

Журнал "За рулем"

№4, 1962

УДК 656
ББК 39.1
Ж92

Ж92 Журнал "За рулем": №4, 1962 / – М.: Книга по Требованию, 2022. – 40 с.

ISBN 978-5-458-69096-6

"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 978-5-458-69096-6

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2022
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2022

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 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.

цесс. Однако многие комитеты ДОСААФ и автотоклубы уделяют недостаточное внимание налаживанию тренировочной работы, часто ведут учебу по старинке, несмотря на то, что непрерывно совершенствуется спортивная техника, усложняются условия соревнований. Особенно серьезные недостатки в общефизической подготовке мотоциклистов. Как показывает практика, время, отводимое для учебно-тренировочной работы, в том числе и на сборах, спортсмены, как правило, затрачивают на подготовку машины и на «прикидки». Совершенствованием же физических качеств они почти не занимаются. Как это ни парадоксально, но многие мотоциклисты беззаботно, прямо-таки пренебрежительно относятся к физической подготовке. Они, видимо, полагают, что машина сама примет их на пьедестал почета. Конечно, для победы необходимо надежно подготовить машину, но ведь ею нужно управлять, быть повелителем, а не рабом ее. Для этого надо обладать богатырской силой, акробатической ловкостью, молниеносной реакцией, спартанской выносливостью. Совершенствование физической подготовки мотоциклистов тем более необходимо сейчас, когда появились новые, высокоскоростные мотоциклы и намного возросло мастерство наших зарубежных соперников.

Большая доля вины лежит на наших тренерах. Кое-кто из них и сам еще не понимает серьезной необходимости совершенствования физических качеств гонщиков, крайне смутно представляет себе содержание физподготовки мотоциклиста. Более того, эти вопросы у нас вообще плохо разработаны и таким важным делом всерьез никто не занимается.

Интересы дальнейшего подъема спортивного мастерства мотоциклистов настоятельно требуют, чтобы ЦАМК, Управление технической подготовки и спорта ЦК ДОСААФ, Всесоюзная федерация автототоспорта в самое ближайшее время организовали научную разработку системы физической подготовки мотоциклистов, вооружили бы ею всех тренеров и добились коренного улучшения этого дела.

Нуждаются в совершенствовании и остальные не менее важные элементы подготовки мотоциклистов. Тренеры обязаны более творчески подходить к организации учебно-тренировочного процесса, постоянно совершенствовать его с учетом всего лучшего, передового как в отечественной, так и иностранной практике.

РАБОТУ ФЕДЕРАЦИИ, СЕКЦИЙ И КЛУБОВ — НА УРОВЕНЬ НОВЫХ ЗАДАЧ

Дальнейший подъем мотоциклетного спорта немыслим без коренного улучшения всей организаторской работы комитетов ДОСААФ, федераций, секций и клубов. Главным в организаторской работе, как известно, является правильный подбор, расстановка и воспитание кадров, ибо успех всякого дела в конечном счете решают кадры, их опытность, квалификация, принципиальность, идейная и моральная закалка. Опыт

убедительно показывает, что успеха в развитии мотоспорта добиваются те комитеты ДОСААФ и автотоклубы, в которых работают хорошие организаторы, любящие и понимающие мотоциклетный спорт люди. Сейчас у нас имеются все возможности, чтобы в каждом комитете и тем более в каждом клубе были настоящие энтузиасты мотоспорта. Таких людей можно найти среди офицеров запаса, бывших спортсменов. Неисчерпаемый источник кадров хороших организаторов спорта — комсомольцы. Правда, многие из них нуждаются в пополнении знаний, в обогащении опыта. Но это дело наживное. Комитеты ДОСААФ могут и должны организовать широкую сеть кружков, семинаров, кратковременных курсов по подготовке общественных тренеров, миструкторов и спортивных судей. Жаль только, что многие комитеты часто забывают об этой своей обязанности. Особенно плохо заботятся о выращивании общественных кадров в Киргизской ССР, Саратовской, Горьковской и Владимирской областях, где за последние два года не подготовлено ни одного тренера, ни одного инструктора. Ясно, что при таком положении дела все разговоры о массовости и мастерстве превращаются в пустой звук.

Серьезного внимания заслуживает повышение организованности и культуры соревнований. Ведь ни для кого не секрет, что многие первенства, в том числе и отдельные всесоюзные, проходят у нас на низком организационном уровне: устраиваются в отдаленных, малодоступных для зрителей местах, без необходимой информации. В ходе соревнований плохо разъясняется положение о состязаниях, не комментируются должным образом нарушения правил гонок. Иногда организаторы выпускают в одном заезде гонщиков на спортивных и серийных машинах, грубо попирая основной принцип соревнований — равные условия для всех спортсменов. Все эти досадные промахи, безусловно, приносят участникам соревнований чувство огорчения, неудовлетворенности. Неудивительно, что для некоторых из них первые старты оказываются и последними.

Чтобы соревнования могли привлечь людей к мотоспорту, послужить делу дальнейшего его подъема, надо каждое из них — большое и малое, всесоюзное и заводское — сделать радостным праздником, провести организованно, в строгом соответствии с существующими правилами. Такие соревнования будут умножать число спортсменов и способствовать росту их мастерства.

Видно, настало время создать заранее подготовленные трассы разной трудности с тем, чтобы не выбирать их каждый раз заново, накануне соревнований. Тогда можно будет обеспечить больше удобств как для участников гонок, так и для зрителей.

Нуждаются в дальнейшем совершенствовании наши спортивные календари и правила соревнований. Эти регламентирующие спортивную жизнь документы пока еще мало способствуют специализации и росту мастерства гонщиков; в них явно недостаточно отражена забота о развитии юношеского спорта, об организации простейших состязаний на местах, не требующих длительного отрыва участников от дома и больших разездов.

ОБМЕН ОПЫТОМ — ИСТОЧНИК НОВЫХ УСПЕХОВ

Борьбу за новые успехи в мотоспорте, как и во всяком деле, нужно вести предметно, с глубоким знанием его, поднимая отстающие организации до уровня передовых, широко внедряя в практику работы всех коллективов положительный опыт. В настоящее время во многих комитетах, автотоклубах и первичных организациях ДОСААФ работа по развитию мотоциклетного спорта поставлена образцово. Однако их опыт не стал достоянием всех.

Многие республиканские и областные комитеты ДОСААФ, федерации и секции почти не занимаются изучением передового опыта и не могут, конечно, вооружить этим опытом свои клубы, районные, городские комитеты. Не показывают примера в этом отношении Управление технической подготовки и спорта ЦК ДОСААФ, Всесоюзная федерация автототоспорта и Центральный автотоклуб. Эти руководящие спортивные органы озабочены в основном лишь непосредственной подготовкой сборных команд. Конечно, подготовка команд к участию в международных встречах — серьезное и ответственное дело. Но ведь и работа по массовому спорту, работа с низовыми коллективами — также не второстепенный вопрос. Да и сила-то сборных команд предопределяется прежде всего состоянием спорта в коллективах, клубах, в районах, городах, областях, республиках, т. е. наличием крепких тылов, квалифицированных резервов. Комитетам и федерациям всех степеней необходимо добиться, чтобы низовые коллективы были жизнедеятельными, чтобы в них систематически проводилась учебно-тренировочная и спортивная работа, чтобы в каждом автотоклубе постоянно функционировали полнокровные, спортивные команды. Во всем этом особо важную роль должен сыграть ЦАМК — учебно-методический центр советского мотоспорта. Комитеты и автотоклубы вправе рассчитывать, что ЦАМК окажет им конкретную помощь в переподготовке кадров, улучшении учебно-тренировочного процесса, подъеме массового спорта.

Работа комитетов ДОСААФ, федераций и клубов по дальнейшему развитию мотоциклетного спорта будет тем успешнее, чем теснее они будут связаны с профсоюзными и комсомольскими организациями. Глубоко ошибаются те работники комитетов и клубов, которые пытаются все делать своими силами, не привлекая широкий профсоюзно-комсомольский актив. Столь же неправы и те профсоюзные и комсомольские организации, которые не проявляют еще должного интереса к развитию мотоциклетного спорта.

Жизнь учит, что только совместными усилиями организаций ДОСААФ, профсоюзов и комсомола, их дружной работой можно обеспечить подлинно массовое развитие мотоциклетного спорта, повышение спортивного мастерства наших мотоциклистов. А, достигнув этого, советские гонщики, вне всякого сомнения, смогут успешно выполнить свой долг — завоевать в ближайшие годы мировое первенство и тем самым еще выше поднять знамя нашей Родины на международной спортивной арене.

И V съезду ДОСААФ

АВТОМОБИЛЬНОМУ СПОРТУ — ШИРОКУЮ ДОРОГУ!

