требовать обязательного знания дизельных автомобилей, то объем сведений и практические навыки по программе должны быть достаточны для работы на них наравне с карбюраторными автомобилями. При пересмотре программы это можно сделать, не выходя за пределы общего количества часов, отведенных

по основной программе. Дело лишь за обязательным обеспечением в этом случае всех автошкол и курсов механизмами, приборами и ходовыми дизельными автомобилями, необходимыми для качественной постановки учебного процесса.

Газобаллонные автомобили из программы исключить вовсе, оставив изучение газобаллонных установок, так же как и газогенераторных, только для тех шоферов, которые приступают к работе на этих автомобилях.

Действующие сейчас программы повышения квалификации, как не соответствующие действительным условиям работы шофера и требующие многих ненужных сведений и навыков, должны быть отменены.

Вопрос о сохранении классности или введении для шоферов разрядности (аналогично с производственными рабочими), как предлагают некоторые читатели, требует дополнительного исследования, выходящего за рамки настоящей статьи. Бесспорно лишь то, что для определения классности или разрядности основным критерием должен быть большой стаж безупречной работы с высокими производственными показателями, при наличии определенного общеобразовательного ценза и специальных знаний и навыков. Надбавка и заработку водителя за классность или разрядность не может являться пожизненной и снимается при низкой производительности труда, наличии серьезных аварий и наездов, при большом отставании шофера в познаниях автомобильной техники и эксплуатации автомобиля из-за неучастия в работе над повышением своей квалификации и т. п.

Обязательное школьно-курсовое обучение по официальной программе, связанное с получением классности или разрядности, если и целесообразно сохранить, то только в качестве одной ступени (для шоферов III класса со стажем не менее 2—3 лет). Эта программа должна помочь шоферу осмыслить в систематизированном виде опыт своей работы и получить знания, строго отобранные по принципу своей применимости и пользы в работе шофера.

**А. КАРАГИН.**

#### **ОТ РЕДАКЦИИ:**

В настоящей статье, подводящей итоги нашей дискуссии, как и в помещенных в предыдущих номерах журнала, высказаны некоторые принципиальные мнения и предложения по вопросам подготовки и повышения квалификации шоферов.

Редакция полагает, что Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР после изучения и критического отбора наиболее ценных мнений и предложений внесет в существующую систему подготовки и переподготовки шоферов соответствующие коррективы, вызванные требованиями жизни и накопленной в этой области практикой.

# МОТОЦИКЛЕТНОЕ

## О дополнительных

### соревнованиях в многодневке

За последние годы организаторы международных многодневных соревнований все чаще стали отходить от традиционной схемы многодневки, включавшей дорожные испытания и заключительную шоссейно-кольцевую гонку. Например, в трехдневном «Татранском рейде», который ежегодно проводит Польский союз мотоцистов, шоссейно-кольцевая гонка заменена «классической ездой» — специальным соревнованием на мастерство вождения (суть его заключается в том, чтобы провести мотоцикл по сложному участку, не касаясь ногами земли).

В четырехдневке, ежегодно организуемой в ГДР, дорожные соревнования были усложнены участками классической езды, а вместо кольцевой гонки проводился так называемый «скоростной подъем».

Наконец, на самых крупных соревнованиях этого рода — XXXV шестидневке ФИМ в Австрии — дорожный этап включал целый комплекс дополнительных состязаний: на разгон-торможение, скоростные подъемы и кроссы. При этом сохранялась и заключительная шоссейно-кольцевая гонка.

Такое усложнение многодневных соревнований, превращающее их, по сути дела, в мотоциклетное многоборье, преследует определенную цель — придать им более спортивный характер, повысить требования к мастерству участников. Разберем подробнее каждый из видов дополнительных соревнований.

#### «КЛАССИЧЕСКАЯ ЕЗДА»

Как мы уже сказали, классическая езда — это проверка мастерства вождения мотоцикла на труднопроходимых участках.

Для классической езды может быть выбран подъем и спуск со щебенчатым или травяным покрытием и выступающими корнями деревьев, высохшее русло ручья, берег реки с каменистым и песчаным грунтом и т. п. Однако эти участки при всей их сложности не должны быть опасными, т. е. включать крутые обрывы, глубокие броды, трамплины. Длина участков классической езды в зависимости от их характера и рельефа может быть от 50 до 100 метров при ширине 2—4 метра (схема 1). Участок может состоять из двух отрезков по 30—50 метров, соединенных небольшой незачетной полосой. В этих случаях по решению организаторов соревнования отрезки рассматривают или как один общий участок, или как два отдельных.

