

Журнал "За рулем"

№4, 1959

УДК 656
ББК 39.1
Ж92

Ж92 Журнал "За рулем": №4, 1959 / – М.: Книга по Требованию, 2024. – 40 с.

ISBN 978-5-458-69063-8

"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 978-5-458-69063-8

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

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

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

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

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

культур, на уборочных работах, сенокосении и пр.; пригоден этот трактор также и для пахоты с навесным двухкорпусным плугом, для транспортных и погрузочных работ. Навеска машин у него осуществляется сзади при помощи гидравлической системы. Вал отбора мощности имеет независимый и синхронный привод. На тракторе с левой стороны или сзади можно установить приводной шкив.

Диапазон скоростей движения трактора Т-35 составляет 1,4—21,0 км/час, диапазон тяговых усилий — 1140—250 кг. Удельное давление на грунт передних колес 1,8 кг/см², задних колес — от 0,8 до 1,2 кг/см².

На базе этого трактора разработана модификация Т-35А (рис. 2) с приводом на все четыре колеса. Этот трактор отличается от базовой модели в основном улучшенной проходимостью, большей тягой, но имеет меньший дорожный просвет и несколько больший вес.

Другой модификацией этого семейства является самоходное шасси Т-27, представляющее собою разновидность трактора с развитой рамой, на которой можно разместить различное навесное оборудование.

Третий класс колесных тракторов представлен созданным работниками НАТИ и Харьковского тракторосборочного завода самоходным шасси Т-16 (рис. 3).

Сухой вес его 1200 кг, длина 3450 мм, высота (по рулевому колесу) 1550 мм, база 2500 мм. Колея передних колес регулируется в пределах 1200—1700 мм, задних — в пределах 1200—1800 мм. Дорожный просвет 560 мм. Диапазон скоростей движения от 1,1 до 19,6 км/час. Диапазон тяговых усилий от 800 до 115 кг. Удельное давление на грунт передних колес 1,8—2,0 кг/см², задних — 0,8—0,9 кг/см². На передних колесах установлены пневматические шины размером 5,5—16, на задних — размером 8—32. Навеска сельскохозяйственных орудий возможна сзади, спереди и между осями передних и задних колес. Имеется вал отбора мощности с независимым и синхронным приводом. Предусмотрена возможность установки на переднем бруске рамы приводного шкива.

На базе этого шасси создается конструкция колесного трактора Т-20, трактора с четырьмя ведущими колесами Т-22, а также гусеничного трактора для виноградарства.

Для механизации тяжелых работ в промышленности и на строительстве будут выпускаться мощные гусеничные тракторы. Челябинский тракторный завод работает над созданием трактора промышленного назначения мощностью 250 л. с. Готовится производство гусеничного трактора Т-140 (рис. 4), предназначенного для тяжелых землеройных работ, вывозки древесины на лесозаготовках, глубокой пахоты тяжелых почв и пр.

Сухой вес этого трактора равен 15 т, длина 5300 мм, ширина 2740 мм, высота 2900 мм. Дорожный просвет равен 480 мм. Диапазон скоростей движения: 2,38—10,9 км/час. Диапазон тяговых усилий на буксирном крюке 13 300—2200 кг.

Кабина трактора двухместная, герметизированная, с теплозвукоизоляцией и приточной вентиляцией очищенным от пыли воздухом.

На тракторе устанавливаются два вала отбора мощности (вперед и назад), пневматическое оборудование с компрессором, ресиверами и навесным оборудованием. Он может быть оборудован уширенной гусеницей, обеспечивающей надежную проходимость по заболоченной местности.

На испытаниях опытных образцов были отмечены очень хорошие сцепные качества ходовой части трактора, что благоприятно сказалось на общем коэффициенте полезного действия. Эластичная подвеска катков увеличивает возможности транспортного использования машины.

Сталинградским тракторным заводом разработан и испытывается гусеничный сельскохозяйственный трактор ДТ-56 (рис. 5). Помимо сельскохозяйственных, он сможет успешно выполнять также погрузочные, легкие землеройные работы и использоваться на транспорте.

Сухой вес трактора (опытного образца) составляет около 4,5 т, диапазон скоростей движения 3,68—12,3 км/час, тяговых усилий 3500—800 кг.

На тракторе установлена двухместная металлическая кабина с удобным мягким сиденьем для тракториста и устройством для обогрева. Специальное оборудование включает вал отбора мощности и навесную систему с гидравлическим управлением для навески на трактор сельскохозяйственных машин и орудий.

По сравнению с серийным трактором этого же тягового класса — ДТ-54 —

новый трактор отличается меньшим весом (почти на тонну), более высокими скоростями движения и лучшими тяговыми качествами. Производительность его выше, чем у ДТ-54 примерно на 18%, а возможность работы с навесными орудиями значительно улучшает его маневренность.

Испытания опытных образцов показали хорошую работоспособность трансмиссии и других узлов тракторов. Доработка конструкции до начала производства должна будет, в основном, коснуться двигателя.

Помимо целых машин, тракторная промышленность ведет большие работы и по созданию новых усовершенствованных агрегатов и механизмов для них. Примером могут служить унифицированные дизели воздушного охлаждения Д-30 и Д-16, предназначенные для установки на тракторы Т-35, Т-35А и самоходное шасси Т-16.

Двигатель Д-30 имеет вес 300 кг против 435 у серийного дизеля с водяным охлаждением мощностью 28 л. с.; двигатель Д-16 имеет вес 210 кг против 350 кг у серийного дизеля той же мощности.

Интересной новинкой является одноплунжерный топливный насос ОНМ, имеющий вес 9 кг против 28 кг веса серийного топливного насоса. Унифицированная раздельно-агрегатная гидравлическая навесная система ставится теперь на все сельскохозяйственные тракторы. Она позволяет самому трактористу удобно управлять навесными и полунавесными сельскохозяйственными машинами, агрегируемыми с трактором, не требуя вспомогательного рабочего.

Модернизация и создание новых конструкций тракторов и их отдельных механизмов далеко не ограничивается перечисленными моделями. Но и приведенные здесь данные характеризуют общее направление развития и технический уровень конструкций тракторов,готавливаемых промышленностью для производства в предстоящем семилетии.

Рабочие, конструкторы, инженеры и техники тракторостроители вдохновенно трудятся, выполняя задачи, поставленные XXI съездом КПСС.

Рис. 4. Мощный гусеничный трактор Т-140.

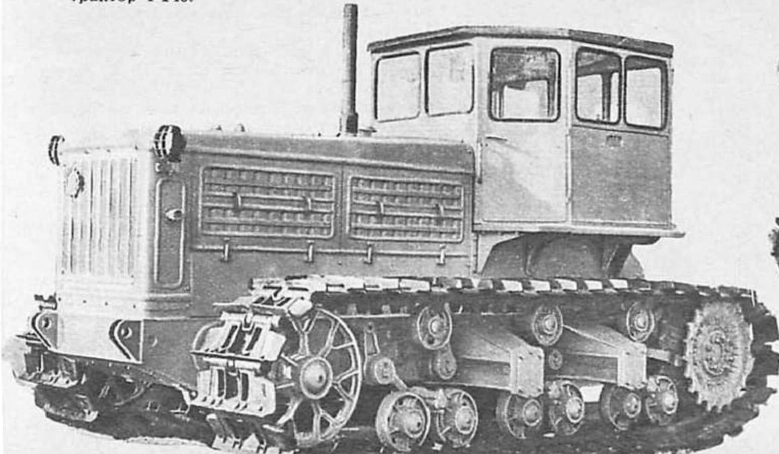


Рис. 5. Гусеничный трактор ДТ-56.



ШОФЕР ИЗ СМОЛЬНОГО



Шоферу Тарасу Митрофановичу Гороховичу недавно исполнилось семьдесят лет, но он всего лишь несколько месяцев назад ушел на пенсию. Почти полвека провел Тарас Митрофанович за рулем автомобиля, освоив эту профессию еще задолго до Октябрьской революции в большом военном гараже Санкт-Петербурга.

В дни Октября Тарас Горохович вместе с товарищами-шоферами перешел на сторону Советской власти, и гараж бывшего Временного правительства стал автобазой Смольного. Тарасу Митрофановичу довелось возить на своем

«Делоне-Бельвиле» первых народных комиссаров.

На всю жизнь запомнился ему живой образ Ильича — энергичного, веселого, любящего шутку...

Это было в первый день восемнадцатого года. Зловещей тучей на совсем еще юную республику Советов нависла гражданская война. Часов в семь вечера машину Тараса Гороховича вызвали к подъезду Смольного. По ступенькам спустился Н. Подвойский — народный комиссар по военным делам.

— Поедем в Михайловский манеж, — сказал он. — Там сейчас выступает Ленин.

