



187  
34

1.  
Всесоюзная  
БИБЛИОТЕКА  
ИМЕНИ  
В. И. Ленина



# За рулем

6

1938  
МАРТ

---

ЖУРНАЛЬНО-ГАЗЕТНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ



# Приговор народа

13 марта закончился процесс антисоветского «право-троцкистского блока» — блока подлых шпионов и вредителей, гнусных изменников и предателей родины.

Военная коллегия Верховного суда Союза ССР вынесла справедливый приговор, который выражает волю и единодушное решение всего великого советского народа, полного священной ненависти к фашистским наемникам, реставраторам капитализма.

Подсудимые Бухарин, Рыков, Ягода, Крестинский, Розенгольц, Иванов, Чернов, Гринько, Зеленский, Икрамов, Ходжаев, Шарангович, Зубарев, Буланов, Левин, Казаков, Максимов-Диковский и Крючков приговорены советским судом к высшей мере наказания — расстрелу, а подсудимые Плетнев, Раковский и Бессонов — к разным срокам тюремного заключения.

На протяжении всех двадцати лет социалистического строительства партия и советский народ создавали новое советское государство, строили радостную и счастливую жизнь в постоянной борьбе с врагами революции.

С самого начала существования советской власти партия и народ защищали славные завоевания Октября от постоянных посягательств гнусных изменников родины, которых всегда объединяла одна и та же цель — свержению власти рабочих и крестьян, реставрация капитализма, одни и те же методы борьбы — террор, диверсии, шпионаж.

Это со всей убедительностью доказано судебным следствием по процессу антисоветского «право-троцкистского блока».

Еще в те дни, когда гремели первые раскаты Великой Октябрьской социалистической революции, подлые враги народа строили планы контрреволюционного переворота. Троцкий, Бухарин, Зиновьев, Каменев уже тогда рассчитывали развязать силы контрреволюции, пытались осуществить свой дьявольский план срыва Брестского мира, открыть фронт интервентам — германским империалистам.

Еще в 1918 г. Бухарин, нынешний разоблаченный вожак предательского «блока», организовал свору провокаторов, демагогически именовавших себя «левыми коммунистами», среди руководителей которых были Яковлева, Осинский, Манцев и другие. Они, как это теперь точно установлено, ставили перед собой задачу — свергнуть советское правительство, арестовать, а затем и физически уничтожить великих вождей революции — Ленина, Сталина и Свердлова.

На процессе антисоветского «право-троцкистского блока» со всей очевидностью дока-

зано, что никто иной, как Троцкий и Бухарин, вкупе с «левыми коммунистами» и левыми эсерами, направляли руку эсерки-террористки Каплан, стрелявшей в Ленина.

Десять дней судебного следствия подвели итог мерзким преступлениям блока предателей и изменников, в котором объединилось все самое подлое, гнусное, преступное — правые троцкисты, зиновьевцы, меньшевики, эсеры, буржуазные националисты — беспринципная банда шпионов, убийц, диверсантов и вредителей.

Троцкистско-бухаринская свора по заданию разведок враждебных к СССР иностранных государств и указанию обер-бандита Троцкого пыталась поджечь наш родной дом с четырех концов, открыть ворота врагу.

Ненавидящие изменники пытались расчленил великий Советский Союз, отдать цветущую Украину Германии, Белоруссию — Польше, Приморье — Японии. С помощью вооруженных фашистских сил они хотели поработить наш свободный народ, уничтожить богатые плоды нашей героической борьбы и труда.

Для выполнения этих подлых злодейских замыслов враги использовали все средства. Занимая ответственные посты, пользуясь доверием партии и народа, они с сугубой конспиративностью долгие годы вели свою изменническую подрывную работу, в совершенстве овладев мастерством маскировки, мастерством циничного двурушничества.

Кто не помнит неоднократные покаянные заявления Бухарина, начиная с 1925 года, с XIV съезда партии. Он каялся, признавал свои ошибки, но это было всегда только тактическим маневром, только обманом. Он призывал повести решительную борьбу против всех уклонов, а в то же время через Слепкова и Яковенко организовывал кулацкие восстания против советской власти. Каялся и в то же время руководил шпионской агентурой иностранных разведок, каялся и в то же время убивал лучших людей нашей родины. Таков же и его дружок Рыков — один из руководителей «право-троцкистского блока».

За каждым из подсудимых тянется непрерывная цепь преступлений, длинный черный список злодеяний. Достаточно кратко охарактеризовать некоторых из них.

Крестинский — старый троцкист и германский шпион с большим стажем, получавший ежегодно за свою шпионскую работу и на преступную деятельность троцкистской организации по 250 000 германских марок золотом.





Розенгольц — матерый троцкист, германский шпион с 1923 г., английский шпион с 1926 г.; в августе 1937 г. лично пытался совершить террористический акт в отношении товарища Сталина.

Шарангович — глава белорусской буржуазно-националистической подпольной организации, служил польской разведке, польскому генеральному штабу, добиваясь отторжения Белоруссии от Советского Союза в случае войны с фашистскими государствами.

Чернов — немецкий шпион, по совету полицейского чиновника Обергауза не стеснялся в методах борьбы. Он не только «честно» выполнял шпионские обязанности, но и по приказу своих «хозяев» довольно широко развернул вредительскую деятельность в сельском хозяйстве.

Гринько — агент германской и польской разведок, сподручный Бухарина и Рыкова, старался изо всех сил выполнить директиву «блока» — вредить в области финансов, «ударить по советскому правительству советским рублем».

Икрамов и Ходжаев развернули по указанию Бухарина большую диверсионно-вредительскую работу в разных отраслях народного хозяйства Узбекистана.

Зеленский — старый агент царской охраны — вредил в системе потребительской кооперации, портил и гноил продукты питания.

Величайший мерзавец мировой истории Ягода, по указанию Троцкого и «право-троцкистского блока», убил нашего родного Сергея Мироновича Кирова. Самыми отвратительными средствами, перед которыми останавливается воображение честных людей, он при помощи извергов-врачей Левина, Плетнева, Казакова осуществил злодейское умерщвление товарищей Куйбышева, Менжинского и Горького. Это Ягода, с помощью до конца преданного ему пса Буланова, пытался отравить сильнодействующими ядами верного сталинского наркома, лучшего сына нашей родины Николая Ивановича Ежова, в то время как он распутывал клубок мерзких преступлений этого «центра центров» антисоветских фашистских сил в нашей стране.

Так подло мстили фашистские выродки великим людям, посвятившим всю свою жизнь без остатка служению трудящемуся человечеству.

Историческое значение только что закончившегося процесса чрезвычайно велико. Оно заключается в том, что судебное следствие окончательно разоблачило бандитскую природу «право-троцкистского блока», доказав, что это передовой отряд международного фашизма, свора палачей и подпольных убийц, при помощи которых фашизм бродует сейчас в разных странах и в первую очередь в Испании и Китае.

«Разгром этого отряда, — говорил в своей обвинительной речи прокурор Союза ССР т. Вышинский, — великая услуга делу мира, делу демократии, делу подлинной человеческой культуры».

Весь советский народ восхищен успешной работой славных наркомвнудельцев, которые под руководством бесстрашного и негнбимого большевика т. Ежова разоблачили и обезвредили змеиное гнездо.

Приговор Военной коллегии Верховного суда СССР — удар по фашистским поджигателям войны, он равен по своему значению

крупной битве, выигранной в войне с фашизмом. Иностранцы разведки и генеральные штабы лишились самых лучших, самых преданных своих агентов.

Но разгром этой вражеской банды не означает, что фашистские агрессоры откажутся от засылки своих шпионов в СССР. «Доказано, как дважды два четыре, — говорил товарищ Сталин в речи на февральско-мартовском Пленуме ЦК ВКП(б), — что буржуазные государства засылают друг к другу в тыл своих шпионов, вредителей, диверсантов, а иногда и убийц, дают им задание внедриться в учреждения и предприятия этих государств, создать там свою сеть и «в случае необходимости» — взорвать их тылы, чтобы ослабить их и подорвать их мощь».

Таков закон взаимоотношений между буржуазными государствами.

В тылы Советского Союза буржуазные государства стремятся засылать вдвое и втрое больше шпионов и диверсантов. Бесспорно, что фашистские агрессоры после такого тяжелого для них поражения будут снова пытаться восстановить свою шпионскую агентуру и поэтому до тех пор, пока наша социалистическая страна находится в капиталистическом окружении, «нужно весь наш народ держать в состоянии мобилизационной готовности перед лицом опасности военного нападения, чтобы никакая «случайность» и никакие фокусы наших внешних врагов не могли застигнуть нас врасплох» (И. Сталин).

Двадцать лет стоит как несокрушимый утес социалистическое государство рабочих и крестьян. Двадцать лет многочисленная дружная семья народов СССР неустанно, не покладая рук работает над умножением богатств своей прекрасной родины. Великий и непобедимый блок советских патриотов, выдержавших немало исторических битв с врагами, готов под руководством коммунистической партии и великого вождя народов товарища Сталина дать сокрушительный отпор любому врагу, в любых условиях.

«Приговор советского суда, — говорится в резолюции митингов рабочих московского автозавода им. Сталина, — служит грозным предостережением всем тем, кто еще точит мечи против нашей могучей социалистической родины.

Врагам советского народа, врагам социализма нет и не будет пощады. Пусть это крепко-накрепко, раз и навсегда запомнят фашистские варвары в Германии и Японии, а также их верный пес — Троцкий. Несокрушимой стеной сплочен советский народ вокруг товарища Сталина и его верных соратников и хранит их драгоценные жизни, как зеницу ока.

Мы, рабочие автозавода им. Сталина, приветствуем приговор суда. Мы обязуемся удесятерить революционную бдительность, чтобы вместе с верным стражем нашей пролетарской диктатуры — НКВД могучей рукой всего советского народа до конца очистить нашу советскую землю от всех и всяческих врагов».

В этих прекрасных словах выражены мысли и чувства всего советского народа, который, как сказал т. Вышинский, будет «попрежнему шагать по очищенной от последней нечисти и мерзости прошлого дороге во главе с нашим любимым вождем и учителем — великим Сталиным — вперед и вперед, к коммунизму!»



# Привет



## героям полярникам!

Отважные сыны нашей родины товарищи Папанин, Ширшов, Кренкель и Федоров с честью завершили беспрецедентную научную экспедицию на льдине от Северного полюса до южных границ Гренландского моря.

274 дня героическая четверка советских граждан, борясь со стихией суровой Арктики, спокойно и уверенно вела научную работу, разгадывая тайны Северного полюса. Герои ни минуты не беспокоились за свою судьбу, так как знали, что наша могучая родина никогда их не оставит. Горячая забота партии, правительства, товарища Сталина вселяла в них бодрость и обеспечила успешное проведение всей работы.

Дружная четверка полярников, обогатившая

науку новыми ценными исследованиями, воплотила в себе лучшие черты передового советского человека — мужество, знания, умение преодолевать любые трудности, безграничную преданность делу Ленина — Сталина.

Советский народ ценит и любит своих героев. Он единодушно избрал Папанина, Кренкеля, Федорова и Ширшова депутатами в высший орган страны — Верховный Совет СССР.

Только нашей стране по плечу выполнение таких гигантских задач, как завоевание Северного полюса. Только люди сталинской эпохи способны на выполнение таких великих героических задач.

Подвиг лучших сынов советского народа — пример для всех трудящихся.



# ОБЕСПЕЧИТЬ РАЗВИТИЕ ПРОИЗВОДСТВА ГАЗОГЕНЕРАТОРНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

М. ЮНПРОФ

Партия и правительство всегда придавали большое значение развитию производства газогенераторных автомобилей и тракторов, переводу их на местное, твердое, дешевое и всегда доступное топливо.

