

Журнал "За рулем"

№6, 1963

УДК 656
ББК 39.1
Ж92

Ж92 Журнал "За рулем": №6, 1963 / – М.: Книга по Требованию, 2022. – 36 с.

ISBN 978-5-458-69086-7

"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 978-5-458-69086-7

© 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 первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

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

УНИВЕРСИТЕТ СУДЕЙ

В один из осенних вечеров прошлого года в старом особняке на Фонтанке, где на традиционный «судейский четверг» собираются ленинградские судьи по автоспорту, было необычнолюдно. Подводились итоги спортивного сезона.

Весь 1962 год был до предела насыщен соревнованиями. Коллегия работала с напряжением. Бывали моменты, когда судей не хватало. Как готовить новые судейские кадры? Что для этого нужно предпринять? Эти вопросы больше всего волновали собравшихся. Было ясно: метод подготовки судей на небольших семинарах в новых условиях, при широком размахе соревнований, уже не подходит.

Предложений было много. Но только одно поддержали все — предложение старейшего ленинградского судьи Павла Петровича Воротилина — об организации общественной школы по подготовке и повышению мастерства судей.

Решили так: городской автомотоклуб предоставит помещение, а опытные судьи города подготовят демонстрационные материалы и поделятся знаниями с теми, кто пожелает стать арбитрами. Президиум коллегии утвердил начальником школы П. Воротилина, секретарем Т. Богуш. Им поручили разработать план занятий и подобрать преподавателей. Оставалось набрать слушателей. С помощью горкома ДОСААФ в районные комитеты и первичные организации разослали письма о создании школы. Ожидали прихода многих слушателей. Волновались, как разместить всех. И каково же было огорчение, когда в назначенный вторник собралось... шесть человек. Тогда решили действовать по-иному.

...В начале декабря на улицах и на крупнейших предприятиях города появились афиши. Под эмблемой Федерации автоспорта Ленинграда и автомотоклуба было опубликовано сообщение о начале работы университета судей. Приглашались все желающие. С этого дня в городском клубе непрерывно звонил телефон: стать судьями по автоспорту захотели многие.

18 декабря 1962 года (этот день зафиксирован как дата рождения школы) в зале клуба собралось сто человек. В течение двух с половиной месяцев каждый вторник сюда приходили судьи. Все сто. Никто не прекратил занятий, не оставил школу. Видимо, интересны и содержательны были лекции, встречи, стажировка. Предусмотренные планом двухчасовые занятия иногда затягивались допоздна — так много вопросов задавали слушатели.

Живо, с примерами из своей многолетней судейской практики рассказывал об организации соревнований, составе судейской коллегии и ее обязанностях П. Воротилин. Его сменил судья республиканской категории А. Алексеев, большой знаток организации службы на старте-финише. С глубоким знанием дела делился опытом выбора и обслужи-

вания трасс мотокроссов и шоссейно-кольцевых гонок В. Лукин, хронометрист международной категории, заслуженный тренер СССР. Об особенностях судейства различных видов соревнований рассказывали судья всесоюзной категории Л. Сандлер, судья республиканской категории В. Тищенко, Ю. Подвальный, Я. Марков, начальник автомотоклуба Г. Тютюков. Увлекательно прошла встреча слушателей с неоднократно чемпионом страны А. Дежиновым, который поделился впечатлениями о крупнейших международных и всесоюзных соревнованиях.

Так незаметно проходило время. Будущие арбитры детально познакомились с правилами и методами судейства. Не забыли организаторы и о практических занятиях. Во всех соревнованиях зимнего спортивного сезона в Ленинграде (их было семнадцать) слушатели семинара группами по 10—15 человек проходили стажировку. Робкими и неуверенными были их первые шаги, но дружеские советы старших товарищей научили стажеров быстро принимать решения в различной обстановке, вникать в тонкости судейского дела. Присутствие стажеров на «судейских четвергах» также принесло пользу и помогло глубже усвоить теоретические знания.

Но вот программа выполнена. Наступила пора зачетов. В просторном зале клуба, где проходили занятия школы, за столом сидят экзаменаторы — члены президиума коллегии и руководители школы. Председатель приглашает к столу первую пятерку экзаменуемых, спрашивает, какой спорт — автомобильный или мотоциклетный — их боль-

ше привлекает. И сразу устанавливается дружеский контакт. Вопросы следуют один за другим. Четко, уверенно рассказывают стажеры о правилах судейства, решают практические задачи. В первый день зачет сдали 36 слушателей. Снова вторники, и снова экзамен. Успешно закончили школу и сдали зачет 75 человек. Для тех, кто «срезался», организовали консультации, а затем и повторный экзамен.

В Ленинградскую коллегию судей (старейшую в стране) влилось новое пополнение. Теперь коллегия готова к судейству даже нескольких соревнований в один день, о чем в прошлом году мы могли только мечтать.

В общественной школе завершён первый семинар по повышению квалификации судей. Сейчас идут занятия еще восьми групп. Курс усовершенствования проходят по специальностям: счетчики кругов, хронометристы на шоссейно-кольцевых гонках, секретари, начальники дистанции, судьи-стартеры и т. д. Занятия ведут наиболее опытные арбитры.

Так было реализовано предложение ветеранов автоспорта, подвигнутое судейской коллегией. Сейчас на повестке дня — создание судейских коллегий в районах, спортивных обществах и в клубах. Судьям-общественникам Ленинграда эта задача теперь по плечу.

Н. КИСЕЛЕВ,
председатель Президиума коллегии судей по автоспорту,
судья всесоюзной категории,
общественный корреспондент
журнала «За рулем».

Ленинград.

Из нашей почты

ХОТИМ СТАТЬ МЕХАНИЗАТОРАМИ!

Дорогая редакция! Я работаю электромехаником на лесозаготовке. Много у нас различной техники: мощные трелевочные лебедки, трактора, автомобили и автокраны. А людей, хорошо знающих технику, иногда не хватает. Многие молодые лесорубы, члены ДОСААФ, хотя и учатся. И возможности для этого есть. Например, мы могли бы оборудовать учебный класс, сделать своими силами учебные пособия, использовать отдельные узлы и агрегаты выбранных автомобилей и тракторов.

Но вот беда: некому организовать учебу. А ведь неподалеку от нас находится Котласский районный комитет ДОСААФ.

Еще в начале прошлого года райком обещал открыть курсы механизаторов. Мы, конечно, обрадовались, узнав о таком намерении, собрали желающих заниматься. Их набралось более сорока

человек. Стали ждать. И вот ожидаем уже более года, а курсы так никто и не думает открывать. Видимо, в Котласском райкоме Общества действует старая отжившая поговорка: обещанного три года ждут. Но мы с этим не согласны.

Наша молодежь хочет изучать технику, приобрести новые специальности, чтобы облегчить свой труд и повысить его производительность, дать стране больше продукции. А этого можно достичь, когда наши люди станут технически подготовленными. Вот почему мы обращаемся к вам. Надеемся, что, прочитав это письмо, изменят свою позицию и товарищи из Котласского райкома ДОСААФ.

**Березовский лесозаготовок
Архангельской области.**

Г. ЮЯКОВ.

ВОСПИТЫВАТЬ ВЫСОКИЕ МОРАЛЬНЫЕ

Если имя тебе — СПОРТСМЕН

В начале нынешнего года будничное течение жизни в кабинетах председателя Башкирского республиканского совета спортивных обществ и председателя республиканского комитета ДОСААФ было нарушено. Одно за другим здесь следовали бурные заседания. Обсуждался единственный вопрос: поведение известных уфимских мотогонщиков. Выяснилось, что и Ф. Шаймуров, и Ю. Дудорин, и, особенно, Л. Дробязко, научившиеся побеждать на гравийной дорожке, в жизни далеко не всегда оказываются впереди. Особенно много говорилось о Леониде Дробязко.

Дробязко переехал в Уфу сравнительно недавно. Годы три тому назад одесский гонщик удачно выступал в соревнованиях на уфимском мототреке. На него обратили внимание и, пообещав кучу благ, предложили перебраться в Уфу. Недолго размышляя, Дробязко оставил Одессу — город, где он вырос, стал мастером спорта и чемпионом страны.

В Уфе ему вне очереди предоставили двухкомнатную благоустроенную квартиру. Вне очереди дали возможность приобрести автомашину. Определили на работу в ремонтно-механические мастерские Башкирского совнархоза с хорошим окладом. Числился он там токарем, а некоторое время даже занимал место мастера участка капитального ремонта.

В мастерских многое делали для Дробязко. Однажды, перед ответственными соревнованиями, целая бригада рабочих осталась после смены, чтобы помочь мастеру спорта привести в готовность его мотоцикл. Что ж, товарищеская выручка — давний закон в рабочем коллективе. Но в том же коллективе, отдавая должное спортивным достижениям Дробязко, по-рабочему прямо говорили о ложности его положения на предприятии.