В огромном манеже шел митинг первого отряда социалистической армии, уходящего на фронт защищать красный Питер. Тарас Митрофанович поставил машину неподалеку от выхода и на минутку заглянул в манеж послушать Ильича.

— Нам надо показать, — говорил Ленин, — что мы — сила, способная победить все преграды на пути мировой революции. Пусть товарищи, отправляющиеся в окопы, поддержат слабых, утвердят колеблющихся и вдохновят своим личным примером всех уставших. Уже просыпаются народы, уже слышат горячий призыв нашей революции, и мы скоро не будем одиноки, в нашу армию вольются пролетарские силы других стран...

По манежу прокатилась волна рукоплесканий и приветственных криков. Военный оркестр грянул «Интернационал». Красные воины обступили Владимира Ильича и его спутников, и все вместе двинулись к выходу.

Тарас Митрофанович поспешил к автомобилю. Вскоре подошел Владимир Ильич со своей сестрой Марией Ильиничной и швейцарским коммунистом Ф. Платтенем.

— Пожалуйста, отвезите нас в Смольный, — сказал Ленин.

Все трое сели на заднее сиденье, и Тарас Митрофанович повел автомобиль по улицам притихшего города.

Было уже темно. На пустынные улицы и площади лег туман. Машина въехала на освещенный фонарями мост через Фонтанку. И вдруг — пули ударили в стекло перед водителем! Острые стеклянные осколки врезались в лицо...

«Это — в Ильича! — мелькнула страшная мысль. — Скорее отсюда!»

Дав полный газ, Тарас Митрофанович круто повернул автомобиль в ближайший переулок и помчался по направлению к Смольному. Несколько пуль, пущенных вдогонку, пробили кузов... Снег, который долго не убрали, сугробами лежал на улице, туман поглощал свет фар. Но питерский шофер Тарас Горохович отлично знал город и в этом почти «слепом полете» уверенно вел машину, объезжая все препятствия.

Впереди показались огни Смольного. Тарас Митрофанович затормозил и открыл дверцу:

— Все живы!

— Все, — услышал он спокойный голос Владимира Ильича. — А что, и в самом деле это в нас стреляли!

— А то как же! — ответил шофер, у которого словно гора с плеч свалилась. — Еще счастливо отделались!..

Мария Ильинична описала позднее в своих воспоминаниях эту опасную минуту. Когда в кузов ударили первые пули, товарищ Платтен рукой отвел в сторону голову Ленина. Пуля задела палец Платтена и окровавила руку.

За воротами Смольного Владимир Ильич и его спутники осмотрели автомобиль. В кузове чернело несколько пробоин. Пули прошли навылет, а одна застряла в кузове.

Владимир Ильич крепко пожал руку шоферу и поблагодарил:

— Спасибо вам, товарищ! Действительно, счастливо отделались.

Через двое суток все террористы были арестованы. Они оказались царскими офицерами.

Этот небольшой рассказ мне хочется закончить строками из письма В. Д. Бонч-Бруевича, высоко оценившего действия водителя. «Благодаря тому, — писал он впоследствии, — что шофер Т. М. Горохович не растерялся и тотчас же, как только раздались выстрелы, дал особо сильный ход машине и быстро повернул направо за мостом в переулок, Владимир Ильич избежал смертельной опасности от дальнейших выстрелов. Совершенно несомненно, что мы должны быть чрезвычайно благодарны Т. М. Гороховичу за его отчетливую работу шофера, везшего Председателя Совета Народных Комиссаров».

А. ШАМАРО.



Рисунок В. Кобылицкого.

ПЕРВЫЕ СОВЕТСКИЕ ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ

Жаркое июньское солнце врывалось в окна кабинета, поблескивало на телефонных аппаратах.

Оторвавшись от кучи бумаг, Ленин сильно потер руками шишковатый лоб, встал, в задумчивости прошелся по кабинету. Но вот он снова стремительно вернулся к столу. Изредка останавливаясь, по бумаге побежало перр...

Шел 1920 год — пора напряженной борьбы с интервенцией, контрреволюцией, разрухой.

Мягко открылась дверь, в кабинет вошла Лидия Александровна Фотиева, секретарь Совнаркома.

— Декрет об автодвижении, Владимир Ильич. Не знаю, есть ли у вас сейчас время...

Не дав закончить, Ленин остановил ее жестом.

— Это важная проблема, на мой взгляд. Порядок в автодвижении должен быть наведен именно сейчас.

Ленин придвинул к себе несколько отпечатанных на машинке листов. Вооружился карандашом. Внимательно читал каждый из 39 пунктов. Потом взял ручку, размашисто расписался.

...Вот они перед нами — несколько напечатанных на машинке листов: «Декрет Совета Народных Комиссаров об автодвижении по городу Москве и ее окрестности (правила)», подписанный Председателем Совета Народных Комиссаров В. Ульяновым (Лениным), управляющим делами Совета Народных Комиссаров В. Бонч-Бруевичем и секретарем Совнаркома Л. Фотиевой 10 июня 1920 года. Декрет был опубликован в № 127 «Известий Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета Советов» от 13 июня 1920 года.

Вчитаемся в эти первые советские правила движения автомобильного транспорта. Многие в них уже отошло в область истории. И это понятно: не сравнишь автомобили 1920 года с автомобилями 1920 года ни по качеству, ни по количеству. Но есть в этих первых правилах и то, что осталось жить до наших дней.

«Каждая курсирующая по городу Москве и Московской губернии автомашина должна иметь два печатных номерных знака... Самописные номерные знаки отнюдь не допускаются. Номерные знаки должны содержаться в чистоте и исправности и вполне соответствовать своему назначению: опознанию на ходу машины спереди и сзади».

Декрет, подписанный В. И. Лениным, подробно разъясняет правила регистрации автомобиля, дает полный перечень шоферских документов и путевых листов.

И всюду, в каждом пункте слышно дыхание времени. Гражданская война, напряженное положение обязывали всех шоферов иметь при себе, помимо шоферских прав, удостоверение личности, выданное с места службы с визой военного комиссариата города Москвы.

Основное место в декрете занимает глава «О мерах к предотвращению опасности от автодвижения по улицам города Москвы». В ней указана скорость, с какой могут двигаться по улицам легковые автомобили, мотоциклы, грузови-

ки в дневное и ночное время. «Легковые автомобили и мотоциклы могут двигаться по улицам со скоростью не свыше 25 верст в час, а грузовые автомобили — не свыше 15 верст в час». Скорость движения не ограничивалась только для автомашин, выезжающих на пожар.

«Езда левой стороной, обгон на узком месте и срезывание углов безусловно воспрещается».

Интересно, что уже в то время принимались меры к уменьшению шума на улицах. Конечно, тогдашняя техника не позволяла сделать многого в этом отношении. Автомобилим приходилось часто употреблять самые фантастические горючие смеси. Поэтому правила в виде исключения разрешали езду без глушителей для автомобилей, двигатели которых перегревались от плохого горючего.

И вот еще один любопытный пункт. Думается, что его не надо комментировать: «Езда с милицейским свистком (с горошиной в свистке), как вызывающая панику на улицах, воспрещена».

Декрет строго определял круг лиц, имеющих право поездок на служебных легковых автомашинах. Сотрудники всего десяти организаций, таких, как ВЦИК, СНК, ВЧК, РВС, имели это право, причем безусловно запрещалось «пользование автомобилями для поездок в театры, концерты и тому подобному».

Наблюдение за соблюдением правил этого декрета возлагалось на автоинспекцию транспортного отдела Московского Совета рабочих и крестьянских депутатов.

...Листаешь пожелтевшие листки одного из советских декретов и слышишь за шорохом страниц, как встает во весь рост 1920 год. Невольно поражаешься тому, что в тяжелые дни гражданской войны, голода и разрухи вождь партии и государства Владимир Ильич Ленин нашел время для того, чтобы заняться и таким вопросом, как движение автотранспорта.

Ю. ДМИТРИЕВ.

АВТОМОБИЛЬ № 236

В зале Центрального музея В. И. Ленина выставлен для осмотра автомобиль. Скупая аннотация гласит: «Автомобиль, которым пользовался В. И. Ленин в 1920—1922 году».

Много труда и стараний приложили работники музея и советские люди из разных городов страны, чтобы этот автомобиль был разыскан и доставлен в музей.