Автомобильный спорт начал развиваться в нашей стране в послевоенные годы. За 15 лет — это не такой уж большой срок — сформировались виды массовых соревнований, число спортсменов достигло довольно внушительных цифр, все время повышаются технические результаты, создаются новые образцы спортивной автомобильной техники. Но в то же время автомобильный спорт до сих пор не стал подлинно массовым, хотя быстрый прогресс техники в нашей стране создает необходимые предпосылки для его развития. Не связан он еще по-настоящему с автомобильной промышленностью.

Думается, что сейчас, накануне V съезда ДОСААФ, нужен критический анализ создавшегося положения с тем, чтобы более четко определить направление и размах дальнейшего развития автомобильного спорта.

Все более широко выходят на соревнования серийные легковые автомобили. В мировом автоспорте наметилось уже стремление приблизить к ним конструкцию автомобилей, предназначенных для спортивных целей. Важнейшим фактором оценки конструктивных качеств новых автомобилей становятся результаты, достигнутые ими в спортивных соревнованиях.

Автомобильная промышленность не может теперь стоять в стороне от спортивных соревнований. Она должна сама использовать все возможности, предоставляемые автомобильным спортом для всесторонних испытаний ее продукции.

Широкое развертывание автомобильного спорта должно помочь решению ряда технических вопросов, имеющих народнохозяйственное значение. Большую роль он призван сыграть в изыскании эффективных способов повышения

безопасности при больших скоростях движения. В настоящее время в соревнованиях проверяются разнообразные виды оборудования, предназначенного для обеспечения безопасности водителя и других членов экипажа, выступающих на серийных автомобилях. В дальнейшем такое оборудование может найти широкое применение на автомобильном транспорте.

С улучшением динамических качеств современных автомобилей растут средние скорости движения. Теперь стало особенно важным совершенствование техники вождения, а лучшее средство достичь этого — участие в спортивных соревнованиях.

Одна из главных задач, которые ставит перед собой Федерация Автоспорта СССР, состоит в том, чтобы сделать автомобильный спорт более массовым и на этой основе добиться высоких результатов во всесоюзных и международных соревнованиях. Однако на пути решения этой задачи стоит ряд трудностей. Прежде всего необходимо принять действенные меры, направленные к созданию солидной материальной базы для массового развития спорта.

Массовыми скоростными автомобилями должны стать гоночные машины типа «Юниор» (выпускаемые на базе агрегатов серийных легковых автомобилей), а также карты с мотоциклетным двигателем. Для того чтобы такие автомобили были достаточно дешевы, необходимо организовать регулярный выпуск их на специализированном для этой цели небольшом заводе, который должен получать от основных автомобильных заводов агрегаты, подготовленные для использования их в спорте.

При этом нужно иметь в виду, что для создания автомобилей «Юниор», обладающих высокими эксплуатационными качествами и отвечающих требованиям ФИА, необходимо, чтобы агрегаты автомобилей основной модели были достаточно совершенны.

Перспективна в этом отношении новая модель автомобиля «Запорожец» с двигателем, имеющим увеличенный рабочий объем и мощность. Надо добиться того, чтобы Запорожский завод при ее подготовке к производству уже сейчас учел особенности возможного использования агрегатов на скоростных автомобилях и, в частности, на отечественных юниорах. Нет сомнения в том, что это могло бы весьма способствовать улучшению качества стандартного автомобиля, выпуск которого запланирован в масштабах массового производства.

Но если основой для создания автомобилей типа «Юниор» и будущей 2-й формулы станет в ближайшие годы автомобиль «Запорожец», то это, конечно, не значит, что другие заводы должны оставаться в стороне от выпуска автомобилей для спортивных целей. Большие перспективы перед заводами, выпускающими легковые автомобили, открываются в деле создания улучшенных моделей

серийных машин типа «большого Туризма» для участия в ралли и в скоростных гонках на большие дистанции. Без преувеличения можно сказать, что результаты, достигнутые в этих соревнованиях, будут в большой мере определять лицо каждого завода и степень совершенства конструкций выпускаемых им автомобилей.

Необходимо также создать конструкторское бюро с производственной базой для выпуска небольших серий гоночных автомобилей различных классов, могущих участвовать в международных соревнованиях и в заездах на побитие рекордов. Многое будет зависеть при этом от заводов-смежников, которые должны изготавливать высококачественные шины, электрооборудование, карбюраторы.

Но как бы ни была совершенна конструкция скоростного автомобиля, какой бы гонщик на нем ни выступал, успеха можно достичь лишь при тщательной подготовке автомобиля к соревнованию. Поэтому ведущие автомобильные клубы ДОСААФ и добровольные спортивные Общества, культивирующие автомобильный спорт, должны располагать развитыми механическими мастерскими и небольшими лабораториями для испытания и доводки двигателей.

Особое место в автомобильном спорте занимают заезды на установление рекордов. Над рекордно-гоночными автомобилями в нашей стране много лет работают А. Пельцер, Э. Лорент, В. Никитин и другие. На их машинах установлены многие всесоюзные и международные рекорды. Но пока эти успехи базируются главным образом на личной инициативе самих конструкторов и гонщиков, не получающих, прямо скажем, должной поддержки и поэтому не могущих, порой годами, завершить начатое дело. Чтобы достичь новых существенных успехов в этой области, надо прежде всего выделить специальные средства для окончания постройки рекордно-гоночных автомобилей (а также изготовления для них необходимого оборудования) и поставить, наконец, это дело на солидную ногу.

Увеличение числа скоростных соревнований и особенно проведение их на серийных легковых автомобилях выдвигает вопрос об изыскании новых кольцевых трасс. При этом необходимо обойтись без крупных средств на проведение дорожно-строительных работ.

Серьезного внимания требует организация подготовки и тренировки спортсменов-автомобилистов. К сожалению, воспитанием и обучением молодых гонщиков систематически пока никто не занимается, никто не готовит и тренеров по автоспорту. Между тем отсутствие квалифицированного тренерского персонала неблагоприятно сказывается на спортивном мастерстве гонщиков.

В течение ряда лет обсуждается вопрос о создании отделения автоспорта в Высшей школе тренеров при Московском институте физической культуры. Однако до сих пор этот вопрос не решен. Необходимо без промедления, начиная с нового учебного года, организовать отделение для подготовки тренеров по моторным видам спорта, укомплектовав его опытными спортсменами.

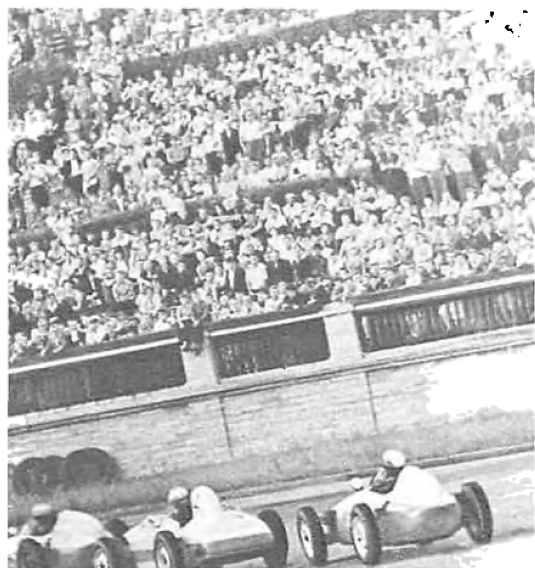
Острый недостаток ощущается также в спортивных механиках, которых надо обучать на специальных курсах при ведущих автотоклубах.

Отсутствует дисциплины по моторным

Гонки на Ленинградском кольце.

Фото Г. Малиновского.

Из снимков, присланных на конкурс журнала «За рулем».



ДЕЛО ВАЖНОЕ, ОБЩЕНАРОДНОЕ

видам спорта в учебных планах физкультурных учебных заведений является вообще большим пробелом в деле физкультурного образования. В наш век технического прогресса такое положение можно назвать парадоксальным.

В подготовке автомобилистов-спортсменов есть еще одно существенное препятствие: у нас очень мало необходимых учебных пособий. Между тем издательство «Физкультура и спорт», вместо того, чтобы увеличить выпуск пособий по моторным видам спорта, фактически свернуло эту работу, а издательство ДОСААФ выпускает литературу по автомобильной и мотоциклетной тематике лишь от случая к случаю, без четко продуманного плана.

Многочисленные нужды автомобильного спорта могут быть полностью удовлетворены лишь при правильном построении его организационных основ. К сожалению, до сих пор основные вопросы организации автомобильного спорта остаются не решенными.

Центральный совет Союза спортивных обществ и организаций отказался от руководства автомобильным спортом, но так еще и не передал его полностью в руки ЦК ДОСААФ. До сих пор неясно, на какой организационной основе будет развиваться автомобильный спорт в ДСО и ведомствах; факты говорят о том, что некоторые ДСО сворачивают или уже полностью свернули работу по автомобильному спорту.