— Нет, он уже не будет стоять у станка. Слишком прирос душой к славе, медалям, аплодисментам. Станет ли теперь такой человек работать?

А покровителей Дробязко интересовали в первую очередь его победы на гравийной дорожке. И, чувствуя это, гонщик все больше распоясывался.

Л. Дробязко мог оскорбить товарища, нагрубить тренеру. Мог нарушать спортивный режим. И все ему сходило с рук, потому что он отлично брал старт и умел обходить на поворотах сильнейших соперников.

Добрые дяди из Уфы знали, что своим поведением Дробязко позорит высокие знания советского спортсмена, но делали вид, что ничего не происходит.

К сожалению, выходки его очень поздно стали предметом большого разговора. На совместном заседании президиума республиканского комитета ДОСААФ и Совета союза спортивных обществ и

организаций за недостойное поведение Л. Дробязко был дисквалифицирован на год.

Если бы дело касалось одного Дробязко, то, наверное, все обошлось бы проще. Но в том-то и беда, что некоторые другие известные мотогонщики из Башкирии и других республик также оторваны от жизни рабочих коллективов, нигде не учатся.

Неблагополучное положение сложилось и в среде белорусских мотогонщиков. Справедливое возмущение вызвало участие в республиканских соревнованиях по гонкам на льду в Минске мастера спорта В. Сахновского. Накануне он напился и подрался с водителем троллейбуса. Другой представитель гонщиков Белоруссии В. Клизо отказался получить часы, которыми его наградили за победу.

— Надоели мне ваши часы. Дайте лучше телевизор, — заявил он после соревнований. В. Клизо тоже любитель «зеленого змия», дебошир, частый нарушитель трудовой дисциплины. К сожалению, число таких примеров можно было бы продолжить.

Где же нужно искать истоки этих чуждых для нашего спорта явлений?

Суть коммунистического воспитания заключается, в частности, в том, чтобы научить человека правильно жить. А это значит быть не только хорошим специалистом своего дела, но и передовым гражданином, стремиться к тому, чтобы каждый день становился еще одной преодоленной ступенькой на пути движения к коммунизму.

Может ли человек назвать свою жизнь правильной, если он не трудится, далек от интересов рабочего коллектива? Отвечает ли нашим моральным критериям тот, для кого спорт становится «колыбелью», дальше которой он ничего не видит?

Всесоюзное совещание по вопросам улучшения воспитательной работы среди спортсменов, созданное Центральным Комитетом ВЛКСМ, еще раз подчеркнуло, что нельзя думать о спортивных успехах, забывая о главном — воспитании молодежи в духе коммунистической сознательности.

Поговорите в Уфе, в Минске, в других городах страны с тренерами и начальниками автомотоклубов — они вам охотно расскажут о планах проведения соревнований, о графиках тренировок, о подготовке машин. Но как только речь пойдет о воспитательной работе, учебе спортсменов, приобщении их к знаниям и культуре, их общественной активности или полезной инициативе, — беседа тотчас же угасает.

Передо мной лежит протокол совместного заседания Башкирского совета спортивных обществ и республиканского комитета ДОСААФ. Он как бы воскрешает в памяти те горячие дебаты, которые разгорелись на заседании. Справедливо сказал в своем выступлении начальник Башавтоуправления Г. Божуховский:

— Да, в том, что произошло, мы все виноваты.

«Мы все» — это руководители спортивных организаций республики и города, тренеры, судьи, спортивная общественность, все те, кто прямо или косвенно причастен к развитию мотоспорта в республике.

Уже после упомянутого заседания я побывал в ремонтно-механических мастерских. Спросил у начальника цеха Г. Прозорова, почему нет на работе Дробязко.

— Бюллетенит, — без тени смущения ответил он. А спустя час я увидел Дробязко в республиканском автомотоклубе. На вопрос, почему он не на работе, Дробязко также без смущения сказал:

— Сегодня я во второй смене.

Подобные дружеские «услуги» лишь сбивают с толку, мешают трезво и самокритично оценить свое поведение. А чего стоят характеристики, выданные Дробязко. Если верить им, то Дробязко «среди коллектива пользуется заслуженным авторитетом, дисциплинирован, выдержан, требователен к себе и подчиненным, морально устойчив» и т. д.

Люди, которым поручено воспитание спортсменов, должны сделать все, чтобы помочь им найти свое место в труде, идти в ногу со временем, вскрыть внутреннее богатство, которое заложено в каждом человеке. Надо строго спрашивать с тех руководителей, которые ценят мотогонщиков лишь пока те мчатся по треку. А закончились соревнования — и им до спортсменов дела нет.

Спортсменов надо окружить подлинным товарищеским вниманием, сделать все, чтобы они постоянно себя чувствовали в коллективе, а не оторванными от него одиночками. Стоит серьезно задуматься и о их спортивной нагрузке. Скажем, в прошлом году уфимские гонщики выступили в 84 соревнованиях: на первенство страны, в международных гонках, различных товарищеских встречах. Кроме того, разыгрывалось много призов: «Приз открытия сезона», «Приз весны», «Приз «Золотые листья», «Хрустальная ваза», «Приз дружбы», «Приз золотой осени»...

Легко ли при таком перенасыщенном календаре сочетать спортивные тренировки и выступления с работой на предприятии или учебой?

Для того чтобы спортсмен находился в боевой форме, ему достаточно участвовать на протяжении года в 30—35 соревнованиях. Этого мнения придерживаются, кстати, и сами мотогонщики.

Председатель Башкирского республиканского комитета ДОСААФ тов. Сафин говорил мне, что теперь спортсменов не будут так часто вызывать на соревнования. Больше внимания будет уделяться воспитательной работе, учебе спортс-

КАЧЕСТВА!

«В период перехода к коммунизму возрастают возможности воспитания нового человека, гармонически сочетающего в себе духовное богатство, моральную чистоту и физическое совершенство».

(Из Программы Коммунистической партии Советского Союза).

С преподавателем Первомайского автомотоклуба Москвы Б. П. Ивановым мы сидели в просторном классе, где десять-пятнадцать минут перед этим проходили политические занятия. По-видимому, еще не освободившись от мыслей, которые он излагал курсантам, Борис Петрович сказал:

— Недавно мне встретилось выражение — «примерять себя к коммунизму»... Эти слова, по-моему, очень точно определяют существо раздумий нашей молодежи после XXII съезда партии. Об этом сегодня и шла речь на политзанятиях. Расшевелил ребят. Сами горячо заговорили о моральном кодексе, о будущем, о том, какие качества надо в себе воспитывать, что можно взять с собой, а что выбросить, как чертополох с поля...

Беседуя с Ивановым, я думал: посеяна еще одна горстка добрых семян, которые дадут хорошие всходы.

Анализируя стиль воспитания будущих водителей в учебных организациях Общества, приходишь к выводу, что сейчас, как никогда, главное в воспитательной работе — повышение ее эффективности, действенности.

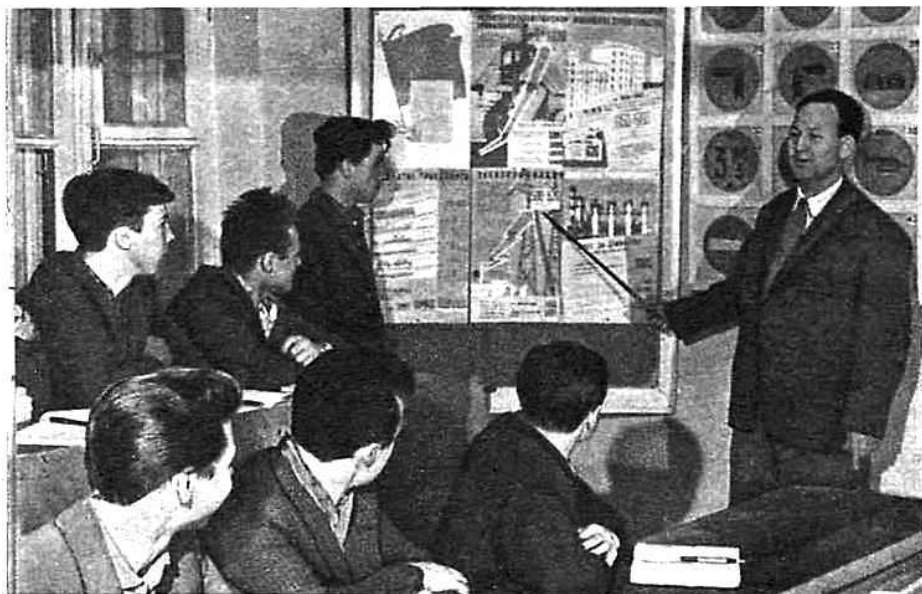
Деятельность коллектива преподавателей Первомайского автомотоклуба — хороший тому пример. Каждое политическое занятие здесь стремятся провести так, чтобы оно было целенаправленным, будило мысли, чувства, призывало к выполнению гражданского долга, воспитывало стремление быть активным строителем коммунизма. Как это достигается? Прежде всего внутренней убежденностью и умением преподавателя.