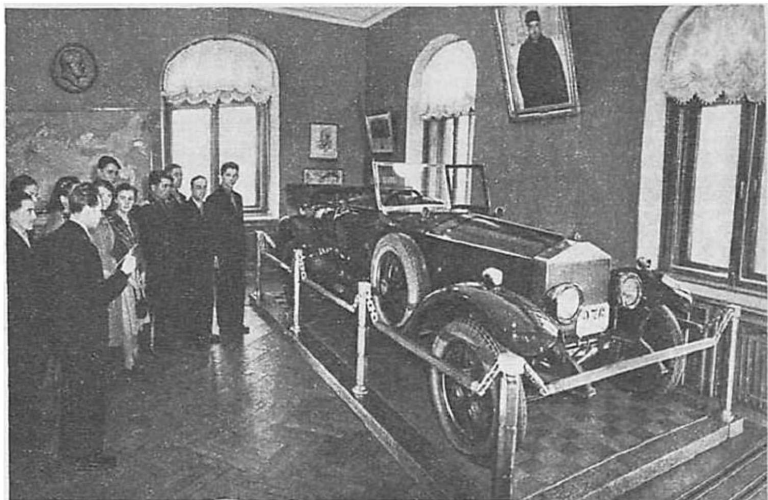
Постоянный шофер В. И. Ленина тов. Гиль сообщил основные приметы автомобиля, в архиве была найдена приемно-сдаточная ведомость с техническим описанием машины: номер мотора — 207, тип — легковой, число мест — 4, мощность — 40/50 л. с., число цилиндров — 6. Ведомость заканчивалась словами: «На машине следует осмотреть крепление мотора и передние кожуха». Этот доку-

мент был датирован 27 мая 1930 года.

Работникам музея удалось установить, что после смерти В. И. Ленина этот автомобиль находился в гараже Совета Народных Комиссаров, затем его переправили в Симферополь, а оттуда в Керчь. Здесь он и был обнаружен.

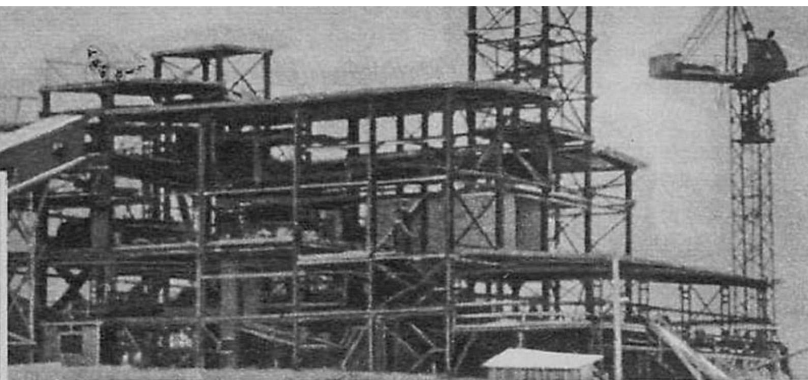
Последним шофером на этом историческом автомобиле был Г. Аристархов, который и рассказал, что в 1937 году после серьезной аварии автомобиль было решено сдать на металлолом. Аристархов воспротивился этому, сам восстановил автомобиль и прошел на нем еще 15 тысяч километров.

Ежедневно сотни посетителей с интересом осматривают автомобиль с номерным знаком 236, на котором ездил В. И. Ленин.



На стройках семилетки

Так пока выглядит Ленинградский проспект поселка Мирный. Но скоро здесь вырастут жилые дома.



ЛЮДИ КРЕПКИЕ, КАК АЛМАЗ

В печке-временке жарко краснеет уголь, и в кабинете начальника Мирнинской автобазы не чувствуется, что за стенами барака сорокаградусный мороз. Вячеслав Иванович Кучеров просматривает сводку. И в этом месяце славно потрудились шоферы. Вполне возможно, что автобаза вновь останется на Доске почета в Якутском совнархозе.

Кучеров встал, подошел к окну. В ледяном молоке тумана темнели автомобили. Около них неярко светились костры. Кто-то из шоферов, вооружившись факелами, разогрел настывшие за ночь машины. И вот так каждое утро. Гараж еще не построен, обслуживание и ремонт приходится делать под открытым небом, а до железа рукой притронуться боязно — обожжет.

Шоферы на Мирнинской автобазе подобрались крепкие, понимающие, что есть дела более важные, чем постройка гаража. Некоторые из них сами живут пока в палатках: не успевают дома за новоселами. Ведь дома надо привезти, и воду тоже, и уголь, и продовольствие, шлангоблоки на строительство школы, оборудование, аппаратуру для обогащательной фабрики. Она еще представляет собой сложный переплет конструкций, но уже летом этого года каждые три секунды сюда будет приходить самосвал с кимберлитом — породой, содержащей алмазы, добытой из трубки «Мир».

Это коренное месторождение драгоценного камня было открыто совсем недавно в нехоженой якутской тайге. Геологи назвали трубку самым дорогим для советского человека словом — мир.

«Выявленные месторождения алмазов создали надежную сырьевую базу для организации в СССР крупной алмазодобывающей промышленности. Выпуск отечественных алмазов в 1965 году увеличился примерно в 15—16 раз по

— Решили наградить тебя, Петро, — говорит П. Распопину (слева) В. Кучеров

сравнению с 1958 годом. Это позволит широко применять технические алмазы в машиностроении, на геологоразведочных и горных работах», — сказано в утвержденных XXI съездом КПСС контрольных цифрах развития народного хозяйства СССР на 1959—1965 годы.

Рядом с трубкой «Мир» вырос поселок. Здесь разбиты уже будущие проспекты: «Московский», «Ленинградский», возведены десятки домов, среди них есть и двухэтажные, открыт первый клуб, завезен шрифт для газеты, днем и ночью гудят дизели электростанции. А ведь всего два года назад тут был срублен первый дом.

В Мирный один за одним летят самолеты с грузом для стройки. Но не все можно перевезти по воздуху. Скреперы, насосы-великаны, осадочные машины, канатобурильные станки в них, например, не разместишь. Их везут шоферы. Весной растает «зимник» — автодорога, связывающая Мирный с ленским портом. Бездорожье надолго отрежет путь даже гусеничным вездеходам. Вот тогда можно будет поставить автомобили на ремонт, отдохнуть, а пока надо работать сколько хватает сил, использовать зимнюю дорогу, завести как можно больше грузов.

Вячеслав Иванович Кучеров сегодня подписал приказ о награждении шоферов Петра Распопина и Александра Сухоносова. Завтра на общем собрании этим водителям будут вручены красные вымпелы. Но хорошо сейчас, перед выездом, порадовать передовиков. Рейс им предстоит дальний, тяжелый, «зимник» пролег по тайге, по обледенелым холмам.

Александра Сухоносова начальник автобазы принимал на работу здесь, в Мирном. Тот кончил досафовские курсы в Амурской области, отслужил положенное в армии, сам приехал строить будущий «алмазград». Нелегко было вначале Сухонососу. Но освоился быстро, стал перевыполнять план, сделал уже более пятидесяти тысяч тонна-километров. Недавно его приняли в кандидаты партии.

А с Распопиным у Вячеслава Ивановича старое знакомство.

Мирный еще только зарождался, когда из Большого Невера, что в Амурской области, двинулись сюда, в глушь якутской тайги, 96 автомобилей. Они

шли работать на новостройку и везли для нее грузы. Машины разбили на четыре колонны. Ответственным назначили Вячеслава Ивановича Кучерова.

Две недели длился этот необычный штурм непроходимых мест, две недели безостановочно работали двигатели. Машины встречала пурга, морозы доходили до пятидесяти пяти градусов. Занесенные водители подменяли товарищей, отдыхать приходилось в кабинах, согреваться у костров. И вот, оставив поза-



Шофер Александр Сухонососов — один из молодых строителей Мирного.

ди 2786 километров, колонны в полном составе достигли Мирного.

Во время этой поездки Кучеров много часов провел в кабине, подменяя, когда было особенно тяжело, Петра Распопина.

...Слово «алмаз» произошло от греческого «адамас», что означает «несокрушимый», «непреодолимый». Это самое твердое из всех известных на земле веществ. И шоферы, работающие в Мирном, словно восприняли качества чудесного минерала: они идут через трудности от успеха к успеху — эти крепкие, как алмаз, люди.

Н. БОБРОВ.
Фото автора.

пос. Мирный,
Якутская АССР.



ЗА ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗВИТИЕ АВТОМОТОСПОРТА

Недавно Центральный Комитет КПСС и Совет Министров СССР приняли постановление «О руководстве физической культурой и спортом в стране», направленное на дальнейшее развитие физкультурного движения, новый подъем творческой инициативы и самостоятельности в этой области.

До сих пор руководство физкультурным движением в нашей стране осуществлялось государственным органом — Комитетом по делам физкультуры и спорта. Теперь найдена более целесообразная форма организации физкультурного движения, при которой решающую роль будут играть общественные организации. Создается Союз добровольных спортивных обществ, который будет не государственным, а общественным органом.

В 1959—1965 гг. наряду с невиданным ростом экономики страны предусмотрено осуществление нового подъема в развитии физической культуры. Широкие перспективы открываются для развития автоспорта.

