

Журнал "За рулем"

№01, 1963

УДК 656
ББК 39.1
Ж92

Ж92 Журнал "За рулем": №01, 1963 / – М.: Книга по Требованию, 2023. – 36 с.

ISBN 978-5-458-59699-2

"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 978-5-458-59699-2

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2023
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2023

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

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

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

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

**ТРУД И ЧЕСТЬ —
НЕРАЗРЫВНЫ**

РАЧИТЕЛЬНЫЕ ХОЗЯЕВА

Большее половины водителей 2-й автобазы Управления благоустройства Москвы добились звания ударника коммунистического труда. И звание это они носят с честью. По лучшим мастерам равняются и другие. Можно было бы перечислить десятки имен тех, кто добросовестно выполняет и перевыполняет производственный план.

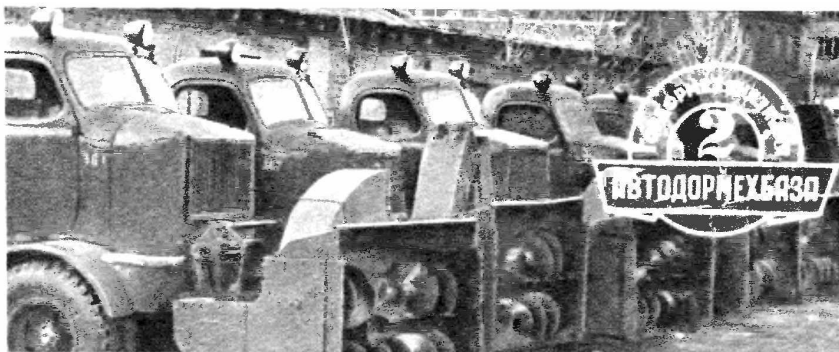
Для подавляющего большинства водителей база стала родным домом. Здесь нет равнодушного отсиживания «от сих и до сих». Такие товарищи, как Гришин, Усанов, Лукьянов, Андреев, Верхов, Якушин, Лепнов, Морозов и многие, многие другие, — настоящие рачительные хозяева, которым до всего есть дело, которые близко к сердцу принимают все, что касается их автобазы.

Вот некоторые примеры. Всего за девять месяцев прошлого года здесь была сэкономлена 31 тысяча литров бензина, а также большое количество смазочных материалов.

А сколько больших, полезных начинаний провела общественность автобазы! Здесь активно действует комиссия общественных инспекторов. Она регулярно производит осмотр и проверку состояния автомашин перед выходом на линию.

Наиболее трудные периоды в деятельности автобазы, связанные со спецификой ее работы, приходится на межсезонье. В это время нужно переоборудовать машины, менять зимнее оборудование на летнее и наоборот. Нередки также вынужденные простои, вызванные неожиданными переменами погоды. Но теперь коллектив базы часть техники использует с двойным комплектом оборудования — летним и зимним, что практически сводит на нет обычно длительный и трудоемкий процесс демонтажа и монтажа сезонного оборудования.

Уже нынешней зимой после первого снегопада на многих улицах и площадях столицы появились снегоочистительные машины. Коллектив 2-й автобазы неплохо подготовился к зиме. Обычные поливомоечные машины здесь переделывают в снегоборочные... в течение одного часа. Такое комбинированное использование зимнего и летнего оборудования полностью себя оправдало.



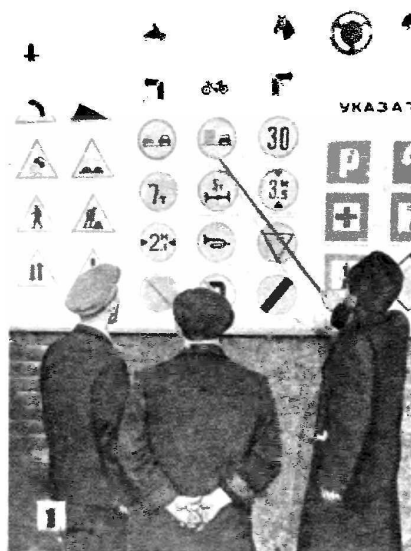
Немало сделали работники автобазы и для борьбы с шумом. Всем известно, с каким грохотом и скрежетом убирали снег автомашины с железными лемехами. Теперь металл уступает место резине, которая оказалась очень удачным заменителем. Та же самая работа проводится не менее тщательно, но зато москвичи избавлены от шума.

Доброго слова заслуживает и борьба коллектива с нарушениями правил дорожного движения. Общественные инспекторы автобазы помогают на улицах города работникам ОРУДа. А на самой автобазе нарушение правил давно уже стало восприниматься как ЧП.

Во всем этом заслуга замечательных тружеников коллектива, таких, как шофер первого класса, депутат райсовета П. Шершнев, победитель соревнования за безопасность движения Л. Лукьянов, опытный механик И. Мutowкин и многие другие их товарищи, прекрасные, добросовестные работники, трудолюбивые и умные хозяева своей автобазы.

С. ШЕНКМАН.

Фото В. Бровко



1. Дорожные знаки размещены на стене здания. Здесь всегда многолюдно.
2. Председатель комиссии общественных инспекторов старейший производственник автобазы И. Мutowкин проверяет техническое состояние автомашин после ремонта.
3. Общественный автоинспектор С. Бехлянец в момент дежурства на линии.
4. Руководитель бригады коммунистического труда шофер I класса П. Шершнев — член технической комиссии общественных инспекторов, один из победителей в соревновании за безопасность дорожного движения г. Москвы.
5. Старейший работник автобазы В. Рогаткин производит осмотр машины перед выездом на линию.





По велению сердца

В Институте истории Академии наук СССР в отделе рукописных фондов хранится вместе с другими документами Великой Отечественной войны небольшая, пожелтевшая от времени листовка.

«Прочти и передай другому», — написано сверху, и кажется, что на этом кусочке бумаги еще не изгладились следы жестких солдатских пальцев. Двадцать лет назад листовка переходила из рук в руки в осажденном фашистскими полчищами Ленинграде. Она рассказывала защитникам города о комсомольце Стасюке, их боевом товарище.

Чем же отличился Стасюк, чем прославился? Он не был знаменитым снайпером или истребителем танков, не полз с гранатой к вражескому доту, не поднимал цепи бойцов в дерзкую атаку... Вышло так, что у этого скромного парня с Житомирщины в военную страду осталась его прежняя, «гражданская» профессия: как и до войны, он был шофером, водителем грузовика. Однако то, что он сделал для победы Родины, по праву называли подвигом.

Я перечитываю листовку о ленинградском фронтовом шофере, и перед глазами вновь встает скованная льдом, запорошенная снегом зимняя Ладога. Через неширокий залив в южной части великого русского озера, именуемый Шлиссельбургской губой, пролегла легендарная ныне «Дорога жизни»...

От станции Кабона на восточном берегу до Осиновца на западном по прямой каких-нибудь три десятка километров. Но существовала ли во всем мире другая автотрасса, которая имела тогда такое значение, как эта!

Сколько гитлеровских дальнобойных батарей иступленно вели огонь по этим тридцати километрам озерного льда! Сколько фашистских эскадрилий изо дня в день бомбили единственный путь, связывавший блокадный город с тылом, со всей страной. Ледовая трасса действовала несмотря ни на что. И среди шоферов «Дороги жизни» был рядовой Стасюк.

Как знать, не в кабину ли его грузовика посадил и меня студенкой ночью дежурный по КПП на восточном берегу? Помню морозный туман над озером и мутную луну. Где-то у Шлиссельбурга ухали орудия. А на трассе выдался затишный час, и машины со снарядами, с топливом, с хлебом прорывались к Ленинграду сплошным потоком.

Всю дорогу водитель был предельно сосредоточен и насторожен. По тому, как он сидел, как держал «баранку», чувствовалось, что человек каждую секунду готов ко всему. Пока мы ехали по льду, он не проронил ни слова. Лишь за-

тормозив у будки западного, «ленинградского» КПП, сдвинул к затылку шапку, вытер рукавом взмокший на морозе лоб и сказал, будто оправдываясь:

— Умаялся что-то. Четвертый рейс подряд... А такой спокойный один этот. Вам повезло...