Выпускники одной из групп шоферов говорили мне об Иванове: «Он преподает интересно. Любит, когда на политзанятиях мы задаем вопросы... Приводит примеры из жизни... У него самостоятельность мыслей, убежденность. И говорит смело, честно. Учит нас правильно жить, уважать труд, свою про-

менов. Рассмотрен и ряд других предложений, которые стоит приветствовать.

Будем надеяться, что волна недавних обсуждений послужит уроком не только спортсменам, но и их наставникам.

Итальянский писатель Джанни Родари на римской Олимпиаде сказал нашим журналистам: «Познакомившись с Капитоновым, Власовым и другими советскими спортсменами, я уже сегодня увидел в них прообраз человека будущего». Мы тоже могли бы назвать многих мотогонщиков, которые по праву служат примером для нашей молодежи. Это чемпион страны слесарь Уралмашзавода И. Клевнов, это мастера спорта—



НЕРАЗРЫВНЫЙ ПРОЦЕСС

фессию. Его занятия у нас самые любимые».

Увлекательно, интересно, на высоком идейном уровне проводит политические занятия с курсантами начальник автомотоклуба И. Н. Рыскин. Он тщательно к ним готовится, подбирает яркие примеры из истории нашей партии, жизни страны, факты из учебы, поведения слушателей; умело использует письма от бывших курсантов — ныне водителей автохозяйств, воинов Советской Армии.

Следует отметить, что в этом автомотоклубе политзанятия проводятся четко, по плану, не переносятся, не откладываются, как это еще нередко бывает в других учебных организациях ДОСААФ. При этом т. Рыскин и Иванов проводят их на общественных началах.

Однако политические занятия, при всей их важности, не являются единственной формой воспитания будущих шоферов. У нас часто говорят: «Можно бы сделать больше, но ведь курсы кратковременны. Это не техникум, не институт. Не успеешь как следует изучить одних слушателей — приходят другие». Все это верно. Однако искусство воспитательной работы в том и состоит, чтобы умело использовать и это кратковременное пребывание молодого человека в стенах автомотоклуба для формирования будущего труженика нашей страны.

И многие автомотоклубы, в том числе и в Первомайском районе столицы, на-

ходят действенные формы влияния на курсантов. Важной формой является также социалистическое соревнование. Здесь рассудили так: почему бы нам не перенести в автомотоклуб лучшие черты рабочих коллективов, дух борьбы за нового человека. Ведь на предприятиях, в автохозяйствах идет активная борьба за лучший коллектив, за бригаду коммунистического труда, а разве в учебной группе нельзя организовать соревнование? Опыт показал, что это делать можно и нужно. Разумеется, учебная группа это не производственная бригада; к организации соревнования нужен иной подход, нежели, скажем, в автохозяйстве. Думается, что в автомотоклубе нашли правильную форму: здесь развернуто соревнование за передовую группу, за отличную учебу. В основу соревнования положены такие принципы: творческое овладение своей специальностью; знать, а не просто сдать; принципы морального кодекса — закон для каждого; курсант — носитель высоких черт коммунистической морали.

Итоги соревнования подводятся раз в месяц. Они наглядно отражаются в стенной печати, на специальных стендах, о них часто говорится на собраниях, в индивидуальных беседах. Нередко собрания проходят с повесткой дня: как ты выполняешь свои обязательства? На них речь идет не только об успеваемости, но и о человеческих качествах, о поведении в быту.

В организации воспитательной работы руководство клуба опирается на актив, который состоит из отличников учебы, комсомольцев.

Большую помощь оказывают офицеры одной из воинских частей. Они проводят с курсантами политические занятия, политинформации, выступают с лекциями, докладами по тематике воинского воспитания.

Обучение и воспитание стало здесь неразрывным процессом. Не случайно поэтому, что в подготовке водителей Первомайский клуб идет в первых рядах среди клубов столицы.

А. ПАВЛОВ.

Р. ДАНЕЛЯН,
наш спец. корр.

На фото: политические занятия ведет Б. П. Иванов.

Фото В. Бровко.

г. Уфа.

ОКБ «Спорт»

К чертежной доске приколот лист, на нем — контуры мотоцикла. Часть линий обведена жирно: здесь конструктор уже уверен в правильности решения; часть — только намечена. Он прикидывает варианты, размышляет, а потом идет в цех (среди машин как-то легче думать) и останавливается там возле отдельно лежащих пяти мотоциклетных рам — необычных, не похожих ни на какие другие. Он представляет себе, как они будут выглядеть с двигателем и колесами, какие это будут машины — особенные не только по своим техническим свойствам, но, если можно так выразиться, и по происхождению. А оно — самое благородное. Новый мотоцикл — дитя общественного конструкторского бюро Минского моторового завода. И он же, этот спортивный мотоцикл, — тема дипломного проекта одного из самых активных общественников, ныне начальника цеха мелких серий Евгения Шерстнева, заканчивающего в этом году Белорусский политехнический институт. Редкий случай в практике проектирования — пусть даже дипломного, — чтоб машина, изготовленная в металле, появилась одновременно с чертежами на нее.

А началось это так. В 1961 году спортсмены Белоруссии серьезно занялись трековыми гонками (в это понятие, как известно, входят соревнования на ипподроме, на льду и по гравийной дорожке). Каждый мотоциклист мастерил сам, по собственному разумению.

— Почему бы не создать свою, единую? — сказал как-то Шерстнев своему соседу по кулману Юрию Урусову.

— Действительно, почему? — отозвался тот.

Поговорили раз, поговорили два, задержались как-то после работы. Мечты, витающие в воздухе, понемногу стали принимать форму конкретных дел. И общественное конструкторское бюро Минского моторового завода, получившее название ОКБ «Спорт», было создано. Е. Шерстнев, Ю. Урусов, В. Широкий, П. Савицкий, А. Зуев составили его ядро.

Много помог рождению ОКБ бывший заместитель главного инженера, ныне партгор завода, энтузиаст спорта Всеволод Николаевич Кленинский. Он ободрял, если что-нибудь не ладилось, ходатайствовал перед администрацией, являлся регулярно на все совещания, в общем был покровителем «юных» конструкторов. Юными они считали себя не по годам: средний возраст участников исчислялся в тридцать лет. Дело их было юным, молодым и, конечно, нуждалось в опытных наставниках.

Каждому общественнику поручили разрабатывать отдельный узел. Произвели динамический и тепловой расчет двигателя, установили возможность двойной форсировки, потом принялись за раму. Это был не рабочий и даже не технический проект — просто чертили эскизы деталей. И тогда В. Кленинский стал добиваться от администрации разрешения изготовить в цехе мелких серий опытный образец спортивного мотоцикла. Администрация разрешила, но нужны были но-

вые энтузиасты, теперь уже среди рабочих. Такими оказались Н. Крупский, В. Стельмахович, В. Трухан. По эскизам, без чертежей делал Николай Крупский первую машину. Часто два добровольца — конструктор и рабочий — стояли рядом, соображая в работе, как бы удачнее выполнить тот или иной узел.

В сентябре 1962 года первенец ОКБ «Спорт» был готов. Каждый мог подойти, посмотреть, даже потрогать его руками. С этим мотоциклом и выехал Евгений Шерстнев (он мастер спорта) на первенство Белоруссии по ипподрому. Хотелось проверить ходовые качества. Они оказались хорошими, и это была награда за упорный, длительный труд.

Работа «общественного конструкторского» вступала во вторую фазу, и смысл этой, как-будто бы дополнительной нагрузки стал раскрываться полнее. Основная работа длится от звонка до звонка. Общественная начинается потом. Разница между семью дневными часами и неопределенным количеством вечерних — это отметка в табеле, это зарплата, это невозможность в любой момент встать и уйти. Но для мозга конструктора разницы нет. Он трудится интенсивно, независимо от зарплаты. Проблемы, волнующие проектировщиков днем, выступают и вечером. Но если днем, создавая плановые машины, он думает прежде всего о заводских возможностях, то вечером эти мысли его не занимают: ведь серийное производство и индивидуальное не одно и то же. А это придает ему большую смелость в поисках. Конструктор-общественник и конструктор по штатному расписанию соединены в одном человеке, и общественник как бы забегает немного вперед и тянет за собой штатного. И вот уже на следующий день, стоя перед белым листом бумаги, приколотым и доске, человек вспоминает: «Об интересной технической новинке думал я вчера вечером. Не применит ли мне ее в проектируемой серийной машине. Видоизменить слегка — и пойдет...»