В предстоящем семилетии возрастет выпуск автомобилей, в том числе легковых, начнется производство микролитражных машин, еще больше будет сходить с заводских конвейеров мотоциклов и мотороллеров. Умножатся ряды владельцев собственных автомобилей и мотоциклов. Прирост числа водителей в стране за семилетку составит несколько сот тысяч. Все это позволит вовлечь в автоспорт тысячи новых способных спортсменов, создать прочную материальную базу для повышения их мастерства и завоевания рекордов.

Руководство автоспортом в стране ныне полностью возложено на ДОСААФ СССР — наиболее массовое добровольное Общество, насчитывающее

в своих рядах миллионы членов. Ставя своей задачей добиться в ближайшие годы быстрого подъема автоспорта, секретариат ЦК ДОСААФ недавно принял постановление «О ближайших мероприятиях по развитию автомобильного и мотоциклетного спорта в организациях ДОСААФ».

Учитывая все возрастающее стремление молодежи к изучению автодела, к занятиям спортом и моделизмом, а также значительно возросшие за последнее время возможности автоклубов, постановление обязывает комитеты и автоклубы ДОСААФ принять решительные меры к улучшению спортивно-массовой работы и в 1959—1961 годах добиться безусловного выполнения решений IV Всесоюзного съезда Общества по вопросу развития военно-прикладных видов спорта. В постановлении подчеркивается, что нужно больше привлекать молодежь к занятиям автоспортом, совершенствовать мастерство основной массы автомобилистов и мотоциклистов. Это будет способствовать обновлению существующих и установлению новых, более высоких рекордов.

Автоклубы, расположенные в республиканских, краевых и областных центрах, реорганизируются соответственно в республиканские, краевые и областные, остальные — в городские и районные. При крупных первичных организациях ДОСААФ намечено создать широкую сеть самостоятельных автоклубов или автомобильных, мотоциклетных и авто-модельных секций, объединив в них спортсменов ДОСААФ, ДСО, автолюбителей и автоделителей.

Самостоятельные автоклубы должны быть созданы в первую очередь на тех заводах, где профиль производства близок автоспорту — автомобильных, мотоциклетных, мотороллерных, машиностроительных, а также на автобазах и в крупных автотранспортных хозяйствах, автомобильных учебных заведениях, институтах, конструкторских бюро и т. д.

В настоящее время разрабатывается новый устав автоклуба (применительно к уставам спортивных федераций). Условия проведения соревнований будут приближены к международным правилам ФИА и ФИМ. Пересматриваются нормы Единой спортивной классификации по автоспорту и автоделительству.

Уже утвержден временный состав оргкомитета, оргбюро секций и президиума Всесоюзной коллегии судей по автоспорту Центрального автоклуба СССР. На него возложена задача представлять нашу страну в международных автомобильных и мотоциклетных организациях и быть центром всей работы по автоспорту в СССР.

Перед ЦАМК СССР сейчас стоит важная задача — успешно провести все спортивные мероприятия по плану 1959 года, а также Спартакиады народов СССР, в которой примут участие лучшие мотоциклисты союзных республик.

В то же время должна вестись серьезная подготовка к тому, чтобы с 1960 года значительно увеличить количество соревнований по автоспорту, проводить регулярные первенства автоклубов — городских, областных, краевых, респуб-

ликанских. Первенства СССР решено проводить, как личные.

Принимая самые энергичные меры к созданию спортивной базы, нужно повысить борьбу с индифферентными настроениями среди отдельных групп спортсменов. Ведь не секрет, что соревнования у нас проводятся обычно за счет средств Общества и на мотоциклах автоклубов. Это происходит потому, что некоторые руководители автоспорта слабо привлекают индивидуальных владельцев машин, нерешительно внедряют принцип самокупаемости, плохо заботятся о привлечении зрителей на спортивные мероприятия.

Центральному клубу приходится сейчас перестраиваться «на ходу». К сожалению, он не имеет еще постоянного помещения. Однако это не должно быть тормозом для развертывания работы. Спортивная общественность надеется, что УМТО ЦК ДОСААФ примет все меры к тому, чтобы в ближайшее время хорошо разместить ЦАМК СССР.

Местные автоклубы также не должны затягивать перестройки работы. В них рекомендуется иметь оргбюро секций автомобильного и мотоциклетного спорта, а также автоделительства. При оргкомитетах нужно создать соответственно республиканские, областные, городские и районные судейские коллегии по автоспорту. Все автоклубы, в том числе и самостоятельные, обязаны выявлять и привлекать к участию в оргкомитетах (советах) клубов лучших активистов автомобильного и мотоциклетного спорта, работавших в упрощенных комитетах физической культуры и других спортивных организациях.

Исходя из местных возможностей, следует подобрать в кратчайшие сроки трассы для мотокроссов, многодневных автосоревнований, подъемов на холм и пр. Каждый областной и республиканский автоклуб должен иметь гравевую или земляную дорожку, а в холодных районах страны — трассу для гонок по льду. Надо стремиться использовать для мотосоревнований местные стадионы и ипподромы. Рекомендуется проводить с 1959 года специализацию спортсменов по видам автоспорта — кроссам, многодневным соревнованиям, гонкам на шоссе, на гравее, земляной и ледяной дорожках. Нельзя забывать и о простейших видах соревнований, в которых могут участвовать многие начинающие спортсмены и индивидуальные владельцы машин.

Постановление секретариата ЦК ДОСААФ требует с 1959 года ввести обязательную регистрацию республиканских, краевых и областных рекордов по автоспорту и с помощью печати, радио, телевидения, плакатов доподлинно довести до всеобщего сведения.

Постановление секретариата ЦК ДОСААФ СССР наметило пути, идя которыми можно и должно в ближайшее время значительно улучшить состояние автомобильного, мотоциклетного и авто-модельного спорта.

Н. В. СТРАХОВ,
председатель оргкомитета
Центрального автоклуба,
член ЦК ДОСААФ СССР.

НОВЫЕ МАСТЕРА

Еще два года тому назад в Киевском автоклубе ДОСААФ не было ни одного мастера спорта. Но получить это высокое звание мечтали многие мотоциклисты. Упорный труд, изучение техники и тактики, систематические тренировки помогли досафовцам добиться значительного успеха. Особенно ярко проявилось это в прошлом году, когда спортсмены клуба, выступая на всех городских соревнованиях, выиграли все первые места.

Знаменителен был прошедший год и тем, что пятеро воспитанников клуба, инженеры Л. Нутович и А. Артемов, преподаватель физкультуры В. Лопата, шофер А. Пармановский и механик Л. Ковтун, выполнили нормы мастера спорта.

В настоящее время в клубе насчитывается десять спортсменов, которые имеют это почетное звание.

Гонщики клуба продолжают наращивать спортивные успехи и в новом, 1959 году. Уже в первых состязаниях по мотокроссу, посвященных 41-й годовщине Советской Армии и Флота, они заняли два первых места по группам команд и завоевали два переходных кубка.

И. ГОЛОВАТЫЙ,
судья республиканской категории.
Киев.

В КОЛЛЕКТИВЕ, С КОЛЛЕКТИВОМ

Заметки о спортивном судействе

Основная задача судейской коллегии любых соревнований — правильно определить спортивно-технические результаты, показанные участниками. Судьи должны принять все меры к тому, чтобы состязания прошли в интересной и честной борьбе, способствовали повышению мастерства спортсменов, воспитанию у них морально-волевых качеств.

В чем же заключается специфика деятельности судейской коллегии соревнований по мотоциклетному и автомобильному спорту?

Успешно выполнить свои обязанности судейская коллегия может, лишь соблюдая ряд условий, вытекающих из особенностей соревнований и учитывающих характер и длину трассы, число одновременно стартующих участников, систему зачета и т. п.

Очень важно правильно укомплектовать судейскую коллессию, определить наиболее целесообразную методику работы отдельных судейских групп, с согласованием деятельности сопряженных участков (например, счет кругов — хронометраж — судьи на старте-финише — секретариат). Этим должны заниматься главный судья, его заместители и старшие судьи. В обязанности последних входит и инструктаж судей в каждой данной судейской группе.

При комплектовании судейской коллегии число судей — общее и в пределах каждой группы — должно быть достаточным для обеспечения четкого судейства и своевременного подведения итогов соревнований. Следует учитывать, что лишние судьи только мешают делу. У тех же, которые недостаточно нагружены, ослабляется внимание. И они нередко превращаются в зрителей, что приводит к нечетким действиям, промахам и ошибкам.