Автомобильная общественность и печать, в том числе и журнал «За рулем», на протяжении ряда лет неустанно пропагандировали роль газогенератора в автомобильном и тракторном хозяйстве. Больше того, силами общественности, начиная с 1928 г., был проведен ряд практических мероприятий, способствовавших созданию и внедрению в народное хозяйство конструкций транспортных газогенераторов.

При содействии автомобильной общественности были организованы конкурсы проектов и готовых конструкций газогенераторов и испытательные пробеги, было создано несколько опытных конструкций газогенераторных установок для грузовых и легковых автомобилей, а также для тракторов. Известно, с каким успехом прошли в свое время большие газогенераторные автопробеги Москва — Ленинград — Москва, Москва — Ростов-на-Дону — Москва, Москва — Киев — Москва и др., сыгравшие, помимо большого агитационного значения, немаловажную роль в создании советских транспортных газогенераторов.

Однако в конструкторской работе и в производстве газогенераторов, несмотря на решения правительства, продолжались вредная кустарщина, бесплановость, безответственность. Вредители из б. ГУТАП тормозили конструирование и развитие производства советских газогенераторных автомобилей, пытались сорвать разрешение проблемы большого государственного значения — дать стране машины, работающие на твердом топливе. Указания правительства, требования общественности и печати к ГУТАП и НАТИ — возглавить конструкторскую работу и широко организовать производство и внедрение газогенераторов — игнорировались.

Конструкторская работа оказалась оторванной от заводов, выпускающих газогенераторные автомобили, что приводило к отсутствию должной ответственности за качество машин. Не было до сих пор и необходимой базы по производству газогенераторов.

Образцы газогенераторных машин и установок недопустимо долго находились в испытании. В конструкции безответственно вносились бесчисленное количество поправок, затягивалась организация серийного производства, ничем не стимулировалось освоение производства газогенераторных машин на заводах.

Наряду с этим неудовлетворительно еще организована и эксплуатация газогенераторных машин в наших автомобильных и тракторных хозяйствах. Нет должной заботы о правильной, культурной постановке эксплуатации, о собирании и изучении эксплуатационного опыта, о разработке типов топлива и ра-

циональных способов и механизмов для заготовки топлива. Мало что делается и по широкой организации подготовки кадров водителей и механиков газогенераторных машин и еще меньше по выпуску специальной технической и учебной литературы.

Постановление Совета народных комиссаров СССР о производстве газогенераторных автомобилей, тракторов и других видов транспортных машин, опубликованное 1 марта с. г., обеспечивает форсирование развития производства газогенераторных машин, работающих на разных видах твердого топлива.

Решением правительства производство газогенераторных установок организуется в системе Наркоммаша: для тракторов ЧТЗ — на Челябинском тракторном заводе, для тракторов ХТЗ, СТЗ — на Харьковском тракторном заводе, для автомобилей ЗИС — на заводе «Комета» Главэнергопрома в Москве и для автомобилей ГАЗ-АА в Горьком — на одном из предприятий местной промышленности.

В 1938 г., по решению СНК СССР, Челябинский тракторный завод должен изготовить 1 200 газогенераторных тракторов, Харьковский тракторный завод — 300, московский автозавод им. Сталина — 1 500 и горьковский автозавод им. Молотова также 1 500 газогенераторных автомобилей.

Наркоммаш обязан обеспечить развитие производства газогенераторных машин с выпуском: грузовых автомобилей ЗИС — 8 000 шт. в 1939 г. и 20 000 шт. в 1940 г., грузовых автомобилей ГАЗ-АА — 8 000 шт. в 1939 г. и 20 000 шт. в 1940 г., тракторов ЧТЗ — 4 000 шт. в 1939 г. и 5 000 шт. в 1940 г. и тракторов ХТЗ — 5 000 шт. в 1939 г. и 10 000 шт. в 1940 г.

Большое значение имеет решение правительства об установлении премирования инженерно-технического персонала и рабочих, занятых на производстве газогенераторных автомобилей и тракторов, а также газогенераторов и моторов к ним, в размере 400 руб. за каждую газогенераторную машину, что, несомненно, будет содействовать успешному выполнению плана.

Такое же большое значение имеет решение СНК об установлении шоферам, трактористам и мотористам в хозяйствах, эксплуатирующих газогенераторные автомобили, тракторы и газоходы, повышенных ставок на 15% против установленных для тех же категорий водителей, работающих на бензиновых и лигроиновых двигателях.

Наркоммаш, Наркомлес, Наркомзем и Наркомсовхозов обязаны полностью и в установленные сроки обеспечить выполнение правительственных заданий, направленных к форсированию развития производства, внедрению и правильной эксплуатации газогенераторных машин.

В научно-исследовательских институтах Наркомлеса должны быть разработаны типы топлива для газогенераторов (древесные



чурки, древесный уголь, брикеты из древесных отходов) и рациональные способы и механизмы для заготовки топлива (по распиловке, расколке чурок, углежжению и изготовлению брикетов). Должны быть также разработаны более экономичные типы сушилок древесного топлива с производительностью для обслуживания парка в 10—15 газогенераторных машин.

В порядок дня поставлена задача — разработать газогенераторные установки, работающие на брикетированной соломе, на антраците, на торфяном коксе и на торфе.

Нашим автомобильно-тракторным заводам необходимо теперь по-большевистски развернуть конструкторские работы, привлечь к этому лучших специалистов, лучшие инженерно-технические силы, стахановцев, используя в конструкторской работе опыт эксплуатационников.

Научный автотракторный институт (НАТИ) обязан развернуть дальнейшую работу в области создания и совершенствования автомобильно-тракторных газогенераторов. В тесной связи с заводами, используя мировой технический опыт, НАТИ должен дать стране такие конструкции газогенераторных установок, которые бы не только не уступали лучшим иностранным установкам, но и превосходили бы их.

Ответственная задача стоит перед хозяйствами, эксплуатирующими газогенераторные автомобили и тракторы, перед водителями и механиками этих машин. Надо навести большевистский порядок в эксплуатации газогенераторных автомобилей, организовать культурную эксплуатацию их, стахановское движение за полное освоение техники ремонта и обслуживания газогенераторных автомобилей и тракторов.

В этой связи совершенно конкретная задача стоит перед Гостранстехиздатом. Ему необходимо в кратчайшие сроки выпустить учебники для водителей газогенераторных машин, руководства для эксплуатационников и технические плакаты по основным конструкциям газогенераторных установок. Это необходимо и для подготовки новых кадров шо-

феров и механиков газогенераторных машин и для повышения квалификации уже работающих кадров.

Некоторую помощь развитию технической культуры в области транспортных газогенераторов могут и должны оказать авто-мото-клубы. Создание газогенераторных групп при автомобильных секциях клубов, устройство технических конференций по вопросам эксплуатации, организация подготовки и переподготовки водителей газогенераторных автомобилей и т. д. — все это по силам авто-мотоклубам, и мы ждем инициативы и почину в этом деле в первую очередь со стороны Ленинградского, Архангельского, Хабаровского, Владивостокского, Читинского, Иркутского и других авто-мотоклубов. Не может остаться в стороне от этого важнейшего дела и Центральный авто-мотоклуб СССР. При его автомобильной секции необходимо создать газогенераторную группу, поставив перед ней задачу внедрения технической культуры в области автомобильных газогенераторов.

Известно, что заботы фашистских правителей Германии, Италии, Японии о газогенераторах носят отнюдь не мирный хозяйственный характер. Известно, что грузовые автомобили итальянских интервентов, действовавшие в Абиссинии, работали на местном твердом топливе.

Огромный рост автомобильно-тракторного парка в СССР требует миллионов тонн бензина — этого ценнейшего продукта нефти. Вот почему для нас исключительное значение приобретает применение новых видов автомобильно-тракторного топлива и, в частности, твердого топлива, всегда доступного и дешевого в лесном хозяйстве, золотой промышленности и ряде отдаленных районов, куда затруднен подвоз жидкого топлива для механического транспорта.

Вся автомобильная общественность СССР приветствует решение правительства о производстве газогенераторных машин и на деле поможет создать лучшие в мире автомобильно-тракторные газогенераторы, необходимые для народного хозяйства и обороны нашей великой социалистической родины.

## Безгаражное хранение автомобилей

Первые опыты безгаражного хранения автомобилей в Москве в зимнее время с подогревом двигателей при помощи пара, горячей воды и электричества были встречены с большим интересом почти во всех городах Советского Союза.

Безгаражные стоянки особенно широко применяются на предприятиях Транспортного управления Моссовета, где переведено на подогрев свыше 1 000 автомашин. Предприятия Мосавтотреста перевели на безгаражное хранение более 50% всего автопарка.

Транспортное управление Моссовета и Московский институт городского движения получают отовсюду большое количество писем с просьбой прислать проекты и схемы обогревательных установок.

Примеру Москвы, Ленинграда и других крупных городов последовали в Коломне, Орле, Хабаровске и т. д.

На Коломенском машиностроительном заводе им. В. В. Куйбышева оборудована опыт-

ная автобаза с безгаражным обслуживанием машин, рассчитанная на одновременную стоянку 50 автомобилей.

На безгаражное обслуживание переведен автопарк Орловского завода Главлегмаша, где подогрев двигателей производится паром. Один дежурный шофер, обслуживающий стоянку, держит в постоянной готовности в работе весь заводской автопарк.

Опыт москвичей перенял и Ворошиловский автогужтрест (Дальневосточный край). Паропроводная установка со 2 января обслуживает здесь 25 автомашин.

Нет никакого сомнения, что подогрев двигателей в условиях суровой зимы в большинстве районов Союза должен получить широкое распространение. Для этого необходимо популяризовать опыт организации и работы существующих площадок безгаражного хранения автомобилей с различного вида подогревом, организовать обмен опытом в этом направлении, выпустить необходимую литературу.



# Автомобилестроение в 1938 году

Беседа с начальником Главного управления автомобильной промышленности М. С. ЛАЗАРЕВЫМ

Молодая советская автомобильная промышленность — детище сталинских пятилеток — растет гигантскими темпами. В истекшем году наши автозаводы выпустили 200 тыс. автомобилей (181 760 грузовых и 18 240 легковых), и хотя в результате вредительской работы бывших руководителей ГУТАП план был недовыполнен, все же продукция автозавода по отношению к 1936 году возросла на 46%. В настоящее время Советский Союз по выпуску грузовиков занимает первое место в Европе и второе в мире.

По плану, утвержденному Наркомашем, в текущем 1938 г. должно быть выпущено 216 500 автомобилей, в том числе на московском автозаводе им. Сталина 69 000 автомобилей (65 000 грузовых и 4 000 легковых), на горьковском автозаводе им. Молотова — 144 500 автомобилей (122 500 грузовых и 22 000 легковых) и на Ярославском автозаводе 3 000 автомобилей, в том числе 400 троллейбусов.

Небольшой рост автомобилестроения по сравнению с прошлыми годами объясняется тем, что автозаводы, в целях упорядочения автохозяйства страны, должны значительную часть своих мощностей использовать для изготовления запасных частей.

Основная сумма капиталовложений будет направлена на завершение реконструкции автозавода им. Сталина и строительства второй очереди Горьковского автозавода.

Реконструкция наших автозаводов-гигантов значительно расширит их производственные мощности.

Первоначально горьковский завод им. Молотова был рассчитан на выпуск 120 тыс. машин в год. Реконструкция доведет его мощность до 500 тыс. машин. В будущем году завод должен выпустить 250 тыс. машин, в 1940 г. — 350 тыс., а с 1941 г. он будет давать 500 тыс. автомобилей ежегодно и сверх того — на 900 млн. руб. запасных частей.

Автозавод им. Сталина при освоении своей полной мощности ежегодно будет давать 95 тыс. грузовых трехтонных машин и 16 тыс. шестиместных комфортабельных легковых автомобилей.

