

Нет автора

Журнал "За рулем"

№5, 1961

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 656
ББК 39.1
Н57

H57 **Нет автора**
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 оригиналe, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первозданном 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 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 «кузином местом». В настоящее время технологии завода в сотрудничестве с конструкторами города Боровича 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 механизируются цехи гальвано- и лакопокрытий. Уже в 1961 году в цехе лакопокрытий будут работать три электроокрасочные камеры с конвейерной окраской и терморадиационной сушкой деталей. Совместно с институтом «Свердлинптиши» 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 полу-

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 быстрейшее 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 никого — даже в самой неважнейшей ситуации на соревнованиях — не забудешь о ее назначении. Так, от доски к рейке, от рейки к корпусу строил Кузнеценко свой первый скuter. И возле Анатолия всегда были заботливый глаз и дружеские руки Марынина. Он трудился вместе со всеми и тут же учил новичка непреклонному искусству судостроителя.

Когда корпус был готов, пришлося 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 из барабанлит 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 венцом он впервые вышел на воду, вышел не как индивидуец, а на лодке, построенной собственными руками. И тогда Анатолий тоже не был одинок. Борис Марынин из учителя-мастерового стал внимательным тренером. На одной мотогонке изо дня в день ходили Марынин 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 Горюховой выполнить норму первого разряда. Со дня появления в клубе Константина Глаголова Привезенцев кропотливо работает с ним.

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

Перворазрядник Владимир Негрий воспитал целую команду способных спортсменов: ныне его ученики А. Елинин, 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 Индигирке В. Синицын. Ежегодно отправляются из Тулы пареньки, 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 — самодеятельные: Ново-Тульского металлургического завода и Сталиногорского 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 она далека».

М. ЧЕРНЕНКО.

ТУЛЯКИ СДЕРЖАЛИ СЛОВО!

МАСТЕРА-ВОДНОМOTORНИКИ 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 большими 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 патриотическое Общество. Его члены готовынести 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 окунется».

В деле подготовки постоянных кадров механизаторов для сельского хозяйства

большую роль должны сыграть организации ДОСААФ, прежде всего хорзасчетные автомотошколы, курсы при первичных организациях, самодеятельные автомотоклубы. Они уже накопили значительный опыт обучения и воспитания технических специалистов.

Выполняя постановление IV пленума ЦК ДОСААФ ССР 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 квалифицированные 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 к началу уборки урожая подготовить, наряду с обучением шоферов, трактористов, не менее 20 тысяч комбайнёров 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 них активно включились все комитеты ДОСААФ, все хорзасчетные автомотошколы, самодеятельные автомотоклубы, 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, — комбайнёров, бульдозеристов, экскаваторщиков, водителей хлопкоуборочных и других само движущихся машин.

Хороший почин, заслуживающий самого широкого распространения, сделала организация Общества Украинской ССР. Они наладили одновременную подготовку технических кадров по смежным специальностям: шофер-тракторист, шофер-комбайнёр 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 организациями 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 привлекать 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 всегда 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 программа 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 профессиональному-техническому обучению областей, краев, республик и получать программы подготовки комбайнёров, 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 выполнить взятые на себя обязательства по обучению сотен тысяч высококвалифицированных технических специалистов для совхозов и колхозов.

М. КОЛПАКОВ,
начальник отдела автомотоподготовки и спорта
ЦК ДОСААФ ССР.

ИДТИ В НОГУ С ЖИЗНЬЮ

К итогам дискуссии о программах подготовки и переподготовки шоферов

Статья тт. 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, внести в них некоторые корректизы 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 Целинского 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 шоferа 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 эта важнейшая сторона 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 возникает на этот счет сомнения, когда он узнает о возможности буксования колес, то все же он ясно общих условий движения автомо-

билия (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 обязательен, если шофер заранее расскажет о боковой реакции дороги, возникающей при поворачивании передних колес и вызывающей поворот автомобиля, разъяснил, 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 связены 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 холме, 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

запину радиусом 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 автомобилей?

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 всех 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. Гельбрута), 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 необязателен повышенный общеобразовательный центр. 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 методике изложения, зависящим 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 уяснения 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 автомобилия).

О правилах движения по улицам и дорогам мы отдельно не говорим потому, что твердое знание их само собой разумеется и обусловливается высказанными 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-заклеочный» 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? Неведомо.

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 взаимодействие 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 сконцентрированное 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, в 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 по-вышения квалификации шоферов требуют либо простого повторения ранее пройденного материала, либо отягщающих его знаниями и навыками, ненужными шоферу любого класса, пока он остается шофером.