Первостепенное значение имеют подготовленность и опыт судьи. Это, конечно, не значит, что не надо включать в состав коллегии недостаточно опытных, молодых судей. Напротив, их следует обязательно привлекать к судейству, имея в виду постепенное и последовательное ознакомление со всеми особенностями работы, с тем чтобы впоследствии они могли выполнять любые функции, вплоть до обязанностей главного судьи. Однако делать это надо осторожно, без неоправданных экспериментов, под контролем высококвалифицированных судей.

Судейство соревнований является для каждого судьи работой в коллективе (судейская коллегия) и с коллективом (участники). Она проходит чаще всего на глазах у многочисленных зрителей, что налагает особую ответственность.

Судье нужно постоянно помнить, что от качества его работы зависят, в конечном счете, результаты деятельности всего судейского коллектива. Иной раз промахи даже одного человека могут отрицательно повлиять на подведение итогов соревнований, на правильное распределение мест, занятых отдельными участниками или командами.

А. КАРЯГИН, судья всесоюзной категории

Вот примеры из судейской практики. Председатель технической комиссии автомобильного кросса по запросу участника, не сверившись с документальными данными, по памяти, неправильно назвал вес автомобиля с грузом. Вследствие этого у одной из команд, занявших первое место, груз оказался меньшим, чем у остальных команд. Был заявлен законный протест, и в результате командное первенство осталось нерезультативным.

Один из секретарей, определяя места, занятые командами во всесоюзном кроссе, допустил простую арифметическую ошибку при сложении результатов, показанных членами одной из команд. Основываясь на том, что данные личного зачета были тщательно выверены и поэтому результаты командного зачета можно не проверять (уж очень простой кажется работа по сложению нескольких готовых цифр, а секретарь опытный!), главный секретарь, а за ним и главный судья подписали протокол. Ошибка была случайно обнаружена через несколько месяцев, т. е. после того, как одна из команд (не по своей, конечно, вине) получила переходящий приз за непринадлежащее ей первое место.

Свои обязанности любой судья должен выполнять в точном соответствии с условиями соревнований и полученными при инструктаже официальными указаниями. Это не исключает проявления разумной инициативы, когда ее требует неожиданно сложившаяся обстановка, а правильность и целесообразность самостоятельных решений и действий бесспорны. Надо только избегать ненужной, т. е. не вызываемой обстоятельствами, инициативы; она может оказаться не только лишней, но и вредной. В подтверждение этого приведем такой случай.

Однажды судейская коллегия во время заездов на установление рекордов на 100 км с поворотом, при одновременном зачете на 50 км, решила перенести финиш на 4 км вперед по ходу движения. Поворот же для движения участников в обратном направлении происходил не через 50 км от стартовой линии, а через 52 км. Это было сделано судейской коллегией в порядке «полезной инициативы». Цель ее — искусственно создать облегченные условия для участников, стартующих одновременно на обе зачетные дистанции (50 и 100 км), обеспечить им возможность пройти обе дистанции полным ходом и исключить тем самым из зачета время, затрачиваемое на погашение скорости движения при подходе к повороту и на последующий разгон после него.

Хотя в действовавших тогда правилах соревнований 1952 года и нельзя найти пунктов, запрещающих подобное разделение старта и финиша, этого не следовало допускать. Такой прием нахо-

дился в прямом противоречии с принципами организации заездов на установление рекордов, изложенными, в частности, в международных правилах. В соответствии с ними изменение направления движения должно происходить точно на половине дистанции, независимо от того, что это неудобно для промежуточного зачета (данное требование отражено в правилах соревнований 1957 года). Если бы кто-либо из участников заездов показал скорость, превышающую международный рекорд, то достижение не было бы утверждено из-за указанных выше обстоятельств.

Для подготовительной работы, решения принципиальных вопросов, возникающих в ходе соревнований, и утверждения спортивно-технических результатов из состава судейской коллегии выделяется главная судейская коллегия. В нее входят: главный судья со своими заместителями, старший судья на старте-финише, главный секретарь, главный хронометрист, начальник дистанции, председатель технической комиссии и старший судья на повороте (при шоссейных линейных гонках и заездах на установление рекордов).

Свои постановления главная судейская коллегия и, в частности, главный судья обязаны выносить в соответствии с действующими правилами, положением о данных соревнованиях и установившейся судейской практикой, без проявления излишнего формализма, искажающего действительное положение вещей. Однако судейство нельзя осуществлять только по «здравому смыслу», в той или иной мере не соблюдая правила соревнований и положения.

Поясним это тремя примерами.

Пример первый. По записям в протоколе КП № 4, на трассе мотоциклетного кросса один из спортсменов не прошел пятого круга. Согласно правилам участник, миновавший хотя бы один контрольный пункт, считается вышедшим из соревнований.

Но ведь отсутствие записи может быть не только следствием непрохождения участником круга, но и результатом нечеткой работы судей на КП № 4. Тем более, что это косвенно подтверждалось некоторыми объективными данными, выявленными при рассмотрении протоколов.

Вот почему, когда на имя главного судьи поступило (через представителя спортивной организации) заявление спортсмена о том, что он прошел все круги по трассе, не минуя ни одного КП, судейская коллегия решила установить следующее:

время, затраченное спортсменом на прохождение участка трассы между КП №№ 3—4 и 4—5 по каждому кругу (кроме незарегистрированного на КП № 4 пятого круга);

в какой группе участников (по стартовым номерам) он шел на пятом круге мимо КП №№ 3 и 5;

возможен и целесообразен ли обезд участка трассы между КП №№ 3 и 5 с целью его укорочения или облегчения.

Анализ этих данных показал, что объезд участка трассы между КП №№ 3 и 5 почти невозможен и, безусловно, нецелесообразен. Это не только не дает каких-либо преимуществ гонщику, но, наоборот, ухудшает условия его движения. На пятом круге спортсмен затратил на прохождение участка трассы между КП №№ 3 и 5 не меньше времени, чем на всех остальных кругах. Он проходил эти КП среди почти одних и тех же участников. На пятом круге к контрольному пункту № 4 одновременно подошла довольно значительная группа спортсменов, среди которых на предыдущем и последующем КП был интересующий судейскую коллегию участник. Таким образом, вероятность пропуска одной записи, вследствие нечеткой работы судей на данном КП, очевидна.

Из приведенного анализа главная судейская коллегия сделала соответствующие выводы: признала правильность прохождения участником всех кругов, несмотря на отсутствие формальной записи в протоколе, и не сняла его с соревнований.

Такое решение было оправданным и не противоречило правилам соревнований.

Пример второй. Участник мотокросса либо из-за собственной невнимательности, либо из-за ошибки судьи, производившего показ кругов, прошел вместо пяти кругов дистанции еще один, лишней. На финише спортсмен был принят стартером-финишером и хронометристами только после шестого круга.

Судейская коллегия, «пожалев» спортсмена, решила не снимать его и вывести ему по пятому кругу искусственное время прохождения дистанции по следующему методу: к справочному времени, зафиксированному на пятом круге судей-счетчиком, прибавили примерное время, необходимое для прохождения участка трассы между местом расположения судьи-счетчика и линией финиша. При этом увеличили его «для большей беспорядочности» в 1,5 раза.

Правильно ли было такое решение судейской коллегии, принятое по «здоровому смыслу»? Безусловно, нет, так как оно находилось в прямом противоречии с параграфом 56 действовавших тогда Правил соревнований, требовавших фиксации окончания дистанции на линии финиша, и параграфом 81 об определении результатов по главному хронометру и одному секундомеру с точностью до 0,2 сек.

Вот почему решение судейской коллегии о зачете по пятому кругу было справедливо отменено президиумом коллегии судей.

Пример третий. При проверке двигателя, установленного на мотоцикле одного из участников матчевой встречи нескольких городов по зимнему кроссу, было выявлено, что рабочий объем цилиндра этого двигателя на 5 см³ выше максимально допустимого для мотоциклов данного класса.

Мнения в судейской коллегии разделились. Одни судьи предлагали аннулировать спортивные результаты этого участника, а другие, «жалев» спортсмена, занявшего, кстати сказать, первое место, считали возможным не исключать его из зачета, ссылаясь на то, что лишние 5 см³ при номинальном рабочем

объеме 350 см³ не имеют практического значения. Судейская коллегия все же аннулировала эти результаты. Такое решение было единственно правильным, как бы ни казались, на первый взгляд, убедительными доводы сторонников «здорового смысла». Действительно, утверждение результатов этого спортсмена противоречило бы правилам, а именно принятой в них классификации мотоциклов, и положению, по которому в данных соревнованиях могли участвовать гонщики на мотоциклах в классе до 350 см³. Если же в каком-либо классе допускать к соревнованиям машины с любым, даже самым незначительным превышением рабочего объема двигателя, то от их классификации ничего не останется. Границы между отдельными классами мотоциклов стираются, и вопрос об их принадлежности к тому или иному классу будет решаться произвольно, по усмотрению судей. Очевидно, что так быть не может.