В тот раз мы проскочили Ладогу на редкость удачно. Такими удачами «Дорога жизни» не баловала своих шоферов-героев. Как живо напомнила их, суровых и собранных, старая листовка о незнакомом Стасюке!

Текст фронтовых листовок лаконичен, краток. Из этой вот не узнать и имени водителя... Названа лишь фамилия — Стасюк. Но разве это мешает его представить, если тут сообщается про него кое-что более важное! Например, то, что он в течение многих недель пересекал ладожский лед до шести раз в сутки туда и обратно.

Пересекал в метель и пургу, когда путь преграждали заносы. Пересекал в распутицу, когда поверх льда стояла вода, но доставить в осажденный город очередные грузы нужно было во что бы то ни стало. А кто считал, сколько раз застигали его на трассе бомбежки, обстрелы! Из листовки лишь известно, что в «газике» Стасюка попадали и осколки, и пули с пикировавших на машину самолетов. И каждая пуля угрожала превратить грузовик в пылающий факел: чаще всего он перевозил бочки с горючим.

Все это было, разумеется, не у него одного. Листовку же посвятили именно Стасюку после того, как с ним произошел уже не совсем обычный случай.

Тогда уже наступило лето. Ладожская трасса из ледовой сделалась водной, и ее обслуживали озерные суда. А Стасюк на своем выдавшем виды «газике» стал подвозить боеприпасы кораблям Балтийского флота. На этой трассе под колесами была твердая земля, но зато приходилось еще чаще попадать под обстрел.

Однажды фашистский снаряд разорвался возле самого причала как раз в тот момент, когда Стасюк подкатил к барже, на которую надо было выгружать боеприпасы. От осколков, разлетевшихся вокруг, одновременно загорелись и кузов машины, и ящик на палубе баржи, привезенный раньше. А на причале — ни души.

«Стасюк понял: минута растерянности — и взрыв неизбежен!» — говорится в листовке. Водитель, вероятно, понимал и то, что взрыв может произойти раньше, чем он успеет что-то сделать. Поблизости было надежное укрытие... Но шофер

бросился на баржу, где пламя, охватившее ящик, уже лизало лежащие в нем снаряды.

В руках у Стасюка было выхваченное из машины небольшое шоферское ведерко. Велик ли от него прок в такой обстановке? Но нет! Если действовать хладнокровно и не терять даром ни секунды, может выручить и такой «инвентарь». Стасюк успел залить огонь на готовом взорваться ящике. А в следующее мгновение был уже у горячей машины и начал тушить пожар здесь.

Храбрым и самоотверженным удается то, что иному покажется вообще невозможным. Водитель очутился один между двумя очагами пожара, каждый из которых угрожал взрывом страшной силы. Однако и снаряды в кузове не взорвались, как не взорвался ящик на барже. Уцелела и машина. Сбив пламя, шофер своим ходом вывел ее из-под продолжавшегося обстрела. Сам он получил, понятно, ожоги, но из строя не вышел. А спас многих — боеприпасы, баржу, причал...

Как же все-таки вышел солдат победителем из такой схватки, подобной тяжелому неравному бою? Простой и ясный ответ дает все та же листовка: «Ни малейшего страха, ни малейшей растерянности не проявил комсомолец Стасюк в эти минуты. Выполнение приказа, выполнение боевого долга было для него важнее, дороже жизни».

Прочтешь эти строки, и обязательно представится другой знаменательный день в жизни рядового Стасюка. Не знаю, где и когда точно это было, но было так.

Вышел молодой солдат из строя с оружием в руках, по особому подтянутый и гордый, повернулся лицом к своим товарищам, к рвущему над их рядами Знамени части и, волнуясь, произнес торжественные слова Военной присяги — священную клятву советского воина социалистической Отчизны.

Он поклялся ей быть честным и храбрым, дисциплинированным и бдительным, быть до последнего дыхания преданным своему народу, Советской Родине, Советскому правительству. Поклялся защищать свое Отечество от врагов мужественно, умело, с достоинством и честью, не щадя своей крови и самой жизни...

Нельзя не вспомнить этот день, когда речь идет о воинской доблести советского солдата. Ведь все, что мы знаем о рядовом Стасюке, — это пример верности Военной присяге, клятве защитника Родины.

«Защита отечества, служба в Советских Вооруженных Силах — высокая и почетная обязанность советского гражданина». Так записано в Программе нашей партии, принятой XXII съездом КПСС. Нет миссии более ответственной, чем та, которую наша Родина возлагает на своих сыновей, надевающих солдатские или матросские шинели и берущих в руки оружие для того, чтобы охранять завоевания Великого Октября, строительство коммунизма.

С тех пор, как отгремела вторая мировая война, в военном деле произошла подлинная техническая революция. Появились новые боевые средства невиданной мощи — атомное и термоядерное оружие, ракеты. Советские Вооруженные Силы располагают самой могучей, самой совершенной современной техникой, позволяющей разгромить любого врага, который посмел бы на нас напасть. Но и при такой технике исход боя решает не она сама по себе, а управляющий ею человек.

Теперь, при возросших возможностях оружия, еще больше значат самоотверженные и умелые действия каждого воина на своем посту, его мужество и стойкость, его готовность в любых условиях до конца выполнить свой долг. И, сознавая это, мы вновь и вновь обращаемся мыслями к героическому прошлому, когда советские люди совершали несчетные подвиги, защищая свободу и независимость нашей Отчизны.

* * *

Мне хочется рассказать, как выполнял Военную присягу еще один боец Великой Отечественной войны. Он был матросом. Но его специальность сродни профессии шофера Стасюка: тот водил грузовую автомашину, а Виктор Ус — речной бронекатер, на котором служил рулевым.

Гвардейское подразделение таких катеров прошло огромный боевой путь, закончившийся в центре Европы — в верховьях Дуная. Однако встретиться с Виктором Усом мне довелось гораздо раньше, и то, о чем я расскажу, происходило на Волге и в Керченском проливе.

В самые трудные дни обороны волжской твердыни, когда солдаты славной 62-й армии удерживали на правом берегу изолированные один от другого плацдармы, а на реке начался ледостав, бронекатера были почти единственным средством сообщения с левым берегом. Они перевозили оттуда

боеприпасы и подкрепления, а обратными рейсами эвакуировали в тыл раненых.

С ранеными на борту шел катер к левому берегу и в тот раз. На середине реки он попал под интенсивный артиллерийский обстрел. Один из снарядов пробил броню рубки, где Ус стоял у своего штурвала. Рулевой был серьезно ранен осколками в ногу и в голову. По приказанию командира, который встал к штурвалу сам, матрос спустился через люк в кубрик, и товарищ сделал ему первую перевязку.

А затем был ранен и командир. Потеряв много крови, он лишился сознания. Неуправляемый катер понесло, закрутило течением... Виктор Ус, лежавший внизу на койке, сразу почувствовал это и потребовал, чтобы ему помогли подняться в рубку. Рулевой мог стоять лишь на одной ноге, от слабости и боли у него кружилась голова. Чтобы удержаться в руках штурвала, нужно было неимоверное напряжение воли. Но Виктор знал: вести катер больше некому. И истекающий кровью рулевой, который теперь фактически оказался и командиром, довел его до левого берега.

Это было в ноябре сорок второго года. А ровно год спустя тот же бронекатер, отремонтированный после волжских боев, доставлял через Керченский пролив снабжение высаженному на крымскую землю десанту. И Виктор Ус, вернувшийся из госпиталя, по-прежнему стоял у штурвала.

Все рейсы и здесь совершались под жестоким вражеским огнем. Один рейс стал для катера последним: получив большие пробоины, он затонул уже вблизи крымского берега, на неглубоком месте. Рулевому тогда повезло: при гибели корабля он остался невредим. Виктор надеялся, что цел и затаившийся вместе с катером драгоценный для десантников груз — сорок западных ящиков с боеприпасами. А раз так, то он решил, что его прямой долг добыть эти ящики из-под воды.

И матрос начал нырять в ледяную воду. Он делал это без чьих-либо приказаний, движимый сознанием своей ответственности за то, чтобы сражающиеся на берегу товарищи скорее получили патроны. Ус нырял ровно сорок раз. Он весь посинел, почти почернел от холода, но не успокоился, пока не поднял ящики все до одного.