Во второй половине 1938 г. вступит в строй первая очередь нового автоборочного завода в Ростове-на-Дону. Московский автоборочный завод «КИМ» полностью заканчивает свою реконструкцию. На Омском сборочном заводе должен быть сдан под монтаж главный корпус. В Куйбышеве скоро начнется производство автосвечей на Карбюраторном заводе.

\* \* \*

Техническая политика советской автопромышленности в 1938 г. в основном будет направлена на модернизацию существующих машин, в частности на повышение мощностей двигателей, на выпуск новых марок автомобилей. Перед Глававтопромом стоит также задача перевода части автотракторного парка на газообразное топливо.

Со второй половины года Горьковский автозавод должен перейти на выпуск лимузинов М-1 с новым шестицилиндровым двигателем. От этого машина значительно выиграет. Новый двигатель мощностью в 76 л. с. даст возможность развивать скорость до 110—115 км в час. Предстоят и другие усовершенствования лимузина М-1: будут введены некоторые конструктивные изменения рулевого управления, передней подвески и ряда узлов.

Выпускаемый автозаводом им. Сталина легковой автомобиль ЗИС-101 принадлежит к классу лучших европейских марок и стоит в ряду таких современных американских автомобилей, как, например, «Бьюик». Завод в этом году будет работать над повышением точности обработки двигателя, коробки передач, заднего моста и пр. Высокая точность обработки деталей увеличит мощность машины, улучшит и удлинит ее эксплуатационный период.

Значительной модернизации подвергнутся также грузовые автомобили. В конструкцию грузовика ЗИС-5 вносятся ряд улучшений, с учетом достижений автостроения последних лет. Нынешний шестицилиндровый двигатель модернизируется в части улучшения формы камеры сгорания, изменения фаз распределения и пр. Предварительные стендовые испытания модернизированного двигателя показали, что он повышает мощность на 15% и сокращает расход горючего в пределах от 15 до 20%.

Модернизация 1½-тонного грузовика ГАЗ-АА выразится в изменении его устаревшей конструкции и установке 6-цилиндрового двигателя, аналогичного двигателю легкой машины М-1. В итоге грузоподъемность машины повысится до 2 т, а скорость — до 70—75 км в час.

Коренным образом модернизируется и грузовик ЯГ-6 производства Ярославского автозавода. Конструкцию этой машины предполагается резко изменить, повысив ее грузоподъемность с 5 до 7 т. Для этой цели будет поставлен более мощный и в то же время экономичный двигатель.

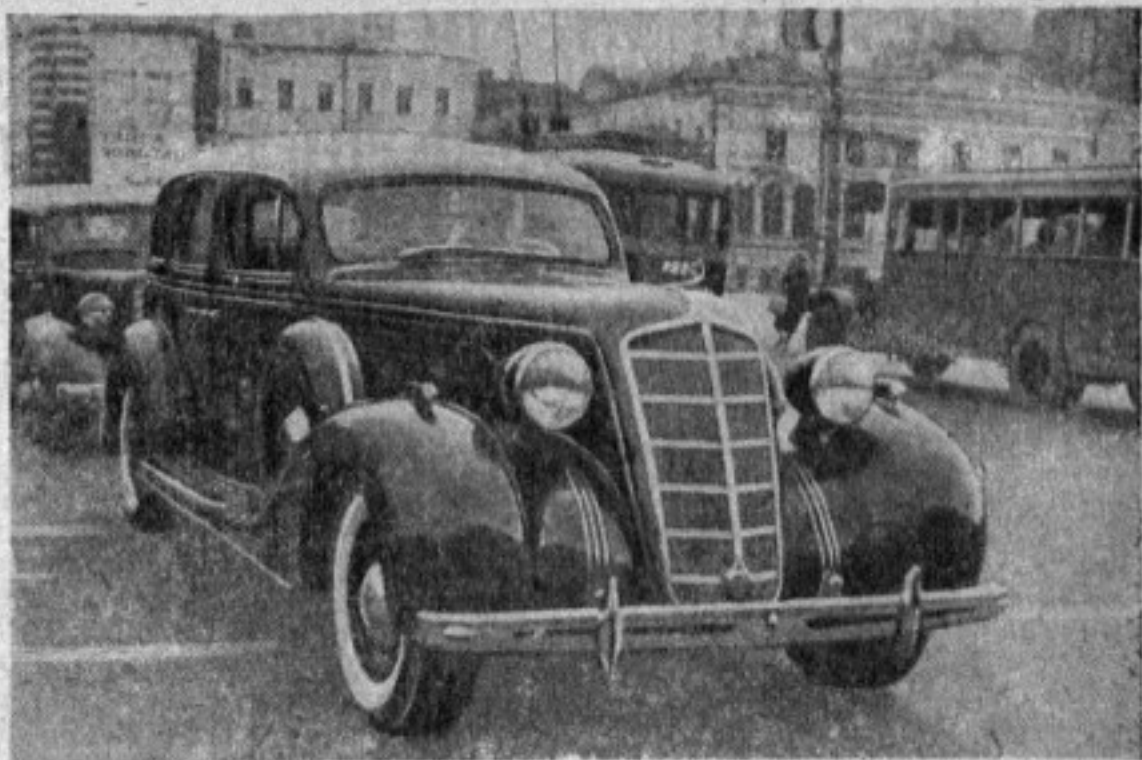
В этом году автозаводы выпустят ряд новых моделей. На Горьковском заводе готовится выпуск новой легковой открытой машины М-1, особенно необходимой для наших южных республик и курортов Крыма и Кавказа. Изготовлены также пробные образцы машины ЗИС-102 типа фаэтон, представляющей собой такой же комфортабельный автомобиль, как ЗИС-101, с обогревателем, радио и т. п.

Серьезное внимание уделяется развитию пассажирского автотранспорта. Автозавод им. Сталина в 1938 г. возобновит выпуск автобусов обтекаемой формы на 25—28 мест. Научно-исследовательский институт автотракторной промышленности (НАТИ) проектирует автобус городского типа большой вместимости на 40 сидячих мест с новым



Автотранспорт красной столицы ежедневно пополняется десятками новых советских автомобилей. На снимке—движение на Пушкинской площади в Москве

Фото М. Прехнера



двигателем. На Ярославском автозаводе ведутся работы по выпуску двухэтажного пассажирского троллейбуса.

Строительство в Советском Союзе сети автострад должно вызвать к жизни ряд новых типов автомашин. В этом году будет сконструирован пассажирский автобус для междугородных сообщений, развивающий скорость в 140—150 км в час.

НАТИ поручена разработка скоростных пассажирских и грузовых автомобилей промышленного и спортивного типа.

Во всех проектируемых новых моделях находит отражение проблема экономии горючего. В частности, в 6-цилиндровом двигателе Горьковского завода для этой цели введена новая конструкция карбюратора с обратным потоком, обеспечивающая большую экономию горючего, чем в существующих двигателях.

Особого внимания заслуживает проблема развития и освоения производства газогенераторов и дизелей. 1938 год в этом отношении должен стать переломным годом.

Наши автозаводы уже в прошлом выпустили первые серии газогенераторов, работающих на древесном топливе. Этот вид топлива проверен и дает удовлетворительные результаты.

Практически в 1938 г. будет расширено производство газогенераторов на древесном топливе для грузовых автомобилей ГАЗ и ЗИС. Всего по решению СНК СССР будет выпущено 3 000 газогенераторных автомобилей ЗИС и ГАЗ. Выпуск газогенераторов предусмотрен на московском заводе «Комета» и на одном из заводов в г. Горьком. Завод «Комета» будет расширен и дооборудован с таким расчетом, чтобы он мог в следующем 1939 г. выпустить 10 000 газогенераторных установок.

В течение ближайших месяцев должны быть произведены испытания газогенераторных автомобилей на брикетированной соломе и будет приступлено к разработке установок, работающих на антраците и торфяном коксе.

Что касается дизелестроения, то Уфимскому моторному заводу дано задание вы-

пустить в этом году 25 дизелей КОДЖУ. Кроме того автозавод им. Сталина должен изготовить первую серию из 175 дизелей для ЗИС-5. Таким образом в 1938 г. будет выпущено 200 дизельных автомобилей.

Перед Глававтопромом стоит также задача перевода автотранспорта на газообразное топливо. Первую в СССР опытную газонаполнительную станцию должен сейчас строить в Москве Мосгаз, но строительство ее задерживается и это не дает возможности эксплуатировать готовые опробованные образцы автомобилей ГАЗ-АА, ЗИС-5 и ЗИС-8 со специальной аппаратурой и баллонами.

Недавно НАТИ совместно с Холодильным институтом выпустил образец рефрижераторного автомобиля, работающего на сжиженном газе. В дальнейшем развитие применения газообразного топлива для автомобилей будет зависеть от освоения производства необходимой для этого аппаратуры и баллонов.

В 1938 г. НАТИ должен осуществить серьезную программу научно-исследовательских работ. Важное место среди них будет отведено испытанию и проверке качества продукции, выпускаемой автопромышленностью (на износ, на экономичность и пр.), работе автомобилей на сжатых и сжиженных газах, в том числе использованию в городах светильного газа. Институту дан ряд заданий по разработке новых конструкций, в частности скоростных автомобилей и автомобилей высокой проходимости. Большую работу он будет вести по карбюраторам в части увеличения их экономичности и т. д.

1938 год должен стать для всех наших автомобильных предприятий годом дальнейших решающих побед в области освоения новой техники, улучшения качества продукции, снижения себестоимости и значительного повышения производительности.

Очистив до конца автомобильную промышленность от троцкистско-бухаринской нечисти, мы быстрыми шагами пойдем вперед по пути дальнейшей автомобилизации Советского Союза.



# ПРИВЕСТИ АВТОТРАНСПОРТ

## В ПОЛНУЮ ГОТОВНОСТЬ К СЕВУ

Разительные перемены произошли в сельском хозяйстве нашей страны за 20 лет социалистической революции.

Российская деревня была образцом технической отсталости. 30% крестьянских хозяйств были безлошадными, 34% — безинвентарными. И вот в рекордно-короткие сроки, под руководством большевистской партии, миллионы мелких, раздробленных крестьянских хозяйств превращены в крупные коллективизированные хозяйства. На смену деревянной сохе, в результате сталинских пятилеток, пришли первоклассные машины высокой производительности — трактор и комбайн.

На январском пленуме ЦК ВКП(б) народный комиссар земледелия СССР т. Эйхе в своем докладе «О плане сельскохозяйственных работ на 1938 год» привел несколько цифр, которые ярче всяких слов говорят об огромной победе сталинской политики индустриализации, о невиданных успехах колхозного строя.

Мы имеем сейчас 243 700 колхозов, объединяющих 93% всех крестьянских дворов, причем удельный вес колхозного сектора в общей посевной площади составляет 99%.

Мы имеем 5 819 МТС и в них 367 000 тракторов, 104 600 комбайнов, 67 000 автомобилей. Только за последние 5 лет число тракторов в МТС увеличилось в 5 раз, комбайнов — в 50 раз, автомобилей — в 10 раз.

Машинная техника стала мощным рычагом социалистического перевоспитания крестьян, базой для выращивания новых колхозных кадров — трактористов, шоферов, комбайнеров, которых совершенно не знала старая деревня. По неполным данным, в колхозной деревне к настоящему времени насчитывается 734 тыс. трактористов, 154 тыс. комбайнеров, 124 тыс. шоферов. Многие из них показывают замечательные образцы высокой производительной работы.

Сплошная коллективизация, могучее техническое вооружение сельского хозяйства, рост кадров дали возможность уже в 1937 г. вплотную подойти к разрешению важнейшей задачи, поставленной товарищем Сталиным, — дать стране 7—8 млрд. пудов зерна.