Нельзя также ставить в вину участникам некоторые действия и промахи, если они вызваны недоработками самой судейской коллегии.

На первенстве СССР по автомобильному кроссу начальник дистанции, показывая трассу спортсменам, обратил их внимание на необходимость прохождения габаритных ворот, обозначенных флажками на труднопроходимом участке. Не уточняя порядка преодоления этого препятствия, начальник дистанции ограничился тем, что показал примерное расстояние между двумя флажками, при входе на данный участок (фронт прохождения автомобилей). А в день кросса он поставил уже не два, а четыре флажка, образовавших двое ворот на большом расстоянии друг от друга.

В процессе соревнований один из спортсменов, пройдя первые ворота, выехал несколько правее воображаемой линии, соединяющей правые флажки первых и вторых ворот, а затем, круто повернув влево, проехал и через вторые ворота.

В связи с тем, что поступил протест о сделанном якобы нарушении участником условий соревнований, данный вопрос рассматривался не только в судейской коллегии, но и на всесоюзной секции. Было принято решение оставить результаты участника в зачете на следующем основании:

начальник дистанции при объяснении и показе трассы не уточнил порядка преодоления препятствия, потребовав только прохождения габаритных ворот, что и соблюдалось всеми спортсменами; если участники должны были преодолевать на этом препятствии участок определенной длины, то судейская коллегия обязана была обозначить его по всей длине флажками с той и другой стороны в виде коридора.

Следует, однако, помнить, что не все ошибки в работе судейской коллегии могут быть исправлены, так как есть ошибки непоправимые.

Так, в одном из классификационных мотокроссов, по вине счетчиков, 6 участников прошли не пять кругов, как остальные, а шесть. Поскольку хронометр фиксировал только время финиша и данных о времени прохождения пяти кругов этими спортсменами не было, то зачет их действительных спортивно-тех-

нических результатов оказался невозможным.

Вряд ли надо говорить о том, что любые сколько-нибудь существенные дефекты в работе или недостойное поведение отдельных судей подрывают авторитет судейских коллегий. Какими же воспитателями высоких моральных качеств спортсменов могут быть судьи, не пользующиеся доверием и авторитетом? Да и самому судье участие в судействе соревнований может доставить удовлетворение лишь как общественно-полезная и хорошо выполненная работа. Другого стимула у него не должно быть!

ЗИМНИЙ КРОСС

В марте на Ленинградском стадионе имени С. М. Кирова состоялась традиционная матчевая встреча команд городов по зимнему кроссу.

Соревнования проводились на короткой трассе, которая хорошо просматривалась зрителями, заполнившими склоны обратной стороны трибун стадиона. Дистанция для мужчин — 10 кругов, для женщин — 5 кругов. Трасса имеет большое количество крутых поворотов, подъемов и спусков. Особенно трудны участки, проходящие по заливу, — здесь снежная целина, заносы и пр.

В классе мотоциклов до 125 см³ соревновались команды Москвы, Ленинграда, Коврова и Минска. Уверенную победу здесь одержал ленинградец мастер спорта А. Васин. Вторым закончил гонку тоже ленинградец Р. Дубов, а третьим был москвич Б. Панферов.

В группе женщин претендентками на победу были мастер спорта Е. Рыбина и перворазрядница К. Вострякова (обе — Ленинград), значительно оторвавшиеся от остальных участниц уже на первом круге. В дальнейшем преимущество этих гонщиц проявилось еще больше. Победа осталась за более опытной Е. Рыбиной. Третье место заняла мастер спорта Л. Трапезникова (Москва).

В классе мотоциклов до 350 см³ соревновались команды Москвы, Ленинграда, Ижевска, Риги и Таллина. Со старта первыми ушли ижевцы Л. Кубасов и Г. Чашников, которым удалось лидировать первых два круга. В дальнейшем борьба шла с переменным успехом, причем за два круга до конца гонки на первых местах шли ленинградцы С. Кадушкин и Л. Воронович. К этому моменту команда г. Ленинграда сыгрывала у команды Москвы 45 очков. Казалось, что завоеванное преимущество достаточно велико для того, чтобы одержать победу.

Несколько минут спустя команда С. Кадушкина, лидировавшего с большим отрывом, а затем Л. Вороновича. Побеждает не лидировавший ни одного круга, но спокойно и тактически правильно проводивший гонку мастер спорта Н. Соколов (Москва). Это и определило итоги командного зачета: победили москвичи, на второе место вышла команда г. Ижевска и лишь на третье — команда Ленинграда.

В. БАКУН,
судья республиканской категории.
Ленинград.

РАЗВЕДЧИК ЛЕДОВОЙ ТРАССЫ

Очерк Ю. КЛЕМАНОВА

В прошлом году многочисленные призеры мотоциклетных соревнований на Таллинском кольце, на кроссовых дистанциях в Тондиси и Ерсване, на автомобильных гонках в районе Минска поостергались замечательным мастерством ленинградских армейских спортсменов — А. Васина, А. Сироткина, А. Зимина, В. Шахвердова, Г. Шаронова и др. Некоторые из них стали чемпионами страны, другие завоевали серебряные и бронзовые ме-

дали; полным триумфом ленинградцев закончился четвертый розыгрыш первенства страны по автомобильному спорту.

Но мало кто знает, что в этих успехах большая доля труда, боли, спортивного «пота и крови» принадлежит также и многократно бывшему чемпиону Ленинграда, мастеру спорта С. М. Сергееву — ныне главному тренеру секции спортивного клуба ЛенВО. Пройдя нелег-

кий жизненный путь, участвуя в качестве мотоциклиста-разведчика и связного в Великой Отечественной войне, этот замечательный армейский спортсмен на собственном опыте понял значение и роль автоспорта в подготовке будущих воинов Советской Армии.

Сегодня мы рассказываем о некоторых эпизодах из жизни С. М. Сергеева в период Великой Отечественной войны.

С утра мела поземка, и хотя снега было еще очень мало, поездка на мотоцикле в такую пору явно не предвещала ничего хорошего. К тому же еще с вечера было приказано окрасить машину в белый цвет, и теперь от нее нещадно пахло какой-то смесью олифы, скипидара и самой обыкновенной водки. В некоторых местах краска еще не просохла — это обстоятельство незамедлительно сказалось на расцветке шаровар и гимнастерки Сергеева, когда он выводил мотоцикл из бокса, — но задерживаться дольше было нельзя: из Кокорево уже звонили и спрашивали, выехал ли мотоциклист. Натянув белый маскхалат и проверив кик-стартер, заводится ли двигатель, Сергеев спустился в землянку комбата, чтобы доложить о готовности.

— Полковника Коробкова знаете! — невесело спросил комбат. Он курил «козью ножку» и держал ее как-то по городскому: между указательным и средним пальцами, что придавало всей его позе некоторую «элегантность»; она очень контрастировала с хмурым и усталым выражением небритого лица. Сергеев слышал, что комбат не спит уже третью ночь.

— Никак нет! — ответил Сергеев, но тут же, взглянув на опущенные веки любимого командира, поспешно добавил: — Ничего, найду, товарищ комбат!

— Поступите в его распоряжение, — сказал офицер и отвернулся. Видно, не хотелось ему расставаться со своим лучшим связным. И так как Сергеев, ошеломленный этой новостью, все еще стоял не в силах вымолвить ни слова, командир батальона повторил, чуть повысив голос:

— Выполняйте!

Вскоре Сергеев мчался с маленьким рюкзаком за плечами и аттестатом в кармане навстречу сухой, злой поземке — в направлении поселка Кокорево, что на берегу Ладожского озера.

Так началась одна из самых трудных и ярких страниц в жизни военного мотоциклиста и спортсмена Сергея Максимовича Сергеева.

Сейчас, когда мы знаем Сергеева по его недавним спортивным успехам в первенствах СССР и отличными результатам тренерской работы с командой спортивного клуба ЛенВО, эта давняя страничка из времен Отечественной войны, конечно, забыта многими и отошла, так сказать, на второй план. Между тем именно теперь, когда положено начало хорошему делу — ежегодному розыгрышу первенства страны по мотоциклетным гонкам на ледяной дорожке, — полезно вспомнить о том, как наши героические воины-мотоциклисты

впервые открывали и «осваивали» легендарную ледовую трассу, спасшую жизнь сотням тысяч советских людей в осажденном врагом Ленинграде.

— Километров тридцать, не больше, — сказал полковник Коробков. — По нормальной дороге за полчаса можно было бы слетать... — И, пылливо заглянув в глаза Сергееву, спросил просто:

— Сдюжишь!..