Все участки классической езды обозначаются в маршрутных картах и размечаются на трассе. Разметка участка по ширине осуществляется специальными

цветными флажками или стойками, установленными с интервалом 1,5—2 метра.

Спортсмену разрешается остановиться перед участком для его осмотра, наблюдать, как преодолевают его другие гонщики.

Каждый такой участок обычно обслуживают три судьи — старший судья и секретарь находятся в конце участка и один судья в начале его. Остановимся несколько подробнее на организации судейства классической езды.

Оценивается здесь только качество езды без учета времени, затраченного на преодоление участка. Судьи для показа штрафных очков, начисляемых участникам за нарушения, имеют по две указки белого цвета с черными цифрами на них — 0 и 1; 5 и 10 (по одной цифре с каждой стороны).

Штрафные очки начисляются по следующей шкале:

- касание ногой земли один раз . . . 1;
- касание ногой земли более одного раза (два, три и т. д.) . . . 5;
- остановка на участке с касанием земли обеими ногами, падение, сход с мотоцикла и т. п. . . . 10.

В тот момент, когда спортсмен въезжает на участок (заднее колесо мотоцикла пересекло линию начала участка), судья подает сигнал старшему судье, поднимая указку с цифрой 0. Затем при каждом нарушении он показывает цифру, соответствующую количеству штрафных очков. Старший судья в начале дублирует своей указкой цифры, показанные первым судьей, а затем, по мере приближения гонщика, сам определяет и показывает начисляемые ему очки. После этого он быстро суммирует очки и при выезде спортсмена с участка показывает ему результат. Секретарь записывает это в протоколе.

#### ПОДЪЕМ НА ГОРУ И КРОСС

Эти соревнования относятся к скоростным, т. е. оценка результатов в них производится по времени, затраченному на прохождение трассы.

В этих соревнованиях применяется система зачета, по которой за лучшее время, показанное на участке в данном классе, спортсмену начисляется 360 положительных очков. Всем остальным участникам положительные очки определяются по формуле:

$$\frac{\text{лучшее время}}{\text{достигнутое время}} \times 360$$

В организации скоростных соревнований — подъемов и кроссов много общего. Поэтому их можно рассмотреть здесь вместе.

Трассы для подъема подбираются различной крутизны и протяженности. Они могут включать и горизонтальные отрезки. Желательно, чтобы участок скоростного подъема был частью общей трассы дорожных соревнований.

Грунт крутых подъемов должен обеспечивать хорошее сцепление с колесами мотоцикла. Подъемы же большой протяженности и небольшой крутизны могут иметь самое разнообразное покрытие. Крутизна подъема должна быть такой, чтобы опытный спортсмен мог преодолеть его, не сходя с мотоцикла. Длина участка скоростного подъема зависит от его крутизны и грунта, она может колебаться от 300—500 метров до 5—6 километров. Ширина трассы нигде не должна быть меньше 2 метров. Так, трасса скоростного подъема XXXV шестидневных соревнований проходила по узкому, извилистому горному шоссе, круто поднимавшемуся вверх. Покрытие его постепенно ухудшалось к вершине: на нем появлялись ухабы, выбоины, даже канавы.

Трасса кроссового участка также должна быть частью трассы дорожных соревнований. На той же многодневке в Австрии тринадцатикилометровый кроссовый участок начинался на вершине горы высотой в 1100 метров, шел по грязной извилистой дороге, затем спускался в горную долину и оттуда поднимался вверх. Подъем проходил по грунтовой горной дороге и имел каменистое покрытие попеременно с песком и глиной. Выступавшие корни деревьев и большие валуны местами оставляли для проезда лишь узкую полоску. После подъема трасса снова уходила вниз по горно-лесным дорогам, а перед финишем опять устремлялась вверх.

Трасса кросса может быть линейной или кольцевой. Длина трассы не должна превышать 5—10 км при ширине не менее двух метров. Размечается она так же, как и трасса дорожных соревнований, но указатели устанавливаются чаще, дороги для постороннего движения перекрываются.