Мудрая политика Сталинского Центрального Комитета, проникнутая величайшей заботой о крестьянстве, обеспечила в неустанной борьбе со всеми врагами народа непрерывное организационно-хозяйственное укрепление колхозов, полновесный трудодень, рост зажиточности колхозных масс.

Достаточно привести хотя бы один пример. Колхоз «Красный Октябрь» Темрюкского района на Кубани получил за 1937 г. 4½ млн. руб. дохода. Он имеет пять автомашин и покупает шестую. Колхоз строит клуб стоимостью в 1 300 000 руб. Для учебных целей он приобрел самолет. Такие колхозы, ко-

нечно, не исключение, их много в каждой области и крае Советского Союза.

В этом году для выполнения плана сельскохозяйственных работ созданы все необходимые условия. Правительство отпустило огромные средства на укрепление и дальнейшее развитие механизации сельского хозяйства. Организуются 500 новых МТС, на колхозные поля выйдут новые, преимущественно мощные, гусеничные дизельные тракторы, МТС и колхозы получат дополнительно тысячи грузовых автомобилей.

Но можно ли считать, что машинный парк МТС и, в частности, автомобильный парк используется эффективно? Можно ли считать, что руководители МТС и совхозов, начальники автоколонн и водители добились бесперебойной, экономичной и высокопроизводительной работы автомобилей?

Нет. Наряду с автохозяйствами и автоколоннами, работающими успешно, по-стахановски, выполняющими план перевозок вовремя, умеющими сохранять автопарк и экономить горючее, в ряде МТС, колхозов и совхозов показатели работы автотранспорта пока малоудовлетворительные, — не налажен еще ремонт, нет гаражей, стоянок, не хватает водительских кадров.

Вот несколько примеров. В Садовской МТС, Воронежской области, в феврале из 55 машин на ходу были только 32, а остальные стояли в ожидании ремонта.

В Большесолдатской МТС, Курской области, из 54 грузовиков 39 нуждаются в капитальном ремонте. В Тамаровской МТС, той же области, из 22 автомобилей 19 бездействуют. Всего по Курской области из 3 575 грузовых машин, принадлежащих МТС, 1 500 требовали в феврале ремонта.

Отношение к ремонту автотранспорта в ряде мест равнодушно. В отдельных областных земельных управлениях, да и в самих МТС, на это смотрят как на третьестепенное дело. Здесь часто заявляют: «Сейчас не до автомобилей. Вот закончим ремонт тракторов, освободятся мастерские, — тогда, пожалуйста, ремонтируйте автомашины».

Ассигнования правительства на ремонт и усиление ремонтной базы увеличены по сравнению с прошлым годом почти в два раза и составляют свыше 64 млн. руб. Эти средства должны быть наиболее рационально использованы.

Наряду с укреплением и расширением ремонтной базы необходимо упорядочить эксплуатацию автомобильного парка МТС, совхозов и колхозов, не оставлять автомобили под открытым небом, как старые телеги, беречь машины, правильно их эксплуатировать, добиваясь высоких показателей работы. Надо всегда помнить, что только бережный, повседневный уход за машиной, овладение ею в совершенстве позволили Константину Борину, Прасковье Ковардак, Прасковье



Ангелиной и многим другим славным комбайнерам, трактористам, шоферам выжать из машины все, что она может дать, в то же время сохраняя ее материальную часть.

Хорошо отремонтированный тракторный парк, подкрепленный технически исправными автомашинами, быстрее решает успех всех сельскохозяйственных работ. К сожалению, этого не хотят понять многие хозяйственники.

Вот, например, в Красноярском крае коэффициент использования автомашин крайне низок. В среднем автомобиль работает не больше 8 час. в сутки, делая за это время 56—60 км на перевозке 3—5 т груза. Значительная часть автопарка содержится под открытым небом.

В Оренбургской автобазе Союзсовхозтранса, как сообщает один из наших читателей, после уборочной кампании прошлого года из 130 автомашин остались годными к эксплуатации только 23, остальные требуют среднего и капитального ремонта. 35 автомобилей превращены буквально в скелеты и на восстановление их потребуются огромные денежные затраты. Гаражом служит поле, огороженное забором, и на «территории гаража» имеются только две небольшие постройки, законченные в декабре 1937 г. — это профилакторий на 5 автомобилей и несколько подсобных цехов. В феврале в автобазе было еще 70 машин, не отремонтированных к севу.

Автотранспорт МТС и колхозов остро нуждается также в квалифицированных кадрах водителей. В отдельных МТС и колхозах за руль машины сажают малоподготовленных людей, только что окончивших краткосрочные курсы и не прошедших стажировки. Областные земельные управления еще не занялись вплотную вопросами подготовки кадров для автотранспорта.

В Красноярском крае общий недостаток водителей в МТС, колхозах и совхозах доходит до 75%. Подготовка шоферов идет чрезвычайно медленно. В Сталинградской области земельное управление должно было подготовить за 1937 год 1810 водителей для МТС, 1560 для колхозов и переподготовить 330 шоферов. Этот план, как сообщает т. Рублев, в заметке, напечатанной в этом же номере журнала, выполнен на... 8,6%.

По решению Совнаркома, грузовые автомашины выделяются из МТС в самостоятельные хозрасчетные колонны. Это, несомненно, оздоровит и укрепит автопарк, работающий в области сельского хозяйства. Но, для того чтобы автоколонны работали наиболее эффективно, необходимо правильно организовать их, наладить ремонт и обслуживание автомашин, помня указание товарища Сталина, что основу ремонта должен составлять текущий и средний ремонт, а не капитальный. В каждой колонне надо помимо начальника иметь диспетчера и механиков. А Наркомзему необходимо разработать единые нормы выработки по перевозке грузов.

На фронте сельского хозяйства, пожалуй, больше чем на каком-нибудь другом, орудовали злейшие враги народа, прямые агенты японо-немецкой разведки.

На недавно закончившемся процессе антисоветского «право-троцкистского блока» один из матерых бандитов Чернов спокойно и ци-



Чернасская МТМ Киевской обл. закончила ремонт тракторов. На снимке — механик В. Крижановский (слева) и комбайнеры С. Жовтобрюх и А. Коломиец проводят пробный пуск двигателя

Фото Светуна (Союзфото)

нично рассказывал, как он, немецкий шпион, продавал фашистам кровные интересы родины.

Программа вредительской и диверсионной работы в области сельского хозяйства состояла в том, чтобы запутать семенное дело, смешать сортовые семена и тем самым понизить урожайность; выводить из строя комбайны, тракторы, сельскохозяйственные машины; уничтожать лошадей, чтобы подорвать оборону страны, травить скот, чтобы лишить трудящихся мяса и вызвать озлобление среди колхозных масс против советской власти.

Троцкистско-бухаринские гады просчитались. Им не удалось добиться поражения и расчленения нашей родины, им не удалось поколебать могучий колхозный строй, они раздавлены по единодушному приговору всего советского народа.

Наша задача заключается сейчас в окончательной ликвидации последствий вредительства в сельском хозяйстве, в большевистской подготовке к весеннему севу партийных организаций, руководителей колхозов и совхозов и всей массы колхозников, в развертывании широкого соревнования за выполнение конкретных показателей плана сельскохозяйственных работ на 1938 год, в развертывании соревнования среди трактористов и шоферов за наилучшее использование машинной техники.

Колхозный строй непобедим. Он имеет неисчерпаемые возможности для повышения урожайности. Колхозы вооружены сейчас всем необходимым, чтобы в текущем 1938 г. сделать крупный шаг вперед в борьбе за высокий сталинский урожай.

Успех весеннего сева будет обеспечен. Этому порукой исключительная активность и энтузиазм колхозных масс, постоянное внимание и помощь колхозам со стороны партии и лично товарища Сталина.

Н. З.



# РЕМОНТ РЕЗИНЫ

## В ГАРАЖНЫХ И ПОЛЕВЫХ УСЛОВИЯХ

Инж. К. МОРОЗОВ

Для избежания простоев автомобилей из-за недостатка резины и для повышения общего коэффициента использования парка гаражи должны использовать все внутренние ресурсы.

В местах, отдаленных от центра, и особенно в полевых условиях, где эксплуатационники не могут рассчитывать на скорое получение резины, необходимо организовать ее ремонт местными средствами.

Для ремонта и вулканизации покрышек автомобиля требуются специальное оборудование и высококвалифицированный персонал, чем обычно располагают только крупные автохозяйства. Вулканизацию же камер вполне возможно организовать в условиях небольшого гаража.

Ремонтную аппаратуру, необходимую для осуществления процесса вулканизации камер, можно разделить на два вида: 1) аппаратуру стационарную, недоступную по своей стоимости мелким автохозяйствам, и 2) аппаратуру в виде небольших приборов, доступных по цене мелким гаражным хозяйствам и применимых по своим габаритам даже в путевых условиях.

В данной статье мы ознакомим читателя с дорожными и гаражными вулканизаторами, умелое применение которых принесет огромную пользу.

На рис. 1 представлен бензиновый вулканизатор, который может быть изготовлен гаражными средствами. По форме он напоминает металлическую струбцинку со съемной тарелкой 1. Камеру, подвергаемую вулканизации, кладут на нижний диск 2 вулканизатора и прижимают вместе с заплатой, вырезанной из сырой резины и смоченной в бензине, верхней тарелкой 1. Затем в тарелку наливают небольшое количество бензина, зажигают его и соприкасающееся с заплатой камеры дно тарелки нагревается. Количество наливаемого бензина должно обеспечить нагрев до 130—140° Ц и зависит от толщины дна тарелки. Нагрев определяется практически путем вулканизации пробных кусков

резины. Недостаток этого вулканизатора состоит в необходимости пользоваться открытым пламенем, опасным в пожарном отношении. Кроме того сильный нагрев тарелки может окончательно испортить резину.

Лучшими портативными вулканизаторами следует считать электрические (рис. 2), пи-

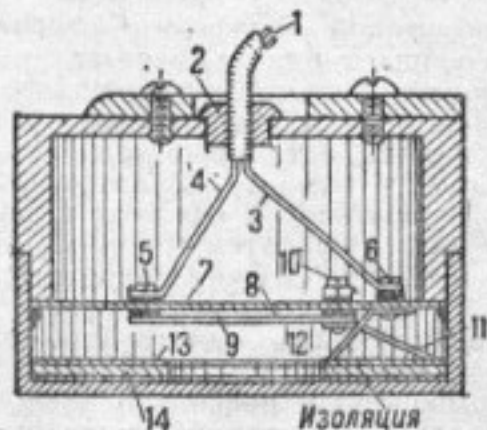


Рис. 3. Разрез нагревательного цилиндра электрического вулканизатора

таемые или от общей осветительной сети (110—220 вольт) или от автомобильной батареи (6—12 вольт).

Электрический вулканизатор может быть применен в полевых условиях при наличии аккумуляторной батареи в 6 или 12 вольт силой тока не более 2—4 ампер (обычная аккумуляторная батарея). Он состоит из струбцинки 1, металлического диска 2 и металлического разборного цилиндра 3, внутри которого помещается нагревательный прибор.