Они стояли на берегу, полковник и рядовой, поглядывая на сизую бесконечную равнину застывшего перед ними молодого льда. Поземка продолжала свое злое дело, и поэтому лед казался прозрачным и ненадежным. К тому же он уже шагах в двадцати от берега начинал как-то подозрительно потрескивать, будто предостерегал тех, кому вздумается идти дальше.

— Подождать бы еще недельку, — осторожно сказал Сергеев. — Не прихватило еще по-зимнему, товарищ полковник... Октябрь ведь...

— Нельзя! — резко сказал Коробков. — Нельзя ждать, в том-то и дело. И, помолчав, добавил задумчиво:

— Вчера полковник Монахов проехал. На лошади, правда... Верхом.

Сергеев понимающе улыбнулся. Конечно, на лошади или даже на мотоцикле проехать можно. Да и риск не так уж велик — два человека... В том-то вся трудность и состоит, что на этом мотоцикле нужно разведать трассу для автомобилей — неуклюжих, тяжелых, груженых драгоценным зерном, продуктами, боеприпасами. Нужно разметить эту трассу флажками, расставить на ней посты службы регулирования, прикинуть возможные обходные варианты при обстреле. А главное — взять на себя ответственность, которая выражается лишь в двух взаимоисключающих словах — можно или нельзя. Разумеется, проще всего было бы сказать «нельзя» — и спокойнее и достаточно верно. Но когда у тебя за спиной голодающий Ленинград, слово «нельзя» вообще теряет значение и смысл...

На следующий день поутру Сергеев вывел свой окрашенный мотоцикл на берег озера. В коляске сидел полковник Коробков, прикрывший ноги чьей-то старой шинелью. Белый маскхалат с напущенным белым ему мал, плотно обтягивал плечи. Это придавало движениям полковника какую-то скованность и даже неуверенность, что, впрочем, никак не согласовывалось с его действиями: Коробков был бодр, энергичен и полон

решимости выполнить задачу. Прибывших командиров автомобильных батальонов он встретил расспросами.

Офицеры приехали на грязно-белой «эмке», окраска которой была выполнена еще более несовершенно, чем маскировка сергеевского мотоцикла: из-под нанесенных белых в разных местах проступали темные пятна летнего серо-рыже-зеленого камуфляжа. Полковник Коробков скептически поглядел на прибывшую машину:

— Точно зверь какой на лыньке...

Не знал он еще тогда, что из этого «зверя» уже есть охотники и что даже пули, ему предназначенные, уже заложены в пулеметную ленту. А машина, словно предчувствуя нависшую над собой беду, вдруг «забарахлила», заурчала, съезжая на лед — сразу же, у берега колеса ее пошли «юзом».

Решено было надеть на колеса цепи, и это отняло еще некоторое время. Сергеев нервничал — хорошо ему, кто сидит в кабине, а каково будет ему с полковником, если даже здесь, у берега, ветер легко доберется до ребер, пересчитывает их под кожанкой. И уже тогда мелькнула тревожащая мысль, что не мешало бы и «пассажирам» накинуть белые маскхалаты...

Наконец поехали. «Эмка» шла с интервалом метров 200, так как лед... пригнулся и, казалось, растягивался, как резиновый. Сергеев был безмерно удивлен, когда обнаружил это досель неизвестное ему свойство.

— Не тоном! — хмыкнул он, когда полковник, довольный первыми результатами, разговорчески подмигнул ему, показав на спидометр: пройдено было уже более 10 километров.

Опасность пришла не оттуда, откуда ее ожидали. Участники экспедиции с тревогой поглядывали вниз, на потрескивавший лед, между тем как угроза нависла с неба: облака неожиданно стали редеть и в образовавшихся просветах зловеще замелькали серебристые блики вражеских разведчиков. Полковник первый заметил их, приказал остановиться и, буквально вывалившись из коляски, стал сигнализировать об опасности водителю «эмки». Но было уже поздно. Обернувшись, Сергеев увидел, что машина стоит с распахнутыми дверцами, а от нее быстро-быстро расползаются темные точки; вдруг одна точка остановилась, дернулась и замерла, затем другая. Поняв зловещий смысл происходящего, Сергеев развернул мотоцикл и помчался обратно, чтобы оказать помощь пострадавшим. «Всплески» голубого льда, поднятые

стрелявшим «Мессершмиттом», не оставили солдата-спортсмена. Подлетев к автомобилю, он выбросился из седла и побежал к офицерам, даже не выключив двигатель; брошенный мотоцикл «волчком» завертелся на льду, а затем перевернулся на бок, долго еще бился и трепыхался, как подбитая птица...

Оказав первую помощь раненым — в том числе и водителю, — Сергеев занялся автомобилем. Даже беглого осмотра было достаточно, чтобы убедиться в непоправимости случившегося — «эмка» вышла из строя. И вот, после короткого совещания, вся экспедиция разбилась на две группы: пассажиры «эмки», вызвав по радио санитарный и технический посты, остались на месте, чтобы обеспечить эвакуацию раненых и автомобиля, а Сергеев и полковник Коробков поехали дальше.

Тем более ответственной стала их задача. Но они блестяще справились с ней. Доехав до противоположного берега, Коробков и Сергеев вновь вернулись к исходному рубежу и... вновь повторили еще и еще раз эту поездку, помогая расставить посты регулирования, пункты техпомощи, санитарные, связи... Лишь поздней ночью вернулись разведчики домой, пройдя для проверки всю трассу без света. Эта последняя поездка была в то же время и инспекционной — на основании доклада полковника Коробкова [который был в дальнейшем назначен заместителем начальника всей ледовой трассы] Военный совет Ленинградского фронта принял решение пустить автомобили 17-й автомобильной бригады по льду Ладожского озера.

На следующий день легендарная ледовая трасса была открыта. Правда, первое время использовались только полугусеничные автомобили и шли они по трассе порожняком, буксируя за собой длинные «поезда» обыкновенных крестьянских саней, но дело было начато. В осажденный Ленинград стали поступать с Большой земли первые эшелоны продовольствия, боеприпасов, медикаментов...

А вскоре на «трассе жизни» установилась и регулярное движение автомобильного транспорта. Ежечасно рискую жизнью, находясь постоянно в своеобразном окружении — коварный лед снизу, вражеские бомбардировщики и истребители сверху, неугомонные, пронизывающие ветры со всех сторон, — героические шоферы делали на трассе свое благородное дело. И первыми помощниками их были мотоциклисты, в том числе рядовой С. Сергеев.

Сразу же после первой разведки его прикомандировали к оперативной группе перевозок, которая руководила всей транспортной работой на линии. На первый взгляд, казалось бы, дело не хитрое, тем более, что в основном приходилось ездить в качестве связного между частями на берегу и лишь два раза в сутки пересекать Ладогу, перевоза сводки о количестве погруженных и доставленных грузов. Но сколько раз и в эти дни будничной работы связного приходилось Сергееву проявлять подлинный героизм, маневрируя под обстрелом на открытом — как на ладони! — озере, помогая офицерам оперативно прокладывать и размечать новые ли-

нии трассы после бомбардировок, доставляя все донесения и сводки точно по адресу и в срок!

А самым, пожалуй, важным для него, как для спортсмена, который еще до войны неоднократно участвовал в гонках на ледяной дорожке, было то, что он... почти укладывался в «норму», названную полковником Коробковым в тот памятный первый день, когда они стояли на берегу Ладоги. «Дистанцию» в 28 километров Сергеев «проходил» нередко за 35—37 минут; недаром командир роты всегда назначал именно его, когда требовалось доставить на ту сторону особенно срочное донесение.

Быстрая езда — это знает каждый спортсмен — небезопасна даже в мирных условиях, на отличных дорогах. Но представьте себе гонку по ледяной «дорожке», на которой через каждые 100 метров могут оказаться только что образовавшиеся трещины и полынные воды, воронки от бомб, либо от... пошедших ко дну перегруженных автомобилей (а такое тоже случилось, увы, нередко!). Представьте себе, что гонка эта идет при сильном и переменном боковом ветре, — не говоря уже о встречном, — причем гонщик не только не может прятать от него лицо, прижимаясь к рулю, но не имеет права долго сохранять даже и так называемую «прогулочную» посадку: он обязан постоянно следить за небом, дорогой, за окружающей обстановкой.

Однажды Сергеев, очень устав, пренебрег этим правилом. И результаты не замедлили сказаться. На полном ходу он попал в трещину, которая образовалась от упавшей невдалеке бомбы. Гонщика по инерции выбросило на несколько метров вперед, а мотоцикл... повис на передней вилке, упершись рулем в лед и уйдя, так сказать, «всем телом» под воду.

К чести Сергеева надо сказать, что он не растерялся и спас машину. Когда выяснилось, что собственных сил для того, чтобы ее вытащить на поверхность, недостаточно (а главное не было уверенности, что окоченевшие на 30-градусном морозе руки сумеют удерживать руль), он «зафиксировал» с помощью глыбы льда описанное выше положение мотоцикла и побежал по трассе в поисках помощи.