Охарактеризованные здесь трассы скоростных соревнований по своей сложности рассчитаны на сильнейших гонщиков. Задача организаторов многодневок заключается в том, чтобы подобрать такие трассы, которые соответствовали бы масштабу состязаний, спортивной классификации участников, состоянию машин и т. д. Очень сложная трасса может затян timer соревнования, вызвать большой сход участников, слишком легкая — не позволит достаточно хорошо выявить мастерство гонщиков, снизит эффект многодневки.

Местонахождение скоростных участков указывается в схемах трассы. Старт скоростного участка располагается за пунктом КВ (по ходу движения) и допол-

# МНОГОБОРЬЕ

В помощь участнику Спартакиады

нительно оборудуется, как это показано на схеме 2: наносится стартовая линия, устанавливается оборудование для хронометража и работы секретариата. В непосредственной близости от старта отводится место для мотоциклов участников.

В конце скоростного участка оборудуется финиш, который связан со стартом телефоном.

Участники стартуют группами. Старт дается с заведенным двигателем. Хронометраж осуществляется любым методом с использованием радио или телефонной связи. На старте в контрольной карте спортсмена можно не делать никакой отметки, однако на финише судья

Участок «классической езды».



Схема 1.

обязан сделать соответствующую запись в контрольной карте участника.

Время, затраченное на скоростной участок, нейтрализуется и в основном графике дорожных соревнований не учитывается.

## РАЗГОН-ТОРМОЖЕНИЕ

Этот вид соревнования также относится к скоростным. Участок для выполнения разгона-торможения (схема 3) выбирается на прямом отрезке шоссе с гладким бетонным или асфальтовым покрытием длиной 400—500 метров. Ширина участка ограничивается проезжей частью шоссе.

Старт и финиш обозначают хорошо видимыми линиями, тумбами или по-

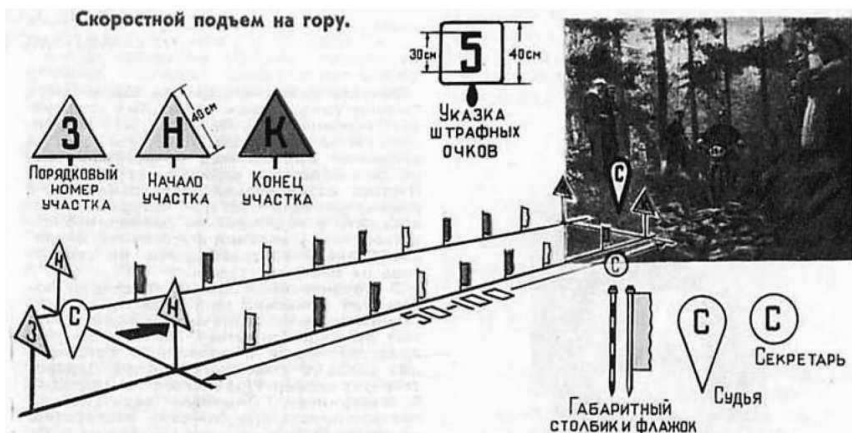


Схема 2.

лотником. Через каждые 100 метров по всему участку (на обочине) устанавливаются ярко окрашенные тумбочки (или флажки), которые служат ориентиром для участников.

К линии финиша примыкает зона остановки длиной 2 метра. Ее выделяют яркой краской и далее через каждый метр наносят линии, на концах которых ставят цифры от единицы до восьми.

Старт индивидуальный, с места и с заведенным двигателем. Хронометраж — любой, обеспечивающий точность. В зависимости от способа хронометража изменяется количество и расположение судейского состава.

Участник должен по возможности в минимальное время преодолеть зачетный участок и остановить мотоцикл точно в двухметровой зоне.

Если участник показал лучшее время в своем классе и остановил мотоцикл точно в двухметровой зоне, он получает 360 положительных очков. Остальные результаты определяются по указанной выше формуле. При неточной остановке мотоцикла количество набранных участ-

ником очков (по формуле) уменьшается на два за каждый метр сверх разрешенной двухметровой зоны остановки.

Если мотоцикл остановлен на расстоянии более 10 метров от линии финиша, участнику прибавляют к показанному им времени 10 секунд (иными словами, это время ухудшается на 10 секунд).

\*\*\*

В многодневные соревнования 1961 года, которые входят в программу Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта, также включены дополнительные состязания: разгон-торможение, подъем в гору (скоростной подъем) и кросс. Организация их — дело не сложное. Очень важно при этом, как уже указывалось, правильно выбрать трассу. Необходимо учитывать возможность привлечения зрителей. Поэтому лучше использовать трассы, расположенные в парках или пригородной зоне с хорошими подъездными путями, куда обычно приходит много людей.