Такая, примерно, история произошла с Юрием Урусовым. Раскапывая технические новинки, он натолкнулся на новую конструкцию рамы для кроссового спор-

тивного мотоцикла. Она была ниже обычной по клиренсу, и машина стала устойчивей. На кросс Минского моторового завода приехал многократный чемпион страны Игорь Григорьев. Ему понравилась новая рама, он рекомендовал ее для всех мотоциклов М-204, экспериментальные образцы которых завод в то время начинал готовить. За полторы недели сделали семь рам — без чертежей, по эскизам; конструктор и рабочий снова стояли друг возле друга. Новые образцы должны были испытываться на традиционных кроссах в Минске и Коврове. И вот — будто чудо случилось — оба соревнования команда выиграла. Выиграла на мотоциклах того самого завода, о котором несколько лет назад шла плохая слава: на мотоциклах, предшественники которых лежали на складах и базах никому не нужные. Будто гром грянул среди ясного неба: никто не хотел брать М-201, а на М-204 сразу посыпались заявки.

Рама, предложенная Урусовым, — это, разумеется, лишь элемент конструкции, хорошей в целом.

Разработкой М-204 конструкторы занимались не в порядке общественного проектирования. Сами они скромны, и успех новой модели в отличие от неудач старой объясняют накопившимся опытом и приливом свежих сил. А с тем, что «размышления на досуге» над проблемами, аналогичными, по существу, основным производственным, сильно помогли делу, соглашались с большими оговорками. Скромность украшает, но в этом случае она — лишняя. Работа над «общественной» машиной расширяла кругозор, и это отразилось в работе над машиной «плановой».

У конструкторов-добровольцев впереди — большие дела. М-204 — кроссовая машина, а они создают специальную для ледяных гонок и ипподрома. Пять таких машин почти готовы, одна из них поедет на ВДНХ. Что ждет их — покажет будущее. Но они имеют серийный двигатель от дорожного мотоцикла М-103 мощностью всего в 5 л. с. Энтузиасты проектируют сейчас свой двигатель. Они мечтают о двенадцати лошадиных силах, заключенных в те же самые сто двадцать пять кубиков.

Сделать это они собираются за счет установки новых цилиндров, глушителей и карбюраторов. Такова ближайшая перспектива. А потом? Закончит Белорусский политехнический Е. Шерстнев, завершится монтаж оборудования во вновь созданной базовой лаборатории литья, где начальником А. Зуев, выполнят свои задачи и другие конструкторы из ОКБ «Спорт». Серийное производство, воспользовавшись опытом общественников, начнет перенимать кое-какие их идеи. Придут молодые, быть может, более энергичные и нетерпеливые, и тогда созреют очередные замыслы, и придет время делать новый шаг вперед.

Р. ЯРОВ,
наш спец. корр.

г. Минск.

ТВОРЧЕСТВО СТУДЕНТОВ

Большую научно-исследовательскую и опытно-конструкторскую работу проводит студенческое конструкторское бюро (СКБ) автомобильного факультета Саратовского политехнического института. Так, студенты-старшекурсники сконструировали и изготовили действующую модель прибора для автоматического учета движения автобусов на линии и прибор для диагностики действий автомобильного двигателя.

На снимке (слева направо): члены студенческого конструкторского бюро А. Пивоваров, В. Грозов, В. Шибяев, Б. Борисов, В. Ермаков и В. Стихин у изготовленного ими электронного осциллографа, предназначенного для проверки зазора свечей без снятия их с двигателя автомобиля.

Фото С. Абрамова



ПО СЛЕДАМ НАШИХ ВЫСТУПЛЕНИЙ

ОТВЕЧАЕТ ПРЕЗИДИУМ ФМС СССР...

Обсудив опубликованные в № 1 журнала «За рулем» материалы «Одессе нужен мототрек» и «Только ли Одессе?», президиум Федерации мотоспорта СССР отмечает, что журнал правильно и своевременно поставил вопрос о необходимости сооружения гаревых дорожек и мототреков. Учитывая, что от решения этого вопроса во многом будет зависеть переход на полную самокупаемость соревнований по мотоспорту, президиум ФМС СССР считает необходимым добиваться, чтобы в ближайшие два года в каждой союзной республике были введены в строй гаревые дорожки.

Президиум Федерации мотоциклетного спорта СССР постановляет:

1. Поручить комитету трексовых гонок Федерации:

а) связаться с республиканскими федерациями и выяснить возможности и перспективы сооружения гаревых дорожек и гаревых трексов;

б) оказывать консультативную помощь всем комитетам ДОСААФ и спортивным организациям, строящим дорожки и трексы; при необходимости направлять специалистов для консультации на строящиеся объекты.

2. Организовать в республиках и областях проверку выполнения решения V съезда ДОСААФ о сооружении гаревых дорожек в стране.

3. Поручить комиссии пропаганды и печати Федерации мотоспорта шире освещать опыт строительства гаревых дорожек методом народной стройки.

...МОЛЧИТ ОБКОМ ДОСААФ

Автор названного выше письма «Одессе нужен мототрек» судья всесоюзной категории Н. Качанов писал о том, что мешает жителям Одессы — города, где любят мотоспорт и где есть условия для его широкого развития, — увидеть захватывающие соревнования по гаревой дорожке. Автор прямо называл виновников волокиты с сооружением гаревой дорожки — руководителей областного комитета ДОСААФ. Они должны были поддержать инициативу общественности, помочь ей реализовать планы по созданию мототрека на одном из городских стадионов.

Редакция получила много откликов на письмо тов. Качанова. Но среди них мы тщетно искали ответ председателя Одесского областного комитета ДОСААФ тов. Пеленова. Со времени опубликования письма прошло несколько месяцев, а обком ДОСААФ хранит молчание.

Многочисленные любители мотоспорта ждут не только ответа тов. Пеленова, но и конкретных дел. В Одессе должен быть построен мототрек!

ИЗДАНИЕ КНИГ БУДЕТ УПОРЯДОЧЕНО

В № 12 журнала «За рулем» за 1962 год была помещена рецензия на книгу А. Сабинина «Спортивные и гоночные автомобили», а в № 3 за 1963 год — ответ автора книги на выступление журнала. В этом же номере указывалось и на другие аналогичные случаи несвоевременного выпуска издательством ДОСААФ литературы по автоспорту, в частности на то, что долгое время находились в производстве сборник очерков «Трудные трассы», книга А. Виноградова и А. Карягина «Многодневные мотоциклетные соревнования» и некоторые другие.

Издательство признает критику в свой адрес совершенно правильной. Выступление журнала обсуждено на летучке с редакторами книжной редакции и работниками производственного отдела. Работникам, которые повинны в нарушении редакционного и производственного процессов, указано на нетерпимость подобного положения. Принято решение провести редакционный совет по вопросу упорядочения и сокращения сроков выпуска издаваемой литературы.

Г. ГОНЧАРЕНКО,
главный редактор издательства ДОСААФ.

ХОРОШЕЕ ПОПОЛНЕНИЕ



За 17 лет своего существования Житомирский автотомоклуб выпустил не одну тысячу шоферов и мотоциклистов. Гаражи, пункт технического обслуживания, классы (слесарный, разборочно-сборочных работ), места для технического обслуживания, автомобили, агрегаты, механизмы — вот материальная база, с помощью которой готовятся кадры технических специалистов.

В конце прошлого года на базе клуба проходили учебно-методические сборы работников областных комитетов ДОСААФ Украины, где было признано, что у житомирцев есть чему поучиться.

Коллектив клуба настойчиво борется за повышение качества учебы, проводит большую воспитательную работу среди курсантов. В 1962 году из стен клуба вышло почти 1500 водителей третьего класса — это хорошее пополнение для сельского хозяйства и предприятий Житомирщины.



Секретаря партийной организации клуба инженера-инструктора Г. С. Сегала мы застали беседующим с комсоргом Петром Ивановым и старостой группы Михаилом Мищенко. Приближаются экзамены очередной группы — есть о чем поговорить активистам.

Вот класс «Устройство автомобиля» (фото 1). Занятия ведет преподаватель А. Л. Вильский. Отвечает Александр Швец. А по соседству идут слесарные работы (фото 2). На переднем плане — один из передовых курсантов Владимир Яремчук. Он и его товарищи сделали много учебных пособий своими руками.

Автотомоклуб пользуется большой популярностью в области. Его воспитанники хорошо трудятся в автохозяйствах, колхозах и совхозах.