На рис. 3 показано устройство этого прибора. Электрический шнур 1, изолированный от крышки цилиндра фибровой втулкой 2, соединяет через посредство двух проводов 3 и 4 нихромовые нагревательные проволоки с источником тока (аккумулятором). Электропровода 3 и 4 присоединяются клеммами 5 и 6 к металлической перегородке 7. С целью изоляции от перегородки клеммы монтируются в фибровых втулочках (на рисунке они показаны черной тушью). Две металлические пластинки 8 и 9 представляют собой терморегулятор и изготовлены из металлов, имеющих различные коэффициенты расширения. Пластинки соединены с одной стороны с клеммой 5, а следовательно и с проводом 4, с другой — имеют контакт через клемму 10 и провод 11 и 12 с проводником 3. Один конец нагревательной проволоки соединен с проводником 12, другой — петлями идет сначала через слюдяной диск 13 и затем через слюдяной диск 14. Сделав несколько петель, нагревательная проволока выходит вновь через верхний слюдяной диск и присоединяется к клемме 10 и пластинкам 8 и 9, имеющим контакт с клеммой 5. При включении электровулканизатора в сеть автомобиля ток идет по

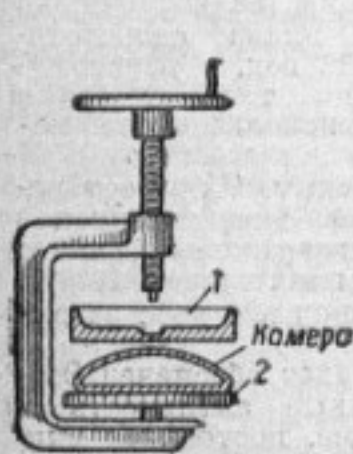


Рис. 1. Бензиновый вулканизатор

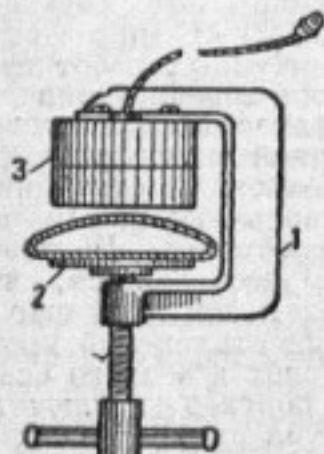


Рис. 2. Электрический вулканизатор



проводнику 3, проходит через петли сопротивления слюдяных дисков и возвращается к клемме 5. На пути от клеммы 10 и клемме 5 ток идет через пластинки 8 и 9, что регулирует требуемую степень нагрева нижней части цилиндра.

Кроме описанного выше электровулканизатора, в настоящее время завод «Электрик» в Ленинграде производит тип вулканизатора, представленный на рис. 4. Этот вулканизатор, так же, как и предыдущий, состоит из нагревательной тарелки 1, диска 2 и струбцины 3. Питание вулканизатора производится током напряжением в 6—12 вольт, в зависимости от напряжения батарей, имеющейся на автомобиле. Сопротивление ленты нагревателя равно одному ому при напряжении 6 вольт и двум омам при 12 вольтах.

Перед процессом вулканизации нагреватель включается в сеть электрооборудования автомобиля и прогревается в течение 3—5 мин. Для этого к вулканизатору прилагается шнур, имеющий на одном своем конце цоколь, вставляющийся в патрон лампочки автомобиля, а на другом — два контакта для присоединения нагревательной тарелки к клеммам 4 и 5.

Указанные типы электрических вулканизаторов применимы для ремонта автомобильных, мотоциклетных и велосипедных камер. Процесс ремонта состоит из следующих операций: 1) определения места прокола, 2) подготовки поврежденного места к ремонту, 3) подготовки заплат и наклейки ее и 4) вулканизации.

Определение места прокола производится в водяной ванне или мыльной водой. Поврежденное место промывается бензином и зачищается рашпилем. После этого место прокола или более серьезного повреждения покрывают густым клеем в три слоя. Промежуток времени между покрытием выдерживается в 10—15 мин.

От свойств клея зависит качество ремонта покрышек и камер. Клей часто растворяют из обрезков сырой резины разных сортов. При применении того или иного сорта клея необходимо учитывать время его вулканизации и вулканизации резины, идущей на заделку повреждения. При несоответствии может произойти перевулканизация одного и недовулканизация другого. Лучшие результаты дает клей, составной частью которого служит резина марки «Пр-4», имеющая красно-коричневый цвет. Этот сорт резины содержит большой процент каучука, липок и податлив при растяжении. В качестве растворителя применяют авиабензин. На заделку поврежденных лучше всего применять следующие сорта резины: для покрышек — «Пр-1» и «Пр-2», а для камер — «Пр-4» и «Пр-5».

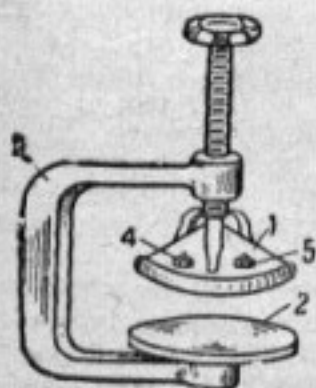


Рис. 4. Электрический вулканизатор завода «Электрик»

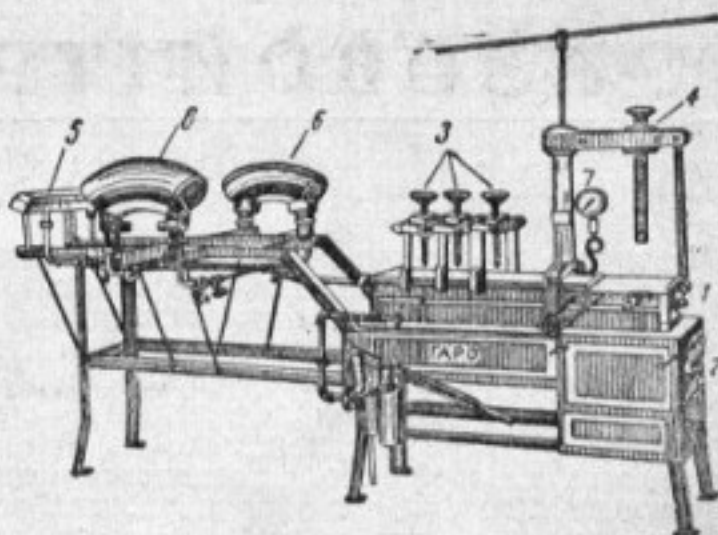


Рис. 5. Стационарный вулканизационный аппарат Гаро

Резина «Пр-1», «Пр-2» и «Пр-5» не может быть использована для изготовления клея, так как содержит малый процент каучука. В ее состав входят: барит, мел, глет и другие наполнители.

Подготовив место прокола к ремонту, заготавливают заплату, которую также зачищают и смазывают трехкратно клеем. После десятиминутной просушки заплату накладывают на поврежденное место камеры и зажимают в обыкновенную струбцину. Когда заплата достаточно хорошо приклеится к камере, ее вынимают из струбцины и подвергают действию вулканизатора. За 3—5 мин. до начала вулканизации вулканизатор включается в сеть электрооборудования и хорошо прогревается. После этого в нем монтируется ремонтируемая камера. Чтобы заплата не прилипла к нагревателю, ее необходимо посыпать тальком. Весь процесс вулканизации длится 5—7 мин.

Ремонтировать покрышки автомобиля лучше всего в специальных мастерских. В гаражных условиях это можно делать только при наличии специального вулканизационного аппарата Гаро (рис. 5).

За семичасовой рабочий день аппарат производит в среднем 28 камер и 10 покрышек. Естественно, что приобретать его мелким гаражам не следует.

По своему устройству аппарат очень прост. На станине смонтированы паровой котел 1, давлением не свыше 4 атм., и топка 2 для дров или угля. Верхняя плоскость котла протрогана и позволяет производить одновременную вулканизацию трех камер, прижимаемых к плоскости котла с помощью струбцинок 3. Большая струбцинка 4 предназначена для протектора или борта покрышки. Полушпильта 5 приспособлена для варки наружных мест покрышки, а сектор 6 — для внутренних. Манометр 7 служит для замера давления внутри котла.

Такой аппарат в крупных и средних гаражах, а также в объединенных мелких автохозяйствах даст возможность своевременно и качественно отремонтировать авторезину, тем самым снизить себестоимость эксплуатации автомобилей и повысить коэффициент использования действующего парка.



# ГРУЗОВОЙ ТРОЛЛЕЙБУС

Инж. Н. БУЛАВИН

В связи с непрерывным ростом троллейбусной сети в городах встает вопрос об использовании ее в ночное время для движения грузовых автомобилей. К этому имеются три основания: 1) дешевая электрическая энергия, 2) равномерная загрузка подстанции и сети в течение круглых суток и, наконец, 3) преимущества троллейбусного транспорта перед автомобильным. Днем грузовые троллейбусы также могут работать на таких магистралях, где допускается грузовое движение, могут быть использованы в качестве буксиров и нести ряд специальных служб как в городе, так и вне его.

Однако необходимым условием для широкого применения грузового троллейбуса, в отличие от пассажирского, является обязательное оборудование его маневровой аккумуляторной батареей и специальными токоприемниками, чтобы он мог двигаться и по трамвайным магистралям.

Первый опытный грузовой троллейбус (рис. 1) был построен в 1936 г. для Москвы заводом «Динамо» им. Кирова. В качестве автомеханического оборудования для троллейбуса использовали шасси и кузов ярославского пятитонного грузовика ЯГ-4.

Шасси этого грузовика имеет базу 4 200 мм. Ширина колеи передних колес — 1 750 мм, ширина задних колес по внутреннему скату — 1 784 мм; радиус поворота — 9 м по крылу переднего колеса и 6,5 м по колее переднего колеса.

Вес грузового троллейбуса без нагрузки составляет 7 800 кг, из которых на переднюю ось приходится 3 520 кг, а на заднюю ось — 4 280 кг; вес грузового троллейбуса с полной нагрузкой составляет 9 750 кг, из которых лишь 2 550 кг несут передние колеса, а 7 200 кг — задние. Сопоставление этих данных с данными по грузовику ЯГ-4 показывает значительную перегрузку передней оси даже негруженого троллейбуса. Такое неравномерное распределение веса между осями, вызванное размещением аппаратуры управления, токоприемников и мотора ближе к переднему мосту, привело к необходимости: 1) усилить передние рессоры двумя подкоренными

листами, 2) ограничить скорость до 30 км/час, вследствие повышенных механических напряжений в передней оси и 3) ограничить нагрузку машины до 2 т.

Рулевое управление такой машиной потребовало приложения значительно больших усилий к штурвалу. Задний мост имеет двойную передачу (редуктор). Передача крутящего момента от наклонного карданного вала к колесам осуществляется парой конических шестерен с прямым зубом и парой цилиндрических шестерен с общим передаточным числом 9,33 : 1.

Грузовой троллейбус имеет три тормоза — два механических (ножной и ручной) и электрическое реостатно-рекуперативное торможение до полной остановки. Оба механических тормоза действуют разжимными колодками на тормозные барабаны задних колес. В передачу ножного тормоза для облегчения привода включен сервомеханизм, как на пассажирских троллейбусах.

Кабина шофера — закрытого типа, трехместная, изготовлена из дерева и облицована листовой сталью. Кабина имеет две двери с samozакрывающимися замками. В дверях установлены подъемные стекла, а в передней части кабины — ветровая рама со стеклами; стекло против руля открывается. Задняя стенка кабины отодвинута вглубь за счет грузовой платформы, а в образовавшемся свободном месте расположена электрическая аппаратура управления.

Вертикальные стойки кабины, несущие крышу, усилены, так как на крыше расположены два токоприемника и два радиореактора общим весом около 260 кг.

## ЭЛЕКТРИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Тяговый двигатель грузового троллейбуса — типа ДТБ-60, т. е. нормальный двигатель пассажирских троллейбусов серии ЛК и ЯТБ-1. Двигатель постоянного тока компаундного возбуждения, мощностью 60 квт, работает от напряжения в 550 вольт. Номинальное число оборотов при полном возбуждении — 1 215 в минуту, допустимая нагрузка двигателя в течение часа — 124 ампера. Размещен двигатель, как обычно у троллейбусов, на раме под кабиной водителя.