Стремление многих организаций отмахнуться от автомобильного спорта (это можно объяснить только тем, что кое-кто из их руководителей не понимает его значения) явно противоречит стремлению огромного числа рядовых спортсменов и низовых спортивных организаций. На многочисленных предпрятиях и в учреждениях стихийно возникают секции любителей автомобильного спорта, готовых вложить свой труд в постройку спортивных и гоночных автомобилей. Используя инициативу энтузиастов, можно сделать автомобильный спорт подлинно массовым, если, конечно, вовремя оказать им организационную и техническую помощь.

Свой путь в автомобильный спорт многие раллисты начали с автотуризма. Рассматривая автотуризм как первую ступень в спорте можно привлечь к нему поистине неисчерпаемые резервы будущих спортсменов. Но пока автомобильный туризм не нашел, к сожалению, достоянного места в организациях, занимающихся автомобильным спортом. А как помогли бы массовые секции автомобильного туризма оживить всю работу автомотоклубов ДОСААФ!

Таковы некоторые нерешенные вопросы развития автомобильного спорта. Силы для их решения у нас есть. Это прежде всего — широкие круги автомобильной общественности, которые никогда не страдали недостатком активности. Нужно только, чтобы комитеты ДОСААФ умело использовали эту активность.

Л. АФАНАСЬЕВ,
председатель автомобильного
комитета ФАМС.

А. САБИННИН,
заместитель председателя
автомобильного комитета ФАМС.

В. САВИН,
председатель республиканского комитета
ДОСААФ Белоруссии

Можно без преувеличения сказать: в организациях ДОСААФ Белоруссии, пожалуй, не было ни одного отчетно-выборного собрания, ни одной конференции, где бы не ставился остро вопрос об улучшении дела подготовки технических кадров. И это вполне естественно. После XXII съезда КПСС, наметившего величественную Программу построения коммунизма, каждый советский человек еще яснее, еще отчетливее понял, какую важную роль играет в нашей жизни техника и люди, умеющие в совершенстве управлять ею.

Члены Добровольного общества действия армии, авиации и флота видят в овладении техническими специальностями конкретное проявление советского патриотизма, свой практический вклад в укрепление экономической и оборонной мощи Советского государства. Не случайно на собраниях и конференциях, предшествовавших V съезду ДОСААФ, была подвергнута резкой и справедливой критике деятельность многих комитетов Общества именно за недостатки в деле подготовки технических кадров.

Для Белоруссии, в особенности для тружеников села, этот вопрос приобретает особую актуальность и остроту. Выступая на совещании работников сельского хозяйства республики в Минске 12 января 1962 года, Н. С. Хрущев указал на необходимость полного и умелого использования сельскохозяйственной техники для подъема урожайности и ликвидации тех серьезных отставаний, которые еще имеются в сельском хозяйстве Белорусской ССР.

Надо сказать, что Советское государство щедро снабжает республику машинами. На ее полях работает более 55 тысяч тракторов (в 15-кратном исчислении), 14 тысяч зерновых и силосоуборочных комбайнов, 16,5 тысячи сеялок, 1,5 тысячи льнотеребилок и 4 тысячи картофелеуборочных машин.

Кто, как не члены ДОСААФ, работающие в колхозах и совхозах, должны в числе первых по-настоящему оседлать эту технику, двинуть ее на подъем урожайности полей?

Идя навстречу V съезду ДОСААФ, мы можем отметить, что в этом деле многие первичные, районные, областные организации Общества накопили большой

опыт. В целом по республике около 10 процентов членов Общества охвачены технической учебой в кружках, на курсах, в школах и клубах. В сельской местности этот процент значительно выше. Например, в Могилевской области несколько десятков тысяч досоафовцев овладели техническими специальностями, что составляет 14,5 процента от общего числа членов патриотического Общества. В области создано 66 секций организационно-массовой и пропагандистской работы. Активисты — члены секций выступают с лекциями, докладами, проводят беседы, тематические вечера. Подготовку технических кадров здесь ведут более 1250 инструкторов.

Примечательно, что деятельность большинства досоафовских организаций находит поддержку со стороны партийных и комсомольских органов, хозяйственных руководителей. В этом свете характерной является Рогачевская районная организация ДОСААФ Гомельской области. В истекшем году она подготовила 120 трактористов, 115 шоферов и более 100 мотоциклистов. Районный комитет партии, партийные организации предприятий, колхозов и совхозов уделяют большое внимание коллективам ДОСААФ, помогают им в создании материально-технической и спортивной базы, в широком развертывании пропаганды военно-технических знаний среди населения. Организации ДОСААФ этого района собрали вокруг себя большой, работоспособный актив из числа комсомольцев, офицеров запаса, лучших технических специалистов. Деятельность патриотического Общества и участие в ней комсомольцев стали предметом обсуждения на заседаниях бюро райкома комсомола, семинарах и совещаниях.

В ряде областей республики все большее значение приобретают общественные начала. Тысячи патриотов добровольно, бескорыстно руководят различными техническими кружками, участвуют в оборудовании учебных классов, читают лекции, проводят беседы на технические темы, возглавляют спортивные кружки и секции. В колхозах и совхозах этим благородным делом занимаются в свободное от работы время учителя, агрономы, инженеры, техники.

В качестве примера назовем коллектив ДОСААФ совхоза «Тихиничи». С помощью дирекции, партийной организа-

ции, рабочего комитета досафовцы создали здесь хорошую учебную базу и открыли курсы трактористов. Кто является душой этих курсов? Ведущие специалисты совхоза — механики тт. Подолитский и Шанторович, агроном т. Разумов. Они проводят теоретические занятия, обучают курсантов практике вождения трактора, дают им основы агрономических знаний.

В Брестской области работает 77 курсов и кружков по изучению трактора, автомобиля, мотоцикла. Большинство руководителей и преподавателей кружков — общественники, люди, не жалующие ни сил, ни энергии для всенародного дела, каким является обучение трудящихся техническим специальностям.

Широкое распространение получили общественные начала в организациях ДОСААФ Буда-Кошелевского техникума механизации сельского хозяйства, завода Гомсельмаш, депо станции Калинковичи, колхоза им. Калинина и многих других. Несомненно, что количество курсов, самодеятельных спортивно-технических клубов будет расти и впредь.

Однако нельзя почитать за лаврах, надо настойчиво искать новые пути в деле подготовки массовых технических специальностей, поддерживать и развивать то новое, что порождает передовая практика.

Одним из таких новых явлений, все глубже проникающих в нашу жизнь, является, на наш взгляд, движение за подготовку технических специалистов широкого профиля, за изучение смежных профессий. В Белоруссии оно получает все большее распространение.

Инициатором этого патристического начинания у нас в республике стала комсомолка Мария Концевая из колхоза «Орша» Витебской области. Это она несколько лет назад бросила клич: «Кукурузоводы — на трактор!». Внедрение комплексной механизации помогло Марии при меньшей затрате труда получить высокий урожай кукурузы, значительно снизить ее себестоимость. Указом Президиума Верховного Совета СССР Мария Концевая награждена орденом Ленина.

Сотни юношей и девушек по ее почину стали изучать трактор и другую сельскохозяйственную технику. Многие из них сейчас успешно обслуживают сложные агрегаты и комплексные звенья. Интересное начинание подхватили досафовцы республики. Теперь целый ряд коллективов Общества в колхозах и совхозах борется за совмещение профессий. Мы имеем уже конкретные результаты этого патристического движения. Так, например, двадцатилетний Леонид Кунитский, секретарь комсомольской организации колхоза имени 16-ти партизан Минской области, умеет водить трактор, автомобиль, управлять комбайном.

Движение за овладение смежными профессиями увлекло многих досафовцев совхоза «Большевик» Минского района. Здесь уже не один десяток молодых специалистов овладел несколькими профессиями. Например, механизаторы Королько, Макейчик, Добыш и другие умеют управлять комбайном, автомобилем, трактором, бульдозером, экскаватором. В наиболее горячую пору такое знание техники просто необходимо. Да и человек не привязан к сезонным работам. Зимой, например, ком-

байнер может сесть за руль автомобиля или управлять бульдозером.

Совмещению профессий принадлежит большое будущее. Уже сейчас сельское хозяйство, оснащенное сложной техникой, нуждается в механизаторах широкого профиля. Без этого нельзя успешно в короткие сроки осуществить комплексную механизацию производства, дать Родине больше продукции при наименьших затратах труда и средств.