В. ДРОБИЦКИЙ,  
главный тренер ЦАМК СССР.

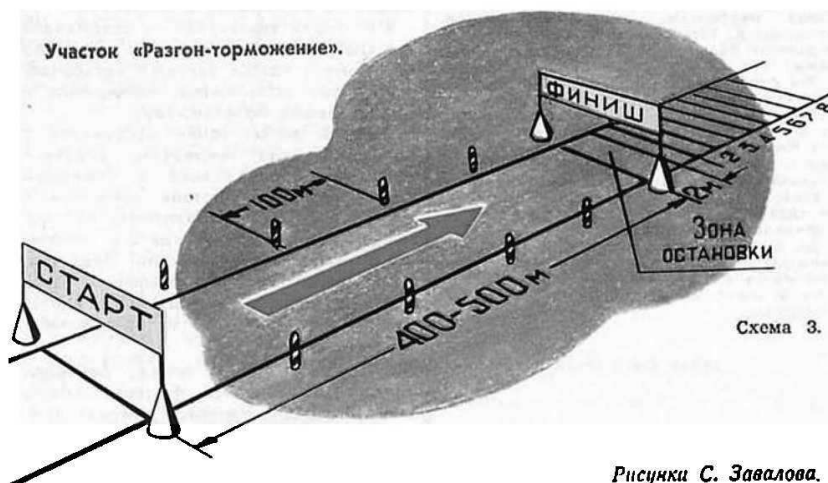


Схема 3.

Рисунки С. Завалова.

# СПАРТАКИАДА ШАГАЕТ

Весна в этом году наступила необычайно рано. И с ее приходом еще ярче вспыхнула огнем Спартакиада. Со всех районов страны идут в редакцию вести о соревнованиях мотоциклистов, автомобилистов, водномоторников.



## ЮНОША ПОБЕЖДАЕТ МАСТЕРОВ

В первых числах апреля в Армении начались финалы районных спартакиад. Это событие было озаглавлено республиканским соревнованием по мотокроссу. В нем участвовали спортсмены Еревана, Ленинакана, Кировакана и команды Советской Армии, выступавшие на мотоциклах различных классов: 125, 175, 350, 500 см<sup>3</sup> и мотоциклах с колясками.

Жители Еревана не помнят случая, чтобы на трассе мотокросса было так многолюдно, как в этот день. Трасса протяженностью 3 километра была довольно трудной, но интересной. Гонщикам предстояло преодолеть многочисленные подъемы, крутые спуски и повороты. На пути встречались броды и песчаные участки. Победители определялись по результатам двух заездов (каждый заезд — 7 кругов).

Первыми приняли старт машины класса до 350 см<sup>3</sup>. Здесь победу одержал мастер спорта дзасафовец С. Григорян. Спортсмены патристического Общества добились победы и в других классах: на мотоциклах 175 см<sup>3</sup> первенство завоевал Р. Назарян, 500 — В. Мелик-Степанян. Высшее мастерство продемонстрировали армейцы Е. Теплинин и В. Лашунен, выигравшие борьбу на мотоциклах с колясками.

Эти соревнования были примечательны тем, что в них наравне со взрослыми выступали юные гонщики. Блестящую победу в классе 125 см<sup>3</sup> одержал юноша Борис Кираносян (Ереванский АМН). Он уверенно выиграл оба заезда, опередив нескольких мастеров спорта, выступавших в этом классе мотоциклов. Своей победой он сделал серьезную заявку на участие в финале спартакиады.

Да, в том-то и состоит значение спартакиады, что она выявляет новые спортивные таланты, приобщает к систематическим занятиям автототоспортом нашу молодежь.

А. МУРАДЯН,  
судья всесоюзной категории.

Ереван.

На снимке: Борис Кираносян после оползания змеи.

## В ЮРЛЕ СОРЕВНУЮТСЯ АВТОМОБИЛИСТЫ

Жители районного центра Юрлы часто бывают свидетелями различных спортивных соревнований. Но таких, как эти, видеть им не доводилось. К 12 часам дня на стадионе выстроились не футболисты и не легкоатлеты, а водители автомобилей. Первые соревнования автомобилистов в районе вызвали большой интерес. Оказалось, что у водителей не меньше болельщиков, чем у местной футбольной команды. Столько зрителей давно не собиралось на местном стадионе.