Многие из шоферов знали уже к тому времени шустрого связного, с кото-

рым нередко перебрасывались парой слов или молчаливо делились мажорочкой. Поэтому охотники принять участие в «эпроновских работах» [на краю надежной льдины!] нашлись сразу, и многострадальный мотоцикл был вытащен общими усилиями.

Однако это было еще полдела. Оставить обледеневший мотоцикл на таком морозе или ждать, пока придет «техничка», — равносильно сдаче боевой машины на слом. Нужно было немедленно действовать. И Сергеев четыре часа при 30 градусах холода и страшном ледовом ветре самостоятельно приводил машину в порядок, пока, наконец, мотор не заурчал покорно, готовый подчиниться повороту руля на руле. Сводка о произведенных отгрузках была в тот день доставлена с опозданием, но зато буквально через пять минут после прибытия в опергруппу связной Сергеев был готов выполнять новое задание.

И он получил его. Нужно было срочно доставить пакет туда, откуда Сергеев только что прибыл. Отремонтированный в полевых [вернее в «ледовых»!] условиях мотоцикл и его водитель с честью выдержали это ответственное испытание.

С первого и до последнего дня ее существования проработал Сергеев связным на легендарной «трассе жизни». Торжественного «закртия» трассы не было; но случилось так, что тот, кому довелось ее открывать, вынужден был и последний свой рейс по ней проделать в качестве... разведчика, ищущего новых путей.

Трасса была к тому времени уже совсем «мокрой»: ранняя оттепель превратила воронки от бомб в небольшие озера, трещины на льду — в нефорсируемые реки, а полынью простирались нередко на многие километры. Проезд по «дороге жизни» стал смертельно опасен.

В один из таких дней Сергеев и отправился за очередной сводкой, хотя регулярное движение по трассе было уже отменено. Выехал он засветло, но на том берегу задержался в ожидании срочного пакета и возвращаться пришлось ночью. К тому же посты службы регулирования были сняты.

Вот тут-то и пришлось бывалому мотоциклисту еще раз проявить все свои спортивные таланты, да еще и на гла-



зах у... зрителя — медицинской сестры Ольги Писаренко, которую судьба ему послала почти на середине трассы.

Палатка медслужбы стояла на 12-м километре. Много раз проезжал Сергеев за зиму это место и, казалось ему, изучил здесь каждую ледяную тропку. Когда Писаренко, попросившись к нему в коляску, робко спросила, знает ли он, что трасса впереди размыта, Сергеев самоуверенно усмехнулся:

— Ничего, обогнем... Не на ногах ведь, на колесах.

Однако уже через несколько километров стало ясно, что для такого оптимизма было не слишком много оснований. «Крюк» вокруг польины оказался нескончаемым и уводил машину все дальше и дальше от наезженных дорог и знакомых мест. Сергеев повернул было обратно, потом взял влево, вправо, снова вперед, но результат был тот же: вода, кругом вода.

Конечно, если бы не срочный пакет (да еще девушка, спешившая в свой медсанбат на берег), следовало бы дожидаться утра и лишь тогда продолжать дальнейшие поиски трассы. Когда на Ладоге сняты посты, она и днем-то представляет собою ледяную пустыню, в которой нетрудно заблудиться. А ночью, при затянутом тучами небе!..

Два часа выбивался Сергеев из полынного плена, чувствуя все это время на себе полуспуганный, полудобрительный взгляд притихшей медсестры; наконец он выехал к местам, хоть и незнакомым, но явно расположенным вблизи земли.

Смутные очертания берега угадывались по многим признакам, но... и здесь его отделяла полоса воды, глубину которой можно было измерить только, так сказать, эмпирическим путем. Напрасно Сергеев носился в отчаянии по кромке льда, надеясь найти где-нибудь перемычку, всюду была вода. Надо было решаться на «эксперимент».

— Попробуем! — тихо спросил он, пытаясь в темноте разглядеть выражение лица своей пассажирки. — Не очень страшно!

— Нет, — так же тихо ответила медсестра и доверчиво поглядела ему в лицо. — Что же делать!

...Испугались они уже потом, на берегу, когда были задержаны боевым охранением наших войск и грелись в землянке какого-то лейтенанта. Оказывается, немцы были в трехстах метрах правее и, вероятно, немало удивлялись доносившимся с озера звукам мотоциклетного мотора, когда Сергеев почти вплотную подъезжал к их позициям, ища ледовую перемычку.

Обо всех этих эпизодах, рассказанных мне однажды Сергеем Максимовичем Сергеевым, я вспомнил, сидя на трибуне стадиона им. Ленина и наблюдая за ходом мотоциклетных гонок на первенство СССР по ледяной дорожке. Конечно, немного есть общего между льдом в Лужниках и широкими ледовыми просторами суровой Ладоги, но когда москвич Б. Панферов, уфимец Б. Самородов или харьковчанин Н. Новохацкий финишировали в напряженной борьбе, я с гордостью подумал, что в их успехе есть частичка и ратного труда доблестных воинов-мотоциклистов из 17-й автомобильной бригады Ленинградского фронта...



Б. КОНЕВ,
главный судья соревнований,
судья всесоюзной категории

На Большой арене Центрального стадиона имени В. И. Ленина в Лужниках впервые в истории нашего мотоциклетного спорта состоялись гонки по ледяной дорожке на личное первенство Советского Союза.

В них приняли участие 76 сильнейших мотоспортсменов шестнадцати городов страны. В классе мотоциклов до 125 см³ выступали 24 мужчины и 10 женщин, до 350 см³ — 24 спортсмена и на мотоциклах с колясками — 18.

Гонки проводились по системе с выбыванием и состояли из предварительных, полуфинальных и финальных заездов. В каждом из них стартовало 6 спортсменов. Дистанция в 4 круга равнялась 1,6 км. В предварительных гонках участники имели право выступить по 3, а в решающих — по 2 раза. Мотоциклисты получали за первое место 6 очков, второе — 5 очков и т. д. В случае невыхода на старт или схода с дистанции очки не начислялись.

Право перехода в полуфинал и финал определялось по наибольшей сумме очков, набранных мотогонщиками во всех заездах. В финале шесть спортсменов разыгрывали между собой первые шесть мест. Положение остальных определялось общей суммой ранее набранных очков.

Соревнование открыли гонщики на мотоциклах класса до 125 см³. Сразу же завязалась острая спортивная борьба во всех группах. В первой завоевали право на выход в полуфинал мастера спорта В. Говоровский (Москва, ДОСААФ) и Ю. Рандла (Таллин).

В двух других группах все три заезда выигрывали мастера спорта москвичи В. Семин (ДОСААФ) и Б. Панферов («Буревестник»). Они же лидировали в полуфиналах.

В финале В. Семин погорячился, упал на повороте и занял лишь пятое место. Звание чемпиона Советского Союза

1959 года в классе мотоциклов до 125 см³ завоевал Б. Панферов. Второе призовое место осталось за В. Говоровским, третье — за А. Савельевым.

Москвичи оказались сильнейшими среди спортсменов, выступавших на мотоциклах этого класса. Единственный иногородний участник — Ю. Рандла — был шестым.

Гонки среди женщин отличались меньшим спортивным накалом. Трое из них явно выделялись по своему мастерству и разделили между собой призовые места. Мастер спорта Р. Ивонина (Подольск, ДОСААФ) с большим преимуществом победила в финале и стала чемпионкой страны. Второе место после дополнительного заезда завоевала заслуженный мастер спорта И. Озолина, третье — мастер спорта Н. Сусова (обе — ЦСК МО).

Наиболее сильные спортсмены выступали в классе мотоциклов до 350 см³. Здесь встретились мастера ледяной дорожки Б. Самородов (Уфа, ДОСААФ), Г. Плешаков (Москва, ДОСААФ), Л. Шадрин (Ижевск, «Труд») и другие.

Отлично подготовленный Б. Самородов уверенно выиграл все заезды и к своему недавно завоеванному званию чемпиона РСФСР прибавил еще одно — чемпиона СССР.

В остром спортивном поединке между Л. Шадриним и Н. Соколовым (ЦСК МО) решился вопрос о втором призере. Победил Л. Шадрин.

Большой интерес зрителей вызвали гонки на мотоциклах с колясками. На этот раз многое зависело от колясочников, их поистине акробатической работы.

Мастера спорта А. Лиханов и А. Карасев (ЦСК МО) выступали на машине оригинальной конструкции. Имев шарнирное соединение с коляской, их мотоцикл на поворотах мог наклоняться во внутрь и благодаря этому проходить дистанцию с большей скоростью. Одна-