Чтобы успешнее решить задачу подготовки технических специалистов, клуб открыл свои филиалы. Такие филиалы работают сейчас в Коростышеве и Чуднове, а также в Черняховске — центре района, где живет и трудится прославленная звеньевая, Герой Социалистического Труда Н. Г. Заглада.

В этом году новые сотни специалистов сядут за руль автомобиля, пройдя подготовку в автотомоклубе и его филиалах.

О. ВАСИЛЬЕВ.

г. Житомир.



НА ПЕРЕДНИХ РУБЕЖАХ

Пожалуй, за всю свою двадцатилетнюю историю Ульяновский автозавод не видел такого количества экскурсантов, как за последнее время. Сюда приходили и участники собравшейся в городе всесоюзной технической конференции по внутризаводскому транспорту, и крупные специалисты — инженеры с таких известных предприятий, как ГАЗ, ЗИЛ, МЗМА. Люди приезжали из далеких городов, из разных концов страны и сразу же шли на УАЗ. Что привлекало их там?

...Это было в конце прошлого года. Утром на сборочную ленту главного конвейера легла первая автомобильная рама. Лента двинулась, и рама поплыла, обрстая узлами и деталями. В цехе сборки собрались все создатели нового главного конвейера — технологи, конструкторы, монтажники, строители. Яркий свет люминесцентных ламп заливал весь высоченный пролет, до потолка забитый узлами и агрегатами. На самом верху, на десятиметровой высоте, висели кабины и кузова, пятью метрами ниже находились задние и передние мосты, а внизу к подвескам были прикреплены двигатели, рессоры, радиаторы, колеса. На сборочную ленту агрегаты и детали подавались автоматически, при помощи толкающих конвейеров.

Чем отличается толкающий конвейер от обыкновенного грузонесущего? Главным образом отсутствием постоянной связи между приводом (цепью) и тележкой, к которой крепится груз. Движения привода и груза связаны специальными механизмами, толкающими и удерживающими захватами. Это придает конвейеру особую гибкость, позволяет отправлять груз с помощью переводных стрелок по разным адресам, задерживать его на определенных отрезках пути, перемещать с различной скоростью.

Какую бы транспортную систему мы ни взяли — потоки электрокаров, обычные конвейеры, — всюду неизбежны перевалки грузов, а следовательно, затраты ручного труда. Толкающий конвейер

с автоматическим управлением и адресованием, а также опускаемыми секциями позволяет полностью механизировать погрузку, разгрузку и транспортировку деталей.

Пройдите по цехам современного автомобильного предприятия, — вы увидите десятки совершенных агрегатных станков, автоматизированные прессы, автоматические линии, обрабатывающие детали с микронной точностью. А как подвозят к этим линиям заготовки? Чаще всего колесным транспортом, на электрокарах, на пикапах, с многочисленными перевалками. Трудоемкость создания автомобиля за последние годы резко снизилась, но это достигнуто главным образом за счет механизации основного производства, а технический уровень вспомогательных операций — погрузки, хранения, доставки деталей — остался почти прежним.

Между тем резервы снижения трудоемкости на вспомогательных операциях весьма велики. Для того чтобы высвободить несколько рабочих в основном производстве, автомобильному заводу нужно затратить большие средства на строительство автоматической линии. Эти же средства, вложенные в механизацию вспомогательных работ, позволяют высвободить в пять, а то и в десять раз больше людей.

Вот почему ульяновские инженеры решили заняться проблемой толкающих конвейеров.

Риск предстоял большой. Затраты огромные, дело новое. Но зато удача сулила многое. Помимо автоматической доставки деталей, толкающий конвейер дает возможность поднять склады, сделать их подвесными. Ведь та же нитка конвейера, оставаясь неподвижной, может служить отличным складом. При автоматическом управлении ее можно в любой момент привести в движение и подать на сборку нужное количество деталей. Таким образом достигается огромная экономия производственных площадей.

На автомобильных заводах страны развернулась борьба за выполнение решений ноябрьского Пленума ЦК КПСС. Перестройка руководства промышленностью тесно связана с улучшением организации труда, внедрением совершенной и эффективной техники.

В этой корреспонденции рассказывается о том, как решают некоторые проблемы механизации и автоматизации производства ульяновские автомобилестроители.

Создание сети толкающих конвейеров было поручено группе молодых конструкторов под руководством А. Пясецкого. Электрическую часть проекта разрабатывали инженеры В. Сидоранов, А. Старостина, А. Филифоров, М. Финюгеев. Руководил работами по проектированию всей транспортной системы инженер В. Демокритов.

Время шло, и система конвейеров постепенно сходилась с листов ватмана, возникала в металле. Цех обрстал паутиной металлических путей. Со всех сторон тянулись к главному конвейеру стальные трассы.

Один толкающий конвейер подавал из цеха шасси, задние и передние мосты, другой — кузова. Рамы шли из прессово-кузовного корпуса в цех сборки по напольному конвейеру, а затем с помощью системы толкающих конвейеров переходили непосредственно на сборку. И все нити сходились в просторной светлой комнате, где установили главный пульт управления. Именно отсюда, с этого пульта, направляется сложный процесс сборки автомобилей, именно здесь можно получить исчерпывающую информацию о положении дел на заводе, потому что вся многообразная жизнь сборочного цеха отражена на двух основных панелях пульта. Десятки различных счетчиков расскажут о количестве деталей, поступающих на главный конвейер, о состоянии оборудования, о движении подвесок с грузами.

Достаточно оператору повернуть один из многочисленных ключей на горизонтальной панели, как за сотни метров отсюда придет в движение «нитка» толкающего конвейера и строго определенное количество деталей поступит на сборку.

Несколько поворотов ключей, и точная программа набрана, остается лишь нажать пусковую кнопку главного конвейера.

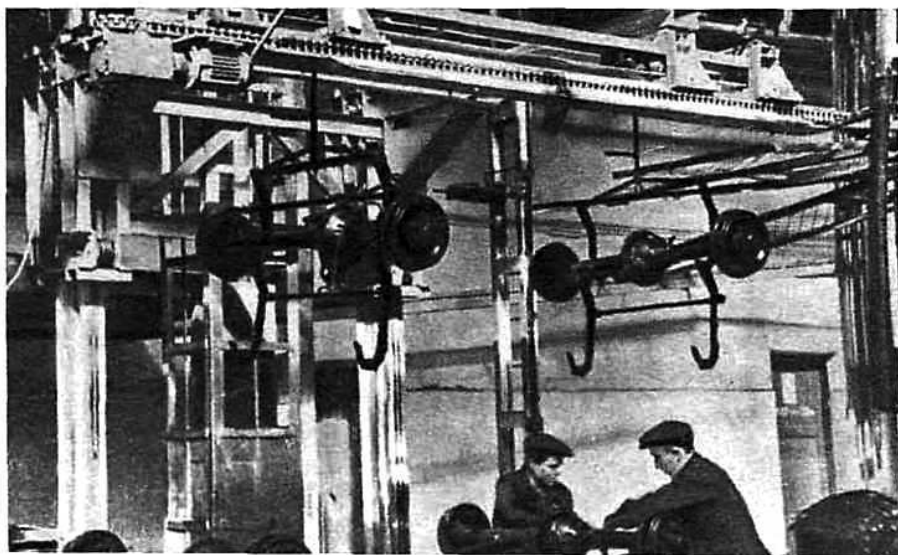
...В конце прошлого года система была пущена. Эксплуатация, конечно, показала множество недоделок, просчетов. Сейчас они исправлены. Но ульяновцы не остановились на достигнутом, они продолжают развивать сеть толкающих конвейеров. Проектируется автоматическая подача на толкающем конвейере двигателей в сборе с силовыми коробками.

Трудно переоценить значение инициативы ульяновских автозаводцев. В Программе партии сказано: «Комплексная механизация приведет к ликвидации ручных погрузочно-разгрузочных работ и исключит тяжелый труд при выполнении основных и вспомогательных производственных операций». Добиваясь полной механизации вспомогательных работ, коллектив Ульяновского автозавода выходит на передовые рубежи технического прогресса.

М. ЛЕОНИДОВ.

г. Ульяновск.

Механизированная подача мостов на главном конвейере.



Если любишь свое дело...

Среди преподавателей автомотоклубов, курсов и других учебных организаций ДОСААФ нет-нет да и услышишь разговоры, в которых улавливаются некие нотки неудовлетворенности. При этом в качестве аргумента выставляется тот факт, что досаафовские курсы кратковременны. Не успеешь-де как следует ознакомиться с одним составом слушателей, а уже приходит другой. И так продолжается месяцы, годы... Разве может в таких условиях преподаватель влиять на курсантов, научить их не только управлять автомобилем, но и по-коммунистически относиться к труду, к жизни?