Схема управления тяговым двигателем грузового троллейбуса существенно отличается от пассажирского. Так как грузовой троллейбус оборудован мощной аккумуляторной батареей для тяги, то схема электрических соединений должна обеспечивать четкую работу аппаратуры как при питании двигателя от сети напряжением 550 вольт, так и при питании от батарей напряжением лишь 120 вольт. Чтобы избежать применения дополнительных аппаратов, вся цепь управления на режиме «сеть» и «батарея» питается от батарей.

При работе от сети батарейный переключатель переведен в положение «сеть». Вся силовая цепь машины получает питание от троллея, а вся цепь управления продолжает питаться от батарей.



Рис. 1. Первый грузовой троллейбус



Пуск осуществляется через 7 ступеней скорости и производится постепенным нажатием на педаль контроллера, укрепленную на полу кабины под ногой водителя.

Для уменьшения скорости водитель ослабляет нажим на педаль — она поднимается, и контакты контроллера замыкаются в обратном порядке, сохраняя на аналогичных позициях при ускорении и замедлении всегда одинаковые положения. Однако этого нельзя сказать о контакторах, управляемых контактами контроллера.

При обратном движении педали контроллера (замедление) контакторы с 1-й по 4-ю позицию включительно сохраняют такое же положение, как и при ускорении. На этих позициях троллейбус замедляет движение, рекуперировав энергию в сеть. Переход с 4-й на 3-ю позицию прекращает рекуперацию, вводя в действие реостатное торможение.

Работа электрической схемы управления машиной на аккумуляторном режиме до 5-й позиции контроллера включительно протекает аналогично режиму питания от сети. На 6-й позиции включением специального контактора магнитное возбуждение мотора уменьшается на 25% от первоначального его значения, а к 7-й позиции оно доводится до 50%.

Тяговая аккумуляторная батарея трубчатого типа ЭТТ-200 производства завода им. лейтенанта Шмидта размещена в двух металлических ящиках, укрепленных под передней частью грузовой платформы, по 32 последовательно соединенных между собой элемента. Каждый элемент аккумуляторной батареи состоит из девяти положительных трубчатых пластин и десяти отрицательных. Положительные и отрицательные пластины отделены друг от друга фанерными гладкими сепараторами толщиной 1,0 мм, предварительно специально обработанными для удаления вредных органических примесей. Батарея имеет следующую электрическую характеристику:

Характеристика	Разрядный режим в часах			
	1 час	2 часа	5 часов	10 часов
Сила тока в амперах . . . . .	114	54	40,5	22,5
Емкость в ампер-час. . . . .	114	162	203	225
Конечное напряжение в вольтах на элемент . . . . .	1,7	1,8	1,8	1,8

Нормальная зарядка производится током 34,2 ампера до напряжения 2,35 вольта на элемент, после чего ток снижается на 50% и зарядка продолжается до постоянного напряжения и плотности электролита 30° Боэе в течение двух часов. Полный вес батареи — 1,5 т.

На месте двигателя внутреннего сгорания под капотом (рис. 2) размещен силовой реостат, состоящий из литых металлических пластин. Такая конструкция силового реостата установлена лишь на грузовом троллейбусе и полностью оправдала себя в эксплуатации. Электрическая аппаратура, за исключением реостата, на грузовом троллейбусе такая же, как на пассажирском.



Рис. 2. Расположение силового реостата грузового троллейбуса

## РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ

После двухмесячной эксплуатации грузового троллейбуса был подвергнут техническому испытанию.

Определение скорости и замедления во время испытания производилось при помощи специально приспособленного для этой цели шеста с укрепленным на конце куском мела.

Мел подводился возможно ближе к поверхности мостовой, и по сигналу им прочерчивалась отметка. Замедления определялись следующим образом: при установившейся скорости по сигналам на мостовой чертились две отметки, причем одновременно со вторым сигналом начиналось торможение. После остановки прочерчивалась третья отметка, которая отмеряла тормозной путь. По первым двум отметкам выяснялась начальная скорость торможения.

Для получения кривых тока силовой цепи и напряжения цепи был установлен комбинированный автоматический регистратор.

Максимальная скорость при обоих режимах определялась при движении в обоих направлениях на одном и том же участке, что исключает влияние профиля.

Общий вес троллейбуса с нагрузкой при испытаниях составлял 10 400 кг.

Взвешивание было произведено при помощи двух манометрических весов (ладометров) с погрешностью, не превышающей 50 кг.

Испытания от сети происходили при ненормальных условиях питания (низкое напряжение в проводах). Поэтому пусковые толчки сильно сглаживались, а период пуска мог быть весьма кратковременным. Нам удалось совершить ряд пусков за 2,3—2,5 сек. при среднем значении тока 160—140 ампер и напряжении 350—370 вольт. Напряжению 350 вольт соответствовал бы приблизительно среднепусковой ток, равный 124 амперам. Следовательно, при среднепусковом токе 140 ампер пуск мог бы быть совершен не в 6,2 сек., как это предусматривалось по расчету, а несколько быстрее.

Таким образом наличие на пассажирском троллейбусе трех пусковых ступеней вместо пяти практически не только не вызывает резких толчков, но и не препятствует некото-



рому сокращению времени на пуск машины и на достижение максимальной скорости.

Максимальная скорость при напряжении 550 вольт на площадке достигла 53,0 км/час (по трем измерениям).

При рекуперативно-реостатном торможении было достигнуто высокое замедление почти до полной остановки.

Батарея предварительно прошла четыре формовочных цикла. Плотность электролита была выравнена, обнаруженный во время перезаряда неисправный элемент исключен. Таким образом общее число элементов в батарее составило 63.

На контрольном разряде 5-часовым током было реализовано 193 ампер-часа, или 95,2% номинальной емкости.

Чтобы выявить, как троллейбус будет проходить по неровностям и плохому пути, был совершен ряд специальных поездок, которые показали наличие низких пусковых усилий. Сравнительно незначительные препятствия (песок, неровности при переезде через ж.-д. пути и пр.) или совсем не преодолевались, или преодолевались путем постепенного раскачивания троллейбуса.

Приключив шунтовую обмотку мотора к питанию от батареи, удалось достигнуть увеличения пусковых усилий. При токе 240 ампер это дало увеличение пусковых усилий на 18—20% и заметно улучшило проходимость троллейбуса по неровностям. Но этого все же недостаточно.

При среднем значении тока 80 ампер пусковой период на аккумуляторах продолжался 5 сек. Максимальная скорость достигла 13,9 км/час при токе 80,0 ампер. Всего было пройдено 29,85 км.

Подсчитанная по записям регистрирующего прибора емкость батареи составила 167 ампер-часа при среднем разрядном токе 87,3 ампера. Разряд производился до напряжения 1,7 вольта на элемент при токе 100 ампер. Полный расход энергии составил 19,2 квт/часа.

Испытания на батарее при осуществленном режиме движения показали, что, благодаря чередованию источника питания и отсутствию длительных поездок, батареи на аккумуляторах использовались хорошо.

За полтора года эксплуатации грузовой троллейбус в Москве прошел около 6—8 тыс. км и был использован для развозки запасных баллонов по линейным ремонтным пунктам, посыпки песком линий следования троллейбусов, буксирования поврежденных пассажирских машин и для перевозки грузов между пунктами, удаленными от линии не более чем на 1—2 км.

Аккумуляторная батарея грузового троллейбуса не имеет подзарядки от сети во время работы машины, поэтому за сравнительно незначительный срок эксплуатации потребовалось произвести четыре подзарядки, причем каждый раз необходимо было вдвигать два аккумуляторных ящика весом по 800 кг каждый. Подзарядка производилась от агрегата—мотор-генератора. Отсутствие возможности подзарядить батарею на ходу, как это сделано на английском двухрусном троллейбусе, является крупным недостатком грузовой машины.

Практика эксплуатации показала, что, при сравнительно небольшом радиусе действия аккумуляторной батареи и при небольшой протяженности троллейбусных линий, грузовой троллейбус имеет пока ограниченные возможности применения. Это заставило нас оборудовать грузовик токоприемниками, позволяющими ему двигаться и по трамвайным магистралям.

Практически вопрос был решен установкой обычного трамвайного токоприемника на крыше кабины шофера и рельсового токоприемника под грузовой платформой, позволяющего ему делать небольшие отклонения от направления рельсов. Оба токоприемника соответствующим образом изолированы от шасси.

В проектируемой сейчас серии грузовых троллейбусов нужно устранить недостатки первого опытного грузовика.



Отдаленные районы и кишлаки Таджикистана связываются новыми десятками тысяч километров благоустроенных шоссейных дорог. На снимке — шоссейная дорога из Сталинабада в Ворзобский район, проходящая через горы

Фото И. Юсупова (Союзфото)



# АВТОМАТИЗАЦИЯ БЕНЗОЗАПРАВОЧНЫХ СТАНЦИЙ

Инж. И. КЛЕЙНЗИНГЕР

Применяемые у нас бензозаправочные колонки, как импортные, так и отечественные, работают от ручного управления, что требует прикрепления к каждой колонке обслуживающего рабочего. Кроме того ручная установка стрелок разбалтывает механизм счетчика и засоряет циферблат (из-за наличия вырезки в стекле для поворота стрелок механизма счетчика).

Автором данной статьи, на основании экспериментальных работ, сконструирована автоматическая аппаратура к существующим колонкам. С этой целью взамен механического счетчика в колонке установлен специальный автоматический счетчик 7 (рис. 1), а для управления колонкой служит специальный пульт (рис. 2), находящийся в помещении автозаправочной станции.

Установка этой аппаратуры разрешает вопрос дистанционного управления одновременно несколькими колонками из помещения станции. Автоматический отпуск горючего по заранее заданному литражу и автоматическое выключение подачи устраняют возможность злоупотреблений и значительно упрощают работу заправщика. Наконец возможность одновременного пуска всех колонок увеличивает коэффициент использования станций, что сокращает простой автомашин под заправкой.

На рис. 3 дана схема расположения четырехколончатой автозаправочной станции при прохождении машин под заправку с двух магистралей к каждой колонке.

На таких станциях, с ручной системой управления, в настоящее время в целях уменьшения расхода по эксплуатации вместо четырех заправщиков в смену работают два. Максимальная производительность в час двух колонок, обслуживаемых одним человеком, определяется следующими цифрами: 1) средний отпуск горючего — 30 л; 2) время отпуска — 55 сек.; 3) время перехода к колонке — 5 сек. Это составляет пропускную способность двух колонок 1 800 л в час или при обслуживании четырех колонок двумя работниками — 3 600 л.

При дистанционном управлении из помещения заправочной станции, даже при максимальных нагрузках, управление всех четырех колонок обслуживается одним человеком. При этом даже при одновременном подходе четырех машин и одновременном отпуске им горючего на установку литража на пульте всех четырех колонок требуется всего 9 сек., а на заправку машин — не более 1 мин. Кроме того следует прибавить еще 20 сек., необходимых на передачу талонов заправщику. Следовательно, пропускная способность четырех колонок в течение часа при дистанционном управлении определяется в 5 600 л.

Таким образом производительность дистанционного управления на 40% выше механического.

Пульт управления (рис. 2) по внешнему виду напоминает телефонный аппарат. Вли-

цевой его части расположен диск набора литража 1, имеющий 20 отверстий (соответственно цифрам) от 5 до 100, через каждые 5 л. Поворот диска фиксируется захватным устройством 2.