Совершая богатырский подвиг, этот моряк считал, что он лишь честно выполняет Военную присягу. И был несказанно удивлен, узнав, как оценила его подвиг Родина: Президиум Верховного Совета СССР удостоил Виктора Уса звания Героя Советского Союза.

...Придет день, когда и ты, сегодняшний молодой шофер, тракторист или комбайнер, встанешь в ряды защитников своей социалистической Отчизны и дашь священную клятву советского воина. И ты будешь выполнять ее так же честно и доблестно, как выполняли герои войны, — ведь ты наследник их славы, продолжатель их традиций, переходящих от поколения к поколению!

А те высокие моральные качества, которых требует присяга от воина, ты должен приобретать и приобретаешь уже теперь, еще не начав свою армейскую или флотскую службу. Разве не понадобились тебе мужество, выдержка, стойкость в трудных рейсах по таежным или горным тропам? Разве не звучало для тебя как боевой приказ, мобилирующий все твои силы, задание доставить груз на ударную стройку или в срок вывезти с полей урожай?

В нашей стране героика ратных подвигов неотделима от героики мирного труда, как неотделима от всего народа сама Советская Армия, выпестованная и руководимая ленинской партией.

Рисунки
Е. Селезнева

Н. ЛАНИН,
капитан I ранга.



АКТИВ РАСПРАВЛЯЕТ ПЛЕЧИ

Развитие общественных начал — верный путь улучшения спортивной работы. В этом убеждает опыт Украинской федерации автоспорта. Являясь выборным органом, призванным руководить автомобильным, мотоциклетным и автомоделным спортом в республике, она объединяет областные автосекции и через них широкие круги спортивной общественности. Секции, как и сама федерация, работают при комитетах ДОСААФ, используя базы автоспортивных клубов.

Перед федерацией и секциями открыто широкое поле деятельности. Они составляют годовой план-календарь спортивных мероприятий, разрабатывают и утверждают положения о соревнованиях, следят, чтобы эти положения выполнялись. На них лежит ответственность за комплектование и подготовку сборных команд республики и областей. Они подводят итоги соревнований, анализируют их результаты, оценивают качество судейства. Забота о массовости, о самокупаемости соревнований, участие в агитационной работе занимают важное место в деятельности спортивной общественности. Состоявшийся в начале 1962 года пленум ФАМС Украины четко определил задачи спортивной общественности республики на ближайший период.

Что же сделано за прошедший год?

Все 36 спортивных мероприятий, намеченных президиумом федерации, выполнены. Проведено 11 республиканских соревнований, 9 учебно-тренировочных сборов. Украинские автомобилисты и мотоциклисты участвовали в 12 всесоюзных, двух зональных и двух международных состязаниях.

Сейчас в республике занимаются автомобильным, мотоциклетным и автомоделным спортом 25 тысяч человек. Среди них — рекордсмены мира и СССР, чемпионы и призеры первенств страны. Только за истекший год подготовлено четыре мастера автомобильного и 28 — мотоциклетного спорта. Заметно выросло мастерство спортсменов Украины. Ими завоевано 9 медалей, в том числе 4 золотых, 3 серебряных и 2 бронзовых.

Успешнее, чем в предыдущие годы, выступали команды УССР на всесоюзных состязаниях. В автомоделных соревнованиях они заняли четвертое место, тогда как в 1961 году — восьмое, в автомобильных ралли — третье (в 1961 году — девятое), в ипподромных гонках — второе (в 1961 году — четвертое), в мотокроссе — пятое (в 1961 году — шестое). Лишь в многодневных гонках мотоциклисты УССР опустились на ступеньку ниже: остались за пределами первой шестерки. Неплохие результаты достигнуты и в тех соревнованиях, в которых автомобилисты и мотоциклисты республики в 1961 году вообще не участвовали. В автомобильных шоссейно-кольцевых гонках ими завоевано чет-

вертое место, в мотогонках по гаревой дорожке и в мотокроссе юношей — третье.

В том, что в минувшем сезоне повысилось мастерство украинских спортсменов, чаще стали проводиться соревнования, несомненно, сказалась активизация роли общественности. Большая заслуга в успехах спортсменов принадлежит тренерам-общественникам. Они поработали неплохо. Федерация предполагает в ближайшее время провести шестидневный семинар с ними и с председателями областных секций.

Более тысячи судей обслуживали соревнования. Они прошли на высоком спортивном уровне, чему во многом способствовало квалифицированное судейство. Нелишне в связи с этим напомнить, что перед началом сезона президиум республиканской коллегии судей провел семинар с председателями судейских коллегий областных секций.

Отрадно, что республиканский комитет ДОСААФ стал более внимательно относиться к спортивной общественности, к нуждам федерации. Один из своих пленумов он специально посвятил спорту. Заметно улучшил работу республиканский автоспортивный клуб.

И все же Федерация автоспорта УССР не удовлетворена своей деятельностью. Многие еще недоделано или не сделано совсем. Автоспорт в республике не получил пока широкого размаха. И главная причина этого — недооценка общественных начал на местах.

У съезд ДОСААФ потребовал решительного повышения роли общественного актива во всех звеньях работы Общества.

Федерация, областные секции несут ответственность за развитие автоспорта. Они готовят и проводят соревнования. Только они должны определять состав сборных команд, утверждать тренеров. Так мыслится участие общественности в руководстве спортом. На деле же сплошь и рядом можно наблюдать, как областные комитеты и начальники автоспортивных клубов подменяют секции, занимаются мелочной опекой. Такая опека в решении вопросов, которые под силу федерации и секциям, не идет на пользу развитию спорта, мешает воспитанию общественных кадров, снимает с них ответственность за состояние дела.

В ряде областей, например в Николаевской, Запорожской, секции существуют только на бумаге. Общественность, по существу, не играет там никакой роли в развертывании спортивной работы. Некоторые областные комитеты ДОСААФ формально отнеслись к подбору активистов в состав секций. Дело дошло до того, что в Кировоградской, Николаевской и Одесской областях председателями секций избрали штатных работников комитетов.

Отдельные руководители обкомов ДОСААФ путают функции советов автоспортивных клубов и областных секций. Общественности они отводят второстепенную роль.

В Киевской, Харьковской, Запорожской областях досаафовские комитеты попросту игнорируют спортивную общественность, не прислушиваются к ее голосу, отказываются участвовать в проводимых ею мероприятиях. Николаевский обком даже не счит нужным согласовать с секцией спортивный план-календарь.

Спортивная общественность — большая сила. Комитеты ДОСААФ должны умело ею руководить, опираться на федерацию и секции в своей деятельности по развитию спорта.

И. ГЛАЗЬЕВ,
председатель Федерации
автоспорта УССР.

г. Киев.

МЕРОЙ СЕГОДНЯШНЕГО ДНЯ

Сама жизнь требует от нас дальнейшего повышения роли общественности — основы всей деятельности ДОСААФ. Такая работа уже начата многими комитетами ДОСААФ, самостоятельными клубами и курсами Ростовской области. В результате только за половину истекшего года в самостоятельных клубах и на курсах было подготовлено свыше 1200 трактористов и комбайнеров.

Определенных успехов в подготовке технических специалистов добились в Кагальницком районе. Организация ДОСААФ этого района прежде была одной из отстающих: финансовый план не выполнялся, никакие курсы и клубы в районе не было. С приходом в райком ДОСААФ офицера запаса Миронова деятельность организации заметно улучшилась. Уже за шесть месяцев она выросла на восемь тысяч членов Общества. Выполнен финансовый план на 212 процентов, районный комитет ДОСААФ

получил необходимые средства для создания учебной и спортивной базы. Начал работать спортивно-технический клуб. В двух колхозах организованы курсы по подготовке мотоциклистов. Только в самостоятельном спортивно-техническом клубе колхоза имени Калинина четыреста юношей и девушек учатся на шоферов, трактористов и комбайнеров.