Но вот передо мной письма бывших воспитанников курсов шоферов при Москворецком автомотоклубе столицы. Они адресованы Е. С. Козлову, одному из старейших педагогов, отдавшему более тридцати лет подготовке кадров автомотолистов. Пишут водители из московских автохозяйств, с целины, с далекого Севера, солдаты Советской Армии. Вот одно из писем:

«Большое шоферское спасибо, дорогой Ефим Степанович, за то, что учили нас уважению к труду и своей профессии, учили простоте, скромности».

Читая письма, я думаю: «Значит, дело не в количестве месяцев, которые проводит преподаватель вместе с курсантами, а в том, как он их проводит. Вкладывает ли он в труд всю свою душу, сердце, все свои знания, стремится ли завоевать доверие слушателей, среди которых много молодых, еще малоопытных в жизни людей?»

Е. С. Козлов относится к той категории людей, которым чуждо формальное, казенное отношение к делу. В его группах обычно все выпускники с первого раза и с высокой оценкой сдают экзамены. Но этого мало. Ефим Степанович всегда находит время поговорить с людьми, дать добрый жизненный совет, помочь разобраться в сомнениях, которые иногда возникают у того или иного молодого курсанта. У Козлова учатся не только курсанты, но и молодые преподаватели.

Весь коллектив знает, как много и настойчиво Ефим Степанович помогал М. Н. Маврину, который сейчас является одним из лучших преподавателей в клубе.

Да, сроки обучения в клубах небольшие. Слушатели всего лишь на несколько месяцев задерживаются в учебных классах. Но тем большая ответственность ложится на педагогов, тем больше труда, энергии, стараний нужно приложить, чтобы помочь человеку овладеть техникой и привить уважение к своей профессии. Конечно, все это молодым водителям дается не сразу. Многочисленным их научит жизнь. Но первые добрые семена дадут и добрые всходы. Вот почему в клубе много внимания уделяется воспитательной работе среди самих преподавателей.

Бывает ведь так, что и воспитателей надо поправлять, требовать от некоторых товарищей честного выполнения своего долга, помогать им. Среди преподавателей клуба пять коммунистов. Партийная группа, весь коллектив сейчас начал обстоятельный разговор о долге, о чести преподавателя.

Есть в клубе преподаватель В. С. Буравцев. В начале прошлого учебного года он стал подводить коллектив: на занятия приходил неподготовленным, мало работал над повышением своего идейного уровня и совершенствованием методики преподавания. Занятия его были скучными, неглубокими. Разумеется, все это отрицательно отражалось на качестве обучения.

Тов. Буравцеву честно сказали, что он не выполняет своего долга. Но ограничиться этим — значит ничего не сделать. Главное — помочь товарищу. И ему помогли. На уроках Буравцева часто бывали начальник автомотоклуба С. И. Богданов, начальник учебной части Н. Т. Попов, ведущие преподаватели. На методических совещаниях производили подробный

анализ его занятий, вскрывали причины недостатков в работе, просто, по-дружески, критиковали промахи, советовали, как их устранить.

Товарищеская помощь, советы, опыт старших помогли Буравцеву занять достойное место среди передовых преподавателей.

Иначе и не могло быть. Нельзя оставаться спокойным, если не чувствуешь высокой личной ответственности за качество уроков, за то, как трудится товарищ рядом с тобой, за порядок в классе, за успеваемость и поведение каждого слушателя, за его будущую трудовую судьбу.

Думается, что начатый в журнале «За рулем» разговор о долге, о трудовой чести работников автомобильного транспорта должен коснуться и преподавательских кадров учебных организаций ДОСААФ. Нечего таить греха: кое-где на преподавательской работе находятся люди, рассматривающие свою профессию лишь с точки зрения личных, корыстных целей. Есть среди воспитателей люди безразличные, равнодушные к интересам коллектива. Бывает, что в роли педагогов выступают врачи, халтурщики, которых нельзя допускать к обучению будущих водителей автомобилей.

Вот один пример из учебной практики. Некоторое время назад в автомотоклуб на должность инженера-инструктора пришел работать Д. Д. Волков. Коллектив возлагал на него большие надежды. Но вскоре пришлось горько разочароваться. Волков думал не о деле, а о длинном рубле. На занятия приходил неподготовленным, всегда куда-то торопился, успеваемость слушателей его не интересовала. На замечания товарищей реагировал болезненно, к добрым советам относился пренебрежительно. Много с ним возились, но в конце концов пришлось распрощаться.

А ведь такие, как Волков, еще нет-нет да подвизаются в учебных организациях Общества. Пора избавиться от них. Высокой чести и морали должен быть человек, носящий благородное звание педагога!

М. ИВАНОВ.

Преподаватель Москворецкого автомотоклуба Ефим Степанович Козлов (слева) объясняет курсантам — автослесарю базы № 22 управления торгового транспорта Алексею Кудлярову и слесарю стройуправления Валентину Платонову устройство карбюратора.

Фото В. Бровка



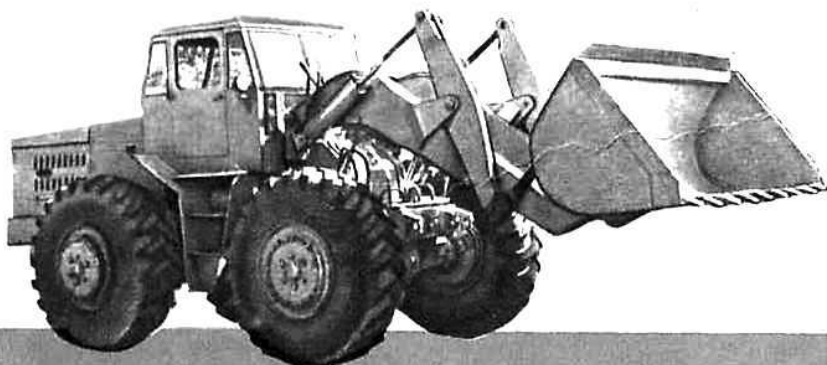
ТЯГАЧИ - СТРОИТЕЛИ



Самосвал МАЗ-522.



Тягач МАЗ-546 со скрепером.



Тягач МАЗ-542 с погрузчиком.

С невиданным размахом ведется в нашей стране строительство промышленных предприятий, жилых домов, электростанций, автомобильных и железных дорог, ирригационных сооружений, открытая разработка полезных ископаемых.

Высокие темпы строительства требуют применения самой совершенной и производительной техники, отличных транспортных средств. В частности, для современного дорожно-строительного машиностроения характерно вытеснение гусеничных машин колесными.

Колесные машины на шинах низкого давления обладают неоспоримыми преимуществами перед гусеничными. Они более мобильны, значительно проще в обслуживании, надежнее и долговечнее. Расходы на их эксплуатацию на 25—30 процентов меньше. Производительность колесного самоходного скрепера по сравнению с гусеничным выше в 2—2,5 раза, бульдозера — в 1,5 раза.

Наиболее перспективны пневмоколесные тягачи. На их основе может быть создано более 50 типов дорожно-строительного оборудования. Одноосные тягачи станут базовыми для панелевозов, самоходных скреперов, землевозов, струг, грейдер-элеваторов, кранов, цементовозов, пневмокатков и многих других машин. Бульдозеры, погрузчики, снегоочистители будут строиться на базе двухосных тягачей.

Производство таких машин осваивается нашей промышленностью.

На Могилевском заводе имени Кирова налажен серийный выпуск одноосных тягачей МАЗ-529 с двигателями мощностью 180—205 л. с. Коробки передач, сцепления и двигатели поставляет Ярославский моторный завод. Такие узлы, как ведущий мост с планетарными колесными редукторами, раздаточную коробку, редуктор отбора мощности, органы управления с гидравлическим приводом могилевские машиностроители изготавливают сами.

Снабженный шинами низкого давления и дифференциалом повышенного трения, тягач имеет высокую проходимость. Благодаря гидравлическому приводу рулевого управления достигается быстрый поворот его относительно прицепа на 90 градусов в обе стороны. Простота устройства и обслуживания, закрытая двухместная кабина с отопителем, хорошая обзорность делают тягач удобным в эксплуатации.

Коростеньский завод «Октябрьская кузница» создал на базе МАЗ-529 опытный образец самоходного грейдер-элеватора Д-505 производительностью 1000 м³/час и землевоз Д-504 грузоподъемностью 18—20 тонн. Последний по производительности в 1,7—1,75 раза превосходит самосвал МАЗ-205 и более чем вдвое — ЗИЛ-585. Обе эти машины рекомендованы к серийному производству.

Освоено также изготовление многосекционного пневмокатка Д-551 весом 30 тонн, отличающегося высокой производительностью и хорошим качеством выполнения работ по уплотнению грунта.