В соревнованиях автомобилистов на мастерство вождения (они входили в зачет Спартакиады по техническим видам спорта) приняло участие 28 спортсменов, представлявших 8 первичных организаций ДОСААФ районного центра. Первым стартует шофер Юрлинского леспрохоза П. Ведерников. Опытный водитель, он вначале показывает высокое мастерство, но затем терпит неудачу — сбивает флажок на «восьмерке» и неточно останавливает машину на линии финиша.

От души посмеялись зрители над шофером К. Дериглазовым, который за сбитые

флажки получил 2900 штрафных очков. Неудача постигла и водителей из Юрлинской ремонтно-технической станции М. Штейнникова и А. Чашина, также набравших большое количество штрафных очков.

В течение четырех часов зрители с неослабевающим интересом наблюдали за выступлением своих товарищей. Лучшие других подготовились к первым соревнованиям спартакиады спортсмены первичных организаций леспрохоза и РТС. Победителем в личном зачете стал водитель В. Пикулев, показавший лучшие результаты в мастерстве вождения. Районный комитет ДОСААФ вручил победителям ценные подарки и дипломы.

Первые автомобильные соревнования в Юрле пришлись по душе и спортсменам и зрителям. И мы знаем, что за ними последует много таких же интересных состязаний.

В. МЕХАНОШИН.

Юрла, Пермская обл.

## ЮБИЛЕЙНЫЙ

спорта Н. Евдошук и А. Банникова, но их постигает неудача. Из-за неисправности мотоцикла они вынуждены сделать остановку. Вперед вырываются столичные гонщики — заслуженный мастер спорта Е. Косматов с колясочником И. Хохловым. Они и выигрывают заезд.

Мотоциклы М-61С ирбитского мотозавода, на которых выступало большинство участников, с честью выдержали тяжелое испытание. Сошел только один экипаж из-за поломки заднего моста (дефект, еще часто встречающийся у ирбитских мотоциклов).

На второй день, в воскресенье, соревнования начали спортсмены на мотоциклах до 125 см<sup>3</sup>. Ковров не выставил в этом классе ни одного спортсмена. Минчане стартовали на новых мотоциклах М-204, остальные участники — на К-125. Победу одержал ленинградский мастер спорта А. Сироткин, лидировавший весь заезд. Минчане выступили неудачно. Новая модель минских мотоциклов, да и сами спортсмены не выдержали испытания. Однако работники мотозавода получили ценный опыт для доводки своих мотоциклов.

В заезде мотоциклов до 175 см<sup>3</sup> приняли участие спортсмены Москвы, Коврова, Ленинграда. Ковровцы были на новых мотоциклах, которые оказались очень выносливыми. Все три ковровских спортсмена успешно закончили трудную 36-километровую дистанцию. Обладателем приза стал их представитель, чемпион РСФСР Б. Кузнецов. Лидировавший 11 кругов ленинградец Р. Дубов вынужден был в нескольких сотнях метров от финиша преградить борьбу (вышло из строя магнето). По ленинградской традиции Р. Дубов вручен миниатюрные галоши — приз неудачнику соревнований.

Заездом программы матча был, как всегда, заезд в классе 350 см<sup>3</sup>. В нем

Первое воскресенье марта в Ленинграде — день большого мотоспорта. В этом году более 100 сильнейших спортсменов (из них 4 заслуженных мастера спорта и 66 мастеров спорта) из Москвы, Риги, Таллина, Львова, Ижевска, Коврова и Минска приехали в гости к ленинградцам для участия в пятнадцатом традиционном мотокроссе.

На по-зимнему жаркое солнце и дождь растопили остатки снега на международной трассе «Озерки». Пришлось зимой искать... снег. После долгих поисков в живописном пригородном парке «Осиновая Роща» была проложена трасса. Глубокие колеи, петляющие в талом снегу, круто взмывали вверх и вновь уходили в ложбины. Тяжелое испытание предстояло гонщикам и машинам.

В нынешнем году программа матча была расширена. Кроме машин классов до 125, 175 и 350 см<sup>3</sup>, стартовали мотоциклы с колясками.

Соревнования начались в субботу заездом на мотоциклах с колясками.