Оживилась деятельность президиума: она стала более конкретной, каждый член президиума отвечает за определенный участок работы. Вокруг комитета сплотился общественный актив, который поддерживает тесную связь с комсомольскими организациями. Все это способствовало резкому улучшению военно-массовой и технической работы в организации ДОСААФ района.

Как видим, там, где к подготовке технических кадров подходят с мерой сегодняшнего дня, где правильно понята роль общественности в оборонной ра-

боте, уже достигнуты значительные успехи.

В организациях ДОСААФ Ростовской области работают 29 самостоятельных спортивно-технических клубов, сотни технических курсов, где готовятся водители, трактористы, комбайнеры, мотористы.

Хорошо зарекомендовал себя спортивно-технический клуб Ленинского района спорта-на-Дону. Председатель совета клуба офицер запаса Волинец, преподаватели Гурьев, Сергеев и другие пользуются большим авторитетом среди курсантов. В 1962 году клубом подготовлено около тысячи шоферов-любителей и мотоциклистов.

Клуб широко ведет и спортивную работу, участвует в соревнованиях. Среди его спортсменов 58 разрядников.

Многие выпускники этого клуба хорошо работают в колхозах. Так, выпускник Заможный во время уборки урожая выполнил план по вывозке хлеба на 200 процентов. Правление колхоза, где работает Заможный, прислало на учебу в клуб еще двух колхозников.

Большую работу по подготовке технических кадров проводит самостоятельный спортивно-технический клуб завода «Ростсельмаш», о котором уже рассказывалось на страницах журнала «За рулем».

Можно сослаться на десятки фактов плодотворной деятельности самостоятельных клубов, но и приведенных примеров достаточно, чтобы сделать вывод: самостоятельные клубы — важнейшая база массовой подготовки специалистов для Советской Армии и народного хозяйства.

Технические кадры готовятся и на курсах, которых у нас, в организациях ДОСААФ области, насчитываются сотни. Особенно увеличилось количество кур-

сов после мартовского Пленума ЦК КПСС, который наметил практические мероприятия по крутому подъему сельского хозяйства. Только за апрель—июль 1962 года было создано 65 технических курсов, на которых занимаются 1755 колхозников и рабочих совхозов.

Мы принимаем меры к тому, чтобы уже в ближайшее время во всех первичных организациях, имеющих более тысячи членов ДОСААФ, создать самостоятельные спортивно-технические клубы, а в 1963 году полностью выполнить указание V съезда ДОСААФ — иметь спортивно-технические клубы во всех районах и городах области.

При создании самостоятельных технических клубов и курсов мы следим за тем, чтобы строго соблюдать существующие положения об учебных заведениях, чтобы учебный процесс обеспечивал получение курсантами прочных знаний. К сожалению, факты легкомысленного отношения к этому важному делу имеют место. Так, председателю Раздорского райкома ДОСААФ Покидывшев открыл курсы без разрешения обкома ДОСААФ и ГАИ. Занятия проводились без хорошей материальной базы и опытных преподавателей. Такие же нарушения допустил и председатель зерноградского райкома ДОСААФ Овчаров.

В настоящее время, когда Бюро ЦК КПСС по РСФСР приняло постановление «Об организации всеобщего обучения колхозников, рабочих и служащих совхозов механизаторским специальностям», подготовка технических кадров организациями ДОСААФ еще более оживилась. Мы обязали все первичные организации, районные и городские комитеты ДОСААФ, а также спортивно-технические клубы и технические курсы принять самое активное участие в технической подготовке колхозников, ра-



бочих и служащих совхозов, оказать помощь колхозам в создании школ и курсов. Мы считаем целесообразным, чтобы самостоятельные спортивно-технические клубы образовали свои филиалы в колхозах и совхозах, а наши штатные клубы готовили для колхозных и совхозных технических школ инструкторов-преподавателей.

Заслуживает внимания почин Таганрогского автомотоклуба, взявшего на себя обязательство подготовить для колхозов и совхозов 100 инструкторов.

Мы рассматриваем участие организаций ДОСААФ в выполнении решения Бюро ЦК КПСС по РСФСР по всеобщему обучению колхозников, рабочих и служащих совхозов механизаторским специальностям как свое родное дело.

Чтобы успешно выполнить задачу массовой подготовки технических кадров, необходимо при самостоятельных спортивно-технических клубах иметь постоянно действующие курсы. Но это не все. Важно обеспечить их хорошей учебно-материальной базой. Как правило, на первых порах немалую помощь в этом оказывает руководство предприятий, но когда клубы окрепнут, они обязаны эту базу сами расширять и совершенствовать. Нам кажется, что необходимо обеспечивать самостоятельные технические клубы основной материальной частью централизованно. Пора бы также решить положительно вопрос и с продажей клубам машин и мотоциклов.

С. ШЕЛЮХ,
зам. председателя обкома ДОСААФ,
г. Ростов-на-Дону.

НОВЫЕ ЗАДАЧИ—НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

Коллектив Горьковского областного автомотоклуба ДОСААФ проделал за последние три года большую работу по подготовке водительских кадров, по обучению молодежи массовым техническим профессиям. Достаточно сказать, что только за шесть месяцев прошлого года получили специальность и повысили свою квалификацию около 800 шоферов, тогда как раньше мы достигали таких результатов лишь к концу учебного года. Постоянно растет сеть курсов по подготовке шоферов в городах и сельских районах области.

Однако не только увеличением числа подготавливаемых специалистов примечателен истекший учебный год. Новые задачи, поставленные перед коллективами нашего оборонного Общества V Всесоюзным съездом ДОСААФ, предъявили к работе автомотоклуба и новые требования. Значительное место в работе автомотоклуба занимает сейчас подготовка кадров общественных инструкторов по преподаванию правил движения транспорта и вождению автомобиля и мотоцикла. На наш взгляд, подбор и подготовка из числа активистов преподавателей и инструкторов

общественников — одно из главных условий успешного выполнения задачи по обучению миллиона технических специалистов в год.

Большая учебно-методическая работа ведется и с преподавательским составом автомотоклуба. Мы не ограничиваем ее обычными методическими совещаниями. Каждый преподаватель выполняет ряд заданий по разработке отдельных тем программы обучения, которые после широкого обсуждения на учебных советах становятся достоянием всего коллектива. Обмену опытом работы способствуют и открытые уроки; проводят их лучшие преподаватели клуба. По твердому расписанию проходят и занятия по специальной подготовке преподавателей. Они включают изучение новой автомобильной и мотоциклетной техники, экскурсии на автомобильный и моторный заводы.

У нас выросли опытные воспитатели будущих шоферов — преподаватели В. Лапаев, М. Васильева, И. Шифонов, М. Титов, инструкторы В. Уткин, Л. Мельков, В. Коротков, К. Сулимов и другие. В их группах все курсанты сдают экзамены в ГАИ с первого раза.

Преподавательский состав проявляет

постоянную заботу и об укреплении учебно-материальной базы автомотоклуба. Больше половины имеющихся у нас наглядных пособий (макетов, разрезных агрегатов, стенов и т. п.) изготовлено курсантами и преподавателями. Большую инициативу и выдумку в этой работе проявили преподаватели И. Шифонов, В. Лапаев, Н. Шепелев и другие.

Немало учебного оборудования передано нами и в районы области. Для помощи районным курсам мы планируем в ближайшее время оборудовать еще не менее 5—7 классов для занятий по устройству автомобиля и 7—10 классов для практических работ.

Бюро ЦК КПСС по РСФСР поставило задачу в ближайшее время обучить механизаторским специальностям тружеников села. В этом большом деле не последнюю роль должны сыграть и организации ДОСААФ. Поэтому мы решили подготовить в 1963 году 1500 шоферов и мотоциклистов.

Н. УРУСОВ,
начальник автомотоклуба.

г. Горький.

КАК ГОТОВИТЬ СУДЕЙ-ОБЩЕСТВЕННИКОВ?

Венец спортивной работы того или иного коллектива — соревнование, а успех его во многом зависит от квалифицированного судейства. С этих позиций и следует подходить к подготовке спортивных судей.

Обучение их нужно начинать с организации семинаров. При этом очень важно подобрать опытного руководителя и правильно укомплектовать группы.