Под диском набора расположен второй диск 3, на котором нанесены цифры соответственно отверстиям. Диск насажен на втулке 4, имеющей вращение на шариковой обойме 5. Через пружинную фрикционную муфту 6 втулка диска 4 при работе бензоколонки получает вращение от механизма поворота. Механизм поворота представляет собой электромагнит 7 с якорем 8, имеющим зубчатый рычаг 9, который при импульсе тока в катушке электромагнита поворачивает храповик 10 на один зуб. На диске 3 установлен

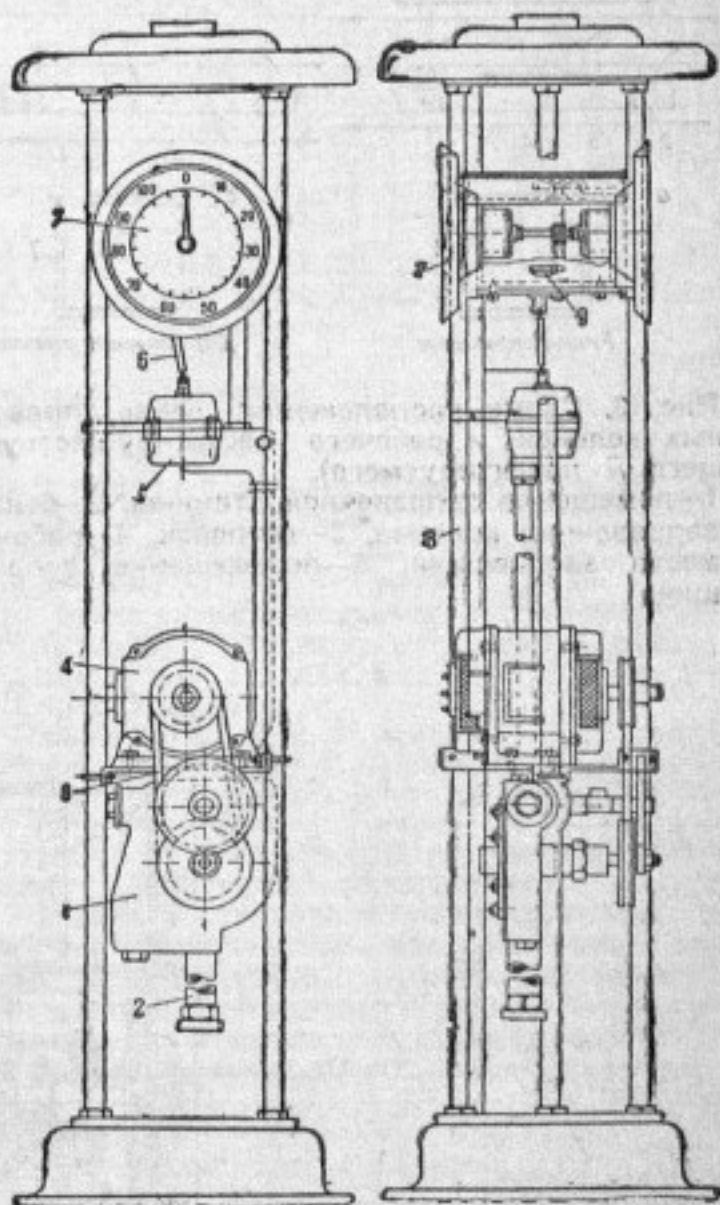


Рис. 1. Общий вид бензозаправочной колонки с установленным счетчиком

1—насос, 2—приемная труба, 3—ремень привода насоса, 4—электромотор, 5—бензиномер, 6—карданный валик, 7—автоматический счетчик, 8—корпус колонки, 9—суммарный счетчик



Рис. 2. Пульт управления

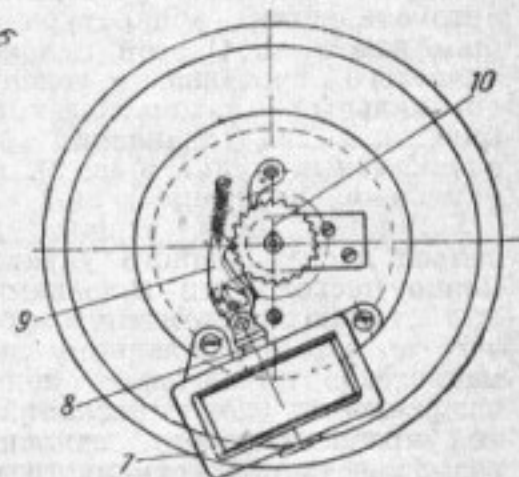
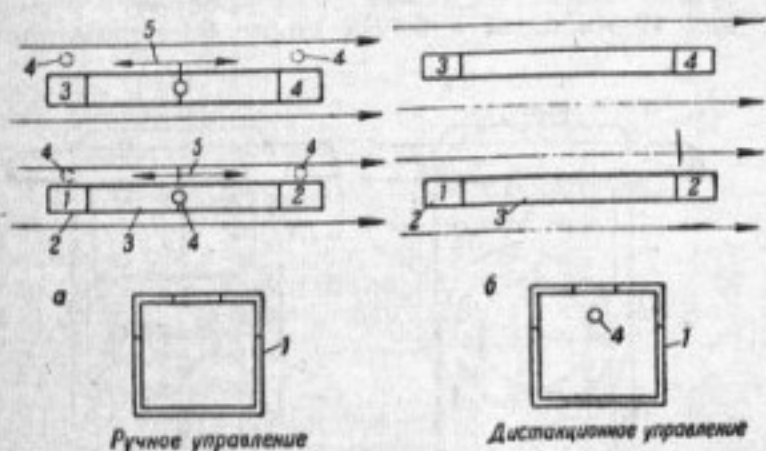
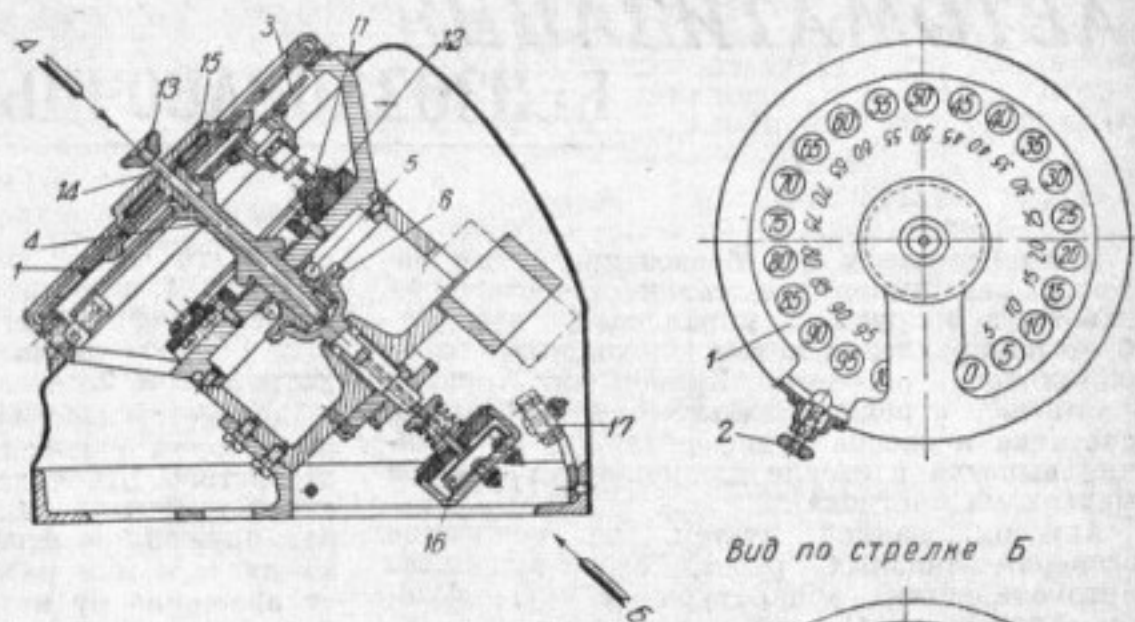


Рис. 3. Схема расположения бензозаправочных колонок и рабочего места (существующего и проектируемого).

1—помещение заправочной станины, 2—бензозаправочная колонка, 3—островок, 4—рабочее место заправщика, 5—перемещение заправщика

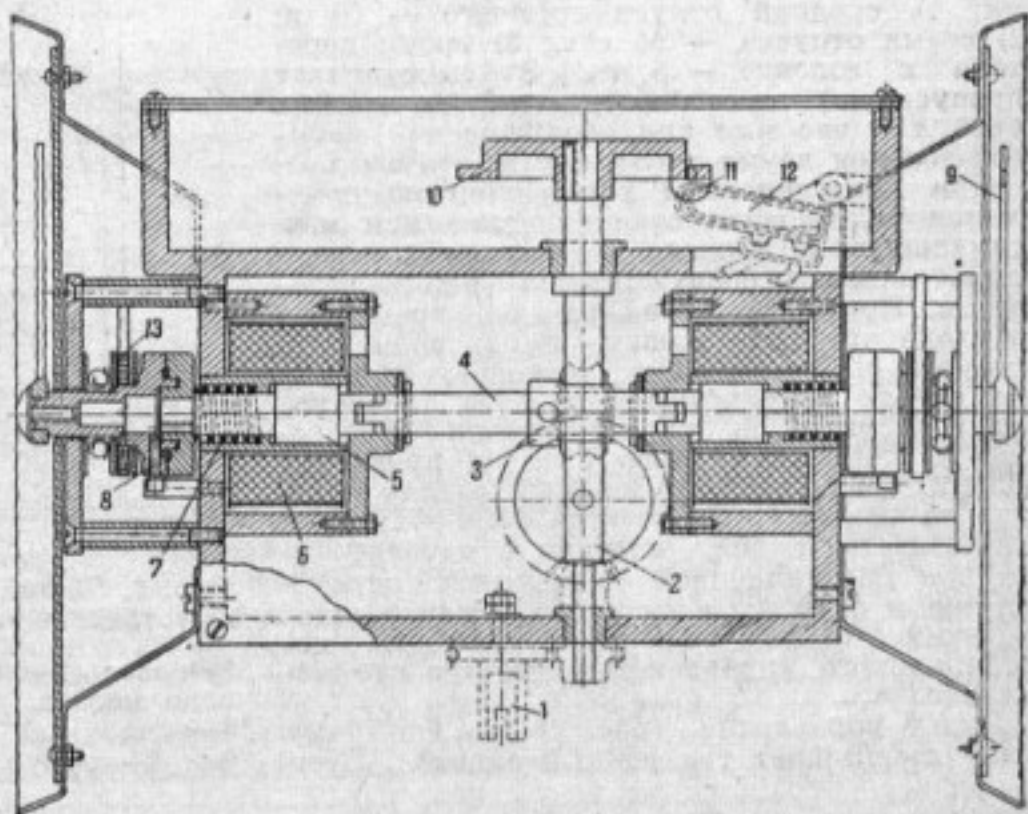


Рис. 4. Общий вид автоматического счетчика



контактозамыкатель 11, назначение которого при соответствующем повороте диска 3 — замыкать коллекторные кольца 12. Возврат дисков 1 и 3 в нулевое положение осуществляется нажатием кнопки 13, при этом муфта сцепления 6 нажимается штоком 14 и пружина 15 возвращает диски в первоначальное положение.

Нажатием кнопки давление передается также на выключатель 16, который выключает показания счетчика на колонке.

Автоматический счетчик (рис. 4) приводится в действие карданным валом бензиномера; при помощи цилиндрических колес 1 вращение передается на ось червяка 2; червяк сцеплен с червячным колесом 3, сидящим на оси 4; ось 4 с двух сторон соединена шлицевым соединением с валом 5 электромагнитной муфты 6. Пружина 7 прижимает муфту сцеплений 8, которая поворачивает стрелку 9. На оси червяка 2 насажено колесо 10. Это колесо с помощью кулачка 11, при каждом обороте червяка, замыкает ртутный выключатель 12. Каждый поворот колеса соответствует отпуску 5 л бензина через счетчик; при повороте колеса и замыкании ртутного выключателя импульс тока, переданный по проводам к пульту управления, поворачивает храповик пульты на один зуб.