«Не будет зрителей!» — вспоминали мы слова скептиков, глядя на шоссе, по которому к трассе двигался нескончаемый поток автомобилей, мотоциклов и просто пеших болельщиков.

Зрители любят гонки мотоциклов с колясками, где мастерство водителя приносит победу только в сочетании с виртуозной «работой» колясочника. И вот на старте 15 экипажей. Москва, Львов, Ленинград... А где же мотозаводы ирбитский и ижевский? Ведь они приглашены тоже. К сожалению, заводы, выпускающие мотоциклы с колясками, не откликнулись на приглашение ленинградцев.

Взмах стартового флага. Взревели моторы, взметнулись фонтаны талого снега и грязи. Началась тяжелая тридцатикилометровая гонка. Первые круги гонщики проходили тесной группой. Лидирует львовский экипаж мастеров

# ПО СТРАНЕ



У ВХОДА НА ВДНХ

Площадь перед Северным входом на Выставку достижений народного хозяйства в Москве уже давно облюбовали автомобилисты. Но, пожалуй, никогда она не была так «загружена», как в эти весенние дни. Тренировки и соревнования по

фигурному вождению проводятся здесь почти каждую субботу и воскресенье.

Очень интересно прошло первенство столицы, которое входит в программу Спартакиады по техническим видам спорта.

Судейская коллегия могла выбирать любой комплекс фигур, и она остановилась на несколько необычном варианте, что сильно сказалось на результатах. Без штрафных очков закончили дистанцию только два спортсмена. Даже неоднократный победитель соревнований по фигурному вождению мастер спорта С. Тенишев был вынужден довольствоваться девятым местом.

Первое место (автомобили «Волга») занял мастер спорта В. Птушкин, показавший абсолютно лучшее время — 175 секунд и закончивший дистанцию без штрафных очков. В классе «Победа» чемпионом Москвы стал спортсмен III разряда И. Владимиров. Оба водителя — члены общества «Спартак». В классе «Москвичей» первенствовал В. Мартюк, член первичной организации ДОСААФ Московского автодорожного института.

**В. ХВАТОВ,**  
мастер спорта.



У нас на обложке

## ПАРЕНЬ ИЗ ГАНЫ ЗА РУЛЕМ „ВОЛГИ“

Оусу Аджиман приехал в нашу страну из далекой Ганы, недавно ставшей на путь национальной независимости. В ноябре он переступил порог Университета дружбы народов имени Патриса Лумумбы. Через несколько лет студент из Африки получит диплом врача и вернется к себе на родину.

Но при чем здесь автомобиль, в кабине которого будущий медик сфотографирован нашим корреспондентом? Вот что об этом говорит сам Оусу.

— По моему мнению, автомобиль для людей нашей профессии, особенно в условиях моей страны, не менее необходим, чем сумка с медикаментами и инструментарием. Врач всегда должен быть начеку. В любой момент его могут поднять с постели и вызвать к больному. Вот здесь-то и пригодятся навыки водителя.

Господство колонизаторов привело к тому, что в Гане сейчас мало врачей, гораздо меньше, чем это необходимо. Значит, каждому из нас придется, выезжая к пациенту, преодолевать большие расстояния. А ведь от того, насколько быстро мы сможем приехать к больному, зависит — вовремя ли будет оказана ему помощь, в конечном счете, от этого нередко зависит жизнь человека.

Вот почему я убежден, что мне совершенно необходимо приобрести и еще одну специальность — специальность шофера. Учиться управлять автомобилем я начал еще у себя на родине. Но согласитесь, что умения водить машину еще далеко не достаточно. Необходимо знать, если так можно выразиться, и ее «состояние здоровья» с тем, чтобы она никогда не отказала в критический момент. Ведь если во время ночного вызова у моего автомобиля вдруг откажет мотор, то никто не сможет мне помочь.

Квалификацию шофера я тоже надеюсь получить в Советском Союзе — стране, в которой выпускаются такие чудесные автомобили, как эта «Волга».

**А. БОБРОВ.**

## ЛЕНИНГРАДСКИЙ

стартовали лучшие гонщики. Большой интерес представляли и мотоциклы участников. Львовские спортсмены изменили конструкцию рамы и задней подвески своих машин. Укоротив мотоцикл, они достигли лучшей маневренности и уменьшения веса по сравнению с серийным ИЖ-57К, на котором выступало большинство участников.