К проведению семинаров надо привлечь наиболее квалифицированных судей (не ниже I категории), имеющих большой стаж судейства. Хорошо, если они имеют и опыт преподавательской работы.

В группу (15—20 человек) включают лиц, связанных в той или иной степени с автомобильной и мотоциклетной техникой и спортом. К ним в первую очередь относятся спортсмены старшего возраста, учащиеся автомобильных учебных заведений (вузов, техникумов, курсов), работники автомобильной и мотоциклетной промышленности, автомобильного транспорта и, наконец, водители автомобилей или мотоциклов (как профессионалы, так и любители).

Привлекая общественников к занятиям, следует учитывать их личные качества. Ведь спортивный судья — не только беспристрастный регистратор результатов, но и воспитатель спортсменов. Своей объективностью, дисциплинированностью, вежливым обращением, опрятностью — всем своим поведением он должен быть примером для участников состязаний. Будущий судья должен помнить, что судейство — почетный общественный долг, выполнение которого налагает серьезные обязанности.

Начальная подготовка судей ведется по программе, предусматривающей одновременное изучение общих правил соревнований и работы судейских коллегий как по автомобильному, так и по мотоциклетному спорту. Семинарские же занятия по повышению квалификации судей первой, республиканской и всесоюзной категорий можно проводить раздельно. На них изучают особенности судейства отдельных видов соревнований и методы работы. Занятия с судьями можно вести по приведенному на стр. 11 учебному плану-программе.

В зависимости от местных условий (популярности того или иного вида соревнований), состава слушателей, их общеобразовательной и технической подготовки руководители семинаров могут вносить в план изменения, распределяя по своему усмотрению часы по темам. Однако увеличивать общее число часов не рекомендуется.

Кроме вопросов, проработанных на семинаре, слушателей надо обязательно ознакомить с постановлением президиума Центрального совета Союза спортивных обществ и организаций СССР «О мерах по улучшению судейства

Обращение совета Витебского автотомоклуба „Множить ряды спортсменное, совершенствовать их мастерство!“ получило широкий отклик. Один из пунктов обязательств, принятых витебцами, касался подготовки спортивных судей. Эта работа развилась сейчас во многих автотомоклубах. Без обучения и повышения квалификации судей неминуемо развитие автомобильного и мотоциклетного спорта, рост рядов спортсменного. Как организовать подготовку судей? С чего начать? Как проводить теоретические семинары и практические занятия? Ответ на эти вопросы содержится в публикуемой ниже статье председателя Всесоюзной коллегии судей по мотоциклетному спорту судьи всесоюзной категории Г. Афанасова.

ва соревнований и подготовки кадров судей по спорту» (от 13 апреля 1961 года).

По окончании занятий комиссия в составе 2—3 человек, назначаемая президиумом местной коллегии судей, проверяет знания слушателей и составляет акт, в котором указывает фамилии тех, кто усвоил программу, и тех, кто нуждается в дополнительных занятиях.

Некоторые руководители судейских коллегий считают эту процедуру ненужной бюрократической затеей. Под таким предлогом, в частности в Ленинграде, присваивали судейские категории без предварительной проверки знаний правил соревнований. Подобная практика противоречит Положению о судьях по спорту, принятому президиумом Центрального совета Союза спортивных обществ и организаций СССР.

Тот, кто действительно хочет участвовать на общественных началах в судействе соревнований и понимает ответственность, которую он на себя добровольно принимает, не обидится на то, что его же товарищи-общественники примут у него зачет по правилам.

В период проведения семинара слушателей приглашают для работы в качестве дублеров на различных участках судейства. Дублер находится рядом с основным судьей и параллельно с ним составляет ту же документацию, например протокол выполнения упражнения при фигурном вождении, таблицу счета кругов и т. п. Этот материал может служить контрольным для судейской коллегии.

Окончивших семинар и сдавших зачет зачисляли в группу практикантов. Их обычно привлекают к самостоятельному выполнению следующих обязанностей: судей-контролеров на соревнованиях по фигурному вождению автомобилей и мотоциклов (на упражнениях) и в дополнительных соревнованиях мотоциклетной «многодневки» и автомобильных ралли; технических контролеров (если они хорошо знают устройство автомобиля или мотоцикла); судей на

старте или на финише в кроссах и шоссейных гонках для проверки стартовых ведомостей, расстановки участников на старте, параллельной записи финиширующих участников и т. п.; счетчиков кругов в помощь судье, ведущему таблицу их счета, для записи данных о прохождении участниками дистанции; судей на контрольных пунктах и пунктах контроля времени в помощь старшему судье для ведения рабочего протокола или отметок в контрольных карточках; помощников начальника дистанции для расстановки нормативов в соревнованиях по фигурному вождению, разметки дистанции и др.; помощников судьи-информатора для подготовки данных по его заданиям, ведения наглядных таблиц и т. п.

После сдачи зачетов и успешного судейства не менее 10 соревнований (2—3 видов) практиканту присваивают звание судьи по спорту и выдают судейский билет.

Наряду с подготовкой новых кадров автотомоклубы должны уделять постоянное внимание повышению квалификации судей. Как правило, каждый из них имеет склонность к определенным видам судейства на соревнованиях. Один не любит работать в секретариате, зато с удовольствием выполняет обязанности в технической комиссии, другой слабо знает технику, но отлично справляется с хронометражем и т. д. При назначении на судейство эти склонности нужно, конечно, учитывать. Но судья первой, а тем более республиканской или всесоюзной категории должен знать все виды судейской работы, чтобы в случае необходимости заменить любого своего коллегу. Особенно важна такая взаимозаменяемость там, где число судей невелико.

На семинарских занятиях по повышению квалификации судей изучают особенности судейства отдельных видов соревнований, методы работы на наиболее сложных участках, организуют обмен опытом и т. п. Как указывалось выше, их можно проводить раздельно для желающих специализироваться либо в автомобильном, либо в мотоциклетном спорте.

Рекомендовать единую программу занятий для этих семинаров нельзя, так как темы диктуются местными условиями в зависимости от наиболее распространенных и популярных в данном районе видов соревнований. Но все же мы считаем целесообразным перечислить темы, изучение которых нам кажется обязательными.

Темы занятий по повышению квалификации судей

1. Работа секретариата на многодневных (одноразовых) мотоциклетных соревнованиях и автомобильных ралли: составление маршрутных карт, обра-



Из нашей почты

ШИРОКИЕ ГОРИЗОНТЫ

Пишу это письмо в редакцию журнала под глубоким впечатлением, которое вызвали у меня лично и у всего коллектива нашей автоколонны материалы ноябрьского Пленума ЦК КПСС. Каждый из нас с огромным удовлетворением одобряет решения Пленума и с гордостью отмечает, что в жизни партии и страны безраздельно господствует ленинский стиль работы.

Вдохновленные решениями ноябрьского Пленума ЦК КПСС, водители, инженерно-технический состав нашей 1130-й автоколонны взяли новые, повышенные обязательства по перевозке грузов, экономии горюче-смазочных материалов, используя в труде свои личные резервы, о которых говорил на Пленуме ЦК КПСС товарищ Н. С. Хрущев.

В прошлом году автоколонна успешно справилась с возложенными на нее задачами — сверх плана перевезено около 50 тысяч тонн грузов, сэкономлено более 300 тысяч литров бензина. Хорошо работали бригады водителей под руководством И. Гончарова, А. Волованка, И. Спиридонова.

В новом году мы намерены добиться еще больших успехов.

П. ЧАЦКИЙ.

г. Дмитров
Московской области.

ДЛЯ

РЕГУЛИРОВЩИКОВ

Недавно я побывал в столице Азербайджана. Этот замечательный город хорошеет с каждым днем.

Большое внимание уделяется здесь организации безопасного движения транспорта. На улицах и площадях появились новые, выполненные в современном стиле кабины для регулировщиков уличного движения. Одну из них я и сфотографировал.

Легкость конструкции, круговой обзор и хорошая защита от солнца вполне соответствуют климатическим условиям юга нашей страны.

Р. ПЕТРОСОВ.

г. Баку.



ботка контрольных карточек, принципы ралли и т. п.