К сожалению, в обучении кадров смежным специальностям много недостатков. В ряде организаций пока занимаются подготовкой шоферов. Может быть, до известного времени это было правильным. Но сейчас сельскому хозяйству нужны не только водители. В текущем семилетии колхозы и совхозы Белоруссии, например, должны осушить более миллиона гектаров заболоченных земель. Это даст увеличение пахотного клина примерно на 700 тысяч гектаров. Понадобится большая армия механизаторов различных профилей. Может ли наше Общество помочь в этом деле? Безусловно, да. Но для этого нужны большая организационная работа и хорошая материальная база. Одни комитеты ДОСААФ вряд ли осилят эту задачу. Нам нужна помощь со стороны партийных, комсомольских, профсоюзных организаций, хозяйственников. Надо подумать о подготовке кадров преподавателей, об учебных пособиях, учебно-методической литературе, программах и о многом другом.

Отсутствие программ и другой методической литературы является серьезным тормозом в работе. Правда, отдельные наши школы и курсы проявляют ценную инициативу, как например Гомельская областная автотракторная школа ДОСААФ, разработавшая программу подготовки трактористов из числа шоферов. Эта программа поможет первичным организациям правильно наладить учебный процесс, спланировать теоретические и практические занятия. Но ведь не все наши учебные организации имеют возможность разработать программы. Нет их и в Министерстве сельского хозяйства республики.

Вполне понятно, что будущим техническим специалистам надо давать не только прочные теоретические знания, но и хорошие практические навыки. Особое место в учебном процессе должно быть уделено пропаганде и внедрению передового опыта лучших механизаторов республики.

В своем докладе на мартовском Пленуме ЦК КПСС Никита Сергеевич Хрущев указывал, что улучшение производственных показателей во многом зависит от квалификации людей, которые управляют техникой. Поэтому, говорил он, подбор, подготовка и обучение кадров имеют решающее значение.

Учебные организации ДОСААФ, курсы при первичных организациях Общества, где идет подготовка технических кадров для села, сейчас начинают осваивать передовой опыт, предоставляя свои аудитории новаторам колхозного и совхозного производства. За это дело надо браться смелее, настойчивее. Выступления мастеров высоких урожаев помогут будущим механизаторам рационально эксплуатировать машины, познать все тонкости производства.

В ряде досафовских коллективов республики развернулось движение за бе-

режливое отношение к технике. Мы стараемся распространить этот опыт на все учебные организации с тем, чтобы уже во время учебы люди приучались бережно относиться к машинам, инструменту. Ведь производительность машины во многом зависит от того, в каком состоянии она находится, в какие руки она попала; у плохого, нерадивого хозяина машина скоро станет негодной; в хороших заботливых руках — будет жить долго и выработку даст высокую.

Особенно тянутся сейчас к технике учащиеся старших классов сельских школ. Во время каникул они охотно помогают механизаторам. Многие юноши и девушки к окончанию школы уже умеют самостоятельно водить автомобиль, управлять трактором. Занятия со школьниками ведут активисты оборонного Общества.

За последнее время комитеты ДОСААФ Белоруссии стали глубже вникать в деятельность школьных технических кружков, ученических бригад, памятуя, что эти школьники могут завтра стать слушателями курсов механизаторов.

Следует сказать, что в подготовке технических кадров, даже в хорошо зарекомендовавших себя хозрасчетных школах и курсах, а также автомотоклубах, имеется немало недостатков. Особенно наглядно это было вскрыто в ходе подготовки к V съезду ДОСААФ. В некоторых первичных организациях и комитетах в погоне за дутыми цифрами допускались приписки, очковитательство. Еще не все районные и областные комитеты Общества выполнили планы и обязательства по подготовке технических кадров. Причины всего этого кроются в слабой организаторской работе республиканского, областных и районных комитетов ДОСААФ, отсутствии надлежащего контроля и неумении опереться на актив, на многочисленные слои общественности.

Недостатки, зависящие от нас, мы будем сами и устранять. Однако есть трудности, о которых, на наш взгляд, необходимо поговорить с всесоюзной трибуной V съезда ДОСААФ. Одним из наших узких мест является материальная база учебных организаций. Она серьезно отстает от потребностей жизни. Во многих школах и клубах не хватает машин, агрегатов, инструментов, кое-где обучение специалистов ведется на устаревших образцах машин. Часто организации нашего Общества ставят в зависимость от хозяйственных и других органов.

По-видимому, назрел вопрос об обновлении и улучшении материальной базы и снабжения периферийных организаций в централизованном порядке. Как это лучше сделать? Какие на этот счет имеются возможности? Обо всем этом и надо поговорить на съезде.

Дальнейшего совершенствования требуют вопросы подготовки и переподготовки преподавательского состава, вопросы методики, планирования, снабжения учебно-методической литературой и многие другие.

Подготовка технических кадров для народного хозяйства — дело государственной важности. Поэтому и отношение к нему должно быть государственным, отвечающим уровню современных задач, поставленным перед советским народом XXII съездом нашей партии.

Ровенские КОНТРАСТЫ

Подготовка технических специалистов на общественных началах, на принципах хозрасчета приобретает все большее значение. Без таких понятий, как самодельный автомотоклуб, хозрасчетная автошкола, трудно представить сейчас жизнь любого из коллективов ДОСААФ. Однако в работе этих организаций немало еще недостатков, серьезно мешающих развитию общественной инициативы.

В Ровенской области 18 самодельных спортивно-технических клубов. Больше половины всех шоферов, подготовленных областными организациями ДОСААФ в 1961 году, — такова их доля в общем «балансе». Доля немалая. Но как же неравно распределяется она между этими коллективами!

Летом прошлого года областная госавтоинспекция вынесла решение о закрытии самодельного автомотоклуба в Костополе. Почему была применена эта «высшая мера»? Оказывается, занятия начались без регистрации групп в ГАИ. В течение трех месяцев клуб работал, не имея расписания, необходимой документации, достаточной учебно-материальной базы. Руководство клуба пыталось объяснить это различными трудностями, ссылками на специфику района. Между тем в Костополе имеется филиал областного автомотоклуба, на базе которого мог бы вести свои занятия и самодельный АМК. И почему бы, в самом деле, самодельным коллективам на первых порах не строить свою работу на материальной основе штатных автомотоклубов или их филиалов, там, где они существуют? Это дало бы возможность укрепить молодым силам, накопить необходимое учебное оборудование и опыт работы.

Случай в Костополе должен был насторожить руководство ДОСААФ области. Но и до сих пор отдельные клубы начинают занятия, не имея полностью необходимого оборудования и пособий. Укомплектование и регистрация групп происходит уже в процессе учебы. Так было и в Сарненском самодельном АМК, который сдал в госавтоинспекцию документы на регистрацию группы одновременно с заявкой на проведение экзаменов, то есть фактически к концу занятий. Когда же ГАИ отказала в приеме экзаменов, работники райкома ДОСААФ начали бить тревогу, обращаться за по-

мощью к советским и партийным организациям. Не поздно ли?

Ясно, что занятия без необходимой учебной базы наносят большой ущерб качеству подготовки специалистов. Но дело не только в слабостях материальной базы. Хуже другое — когда во главе полезного и нужного дела стоят люди недостаточно инициативные, слабо разбирающиеся в порученном им деле.

Вот спортивно-технический клуб в Остроге. И учебная база у него достаточная, и преподаватель со стажем, но... Предоставим слово официальным документам. Это справка ГАИ: из 24 курсантов, закончивших обучение в октябре, выдержали экзамены — 15, в следующей группе из 30 — только 17, то есть лишь половина учащих. Результаты, прямо скажем, не лучше костопольских!

И причина этого кроется в неповоротливости, безынициативности людей, которым поручено направлять и осуществлять подготовку технических кадров на общественных началах. Об этом говорит тот факт, что занятия в клубе идут уже несколько месяцев, а учебный процесс до сих пор по-настоящему не спланирован.

Курсанты учатся пять раз в неделю по 3 часа в день. Вместе с начальником клуба мы подсчитываем необходимый для них срок обучения. Нехитрая арифметика: помножить три на пять. Пятнадцать учебных часов в неделю, или шестьдесят в месяц. На выполнение всей 624-часовой программы, следовательно, потребуется 10 месяцев. Однако в календарном плане курс обучения определен в пять месяцев. И ни начальник клуба С. Рымар, ни председатель районного комитета ДОСААФ Н. Мельников, который обязан контролировать работу самодельного АМК, не могут вразумительно ответить на вопрос: как можно уложиться в этот срок? Видимо, какие-то темы курса останутся непройденными, программа будет произвольно сокращена. Иного пути нет.

Не лучше обстоит дело и с вождением. Взяв путевой лист любого инструктора за любой день, вы увидите в нем, как правило, фамилию только одного курсанта, а продолжительность занятия — пять-семь часов. Это не только

идет вразрез с методическими указаниями — трудно поверить, что можно заниматься с курсантом семь часов подряд и пройти таким образом всю программу, или, скажем проще, научить его управлять автомобилем за... одну неделю. И хотя начальник клуба пытается найти всему этому оправдание, чувствует, что он сам не верит своим словам. Видимо, просто ни он, ни председатель районного комитета не взяли на себя труд подумать о лучшей организации работы, познакомиться с опытом передовых коллективов. А они не из краю света. Около часа езды машиной до Здолбунова, немногим больше — до Дубно.