С первых же метров началась упорная борьба. Лидеры менялись много раз. Чемпион СССР 1960 года в этом классе мотоциклов ленинградец А. Дежинов, проявив большую выносливость и мастерство, обошел всех и финишировал в отличном темпе. Показательно, что половину участников звезда он обошел на целый круг.

Командные призы во всех классах мотоциклов завоевала дружная команда спортсменов столицы, отлично подготовленная тренером Г. П. Фоминым. Необычно началось торжественное закрытие соревнований. Перед строем

В традиционном ленинградском мото-кроссе впервые приняли старт мотоциклы с колясками.

Фото А. ВОЙЧУКА.



спортсменов спортивная общественность Ленинграда и гости чествовали по случаю семидесятилетия главного судьи соревнований, старейшего спортсмена-мотоциклиста Ленинграда, заслуженного мастера спорта, почетного судью всесоюзной категории Павла Петровича Воротилкина. Юбиляру были преподнесены адреса и памятный подарок. Затем были вручены призы победителям.

Несколько слов о судействе. Протестов и заявлений в судейскую коллегию не поступало. Однако совещание судей с представителями было бурным и длительным. Причина — отсутствие правил проведения старта кросса с заведенными двигателями.

Действующими правилами соревнований 1957 года старт с заведенными двигателями на кроссе вообще не разрешен. В последнее время все старты крупных мотокроссов проводятся только с заведенными двигателями. Однако регламент действий судей и спортсменов в каждом городе различный, что затрудняет подготовку спортсменов и всегда вызывает бурные споры между судьями и представителями. На наш взгляд, новые правила или другой документ, трактующие вопросы старта с заведенными двигателями на кроссе, крайне необходимы.

В заключение хочется пожелать, чтобы в будущем году все мотозаводы, включая ирбитский и киевский, приняли участие в традиционном ленинградском кроссе, продемонстрировали новую технику и мастерство своих спортсменов, чтобы рос и креп класс мотоциклов с колясками, столь любимый зрителями.

**Н. КИСЕЛЕВ,**  
зам. главного судьи соревнований;  
судья всесоюзной категории;  
**Г. КИСЕЛЕВА,**  
главный секретарь соревнований,  
судья республиканской категории.





# АВТОМОБИЛЬ

...Медленно движется по пластинчатому конвейеру серебристая «Волга». Как только подходит она к застенной моечной установке, мгновенно «оживают» напорные щетки и, вращаясь, начинают протирать кузов, на который подается вода. Пыль и грязь удаляются не только с крыши и боковых поверхностей автомобиля, но и с его передней и задней частей, с днища, из-под крыльев. Вымытая «Волга» продолжает свой путь. Еще несколько метров, и конвейер подводит ее к мощным вентиляторам, обдувающим кузов. Потребовалась всего минута, чтобы автомобиль был вымыт и высушен.

В этом могли убедиться посетители тематической выставки «Механизация технического обслуживания и ремонта автомобилей», организованной на территории ВДНХ.

Такую автоматическую поточную линию с программным управлением создал коллектив одной из московских автобаз. Рационализаторы усовершенствовали моечную установку ГАРО-1110, используя достижения автоматики и электроники и применив световую сигнализацию.

Поточный метод ежедневного обслуживания демонстрировался применительно не только к легковым, но и к грузовым автомобилям. Представление о нем можно было получить, наблюдая за действующим манометром автоматической линии, построенной в 3-м грузовом парке Ленинградского автоуправления. Всего на поточке 3 поста: предварительного обогрева, мойки (струйная установка с качающимися форсунками) и сушки. Цепной конвейер посредством толкающей тележки, упирающейся в балку передней оси, перемещает автомобиль от поста к посту со скоростью 2—3 м/мин.

До последнего времени промышленность

не выпускала эффективных установок для механизированной мойки грузовых автомобилей. Теперь этот пробел восполнен. Беленский завод ГАРО приступил к серийному производству установок модели 1114. Она состоит из двух арочных рам — для предварительного и окончательного обмыва, — качающихся коллекторов с соплами, насосов производительностью 18—20 м<sup>3</sup> воды в час, аппаратов управления.

А как быть небольшим автохозяйствам, кооперативным гаражам, где не нужны мощные моечные установки? Им предначертаны легкие передвижные насосные устройства для шланговой мойки автомобилей.