2. Мотоциклетные гонки по гаревой и ледяной дорожке, автомобильные и мотоциклетные гонки по ипподрому: принципы комплектования заездов, системы зачета, особенности работы судей на дистанции, регистрация рекордов трассы.

3. Организация и судейство шоссейных линейных гонок, порядок установления в ходе гонок местных рекордов (района, города, области) и порядок их регистрации.

4. Организация и судейство соревнований по картингу.

5. Организация и судейство автомобильных соревнований.

Перечисленные темы можно рекомендовать для занятий и в тех районах, где такие виды соревнований пока не культивируются. Рано или поздно их будут проводить повсеместно, и готовить к этому судей надо заблаговременно.

Какими материалами пользоваться руководителям семинаров по подготовке судей?

Материалы по 1-й теме (см. учебный план-программу) можно найти в журнале «За рулем» за 1962 год. Темы с 3-й по 6-ю освещены в Правилах соревнований (изд. 1957 г.). На ряд вопросов отвечает книга А. Карягина и Б. Конева «Судейство соревнований по автоспорту» (изд. «Физкультура и спорт», 1960 г.).

В недавно вышедшей книге Г. Афремова и А. Виноградова «Мотоциклетные кроссы» (изд. ДОСААФ, 1962 г.) дано разъяснение основных вопросов 2-й темы, вызывающих различные толкования.

При изучении соответствующих раз-

делов 7-й темы следует руководствоваться двумя пособиями: это книги В. Березкина и С. Постельникова «Соревнования на мастерство фигурного вождения автомобилей и мотоциклов» и А. Виноградова и А. Карягина «Многодневные мотоциклетные соревнования» (она выпускается издательством ДОСААФ).

Эти же пособия можно использовать и при повышении квалификации судей.

В середине текущего года вступят в силу новые Правила соревнований по мотоциклетному спорту и по автомобильному спорту. К выходу их в свет запланировано издание учебников для судей по автомобильному и мотоциклетному спорту. Пока таких учебников нет, необходимо полнее использовать личный опыт высококвалифицированных судей, и в первую очередь тех, которые участвовали в судействе всесоюзных и международных соревнований.

Весной 1963 года всесоюзные коллегии судей по автомобильному и мотоциклетному спорту планируют организовать семинары по повышению квалификации руководителей республиканских и областных (по РСФСР) коллегий. На семинары следует направлять таких судей, которые, вернувшись домой, смогут провести занятия и поделиться приобретенным опытом. Распространение этого опыта принесет большую пользу: широкие круги спортивной общественности познакомятся с новыми методами и приемами судейства, которые успешно применялись на всесоюзных и международных соревнованиях.

Г. АФРЕМОВ,

председатель Всесоюзной коллегии судей по мотоциклетному спорту, судья всесоюзной категории.

УЧЕБНЫЙ ПЛАН-ПРОГРАММА

ПОДГОТОВКИ СУДЕЙ ПО АВТОМОТОСПОРТУ

Теоретические занятия

1. Физкультурное движение в СССР. Решения XXII съезда КПСС по вопросам развития физической культуры и спорта. Приветствие ЦК КПСС V съезду ДОСААФ и решения съезда по вопросам развития технических видов спорта. Состояние и задачи автоспорта в СССР. Международные федерации по автомобильному и мотоциклетному спорту. 1 час
2. Общие правила проведения и судейства соревнований. Организация соревнований, меры безопасности, связь, медицинская помощь, взаимопомощь. Виды и характер соревнований. Положение о соревнованиях. Трасса и общий порядок движения. Виды стартов, системы финиша и контрольное время. Хронометраж, счет кругов, определение средней скорости. Сигнальные флаги и знаки. Системы зачета. 4 часа
3. Участники соревнований. Общие требования к участникам. Права и обязанности. Экипировка. Представители и капитаны команд. 1 час
4. Технические требования. Спортивная классификация автомобилей и мотоциклов (классы, категории — дорожные, спортивные, гоночные, рекордные). Требования правил соревнований. Номерные знаки. 2 часа
5. Судейская коллегия. Структура судейских органов; требования к судьям. Судейские категории и порядок их присвоения. Состав судейской коллегии соревнования. Права и обязанности судей (по должностям). 6 часов
6. Протесты, апелляции, взыскания. 1 час
7. Ознакомление с правилами и особенностями судейства отдельных видов соревнований. Фигурное вождение автомобилей и мотоциклов. Кроссы. Гаревые и ледяные мотоциклетные гонки. Автомобильные и мотоциклетные гонки по ипподрому. Многодневные мотоциклетные соревнования. Автомобильные ралли. Шоссейные гонки (кольцевые и линейные). Заезды на установление рекордов. Картинг. Автомобильные соревнования. Соревнования, не включенные в спортивную классификацию. 8 часов
8. Требования Единой всесоюзной спортивной классификации. 1 час

Практические занятия

1. Работа с приборами для измерения времени. Хронометры, секундомеры — однострелочные и двухстрелочные, 30-секундные. 2 часа
2. Судейская документация. Формы, заполнение протоколов, составление актов, обработка документов. 4 часа

Всего 26 часов



Балтика, год 1962

Ралли прочно заняли свое место в спортивном календаре автомобилистов. Соревнования на регулярность движения становятся все более представительными, будь они всесоюзного или районного масштаба. Пример тому — ежегодное первенство прибалтийских республик, проводимое под девизом «Балтийское море — море мира». В один из осенних дней 1962 года на площадку технического осмотра у здания Таллинского автомотоклуба ДСО «Калев» прибыло 48 «Москвичей» и «Волг» из Эстонии, Латвии, Литвы, Ленинграда, Киева, Львова и Ярославля. Здесь собрались сильнейшие раллисты страны. Сборные команды выставили Литва, Эстония, Латвия, Украина и Ленинград. В клубном зачете состязались 22 команды.

Условия первенства Прибалтики, сформулированные в Положении о соревновании, требовали от спортсменов высокого мастерства и большого напряжения. Достаточно сказать, что в главных, дорожных испытаниях на дистанции 2741,2 км средняя скорость движения составила 58,9 км/час. Ни на одном соревновании, даже на первенстве СССР этого года, не было таких скоростей. Преодоление трассы осложнялось тем, что максимальное расстояние между пунктами КВ было, как правило, около 100 км, тогда как наши раллисты привыкли к значительно большему интервалу. Если добавить к этому извилистые прибалтийские дороги с частыми развилками и дождь, то станет ясно, почему из 48 стартовавших экипажей вышло из борьбы 22 (16 сошли и 6 были сняты за нарушения режима движения), а остальным не удалось избежать штрафных очков. Суровые условия гонки не пощадили и признанных раллистов. Среди тех, кто не сумел закончить соревнование, оказались шесть экипажей, состоявших из мастеров спорта.

Сложность условий стала традицией первенства Прибалтики. Как и в 1961 году, количество скоростных соревнований было больше, чем на чемпионате страны. Организаторы соревнований предложили здесь три новшества: участники впервые столкнулись с состязанием в быстроте замены колеса, в умении использовать накат и в смене мест с выходом из машины.

СМЕНА КОЛЕСА. Сразу со старта спортсмены въезжают в зону и останавливаются. Один начинает демонтировать любое из четырех колес, другой бросается к запасному. До замены его

следует положить плашмя на землю. Если запасное колесо неисправно, вместо него можно использовать снятое с автомобиля, только надо перед монтажом положить его на запасное. Линию финиша экипаж пересекает с закрытыми дверями и люком багажника.

НАКАТ требует не только устойчивых практических навыков, но и хорошего расчета. Автомобиль устанавливается на уклоне, после чего отпускают ручной тормоз и начинается движение накатом. За каждые «недокатанные» 10 метров полагается 0,1 штрафного очка.

ГОНКА СО СМЕНОЙ МЕСТ — одно из самых темпераментных состязаний. Коль «в действии согласья нет», можно набрать много штрафных очков. Некоторые партнеры даже сталкивались во время пересадки. Правда, навык можно приобрести на ходу — водители меняются на протяжении 100 метров пять раз, причем двигаться можно только с закрытыми дверями.