На базе тягача МАЗ-529 выпускается самоходный скрепер Д-357Г с емкостью ковша 9 м³.

Могилевский завод ведет подготовку к производству новых одноосных и двухосных машин с V-образным восьмицилиндровым дизелем ЯМЗ-238 — мощностью 240 л. с. Созданы опытные образцы одноосного тягача МоАЗ-546. По присоединительным элементам седельно-сцепного устройства он унифицирован с МАЗ-529 и, следовательно, может использоваться со всеми предназначенными для работы с ним машинами и механизмами. В то же время тягач отличается более высокой удельной мощностью, лучшими тягово-динамическими качествами. Благодаря применению четырехтактного двигателя со всережимным регулятором удельный расход топлива уменьшился на 10—15 процентов.

Опытные образцы тягача МоАЗ-546 снабжены гидромеханической трансмиссией с турботрансформатором, которая значительно облегчает и улучшает управление, повышает долговечность основных узлов и деталей. Первое время часть тягачей будет выпускаться с механической трансмиссией, но в дальнейшем предполагается устанавливать на тягачи только гидромеханические трансмиссии.

В ближайшее время начнется выпуск лесовозных трелевочно-транспортных машин, в которых ось полуприцепа, соединенного с тягачом МоАЗ-546, имеет бустерный электрический привод. Это повышает тяговые качества.

Для облегчения работы на лесосеке тягач оборудован бульдозером.

Завод готовится к серийному производству нового скрепера МоАЗ-850 для одноосного тягача МоАЗ-546. Емкость его ковша — 10—13 м³, а максимальная грузоподъемность — 20 тонн. Эта высокопроизводительная машина, несомненно, получит широкое распространение на стройках.

Могилевские машиностроители сконструировали и будут выпускать серийно двухосный тягач МоАЗ-542 с двигателем мощностью 240 л. с. Он предназначен для работы с различными навесным дорожно-строительным оборудованием. В конструкции применены гидравлическое рулевое управление со следящей системой, пневматическое устройство для выключения сцепления, гидравлический привод навесных механизмов.

Опытные образцы МоАЗ-542 успешно прошли заводские испытания с бульдозерным оборудованием.

Могилевский завод изготовил также два образца двухосного трактора-тягача, который предназначен для работы в сельском хозяйстве. Эта машина отличается большой универсальностью. Она способна выполнять работы с машинами-орудиями и фронтальными, имеющими заднюю навеску. Это важное достоинство обеспечивается пультом управления, который за несколько секунд может быть повернут на 180 градусов для движения трактора-тягача в обратном направлении. Комфортабельная кабина с круговым обзором и гидравлическое управление навесной системой создают необходимые удобства для водителя, способствуют улучшению качества работ. Оборудование навешивается на унифицированные присоединительные точки, его замена не требует больших затрат времени.

Осенью 1962 года тягачи МоАЗ-542 испытывались в условиях Северного Кавказа. Были проверены их эксплуатационные качества как на сельскохозяй-

ственных работах (пахоте, бороновании, культивации, севе, дисковании), так и на рытье котлованов, погрузке. Весь комплекс навесного оборудования оказался вполне работоспособным. При использовании трактора-тягача с навесным 10-корпусным плугом на пахоте стерни получена высокая производительность — 3,3 га/час. Удельный же расход топлива был низкий. Навешиваемый на МоАЗ-542 фронтальный ковшевый погрузчик Д-584 способен поднимать 5 тонн груза на высоту 3,4 метра. Он незаменим при рытье котлованов, сооружении водоемов, возведении дамб и насыпей. При способе, которым оборудуется трактор-тягач, обеспечивает удобную и надежную сцепку с прицепами и полуприцепами. Скорость движения такого автопоезда достигает 50 км/час.

В настоящее время завод готовит к государственному испытанию еще два образца трактора-тягача с комплектом навесного оборудования.

Характерная особенность всех новых могилевских машин — максимальная унификация их узлов и деталей. Для всех тягачей используются одни и те же двигатель, коробка отбора мощности, сцепление, коробка передач, раздаточная коробка, система охлаждения, электрооборудование, колесные редукторы.

Таким образом, завод создал семей-

во одноосных и двухосных машин, выпускать которые можно будет с использованием одних и тех же узлов. Это видно на примере недавно построенного самосвала повышенной проходимости МоАЗ-522 грузоподъемностью 16—18 тонн для вскрышных работ. В основном, он изготовлен из узлов машин МоАЗ-542 и МоАЗ-546. Двигатель, система охлаждения, трансмиссия, колесные редукторы, тормоза всех трех машин полностью унифицированы. Ведущие мосты и рулевое управление самосвала взяты с двухосного тягача МоАЗ-542, а кабина, топливный бак, облицовка, крылья — с одноосного МоАЗ-546.

Широкая унификация узлов и деталей машин, выпускаемых заводом, даст возможность уменьшить количество специализированного оборудования, число рабочих мест сборки и в конечном счете снизить издержки производства, себестоимость продукции, повысить ее качество. Коллектив завода, выполняя решения XXII съезда КПСС, стремится давать больше продукции с меньшими затратами.

Д. РОГОВИН,
главный инженер завода имени
С. М. Кирова;
Л. ВОЙНИЧ,

заместитель главного конструктора
г. Могилев.

ПЕРВЫЙ В СОЮЗЕ, КРУПНЕЙШИЙ В ЕВРОПЕ

Неподалеку от древнего русского города Дмитрова раскинулась строительная площадка в 90 квадратных километров. Еще недавно здесь шумели сосны и горделиво расхаживали красавцы лоси, а теперь во всем чувствуется дыхание большой стройки: взметнувшиеся в небо башенные краны, несмолкающий рокот строительных машин.

ГАЗ-69, на котором мы передвигаемся по будущему автодрому, то и дело вытесняют с дороги мощные машины-бульдозеры, нутужно ревущие, груженные землей самосвалы. В. А. Радоман, главный инженер строительства, поясняет:

— Мы сейчас находимся на одной из основных дорог — скоростной. Пока, как видите, ведутся земляные работы. Предполагаем, что скоро они будут завершены, и тогда приступим к покрытию дороги цементно-бетонными плитами.

— Уже в начале будущего года, — говорит Радоман, — скоростная трасса будет полностью готова.

Прежде чем поехать на стройку, я встретился в Москве с главным инженером проекта Н. И. Кочерыгиным и попросил его рассказать о значении строящегося автодрома.

— Известно, — сказал он, — как сложен путь от опытного образца до серийной машины. Испытания, которые в силу необходимости проводятся сейчас на дорогах общего пользования, длятся два-три года. Для конструкторских бюро это большой срок. Зачастую, пока испытываются новые конструкции или отдельные их детали и узлы, возникают новые идеи, и модель, не успевшая родиться, ста-

реет. Автомобильный полигон даст возможность сократить сроки испытания до двух-трех месяцев. Нужно отметить и ненадежность технических показателей, получаемых в результате испытаний на обычных дорогах. Чтобы выводы были безошибочными, испытания машин необходимо проводить на специальных дорогах, то есть в стабильных, годами не меняющихся условиях.

— Что же представляет собой будущий автодром?

Это обширный комплекс различных дорог и специальных сооружений для самого тщательного и всестороннего испытания автомобилей всех конструкций — легковых, грузовых, спортивных.

Теперь коротко о важнейших объектах строительства. Основная трасса — скоростная, с цементно-бетонным покрытием, протяженностью до 14 километров. Она позволит проводить длительные испытательные пробеги на максимальных скоростях — вплоть до 200 километров в час.

На так называемой динамометрической дороге (протяженность ее 9 км) конструкторы смогут определить динамические свойства автомобиля — путь разгона и торможения, расход горючего. Эта дорога также будет с бетонным покрытием. Нужно отметить, что бетону отдается предпочтение не только потому, что он более долговечен. В отличие от асфальта бетонная дорога не меняет свои свойства в зависимости от температуры воздуха, а это, естественно, будет способствовать получению более точных данных.

Наибольшая по своей протяженности в общей

сети дорог автодрома будет грунтовой (36 км). Основное ее назначение — испытание машин на проходимость в условиях бездорожья. Отдельные отрезки грунтовой дороги будут улучшены. Сооружается также мощная дорога (для испытаний на повышенный износ) и некоторые другие дороги особого назначения. Одна из них, например, приспособлена для проверки автомобилей в условиях особо сильных напряжений.