Разнообразна экспозиция приспособле-

емника грузоподъемностью 7 т для грузовых автомобилей. Его особенность — применение отдельных асинхронных электродвигателей для подъемного механизма каждой угловой стойки.

Механизации обслуживания автомобилей на канавках было посвящено несколько экспонатов. Один из них — подъемник ГАРО-434 грузоподъемностью 4 т. С его помощью автомобиль перемещают вверх на 600 мм. Подъемник может быть установлен под автомобиль в любом месте канавки.

Гидравлические двух- и шеститонные домкраты, передвижные консольные краны были выставлены в виде образцов серийной продукции.

Балка с двумя домкратами М-55 — вот что представляет собой теленка модели 455 для вывешивания передней оси автомобиля на смотровой канавке. Интересна по замыслу и исполнению теленка для снятия и установки рессор, изготовленная в автоотресте № 1 автоуправления Сталинского совнархоза. Это — домкрат с системой рычагов, он весьма эффективен в работе.

Запоронские автотранспортники изготовили простое приспособление для снятия и установки коробки передач при обслуживании автомобилей на канавке. Оно может перемещаться в продольном и поперечном направлении. Привод его —

механический, рычажный. Продолжительность подъема коробки 75 сек, время опускания — 45 сек.

Действующие манеты позволили ознакомиться с устройством и работой поточных линий ТО-1 и ТО-2 в автобазах. Высокой оценки заслуживает организация обслуживания «Волги» в 6-м таксомоторном парке Москвы (с поперечным перемещением машин на конвейере). Достоинство этого метода в том, что при необходимости (например, если обнаружена серьезная неисправность) можно вывести автомобиль с любого поста, не нарушая ритма потока. На ТО-2 одной машины здесь затрачивается около 3 часов, тогда как в других автохозяйствах на это уходит целый день.

Интересно смазочно-заправочное оборудование: топливно- и маслозаправочные колонки, соленоидомagnetатели разных типов, установки для промывки картридов, бан для заполнения тормозной системы тормозной жидкостью и т. д.

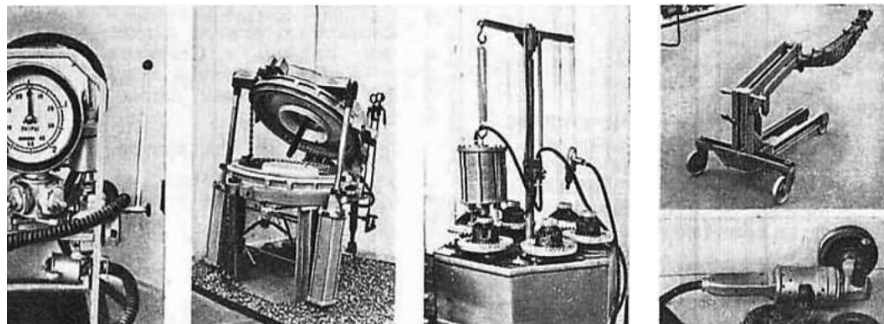
# ОБСЛУЖИВАЮТ

ний для подъема автомобилей, снятия, установки и транспортировки агрегатов. Очень удобен четырехстоечный электромеханический подъемник для автомобилей весом до 3 т, выпускаемый Грозненским заводом ГАРО. Это — платформа, состоящая из двух поперечных балок, соединенных лонжеронами. Под ней человек может работать в полный рост, причем открывается доступ к любому месту низа автомобиля. Подъем платформы с установленным на ней автомобилем на 1500 мм занимает немногим больше минуты.

Посетители выставки видели в действии и опытный образец подобного подъ-

ельника ГАРО-359 позволяет на одном посту заправлять автомобиль автолом, нигролом, водой и воздухом. Пять барабанов с самонаматывающимися шлангами, три пневматических насоса, сжатый воздух входит в ее комплект.

Коллектив Кировской автобазы Маневского автоотреста соорудил механизированную бензоснапорздаточную станцию с дистанционным управлением. Благодаря применению электромеханического двигателя заправка автомобилей маслом почта не требует применения ручного труда. Водитель, приехавший на заправку, должен только вставить пистолет в масляную горловину двигателя, набрать



слева направо: переносная топливозаправочная колонка; кольцевой вулканизатор для изготовления протектора на изношенные шины; стенд для сборки и разборки дифференциалов, оснащенный пневмоинструментом; теленка для снятия, установки и перевозки рессор; машина для полировки кузовов легковых автомобилей.