Новшества не всем пришлось по вкусу. Если в традиционных скоростных испытаниях очки легли довольно «кучно», то в этих трех получился, как говорят стрелки, большой разброс. Больше всех пострадали лярнуские перворазрядники Когер и Лоовяли, занявшие второе место в III классе («Волги»). Заминка в смене колеса отбросила их с четвертого на шестое место в абсолютном зачете. Вообще же решающими оказались результаты дорожных соревнований; скоростные почти не повлияли на распределение мест.

Первым ушел на трассу «смешанный экипаж». За рулем сидела женщина — таллинская второразрядница Рутх Киис. Правда, в этот путь, оказавшийся слишком трудным почти для половины спортсменов-мужчин, не сумевших добраться до последнего пункта контроля времени, она отправилась с известным эстонским спортсменом Хенри Саармом. Но в ралли все-таки побеждает экипаж — один водитель находится в машине в отсутствие другого около 8 часов. Третье место в классе «Волг» — достойная награда эстонской спортсменке за мастерство и упорство.

26 экипажей, благополучно миновав все «риффы», заботливо уготованные устроителями соревнований, прибыли на последний, 37-й КВ. Наконец-то можно вылезти из машины, размяться. Но тут спортсменов ожидало еще одно «новшество», на сей раз в кавычках. Каждый экипаж получал листок, из которого явствовало, что вводится добавочный этап в 40 км с «круглой» расчетной ско-

ростью 60 км/час. Трудно сказать, чем это было вызвано, но новый этап чуть было не «смешал карты». Он едва не стал «роковым» для экипажа рижан в составе Александра Бушманиса и Арнольда Дамбиса, которые лучше всех прошли дорожные испытания в классе «Волг» и показали абсолютно лучшие результаты в скоростных состязаниях. Неправильно поняв объяснения судей на пункте, они не доехали до КП, на котором надо делать поворот назад. Узнав об этом только по приезде на последний пункт КВ, в оставшиеся считанные минуты рижские досафровцы сумели вновь пройти «дополнительный этап» со скоростью, близкой к 130 км/час, и вовремя получить отметку на злополучном 38-м пункте контроля времени.

В заключение следует сказать, что из трех пунктов Положения, записанных в разделе «Цели и задачи», были выполнены только два, касающиеся определения чемпионов Прибалтики и «совершенствования мастерства спортсменов в условиях многодневного автомобильного соревнования». Поставленная же в этом разделе на первое место цель «популяризации автомобильного спорта», увы, осталась недостигнутой. Ни в Таллине, где находился старт-финиш круга и проводилось несколько скоростных соревнований, ни в других городах и населенных пунктах, которые проезжали участники, не было даже ни одной афиши.

Упущения организаторов соревнований, равно как и судейской коллегии, тем более обидны, что описанное ралли было по остроте борьбы одним из интереснейших и наиболее значительных автомобильных соревнований сезона.

В. ЕГОРОВ,
мастер спорта,
общественный корреспондент
журнала «За рулем».

Вверху: на трассе близ Таллина.
Внизу: упражнение «Смена водите-
лей».

Фото автора



ЛЕГКИЕ,

КРАСИВЫЕ,

УДОБНЫЕ

Машины, о которых пойдет речь, еще не стали серийной продукцией. Они не так скоро появятся на дорогах нашей страны. Одни из них существуют пока на ватмане в конструкторском бюро, другие только что выполнены в металле, третьи готовы покинуть экспериментальный цех, чтобы отправиться в тысячекилометровые испытательные пробеги. На рижском заводе «Саркана Звайгзне» наш корреспондент познакомился с некоторыми из этих конструкций.

Мотовелосипед «Гауя-2» внешне напоминает мопед «Рига-1». Сходство придает ему передняя телескопическая вилка: она такая же, как на мопеде. Колеса их хотя и одинакового размера, но на мотовелосипеде закрыты грязевыми щитками более современной формы.

Основное же новшество — двигатель «Д-5» (вместо «Д-4»), выпуск которого осваивает один из ленинградских заводов. Для повышения мощности, которая теперь составляет 1,2 л.с. при 4500 об/мин., изменена система газораспределения, установлены модернизированный карбюратор и глушитель нового типа. Улучшена конструкция поршня: он имеет два кольца, подшипники картера полузакрытого типа. Усовершенствован механизм включения и выключения сцепления. Для регулировки натяжения цепи служит специальный ролик, сама же она смещена в сторону, для чего потребовалось изменить место расположения моторной звездочки. Повышена надежность магнето; в дальнейшем предполагается установить и генератор, чтобы можно было применить более мощную фару.

Мотовелосипед расходует примерно 2 л топлива на 100 км пробега. Благодаря увеличению емкости топливного бака до 3,5 л запас хода на одной заправке составляет около 200 км.

Мотовелосипед «Гауя» вместе с двигателем «Д-5» весит всего 32 кг. Его скорость — 45 км/час. Выпуск его намечено начать в будущем году.

Легкие, экономичные, неприхотливые мопеды «Рига-1» завоевывают все большую и большую популярность в нашей стране. Тем не менее конструкторы завода «Саркана Звайгзне» озабочены тем, чтобы со временем на смену им пришла новая, более совершенная машина, носящая пока условное название «Рига-3».

На ней предполагается установить модернизированный двигатель «Ш-50», выпускаемый Шяуляйским заводом. Измененная конфигурация окон в цилиндре позволит повысить мощность почти на 15 процентов без существенного увеличения расхода топлива (он равен 1,7 л на 100 км).

Максимальная скорость мопеда возрастет на 20 км/час и составит 60 км/час. Это вызовет повышенную нагрузку на раму, подвеску и колеса. Поэтому их конструкция будет усилена. Предпола-

гается, например, применить новые колеса с более прочными прямыми спицами. Совершенствуются амортизаторы. Несмотря на некоторое упрощение их конструкции, они обеспечат необходимый комфорт, станут более легкими и изящными. Удобным окажется и новое сиденье, подушка которого будет изготовлена из пористой резины. Цельнолитые глубокие грязевые щитки надежно защитят водителя от грязи.

Конструкторы нового мопеда стремились к тому, чтобы сделать его максимально удобным в эксплуатации. Известно, например, что на бензоколонках одна «заправочная порция» равна 5 литрам. Столько же вмещает и бак «Риги-1». Это создает известные неудобства, так как владельцы мопеда практически не могут использовать всю емкость бака. В новом мопеде бензобак рассчитан на 6 литров. Кроме того, он будет снабжен трехходовым краном мотоциклетного типа.

Вес мопеда станет на несколько килограммов меньше. Этого удастся достигнуть благодаря широкому применению пластмасс и алюминиевых сплавов.

Новые сорта краски и более совершенная технология окраски дадут возможность улучшить внешний вид мопеда.

Одна из рек Латвии носит поэтическое название — Вента. Так нарекли и изящный микромотороллер, конструкция которого разработана на «Саркана Звайгзне». Выпуск его предполагается начать лишь через два года. Это должен быть самый легкий мотороллер, не уступающий, однако, своим старшим братьям «Вятке» и «Туле» по комфортабельности.

На сиденье «Венты» удобно разместятся два человека. В задней части мотороллера предусмотрено установить вместительный багажник. Запасная камера и инструмент будут храниться в отсеке, расположенном под легкосъемным сиденьем.

Оригинально электрооборудование микромотороллера. Фара снабжена двухнитевой лампочкой ближнего и дальнего света. Чтобы ближний свет меньше ослеплял водителей встречных транспортных средств, нить его помещена в специальный экран. Не забыто и освещение номерного знака, для которого предусмотрена отдельная площадка. При торможении в заднем фонаре за-

горается специальная лампочка. На микромотороллере установлены указатели поворотов.

Благодаря тому, что рама выполнена из тонкостенных труб, новая машина должна весить всего 50—55 кг.

Некоторые детали подвески «Венты» и «Риги», в частности амортизаторы, унифицированы. Передняя вилка выполнена длиннорычажной, а задняя — маятниковой. Колеса размером 12 × 2,5 смонтированы на дисках без спиц.

Двигатель микромотороллера внешне мало чем отличается от серийного «Ш-50», но мощность его увеличена до 2,5 л.с. при 4500 об/мин. за счет лучшего наполнения цилиндра и повышенной степени сжатия до 8,2. Запуск его будет производиться при помощи пускового рычага.