Самодельный автомотоклуб в Дубно три года назад начинал свою работу в одной комнатке полуподвального помещения. Сейчас он имеет три неплохих оборудованных класса, прочную учебную базу, квалифицированных преподавателей. Только в прошлом году клуб подготовил свыше 800 шоферов, трактористов и мотоциклистов. И что самое главное — он не превратился в хозрасчетные курсы, а умело сочетает подготовку технических специалистов с большой агитационно-массовой и спортивной работой. В планах клуба на новый год — автомобильные и мотоциклетные соревнования на экономичное вождение, однодневное ралли, соревнования по фигурному вождению и др. В сборную команду области по автомобильному ралли — призера командного первенства Украины прошлого года — вошел один экипаж спортивно-технического клуба Дубно.

Сегодня на Ровенщине около двух десятков самодельных автомотоклубов, а завтра их будет еще больше. В этих условиях отделу технической подготовки и спорта обкома ДОСААФ стало намного сложнее осуществлять действенный контроль и методическую помощь многочисленным учебным организациям области. Видимо, и к этой работе надо смелее и шире привлекать общественность.

Возможности такие у ровенчан есть, но используются они совершенно недостаточно. В прошлом году, например, был создан областной общественный совет по контролю за подготовкой водительских кадров, в который вошли лучшие преподаватели Ровно, Здолбунова, Сарн, Дубно и других районных центров области. Однако обком ДОСААФ не оказал совету в его первых шагах необходимой помощи, за все время даже не поинтересовался состоянием дел во вновь созданной общественной организации. Не в этом ли одна из причин того, что намеченный советом план работы остался нереализованным?

Пятый пленум ЦК ДОСААФ СССР предложил всем комитетам и клубам Общества внимательно разобраться в организации всей работы по подготовке кадров массовых технических профессий, устранить существующие еще недостатки и извращения в ней, проверить качество специалистов, подготовленных на общественных началах и по линии хозрасчета.

В Ровенской области предстоит сделать еще очень много для выполнения этого постановления пленума.

Г. ЗИНГЕР,
наш спец. корр.

МЕХАНИЗАТОРЫ

«Сейчас самое главное — правильно организовать людей, уметь использовать технику, все возможности каждого хозяйства, чтобы уже в этом году дать значительно больше сельскохозяйственных продуктов».

(Из заключительного слова товарища Н. С. Хрущева на Пленуме ЦК КПСС 9 марта 1962 года)



На заснеженном поле четко вырисовывались контуры торфяной горы, а у ее подножия, чуть убежденные инеем, — бульдозер и трактор «Беларусь», оборудованный ковшом. Из-за леса, окаймлявшего поле, почти с равными интервалами времени выезжали грузовики, останавливались на несколько минут в ожидании, пока кузов наполнится торфом, и снова исчезали в лесу.

Проводив взглядом очередной автомобиль, Михаил Макейчик спрыгнул с трактора и побежал к бульдозеру.

— Покурим, Иван? — крикнул он сидящему в кабине широкоплечему мужчине лет тридцати.

Иван Королько кивнул и остановил машину.

— Замерз? — сочувственно спросил он товарища, доставая папиросу.

— Вроде нет. Ты слышал по радио выступление Никиты Сергеевича на совещании в Минске? Здорово он обрисовал положение нашего сельского хозяйства, как будто всю жизнь в Белоруссии пробыл!

— Слышал, — ответил Королько. — Теперь с нас, механизаторов, двойной спрос. Сработаем хорошо — будет зерно, мясо, птица. Забуксуем — всех подведем.

— Да вроде на нас не обижаются! Машин к весне ремонтируем с опережением графика, кормами фермы обеспечиваем вовремя, торф, навоз и другие удобрения перевозим тоже с перевыполнением плана.

В совхозе «Большевик» Минского сельскохозяйственного района механизаторы действительно в большом почете. Мы побывали на полях, фермах, в мастерских, — всюду виден их большой плодотворный труд.

На снимке: бригадир трактористов Станислав Петуховский дает производственное задание Ивану Королько.

Фото автора.

— Хозяйство у нас большое, только пахотных земель около трех тысяч гектаров. Растет поголовье скота: несколько тысяч свиней, тридцать тысяч голов птицы, 1300 голов крупного рогатого скота, — рассказывает директор совхоза Тамара Александровна Логунова. — Будь у нас трижды золотые руки, и то не справились бы. Выручают машины.

Тамара Александровна с воодушевлением рассказывает о людях, которые научились управлять машинами. Она назвала десятки фамилий лучших людей совхоза, а среди них Ивана Королько и Михаила Макейчика.

— Это механизаторы широкого профиля, — сказала о них Логунова.

Глубокое значение этих слов мы уяснили, подробнее ознакомившись с опытом подготовки технических специалистов в совхозе. Здесь уже два года ведется работа по овладению смежными специальностями.

Застрельщиками этого начинания явились досафовцы.

В 1960 году комитет первичной организации оборонного Общества принял решение открыть курсы шоферов. Дирекция совхоза поддержала патриотов: выделила автомобиль, помещение для занятий, разрешила проводить практические работы в мастерской. Оказала помощь и областная автотракторная школа ДОСААФ. В совхоз были присланы плакаты и другие наглядные пособия. Теоретический курс согласились читать опытные преподаватели областной школы, а практические занятия вели активисты-общественники.

Желающих овладеть специальностью водителя набралось много. В первую очередь зачисляли на учебу трактористов, прицепщиков, комбайнеров. Занимались будущие шоферы четыре раза в неделю, в свободное от работы время. Помимо этого, они учились управлять мотоциклом. С завидным упорством взялись они за дело.

«Солидный подобрался народ», — удовлетворенно говорили преподаватели о своих учениках. Осталась довольна ими и экзаменационная комиссия ГАИ. Все воспитанники курсов с первого раза сдали экзамены и получили удостоверение шофера III класса и мотоциклиста.

О хорошем деле узнали в хозяйстве «Вишневка», расположенном неподалеку от совхоза «Большевик». Поздравили вишневцы соседей с успехом и попросили принять на курсы своих работни-

ков. Досафовцы «Большевика» согласились.

Занятия с курсантами второго набора проходили также четко.

Сейчас на курсах устройство автомобиля и мотоцикла изучает третья группа будущих водителей.

С помощью первичной организации ДОСААФ дирекция совхоза смогла создать резерв шоферов, который используется в наиболее напряженные дни посевной и уборочной кампании. Выпускники курсов В. Добыш, А. Гилевич, К. Сутицкий, В. Крупко умело управляют почти всеми машинами, имеющимися в хозяйстве, в том числе тракторами и автомобилями. Теперь в совхозе «Большевик» вы редко услышите такие слова, как «тракторист», «шофер», «комбайнер», они заменяются одним словом — «механизатор». И, пожалуй, другого слова, более полно отражающего сегодняшний день, не подберешь.

Ежегодно совхоз получает новую технику. Люди совершенствуют методы обработки почвы, выращивания сельскохозяйственных культур. Поэтому большая роль отводится передовым методам труда механизаторов. Но чтобы освоить новое, передовое, надо учиться. И вот, по инициативе комитета ДОСААФ, в совхозе открылись курсы повышения квалификации, а говоря точнее — курсы передового опыта механизаторов.

В совхозе более двухсот различных машин, из них сорок два автомобиля, сорок семь тракторов, десять комбайнов. Управляют этой техникой специалисты — воспитанники школ механизации сельского хозяйства и досафовских курсов. Многие предстоит сделать механизаторам нынешней весной: засеять 700 га яровых, 410 га кукурузы, посадить на 90 га сахарную свеклу и на 325 га картофель.

Думы и мысли механизаторов совхоза «Большевик» хорошо выразил бригадир тракторной бригады № 1 Станислав Иосифович Петуховский.

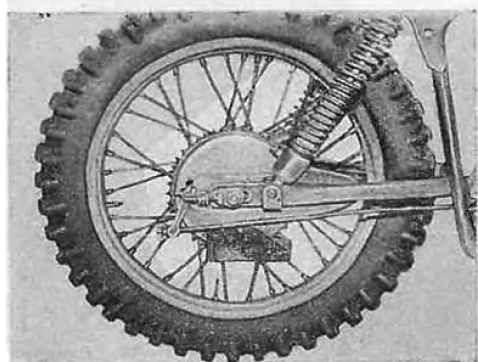
— Весна 1962 года, — сказал он, — особенная. — Это первая весна после XXII съезда КПСС, принявшего великую программу развернутого строительства коммунизма. И работать мы будем по-коммунистически.

Г. РУФАНОВ,
наш спец. корр.

Совхоз «Большевик»,
Белорусская ССР.