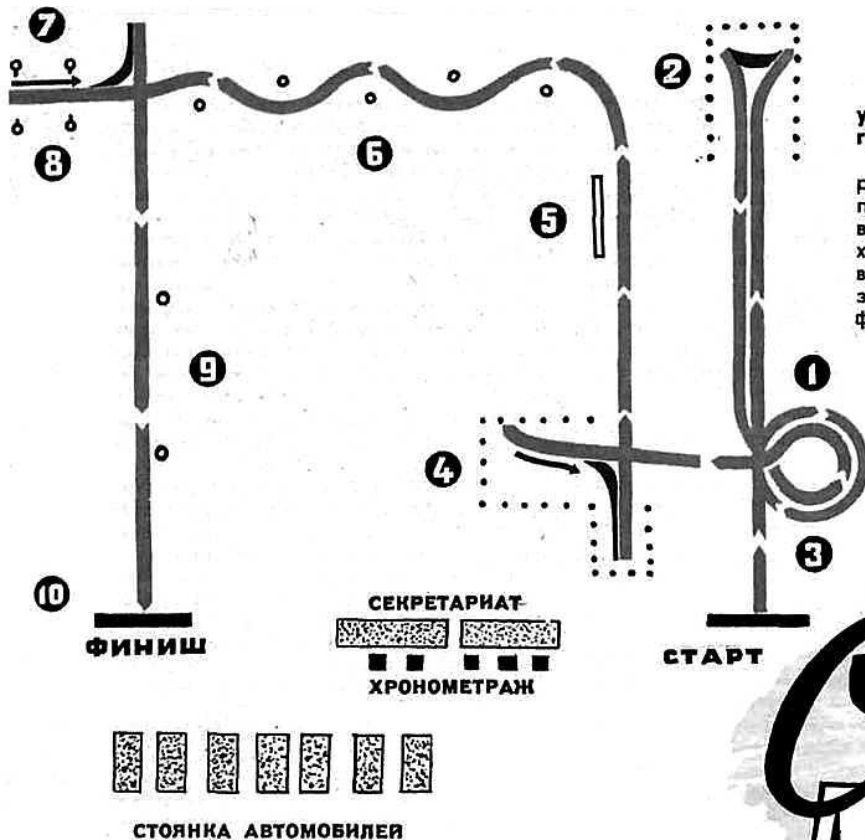
Общая протяженность всех дорог полигона составит 80 с лишним километров. Кроме того, создается ряд специальных сооружений: бетонированный ров для испытания проходимости машин через канавы, пылевая камера и ванны для определения герметичности кузовов и кабин, площадка для испытания рулевых устройств и другие.

★

Наш ГАЗ-69 притормозил возле трехэтажного здания.

— Здесь уже в нынешнем году раскроет свои двери гостиница на 104 места, — говорит Радоман. — В другом, гораздо большем здании, разместится лаборатория Всесоюзного научно-исследовательского автомобильного института (НАМИ). Данные испытаний научные сотрудники института будут изучать совместно с конструкторами автозаводов. Собственно говоря, — заключает В. А. Радоман, — разве не будет научной лабораторией для автомобилестроителей весь этот комплекс сооружений, названный одним словом «автодром»?

Р. ДАНИЛИН.



Примерная схема расположения упражнений в соревнованиях по фигурному вождению автомобилей:

1 — круг по часовой стрелке; 2 — разворот на площадке; 3 — круг против часовой стрелки; 4 — въезд в бокс слева; 5 — доска (слева по ходу); 6 — змейка; 7 — тоннельные ворота передним ходом; 8 — то же задним ходом; 9 — перенос эстафетного кольца; 10 — линия «стоп».

Новое
в массовом
автомобильном
спорте

Стартуем двоеборье

Опыт подсказывает, что водители, участвующие в автомобильных соревнованиях, по уровню профессиональных знаний и мастерства стоят выше своих товарищей по работе. Их автомобили, как правило, всегда в хорошем состоянии, да и аварии у них — явление редкое.

Поэтому в воспитании и подготовке отличных водителей, способных своими знаниями и мастерством содействовать успешному решению больших народно-хозяйственных задач, одно из первых мест должен занять массовый автомобильный спорт.

Федерация автомобильного спорта СССР недавно выступила с предложением вовлечь в спорт самые широкие круги профессиональных водителей грузовых автомобилей. Это встретило поддержку ЦК ДОСААФ, ЦК профсоюза работников связи, рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог, а также министерств автомобильного транспорта и шоссейных дорог ряда союзных республик.

СПОРТИВНОЕ ДВОЕБОРЬЕ — ХОРОШАЯ ШКОЛА

Наиболее доступными и массовыми в автомобильном спорте являются соревнования на мастерство фигурного вождения грузовых автомобилей и экономии топлива. С них начинали многие ныне признанные мастера.

Однако до сих пор эти соревнования проводились раздельно, что нередко препятствовало развитию всесторонних навыков у спортсменов.

Федерация автомобильного спорта СССР объединила их в общем комплексе и утвердила Положение о всесоюзных соревнованиях по спортивному двоеборью на грузовых автомобилях на первенство автомобильных хозяйств, районов, городов, областей (краев, АССР), союзных республик и СССР в 1963 году. Положение содержит ряд нововведений, направленных на развитие массового спорта.

Как известно, фигурное вождение автомобилей и соревнования на экономии топлива могут быть легко организованы. Здесь не нужны большие затраты, сложный инвентарь, судьи высших категорий. Поскольку эти соревнования проводятся обычно после работы или в воскресенье, они не связаны с отрывом от производства.

Чтобы обеспечить все это и сократить до минимума перегоны автомобилей к местам соревнований, Положением разрешается выступать на одном автомобиле несколькими или даже всем участникам. Следовательно, на соревнования республиканского масштаба и выше спортсмены могут прибыть не на своих автомобилях, а транспортом общего пользования. Выступать они будут на машинах, предоставленных им организаторами соревнований.

Большой популярностью соревнований будет содействовать и проведение их в пять туров:

I тур — первенство автомобильных хозяйств (проводится до 1 августа);

II тур — первенство районов и городов областного подчинения (до 1 сентября);

III тур — первенство областей, краев, АССР (до 15 сентября);

IV тур — первенство союзных республик, Москвы и Ленинграда (до 1 октября);

V тур — первенство СССР (проводится в Москве 19–20 октября).

В последующий тур допускаются только победители предыдущего; поэтому задача организаторов состоит в том, чтобы привлечь к участию в соревнованиях первого тура как можно больше водителей.

Во втором туре не следует резко сокращать состав команд, так как участие в соревнованиях на этом этапе не связано с длительными переездами.

ДЛЯ ЖЕНЩИН — ОТДЕЛЬНЫЙ ЗАЧЕТ

До сих пор участие женщин в соревнованиях искусственно сдерживалось, поскольку они вынуждены были выступать в общем зачете с мужчинами.

Положение предусматривает отдельный зачет для женщин, выступающих в двоеборье. Хочется надеяться, что отдельный зачет для женщин в двоеборье не останется приятным исключением и найдет отражение в единой спортивной классификации.

КАК ЛУЧШЕ ОРГАНИЗОВАТЬ СОРЕВНОВАНИЯ

Приступая к организации соревнований, прежде всего необходимо создать

местный (на уровне своего тура) комитет содействия, куда должны войти представители комитетов ДОСААФ, профсоюзных, госавтоинспекции, автохозяйств, спортивной общественности.

Комитет содействия изучает Положение, исходя из возможностей на местах определяет условия соревнований и назначает дни их проведения с таким расчетом, чтобы выделенного времени хватило на всех участников тура. Вполне возможно, что на соревнования первого и второго туров потребуются несколько дней.

Важно также заблаговременно создать судейскую коллегию, подготовить инвентарь и выделить места проведения соревнований.

Делу помогут и хорошая афиша, и статья в местной газете, информация по местному радио.

Главное же внимание в первом и втором турах нужно уделять массовости. Ни одно автомобильное хозяйство города и села не должно остаться в стороне.

ТРАССА СОРЕВНОВАНИЙ, ИНВЕНТАРЬ И ОБОРУДОВАНИЕ

Для соревнований по фигурному вождению автомобильную трассу размечают на асфальтированной или мощеной камнем площадке. Там, где такой возможности нет, подбирают место с естественным покрытием (стадион, ипподром или просто поле).

Для соревнований первого и второго туров целесообразно избрать первые 10 упражнений из 24 рекомендуемых программой, за исключением 6-го (змейка задним ходом). Его лучше заменить 14-м («тоннельные ворота» задним ходом) и выполнять сразу после 4-го упражнения. Однако в программу третьего и последующих туров следует включать и более сложные упражнения, так как в пятом туре упражнения будут самыми трудными из всех перечисленных в программе.

При разметке первых 10 упражнений требуется очень простой инвентарь: около 200 стоек-ограничителей высотой до 1 метра для 1, 2, 3 и 7-го упражнений (если 2 и 3-е упражнения — круг против часовой стрелки и круг по часовой стрелке — совмещены в одной фигуре); четыре стойки высотой до 1,6 метра для «тоннельных ворот»; пять стоек высо-