Действительно, при современной системе организации укрупненных автоклассов 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 Целинского 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 шоферов 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 шоффера как транспортного работника. Тем более, что программное требование к шофферам 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 шофферы даже I класса, всю свою жизнь работающие на легковых автомобилях в городских условиях, не умеют ездить (во всяком случае, как требуется от опытного шоффера-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 шофферов для перевозки автомобилей на вокзал железнодорожной дороги, совершившую 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 шофферами III класса.

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

Если некоторые читатели и утверждают, что обычно шофферы II и тем более I класса являются более квалифицированными, чем шофферы 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 шофферы II и I классов при одинаковой работе с равными результатами (может случиться, что и с худшими итогами) имеют более высокий заработка сравнительно с шофферами 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 Целинского 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 иного, 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 шофферу 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 шофферам 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. Шоффер III класса через два года после получения удостоверения может пройти курсы и стать шоффером II класса, а еще через год — шоффером I класса. Но ведь после этого он, как правило, работает еще 10—15 и больше лет. Если полагать, что курсы по переподготовке шофферов по обязательным программам являются единственной формой повышения квалификации шофферов, то спрашивается, как же повышать квалификацию после получения «высшего» шофферского образования — I класса. Если же считать, что на этом все заканчивается, то начинающий шоффер III класса, только что окончивший курсы, будет обладать более современными и нужными знаниями, чем «старичка», 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 шофферы, периодические краткосрочные курсы, 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 шофферов должны быть пересмотрены и переработаны в указанных выше направлениях (безмерочное изучение автомобиля, отведение надлежащего места вопросам механики движения и практики вождения автомобилей, методике нахождения и устранения путевых неисправностей и т. д.).

Если от всех шофферов III класса требовать обязательного знания дизельных автомобилей, то объем сведений и практические навыки по программе должны быть достаточны для работы на них неравне 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 шофферов, которые приступают к работе на этих автомобилях.

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

Вопрос о сохранении классности или введении для шофферов 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 цеза и специальных знаний и навыков. Надбавка к зарплате водителя за классность или разрядность не может являться пожизненной и снимается при низкой производительности труда, наличии серьезных аварий и наездов, при большом отставании шоффера 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 сохранять, то только в качестве одной ступени (для шофферов III класса со стажем не менее 2—3 лет). Эта программа должна помочь шофферу осмыслить в систематизированном виде опыт своей работы и получить знания, строго отобранные по принципу своей применимости и полезности в работе шоффера.

А. КАРИГИН.

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 шофферов.

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 шофферов соответствующие корректировки, 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 рэйде», который ежегодно проводит Польский союз мотоциклистов, шоссейно-кольцевая гонка заменена «классической ездой» — специальным соревнованием на мастерство вождения (суть его заключается в том, чтобы привести 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, предсказывает 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 щебечатым или травяным покрытием и выступающими корнями деревьев, высокое 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 размещаются на трассе. Разметка участка по ширине осуществляется специальными

цветными флагами или стойками, расположеннымими с интервалом 1,5—2 метра.

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

Каждый такой участок обычно обслуживает 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, скольжение 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 вначале дублирует свой указкой цифры, показанные первым судьей, 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 скользя 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 вперемежку 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 затянуть соревнования, вызвать большой склад участников, слишком легкая — не позволит достаточно хорошо выявить мастерство гонщиков, снижает эффект многодневки.

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

МНОГОБОРЬЕ

нительно оборудуется, как это показано на схеме 2: наносится стартовая линия, устанавливается оборудование для хронометража и работы секретаря. 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 проездной частью шоссе.

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

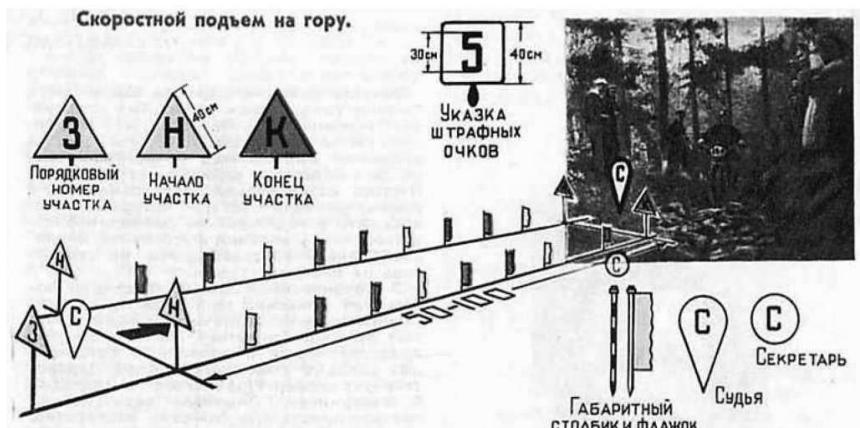


Схема 2.