Спортивный ИЖ держит экзамен



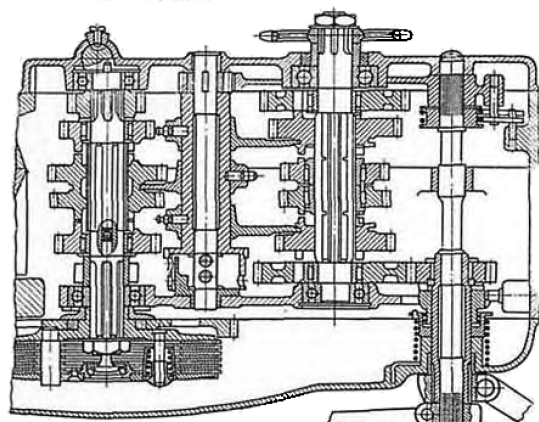
Так выглядит задняя подвеска нового мотоцикла.



Рама типа полудуплекса.



Спортивный двигатель, установленный на новой раме.



Шестиступенчатая коробка передач.

В нынешнем году мотоциклетный кросс на приз Совета Министров Удмуртской АССР проводился в седьмой раз. На старт этого крупнейшего зимнего соревнования вышли и его постоянные участники — команды Москвы, Ленинграда, Ижевска, Риги — и впервые пробующие свои силы в такой трудной гонке коллективы Киева, Казани и Иванова. Зачет, как и раньше, был личнo-командный, по результатам трех заездов (в состав команды входило по 5 человек).

Сорок тысяч зрителей, заполнивших парк имени Кирова, где проходила трасса кросса, стали свидетелями на редкость напряженной борьбы. Она завершилась подлинным триумфом ижевцев.

Уже в первом заезде уверенно побеждает спортсмен Удмуртии В. Субботин, оставшийся на втором месте заслуженного мастера спорта В. Пылаева. То же повторяется и в следующем заезде.

Дается последний старт. Долгое время лидирует двухкратный победитель ижевского кросса Н. Соколов (Москва), но незадолго до финиша его обходит Г. Чашипов (Ижевск). Третьим заканчивает дистанцию В. Субботин, но этого ему вполне достаточно, чтобы по сумме очков стать победителем кросса. Последующие места занимают его земляк Г. Чашипов, москвичи В. Пылаев, Н. Соколов, ленинградец А. Дежинов, киевлянин А. Казаков.

Не менее крупного успеха добились удмуртские гонщики и в командном зачете. Переходящий приз Совета Министров Удмуртской АССР завоевала команда Ижевска, вторыми были москвичи, третьими — команда Ижевска.

Ни разу за всю историю этого кросса хозяева трассы не добивались такого крупного успеха. С полным правом его могут разделить конструкторы и рабочие машиностроительного завода, создавшие совершенные спортивные мотоциклы марки ИЖ.

Расскажем кратко об особенностях новой конструкции.

На мотоциклах вместо четырехступенчатой установлена шестиступенчатая коробка передач. Она имеет следующие передаточные числа: первой передачи — 2,35; второй — 2; третьей — 1,43; четвертой — 1,125; пятой — 0,962; шестой — 0,89. Такой выбор передаточных чисел позволяет лучше использовать мощность двигателя в различных дорожных условиях.

При разработке новой модели был произведен тщательный анализ конструкции ряда узлов и деталей. Он показал, что можно значительно улучшить их весовые параметры, без ущерба для прочности и надежности. С этой целью были сняты кожухи подвесок и передних вилок, мостики крепления вилок изготовлены из легкого алюминиевого сплава, уменьшен объем топливного бака. В результате общий вес мотоциклов измененной конструкции по сравнению с весом ИЖ-57К снизился на 15 кг. Кроме того, значительно улучшилось распределение веса по колесам; на переднее приходится около 40%, на заднее — около 60% общего веса машины.

Перспективной является новая конструкция рамы типа полудуплекса, пока-

занная на рисунке. Она позволяет длительное время двигаться в сложных условиях, не сбрасывая ног с подножек.

Коллектив завода еще в 1961 году изготовил и испытал на стенде новый одноцилиндровый короткоходный двигатель мощностью 26—27 л. с., специально предназначенный для кроссовых соревнований. Дорожные испытания мотоциклов с такими двигателями показали, что в зимних условиях они не будут иметь преимуществ (их конструкция нуждается в доработке). Вот почему на соревнованиях были представлены не эти, а другие новые двигатели — с выносным маховиком и серийными цилиндрами.

Применение выносного маховика позволило уменьшить объем картера и улучшить продувку цилиндра.

Как же показали себя в соревнованиях мотоциклы измененной конструкции? Предоставим слово участникам кросса.

По мнению победителя состязаний В. Субботина, шестиступенчатая коробка передач в зимних условиях полностью себя оправдала. Широкий диапазон передаточных чисел позволил значительно улучшить динамику мотоцикла, полнее использовать мощность двигателя, выбирать нужную передачу в зависимости от трассы.

Достоинства новой коробки заметно проявились при движении на прямых участках. Повышающая передача обеспечивала высокую скорость, сберегла драгоценные секунды. Вместе с тем пока еще не удалось добиться легкости и четкости при переключении передач.

Ижевский мастер спорта Б. Мальчиков, выступавший на машине с рамой типа полудуплекс, считает, что она хорошо себя зарекомендовала. Повысилась устойчивость мотоцикла, что, очевидно, даст особенно большие преимущества в летних кроссах.

Уменьшение общего веса и благоприятное распределение его по колесам улучшило управляемость и маневренность машины.

Точку зрения этих спортсменов разделяют и другие гонщики, стартовавшие на экспериментальных мотоциклах.

Итак, можно сделать вывод, что все внедренные конструктивные новшества повысили качества кроссовых мотоциклов. Они выдержали испытание.

В заключение два «организационных» замечания.

Жители Ижевска проявили огромный интерес к мотокроссу. Но, к сожалению, организаторы соревнований, как и в прошлом году, не сумели обеспечить должного порядка на трассе.

И второе. Традиционный мотокросс на приз Совета Министров Удмуртской ССР фактически является неофициальным первенством Советского Союза в классе машин 350 см³. На наш взгляд, настало время узаконить эти соревнования как всесоюзные и с будущего года проводить в Ижевске зимнее первенство страны по мотоциклетному кроссу.

Инж. В. АБРАМЯН,
нештатн. корр. журнала «За рулем».
Фото Г. Сурнина.

Этого требуется жизнь

Обслуживание населения легковыми автомобилями на условиях проката находит все более широкое распространение и в Белоруссии. Его пункты открыты в Минске, Гомеле, Витебске, Могилеве, Бресте, Гродно, Лиде. Прокатный парк в настоящее время насчитывает около 400 автомобилей. Услугами проката пользуются тысячи трудящихся. В журналах выдачи машин можно встретить фамилии людей различных специальностей. Электрик Минского завода автоматических линий К. Казей исколесил на прокатном автомобиле всю Белоруссию, инженер А. Ляшко ездил на Украину и в Молдавию. Много раз брали машины шофер Е. Иованко, старший преподаватель Белорусского государственного университета М. Астащенко, военнослужащий Г. Кликов.

О популярности новой формы обслуживания населения легковыми автомобилями свидетельствует та активность, с которой прошли недавно в областных центрах и в столице республики конференции абонентов проката, проведенные по рекомендации коллегий Главного управления автомобильного транспорта при Совете Министров БССР, редакцией республиканской газеты «Советская Белоруссия» и редакциями областных газет совместно с автохозяйствами. Характерно, что в работе конференций приняли участие не только абоненты проката, но и сотни автолюбителей.

Для дальнейшего улучшения обслуживания трудящихся мы наметили ряд мер, реализация которых зависит от совместных усилий многих организаций, в том числе и от работников автомобильного транспорта. В частности, в 1962 году намечено открыть 9 новых прокатных пунктов в городах Барановичи, Молодечно, Борисове, Мозыре, Орше и других. Значительно возрастет парк автомобилей в действующих станциях проката. Улучшатся формы обслуживания населения. В этом году мы намерены снабжать абонентов при получении машин необходимым для длительного отдыха инвентарем, спортивной одеждой. Более широкое применение получат дачи-прицепы, которые выпускаются в республике. Пересматриваются правила пользования прокатом. В них будут учтены предложения, высказанные абонентами на конференциях.

Вопросы, поднятые в статье начальника Управления таксомоторного транс-

порта Главмосавтотранса И. Старшинова («За рулем» № 3, 1962 г.), волнуют и белорусских автомобилистов. Как и в Москве, у нас нет специальных прокатных хозяйств. Прокатом занимаются в областях таксомоторные и смешанные автобусно-таксомоторные парки, а в Минске — база легковых автомобилей служебного пользования.