Такой модернизированный двигатель позволит развить скорость до 60 км/час с полной нагрузкой, расход топлива при этом будет равен 1,8 л на 100 км.

Вот основные габаритные размеры «Венты»: длина — 1170 мм, база — 1160 мм, ширина — 474 мм, дорожный просвет — 120 мм, высота от поверхности дороги до сиденья — 760 мм и до руля — 900 мм.

И, наконец, несколько слов о самом маленьком представителе семейства «пятидесятикубовых» — мотосамокате. Вот что он собой представляет. На тоненькой раме, соединяющей два колеса от детского самоката, смонтирован двигатель «Д-5». Сверху него установлено седло, позади которого находится небольшой багажник. Эта миниатюрная машина может двигаться со скоростью до 30 км/час, причем ей не страшно бездорожье. В случае надобности ее несложно перенести через любое препятствие: ведь весит она всего 20 кг.

Если примерные сроки выпуска новых мопедов, мотовелосипедов и мотороллеров уже известны, то о начале производства «малюток» ничего сказать невозможно. По непонятным причинам после успешных заводских испытаний она была выдворена в коридор. А было бы неплохо, чтобы мотосамокат увидели на полках в магазинах. Да, именно на полках, ведь его удобно в собранном виде уложить в чемодан и отправиться в путешествие.

Вести
ИЗ КОНСТРУКТОРСКИХ
БЮРО



ВЫПОЛНЯЕМ РЕШЕНИЯ XXII СЪЕЗДА КПСС

Отличную оценку новым шинам со съёмными протекторными кольцами, изготовленными Ярославским шинным заводом, дали шоферы испытательного цеха (слева направо): В. Зеленин, А. Строков, Е. Комаров, А. Макаренко и Д. Кормухин. После очередного пробега им есть что рассказать друг другу.
Фото А. Пахомова

С каждым днем ширится соревнование масс, вдохновенных величественной программой построения коммунизма в нашей стране. Трудовой подъем, направленный на выполнение решений XXII съезда КПСС и решений ноябрьского Пленума ЦК КПСС, слил воедино мысли и чувства советских людей, превратил всю страну в единую ударную стройку.

Недавно ярославские шинники выступили с призывом начать борьбу за перевыполнение плана по выпуску автомобильных шин, за улучшение их качества и досрочную организацию производства долговечной «обуви» для автомобилей — шин повышенной ходимости типа «РС» и «Р». В 1963 году коллектив Ярославского ордена Ленина шинного завода обязался выпустить 260 тысяч комплектов легковых шин с радиально расположенными нитями корда в каркасе (с постоянным протектором), а в 1964 году — 500 тысяч грузовых шин со съёмным протектором. Славный почин ярославцев одобрен Центральным Комитетом КПСС. Он встретил широкий отклик химиков, металлургов, текстильщиков, строителей. Горячо подхватили его предприятия-смежники.

Наш корреспондент побывал на Ярославском шинном заводе. Он беседовал с рабочими и инженерами, руководителями предприятия. Об их делах и планах, о большом трудовом подъеме, которым охвачен весь коллектив, рассказывается в этой корреспонденции.

*

Кто из водителей не знает, что такое «лысая» шина? На ней далеко не уедешь. Много хлопот и неприятностей причиняет она шоферу. А перед тем, как сотрется рисунок протектора и вовсе износится покрышка, она успевает пробежать всего лишь 40—45 тысяч километров. Это очень небольшой срок. Если сопоставить долговечность автомобиля и шины, мы увидим такую картину: стоимость покрышек, которые изнашиваются за свою жизнь автомобиля, составляет большую долю его собственной стоимости.

Не один раз автомобилисту приходилось с горечью наблюдать: каркас шины еще совершенно целый, а шину выбрасывают — и только потому, что износился протектор. А ведь на изготовление покрышки идет ценное и дорогостоящее сырье — каучук и текстиль.

Где же выход, что надо сделать, чтобы увеличить срок службы шин? Над этим неустанно трудятся конструкторы, технологи в тесном содружестве с заводскими рабочими; совершенствуются рецептура и конструкции шин, разрабатываются новые, более глубокие рисунки протектора.

— Пробеги серийных шин, — говорит директор Ярославского шинного завода В. Чесноков, — повысился в последние годы в среднем на 15—20 процентов. Это равноценно вводу в строй нового шинного завода.

Созидательной деятельностью наполнены рабочие будни коллектива. Нет здесь человека, который не стремился бы внести свой вклад в улучшение качества шин. Достаточно ска-

зать, что за три с половиной года семилетки внедрено около 11 тысяч рационализаторских предложений с экономическим эффектом, составляющим 6750 тысяч рублей.

И вот сравнительно недавно родилась новая мысль, являющаяся логическим завершением долгих поисков коренного повышения ходимости шин. Созданы шины принципиально новой конструкции — типа «Р» и типа «РС».

Расшифруем сначала «Р». До сих пор на наших заводах в серийных шинах нити корда каркаса располагают под углом 45—62 градуса по отношению к радиусу колеса. В шине типа «Р» нити корда идут уже не под углом к нему, а в направлении радиуса, по кратчайшему расстоянию между бортами. Усилия, воспринимаемые от нагрузок, в шине «Р» вдвое меньше, чем у обычных шин. Поэтому можно значительно сократить число слоев каркаса и сэкономить материалы без ущерба для прочности. Новые шины значительно легче, их радиальная жесткость меньше. Таким образом, шины «Р» приобретают новые качества — они более надежны в эксплуатации, более долговечны.

У шин типа «РС» нити корда также расположены радиально, но у нее к тому же съёмный протектор. Еще в конце прошлого века возникла идея создания съёмного протектора. Но в то время технология шинного производства была на очень низком уровне и осуществить эту идею оказалось невозможным; шинникам не удавалось найти способы надежного крепления съёмных протекторов. Лишь в 1959 году группа специалистов Ярославского шинного завода под руководством главного конструктора П. Шаркевича создала опытные шины со съёмными протекторными кольцами для грузового автомобиля ГАЗ-51.

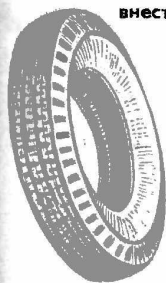
Что же представляет собой шина типа «РС»? Она состоит из каркаса и трех съёмных протекторных колец. Беговая дорожка — плоская; на ней сделаны три продольных кольцевых паза, на которые и надеваются протекторные кольца.

Здесь надо сделать оговорку. Съёмный протектор стал возможен только при создании шины типа «Р», то есть при радиальном расположении нитей корда. И объясняется это вот чем. У обычных шин при наполнении их воздухом до рабочего давления диаметр покрышки практически не меняется. Другое дело — шина, у которой нити корда идут радиально. При наполнении воздухом диаметр покрышки увеличивается, и благодаря этому протекторные кольца плотно охватывают каркас.

Перед конструкторами стояла сложная задача — найти правильное сочетание противоположных требований: надежное закрепление протектора и быстрая смена его. Эта задача успешно решена. Для замены колец одному человеку требуется всего лишь 10—12 минут. Удалив из шины воздух, снимают старый и закрепляют новый протектор, а затем снова наполняют шину воздухом. Требования эксплуатации определили высокую гибкость и малую растяжимость съёмного протектора. Была принята резино-металлическая конструкция протекторных колец. Наружная их часть изготавливается из износостойкой резины, имеющей рисунок беговой дорожки (это придает кольцам гибкость), а внутренняя, прилегающая к каркасу, — из металлических колец имеют два типа рисунка. Один предназначен для труднопроходимых дорог и бездорожья, другой — для дорог, имеющих твердое покрытие. При необходимости назначение шин можно легко изменить. Для этого надо лишь сменить протектор. Таким образом, шина стала универсальной.

За три года ярославские шинники изготовили свыше 50 тысяч опытных шин типа «РС».

Что же показала проверка новых шин в эксплуатации? Длительное время они испытывались в разных климатических условиях — на Кавказе, в Крыму, в республиках Средней Азии и в северных районах нашей страны, на различных дорогах — грунтовых, гравийных, в карьерах.



НЕ БОЯЩИЕСЯ