лотнищем. Через каждые 100 метров по всему участку (на обочине) устанавливают ярко окрашенные тумбочки (или флаги), 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-

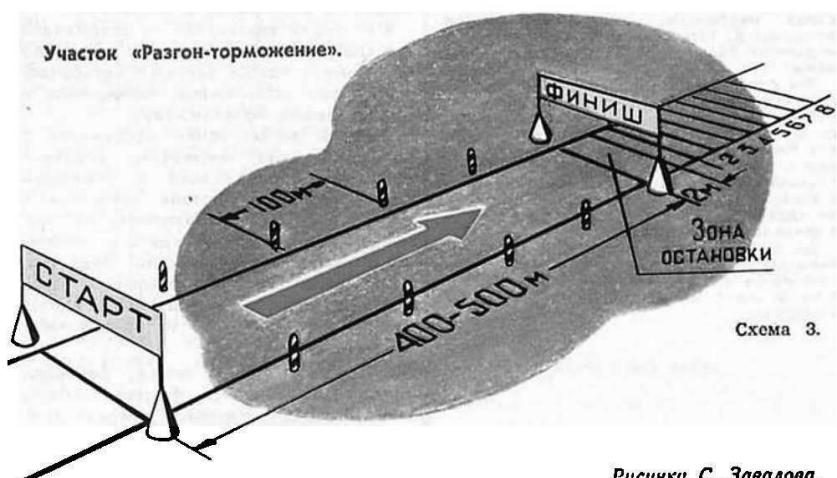
ником очков (по формуле) уменьшается на два за каждый метр сверх разрешенной двухметровой зоны остановки.

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 Всеобщей 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.



Рисунки С. Завалова.

СПАРТАКИАДА ШАГАЕТ

Весна в этом году наступила необычайно рано. И с ее приходом еще ярче вспыхнула огни Спартакиады. 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 ознаменовано республиканским соревнованием по мотокроссу. В нем участвовали спортсмены Еревана, Лениннакана, Кировакана и команды Советской Армии, выступавшие на мотоциклах различных классов: 125, 175, 350, 500 см³ и мотоциклах с колясками.

Жители Еревана не помнят случая, чтобы на трассе мотокросса было так много людно, 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 пришли старт машины илл-са до 350 см³. Здесь победу одержал мастер спорта досаафовец С. Григорян. Спортсмены патриотического Общества добились победы и в других классах: на мотоциклах 175 см³ первенство завоевал Р. Каазарян, 500 — В. Мелик-Степанян. Высокое мастерство продемонстрировали армейцы Е. Топилин и В. Лашунян, 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 см³ одержал юноша Борис Кираносян (Ереванский АМИ). Он уверенно выиграл оба заезда, опередив несколько мастеров спорта, выступавших в этом классе мотоциклистов. Своим победам 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 автомотоспортом нашу молодежь.

А. МУРАДЯН,
судья всесоюзной категории.

Ереван.

На снимке: Борис Кираносян после окончания заезда.

Жители районного центра Юрлы часто выывают 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 собирались на местном стадионе.

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

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

В ЮРЛЕ СОРЕВНУЮТСЯ АВТОМОБИЛИСТЫ

фланжи получил 2900 штрафных очков. Неудача постигла и водителей из Юрлинской ремонтно-технической станции М. Штеинникова и А. Чащина, также набравших большое количество штрафных очков.

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

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

В. МЕХАНОШИН.

Юрла, Пермская обл.

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.

Не по-зимнему жаркое солнце и дождь растопили остатки снега на международной трассе «Озерки». Пришло здание 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 см³, стартовали мотоциклы с колясками.

Соревнования начались 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 «рабботой» колясочника. И вот на старте 15 экипажей. Москва, Львов, Ленинград... А где же мотозаводы ирбитских и киевских? 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 проходят тесной группой. Лидирует львовский экипаж мастеров

ЮБИЛЕЙНЫЙ

спорта Н. Евдоцкуна и А. Банникова, но их постигает неудача. Из-за нависшего 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 см³. 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 см³ 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 прекратить борьбу (вышло из строя магнето). По ленинградской традиции Р. Дубову вручены миниатюрные галоши — приз неудачнику соревнований.