В своей статье И. Старшинов предлагает сосредоточить прокат в самостоятельных автохозяйствах. Мы считаем, что в условиях Белоруссии более целесообразно создать при автохозяйствах специализированные прокатные автоколонны с выделением соответствующего числа инженерно-технических работников, механиков и ремонтников, которые занимались бы обслуживанием только прокатного парка.

Автомобили для проката мы, так же как и в Москве, получали в основном новые. И у нас уровень профессионального мастерства автолюбителей-абонентов не всегда высок. Поэтому наиболее узким местом является ремонт. Как выйти из этого затруднения? Может быть, идти по пути создания крупных механизированных ремонтных баз непосредственно в прокатных автохозяйствах, как это предлагает т. Старшинов? Но для Белоруссии этот метод вряд ли сейчас приемлем, так как он связан с большими государственными затратами, строительством и оснащением ремонтных баз.

Мы думаем пойти по другому пути. Сейчас в Минске заканчивается строительство республиканской базы централизованного технического обслуживания легковых автомобилей, производственная мощность которой позволит ремонтировать не только весь легковой парк системы Главного управления автомобильного транспорта при Совете Министров БССР, но и машины проката.

Мы также считаем, что необходимо уменьшить нормы пробега прокатных машин между ТО-2, упорядочить снабжение их запасными частями, инструментом, авторезиной и заменить ТО-1 и ежедневный уход межливнейным техническим осмотром.

Несколько слов хотелось бы сказать о рентабельности проката. Пока он убыточен. Но его можно сделать рентабельным. Что для этого нужно?

На наш взгляд, в масштабе страны прежде всего следовало бы обобщить опыт проката, выработать и ввести в действие единые для республик правила пользования автомобилями.

Тесно с этим связан вопрос о единых тарифах. Ныне действующие тарифы нуждаются в корректировке и дальнейшей разработке. Помимо имеющихся часового, суточного и месячного тарифов целесообразно ввести недельный, 15-дневный и годовой (с установлением нормы обязательного пробега), льготные тарифы, поскольку сумма, взимаемая с абонента за многодневное пользование автомобилем, не складывается из умножения суточной платы на число дней.

Прокату автомобилей — зеленую волну

Известно, что в осенне-зимний период и в будние дни летом значительно падает спрос на прокатные машины. Поэтому было бы правильным на этот период иметь несколько сниженные тарифы.

Следует продумать систему передачи в осенне-зимний период части машин проката в таксомоторные парки с последующим пополнением проката новыми машинами за счет такси.

Думается, что комплектовать парк проката нужно не только машинами «Москвич», как это делается сейчас в Белоруссии, но и автомобилями «Волга», «Запорожец», ГАЗ-69, а для группового пользования — микроавтобусами типа РАФ-977. Причем для группового пользования следует разработать специальные правила и тариф.

Мы несем большие убытки от аварий и дорожных происшествий, совершаемых абонентами. В связи с этим порядок страхования машин должен быть решен безотлагательно. Уместно в связи с этим напомнить, что Постановлением СНК СССР от 3 февраля 1938 года «О государственном страховании имущества предприятий, учреждений и организаций» (ст. 46) предусмотрено обязательное страхование государственного имущества, переданного хозяйственными организациями и предприятиями во временное пользование отдельным гражданам. Этого постановления никто не отменял, следовательно, его можно распространить и на автомобили проката. Речь сейчас должна идти лишь об ускорении разработки правил страхования машин, размера страхового сбора, а также порядка его взимания с абонента.

Целесообразно руководителям проката и общественности предоставить право лишать на какие-то сроки недисциплинированных автолюбителей возможности пользоваться машинами. Следует строго наказывать людей за управление автомобилем в нетрезвом виде, за систематические нарушения правил движения транспорта, за использование машин в корыстных целях и т. д. И наоборот, лиц, длительное время пользующихся автомобилями проката и четко выполняющих правила, надо поощрять.

Для удобства абонентов необходимо оборудовать в населенных пунктах и на магистралях охраняемые стоянки, рекомендовать станциям технического обслуживания в первую очередь производить осмотр и мелкий ремонт автомобилей проката. Надо подумать также о создании в крупных городах филиалов пунктов выдачи прокатных машин в различных районах, максимально приближая их к потребителям. Целесообразно в автохозяйствах, где имеются прокатные автомобили, ввести должность шофера-инструктора. Он будет проверять практические навыки у новичков-абонентов и оказывать им помощь.

А. ЛИС,
начальник Управления пассажирских перевозок Главного управления автомобильного транспорта при Совете Министров БССР.

Минск.

**К 92-й годовщине
со дня рождения
В. И. ЛЕНИНА**

РЕДКАЯ ФОТОГРАФИЯ



Много фотографий и несколько сот метров киноплёнки, рассказывающих о жизни и работе Владимира Ильича Ленина, хранятся в Центральном партийном архиве Института марксизма-ленинизма при ЦК КПСС. Об одной из фотографий наш корреспондент попросил рассказать бывшего шофера автобазы Кремля Степана Казимировича Гиля.

— Эта редкая фотография сделана в 1918 году, — сказал Степан Казимирович. — Вы видите, как непринужденно улыбаются Владимир Ильич и Надежда Константиновна. Рядом с ними — сестра Владимира Ильича, Мария Ильи-

нична. У всех хорошее, праздничное настроение. И верно, это был радостный день. Мы возвращались с первого в истории нашей страны Первомайского парада, который состоялся на Ходынском поле. По огромному пустырю, мимо небольшой деревянной трибуны проходили пехотинцы, конники, бронемашинны совсем еще молодой тогда Красной Армии. Пролетели над полем первые советские самолеты. Владимир Ильич был очень доволен парадом. Настроение его и передает эта фотография, сделанная по возвращении в Кремль.

На заводе Ильича

В массивных корпусах Московского электромеханического завода имени Владимира Ильича — ни кирпичика от старых михельсоновских мастерских. Лишь в самом центре заводской территории стоит обновленный бывший механический цех. В священной неприкосновенности обретаются место, с которого в 1918 году выступал перед рабочими Ленин... Бюст Ильича в цветах, в кумаче. А вокруг — станки, станки...

Можно ли не гордиться, что работаешь на этом заводе, где не раз бывал Ильич, беседовал с рабочими, призывал их к коммунистическому труду, к защите пролетарского государства, где он вместе с отправлявшимися на фронт в 1919 году принимал военную присягу как почетный красногвардеец!

Сорок лет назад, когда заводу присвоили имя Владимира Ильича, рабочие послали ему приглашение на заводской праздник. Нездоровье помешало Ленину приехать, и он ответил дружеским, благодарственным письмом. Ильич верил,

что рабочий класс, несмотря на огромные трудности перестройки и восстановления промышленности, осуществит великий план ГОЭЛРО.

На заводе немало старых кадровых рабочих, которые первыми перестраивали завод для претворения в жизнь ленинского плана электрификации страны. И сейчас многие ветераны, уже пенсионеры, не порывают связей с заводским коллективом. Они основали при заводоуправлении совет ветеранов, своими силами создали музей истории завода.

Рядовые старой гвардии труда П. М. Быков, Н. Я. Иванов, П. П. Ермаков, А. У. Уваров и другие — хорошие помощники партийной, комсомольской, досаафовской организаций в воспитании заводской молодежи. Они часто рассказывают молодым ильичевцам, как создавались и совершенствовались агрегаты для первых советских электростанций, как год от года рос завод.

Традиции старшего поколения, как эстафету, перенимает молодежь. И в труде, и в общественной жизни она стремится быть впереди. Особенно велика ее тяга к техническим знаниям. Вот почему на заводе так популярны различные технические кружки и курсы ДОСААФ. Десятки юношей и девушек окончили или обучаются вождению автомобиля и мотоцикла.

Заводская организация ДОСААФ уделяет много внимания развитию технических видов спорта. Мотоциклетная секция завоевала авторитет не только чисто спортивными успехами, но и своими кадрами. В самых различных цехах и отделах среди передовиков труда с уважением называют имена В. Ф. Богдановского, А. С. Мамонтьева, А. В. Блиникова, В. Самолина, П. Биткова, К. Майорова и других активистов патриотического общества — опытных мотоциклистов-механиков, неизменных участников массовых пробегов или соревнований.

На центральной аллее заводского двора среди портретов лучших производственников — портрет Константина Махныкина, которого по праву здесь называют лучшим спортсменом-мотоциклистом. Дипломник вечернего электромеханического техникума К. Махныкин возглавляет бригаду коммунистического труда на сборке электродвигателей. За многочисленные рационализаторские предложения он получил серебряную медаль ВДНХ.

Звания бригады коммунистического труда добилась и бригада регулировщиков-испытателей, которую возглавляет В. Козлов. Среди восемнадцати членов бригады почти все умеют водить автомобиль и мотоцикл. Это в небольшой степени помогает им доводить до совершенства работу двигателей внутреннего сгорания — основной части бензоэлектрических агрегатов, или так называемых «передвижных электростанций», которые изготавливает цех. Почти все молодые рабочие бригады учатся. В. Чернявский, М. Фокин и А. Першин — студенты вечернего электромеханического института, В. Струганов — отличник университета марксизма-ленинизма, Ю. Старунов, А. Минчурин и другие — десятиклассники, тоже решили непременно учиться дальше. Все они активно участвуют в работе патриотического Общества, в пропаганде технических знаний.

Молодые ильичевцы первыми отозвались на призыв к молодежи, прозвучавший в речи Никиты Сергеевича Хрущева с трибуны мартовского Пленума ЦК КПСС. Уже на другой день ударники коммунистического труда комсомольцы — слесарь Владимир Матыгин, укладчицы электромоторов Людмила Дмитриева, Ольга Федорова, Нина Назарова, Людмила Миндич, Светлана Бородзин, автоматчица Галина Соколова и токарь Вячеслав Яшкин — подали в комитет ВЛКСМ заявления с просьбой послать их в отдаленные сельскохозяйственные районы страны.

Подвигами в труде и в жизни встречаются ильичевцы 92-ю годовщину со дня рождения В. И. Ленина. Каждому хочется к этому дню приготовить свой трудовой подарок, добиться новых успехов и в оборонной работе.

В делах людей, в их верности ленинским заветам — величие и бессмертие Ильича.

Л. ВИКТОРОВА.

ФИНАЛЫ НА ЛЬДУ

**Уральцы
аплодируют
земляку**

Мотогонки на льду, еще недавно очень редкие, теперь могут поспорить в популярности с зимними мотокроссами. Во многих городах страны, начиная от Минска и кончая Владивостоком, проходят жаркие поединки на ледяных дорожках. Особенно представительны были прошедшие состязания на первенства РСФСР и СССР. Сначала в зональных соревнованиях, затем в четверть- и полуфиналах, наконец, в финальных встречах, проходивших на стадионах Свердловска и Куйбышева, были выявлены сильнейшие гонщики на льду. О заключительном этапе этих соревнований рассказывается в публикуемых ниже корреспонденциях.

Все медалисты — из Уфы

Финал личного первенства СССР в классе до 350 см³ проходил на Куйбышевском стадионе «Металлург». Право участия в заключительном этапе первенства завоевали спортсмены Уфы, Свердловска, Иркутска, Владивостока, Ульяновска, Куйбышева, Саранска, Вологды, Ярославля и Гродно.

Соревнования привлекли 20 000 зрителей и убедительно показали, что в Куйбышеве любят мотоспорт. Зрители бурно реагировали на все перипетии острой борьбы, развернувшейся на ледяной дорожке.

Наиболее уверенно выступил уфимский мастер Б. Самородов, выигравший все пять звезд. Особенно эффектной была его победа над одноклубником Ю. Дудориным. Почти всю дистанцию Самородов шел сзади и вырвался вперед буквально на последних метрах. При этом он применил трудный тактический прием — переход на внутреннюю часть дорожки на последнем повороте.

Б. Самородов заслуженно награжден большой золотой медалью и алым свитером чемпиона СССР. Вторым призером оказался также уфимец мастер спорта Е. Константинов, проигравший только Самородову, третьим — Ю. Дудорин.

Следует отметить, что техническая оснащенность участников была далеко не одинаковой. Пять спортсменов выступали на специальных мотоциклах ЭСО, а остальные — на приспособленных «жилах» различных выпусков. Существенные различия в мощности двигателей и в весе мотоциклов дали подавляющее преимущество выступавшим на ЭСО, они и поделили между собой 5 первых мест. Между тем ряд других спортсменов (к их числу, безусловно, относятся мастера спорта Л. Ерохин из Ульяновска, Р. Ишимов из Свердловска и перворазрядник Ю. Гантанов из Куйбышева) могли бы, по-видимому, составить им серьезную конкуренцию при наличии равноценных мотоциклов. Поскольку возможность приобретения ЭСО пока сильно ограничена, следует, на наш взгляд, впредь практиковать подобные соревнования только на однотипных мотоциклах.

Куйбышевский обком ДОСААФ, начальник его учебного центра Г. А. Матвеев, администрация стадиона приложили много усилий, чтобы хорошо провести соревнование. Успешно справилась со своими обязанностями и областная коллегия судей, возглавляемая Г. Витковым.

Ложкой дегтя явился лишь церемониал закрытия. К моменту выдачи наград победителям толпа людей хлынула на лед. Пришлось перенести награждение на более позднее время, когда основная масса зрителей покинула стадион.

В целом финальные соревнования в классе 350 см³ показали рост мастерства ведущих спортсменов страны. Они хорошо содействовали популяризации мотоспорта в Поволжье.

Б. КОНЕВ,
главный судья соревнований,
судья всесоюзной категории.

„Свердловскими Лужниками» называют жители города Центральный стадион. Сюда, как в дни большого футбола, собралось свыше 20 тысяч любителей мотоспорта, чтобы посмотреть горячие схватки спортсменов, выступавших на самых легких мотоциклах — класса 125 см³.

Есть еще немало специалистов, которые считают, что для ледяных гонок показаны только 500-кубовые, 50-сильные машины. В низших кубатурах, утверждают они, и скорости не те, и борьба не интересна. В ошибочности такой точки зрения мог убедиться каждый, кто посмотрел эти соревнования. Здесь не было заездов без захватывающей борьбы, а скорости превышали 75 км/час.

В первый день разыгрывалось первенство РСФСР. Оно принесло большой успех новосибирскому спортсмену мастеру спорта Н. Васильеву, который победил во всех пяти заездах. Второе и третье места заняли И. Клевнов (Свердловск) и В. Катомин (Москва).

Чрезвычайно острой была борьба во второй день, когда решалась судьба золотой медали чемпиона страны. Первые звезды показали, что примерно равные шансы на медали имеют 5 гонщиков, в том числе молодой свердловчанин Р. Подгорбунских, смелая и красивая езда которого не раз вызывала аплодисменты зрителей.

В седьмом заезде встретились набравшие наибольшее количество очков Н. Васильев и И. Клевнов. Это была по-настоящему боевая дуэль. Каждый раз, когда Клевнову удавалось вырваться вперед, трибуны взрывались радостными криками. И все же на финише первым оказался сибиряк. Он победил и в последующих двух заездах. Казалось, ничто не может преградить ему путь к званию чемпиона. Однако напряженной борьбы не выдержал... двигатель мотоцикла. В последующих заездах Васильев стартовал на запасной машине и, набрав всего два очка, остался за чертой призеров.

Лидером гонок стал свердловчанин Клевнов. Свой успех он закрепил в последнем заезде, завоевав звание чемпиона Советского Союза. Второе место занял Л. Красавин (Москва), третье — представитель Белоруссии А. Стефанович.

Восторженно приветствовали зрители победителя. В конце июля воспитанник Свердловского АМК ДОСААФ Клевнов стал чемпионом страны по ипподрому, а спустя полгода был удостоен этого звания в соревнованиях на ледяной дорожке. Успех уральского спортсмена далеко не случаен. Не только в Свердловске, но и в других городах Урала — Ирбите, Нижнем Тагиле, Каменск-Уральске — гонки по льду полюбили и спортсмены и зрители. Чуть ли не каждое воскресенье стадионы этих городов ломятся от болельщиков. Неиззящая на стужу, целыми семьями идут люди смотреть соревнования мотоциклистов.

Конечно, это пришло не сразу. Много пришлось потрудиться работникам местных организаций ДОСААФ, чтобы организовать соревнования на стадионах, завоевать публику, накопить опыт проведения таких встреч. Но этот труд не пропал даром — каждый из названных городов может теперь организовать мотогонки на льду любого масштаба, причем на принципе полной самокупаемости.

Финал первенства в Свердловске был организован хорошо. Немалая заслуга в этом принадлежит заместителю председателя областного комитета ДОСААФ т. А. Умрилову; четко работала коллегия судей, возглавляемая т. М. Файнбойном. Опыт этих соревнований показал, что Урал может стать таким же центром ледяных гонок, как Эстония — шоссейно-кольцевых, а Башкирия — гравевых.

Принятый принцип проведения первенства (многоступенчатый отбор) полностью себя оправдал. Он помог расширить географию мотоспорта, способствовал повышению уровня мастерства спортсменов, выявлению молодых талантливых гонщиков. К сожалению, некоторые нераскрытые руководители АМК (например, в Ижевске) сорвали проведение зональных соревнований и тем самым чуть было не лишили уральских спортсменов права участвовать в первенстве.

В заключение хотелось бы отметить инициативу Свердловского автотоклуба, организовавшего после финальных встреч заезд женщин в гонках по льду.

В. ЛИПСКАЯ,
мастер спорта,
А. СИЛКИН,
заслуженный мастер спорта,
нештатные корреспонденты журнала «За рулем».