Годом программы матча был, как всегда, заезд в классе 350 см³. В нем

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 воскресные 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 неслыханно 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 занявший 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 на месте. 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 звезды 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 стартом

В традиционном ленинградском мотокроссе впервые приняли старт мотоциклисты с колясками.

Фото А. ВОЯЧУКА.



спортсменов спортивная общественность Ленинграда и гости чествовали по случаю семидесятилетия главного судьи соревнований, старейшего спортсмена-мотоциклиста Ленинграда, заслуженного мастера спорта, почтенного судью всесоюзной категории Павла Петровича Воротилкина. Юбилею 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 старта 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.



...Медленно движется по пластинчатому конвейеру серебристая «Волга». Как только подходит она к застянутой моечной установке, мгновенно «оживаются» капроновые щетки и, врачаясь, начинают пропаивать 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 высущен.

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 применяя 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 макетом автоматической линии, построенной в 3-м грузовом парке Ленинградского автоуправления. Всего на потоке 3 поста: предварительного обогрева, мойки (струйная установка с начающимиися 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. Бежецкий завод ГАРО приступил к серийному производству установки модели 1114. Она состоит из двух арочных рамон — для предварительного и окончательного обмыва, — начающихся коллекторов с соплами, насосов производительностью 18–20 м³ воды в час, аппаратов управления.

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

Разнообразна экспозиция приспособле-

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

Механизации обслуживания автомобилей на канавах было посвящено немало экспонатов. Одни из них — подъемники ГАРО-434 грузоподъемностью 4 т. С его помощью автомобиль перемещают вверх на 600 мм. Подъемник может быть установлен под автомобиль в любом месте канавы.

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 тележка модели 455 для вывешивания передней оси автомобиля на смотровой канаве. Интересна по замыслу и исполнению тележка для снятия и установки рессор, изготовленная по автотресте № 1 автоуправления Сталинского совнархоза. Это — домкрат с системой рычагов, он весьма эффективен в работе.

Запорожские автотранспортники изготоили простое приспособление для снятия и установки коробки передач при обслугивании автомобилей на канаве. Оно может перемещаться в продольном и поперечном направлении. Привод его —

АВТОМОБИЛЬ

ОБСЛУЖИВАЮТ

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

Действующие макеты 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 автозаправках на это уходит целый день.

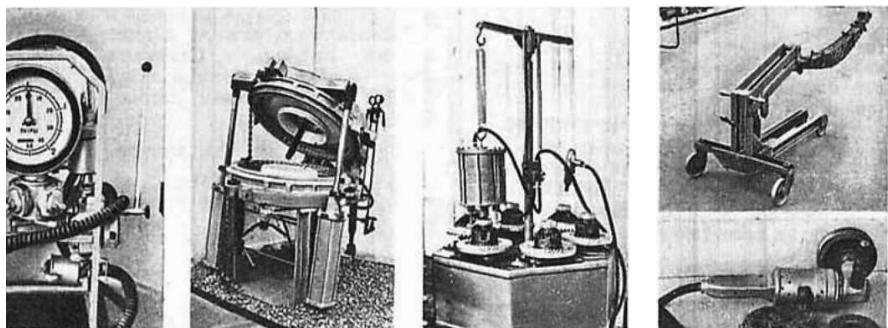
Интересно смазочно-заправочное оборудование: топливо- и маслозаправочные колонки, солидолонагнетатели разных типов, установки для промывки картеров, бак для заполнения тормозной системы тормозной жидкостью и т. д.

ний для подъема автомобилей, снятия, установки и транспортировки агрегатов. Очень удобен четырехстоечный электромеханический подъемник для автомобилей весом до 3 т, выпускавшийся 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-

становки ГАРО-359 позволяет на одном посту заправлять автомобили автомобиль, ингролом, водой и воздухом. Пять барабанов с самонаматывающимися шлангами, три пневматических насоса, счетчики жидкости входят в ее комплект.

Коллектив Кировской автобазы Маневсского автотреста соорудил механизированную бензомаслораздаточную станцию с дистанционным управлением. Благодаря применению электромеханического дозатора заправка автомобилей маслом почти не требует применения ручного труда. Водитель, приехавший на заправку, должен только вставить пистолет в маслонаправляющую горловину двигателя, набрать



Слева направо: переносная топливо-заправочная колонка; кольцевой вулканизатор для накладения протектора на изношенные шины; стенд для сборки и разборки дифференциалов, оснащенный пневмоинструментом; тележка для снятия, установки и перевозки рессор; машины для полироботки кузовов легковых автомобилей.