Для установки стрелки 9 в нулевое положение из пульта посылается ток в катушку электромагнита 6; создаваемое магнитное поле притягивает валок 5 и размыкает сцепление муфты 8, после чего пружина 13 возвращает стрелку 9 в нулевое положение.

Электрическая схема и принцип работы показаны на рис. 5. После установки диска 1 пульта III на нужном литраже кнопкой IV включается пусковое реле II; мотор Б приходит в действие и насос А начинает подавать бензин в бензиномер С. Когда шофер открывает пистолетный кран шланга, вращение бензиномера через карданный валок и цилиндрические колеса 11 передается автоматическому счетчику посредством червячной передачи 12, чем осуществляется поворот стрелки 18 по циферблату 17.

При каждом обороте червяка колесо 14, сидящее на нем, замыкает ртутный выключатель 13 и посылает ток в катушку электромагнита 9; якорь втягивает зубчатый рычаг 8 и поворачивает храповик 7 на один зуб, чем осуществляется поворот диска 2 через муфту сцепления 4.

Таким образом, если диск набора литра-

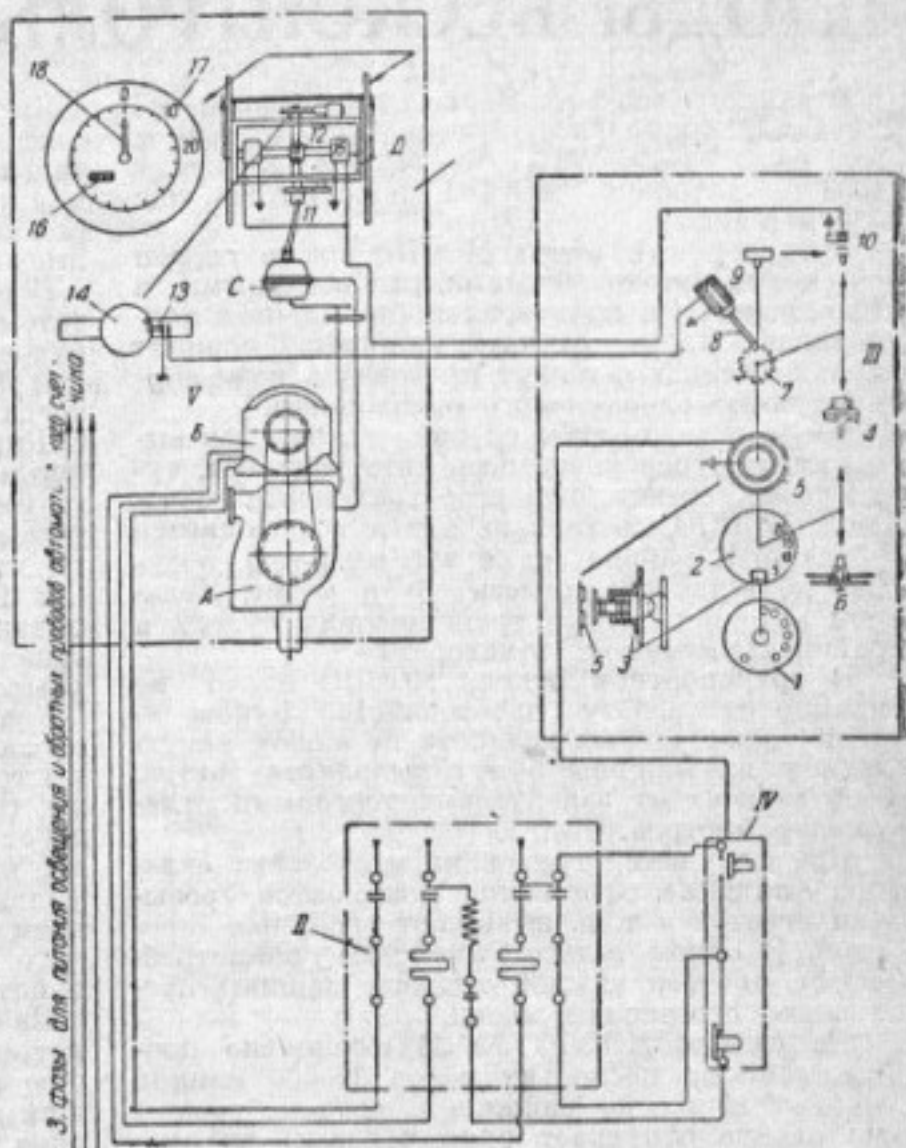


Рис. 5. Электрическая схема

жа 1 будет установлен, например, на 20 л, то после четырех импульсов от ртутного выключателя через электромагнит пульта управления храповик 7 повернется на 4 зуба, что будет соответствовать 4 цифрам или 20 л; после этого контакт 3 замкнет ток в коллекторных кольцах 5 и реле II выключит мотор автоматически.

Нажатием кнопки 6 вместе с установкой дисков в нулевое положение замыкается контакт 10 и стрелка счетчика возвращается в нулевое положение через электромагнитную муфту 15. Суммарные показания литража фиксируются счетчиком 17.

Недавно на заводе «Аремз» (Москва), по проекту технической конторы при президиуме Моссовета, изготовлен комплект указанной аппаратуры, которая после испытания и монтажа на станции будет пущена в пробную эксплуатацию.

*Редакция просит всех товарищей, направляющих в журнал свои статьи и заметки, сообщать свой подробный адрес (с указанием почтового отделения), имя и отчество, а также место работы и занимаемую должность.*



# ПЛОДЫ БЕСКОНТРОЛЬНОСТИ

В райпотребсоюзах Московской области количество машин растет непрерывно. В 1936 г. их было 327, в 1937 г. — 506, а к концу 1938 г. автопарк МОСПО пополнится еще 350 машинами.

Транспортный отдел МОСПО плохо связан со своими автохозяйствами, разбросанными в 52 районах. Он превратился буквально в канцелярию. Здесь стучат машинки, скрипят перья, заседают, пишут протоколы, но не осуществляют оперативного руководства.

Когда в каком-либо из райпотребсоюзов выходит из строя почти весь автотранспорт, туда выезжает автоинспектор транспортного отдела МОСПО, составляет акт и возвращается обратно. В районе он не засиживается, побудет день-другой, «отметится» и уедет. Недаром автоинспекторов транспортного отдела в районах называют «авиаторами».

В транспортном отделе МОСПО никто не планирует работу автохозяйств. Руководители транспортных хозяйств не знают, какую работу их машины будут выполнять завтра. Все зависит от заведующих торговыми отделами райпотребсоюза.

При получении грузов из московских складов ожидание, оформление документов, розыск агентов и т. д. вызывают огромные простои. В одном только Раменском райпотребсоюзе простой каждой ходовой машины превышают сто часов в месяц.

На складе МОСПО № 23 ежедневно простаивает по несколько часов 15—20 машин, приезжающих из районов с грузом, товары из склада отпускает один человек, — за простой, он, конечно, не отвечает.

До сих пор никто не занимается вопросом о сокращении холостых пробегов. Большинство машин идет в Москву за грузом порожняком.

— Зачем нам возить чужие грузы, — рассуждают райпотребсоюзы — лишние заботы и неприятности.

Между тем ясно, что при желании всегда можно найти в районе груз для отправки в Москву и свести к минимуму холостые пробеги.

Только 30 автохозяйств из 52 прислали в транспортный отдел МОСПО сведения о своей работе за минувший год. Из этих отчетов видно, что коэффициент использования парка не превышает 0,58 вместо запланированных 0,77.

В некоторых автохозяйствах этот коэффициент еще ниже: в Луховицком райпотребсоюзе — 0,40, в Раменском — 0,37, в Коммунистическом — 0,30 и т. д.

Средняя себестоимость тоннокилометра — 88 коп. вместо 73 коп. по плану, а транспортно-экспедиционная контора МОСПО, имеющая 32 автомашины, ухитрилась даже довести себестоимость тоннокилометра до 1 р. 44 к. За 1937 г. эта контора дала 64 тыс. руб. убытка. Так работает автохозяйство, находящееся в Москве, под боком у Транспортного отдела.

О состоянии автопарка потребсоюзов свидетельствуют следующие факты. В Красногорском райпотребсоюзе представитель Госавтоинспекции в конце 1937 г. снял номерные знаки с 16 машин. На ходу остались только три. В Красно-Пахорском районе начальник транспорта Халин довел парк до полного развала. В декабре 1937 г. из 7 машин на ходу осталась одна.

Ни в одном из автохозяйств нет графиков межремонтных пробегов. Ремонт производится только тогда, когда машины уже не в состоянии работать. О планово-предупредительных ремонтах и профилактических осмотрах здесь имеют смутное представление.

Все это в известной мере является результатом неправильного подбора кадров, когда руководителями автохозяйств назначают людей без всякой специальной подготовки и никогда не работавших на автотранспорте. В Кировском райпотребсоюзе начальник транспорта — бывший директор ресторана. Про него говорят, что «он из машин делает бифштексы». И действительно, из 9 машин 2 разбиты при авариях, 3-я разобрана на части.

В Раменском районе транспортом ведает бывший заведующий домом отдыха. Его «достижения» на новом поприще — 18 000 руб. убытка за 1937 год.

Квалификация водителей также чрезвычайно низка. Подавляющее большинство — шоферы третьего класса с небольшим стажем работы. О повышении их квалификации никто не заботится, нигде нет ни кружков техминимума, ни курсов повышения квалификации. Неудивительно, что при этих условиях преждевременный износ резины и перерасход горючего стал обычным явлением. По 30 автохозяйствам перерасход горючего достигает 8%.

Начальник транспорта Волоколамского райпотребсоюза предъявил Резинотресту рекламацию на 5 покрышек, преждевременно вышедших из строя. При осмотре оказалось, что резина пришла в негодность по вине водителей.

Среди водителей автохозяйств есть немало стахановцев, но для них не создают нормальных условий работы. Ни начальники автохозяйств, ни профсоюзные организации не популяризируют достижений отдельных стахановцев, не передают их опыт и методы работы отстающим водителям.

Год назад транспортному отделу были известны как лучшие стахановцы водители Глушов и Павлов. По привычке и сейчас называют эти две фамилии. О том, что за истекший год выросли новые стахановцы, никто, видимо, не знает. В транспортном отделе МОСПО вообще не считают нужным ни изучать свои кадры, ни оперативно руководить ими.

Широкая торговая сеть Московской области требует бесперебойного подвоза товаров. Задержка в подвозе вызывает законное недовольство населения. Простой машин срывает своевременное снабжение потребителей. Сейчас вся страна энергично готовится к весеннему севу. Перед автотранспортом райпотребсоюза поставлена задача огромной государственной важности — в срок доставить на село, в кооперативы, товары, чтобы не было никаких перебоев в снабжении во время полевых работ.

МОСПО должен покончить с расхлябанностью в своих автохозяйствах. Опираясь на лучших людей, укрепляя трудовую дисциплину, воспитывая молодые кадры водителей, транспортный отдел МОСПО должен в кратчайший срок улучшить работу автотранспорта.

Н. Никонов





## В ознаменование славного юбилея РККА

Автомобильно-мотоциклетные клубы страны вместе со всей советской общественностью ознаменовали 20-летие Рабоче-Крестьянской Красной Армии и Военно-Морского Флота проведением различных соревнований и пробегов.

В Москве, Ленинграде, Одессе, Днепропетровске, Горьком и других городах состоялись кроссы на грузовых автомобилях. Это мероприятие имеет исключительно важное значение, поскольку оно втягивает в спортивно-оборонную работу профессионалов-шоферов. В кроссе грузовых трехтонных автомобилей, устроенном 24 февраля Центральным авто-мотоклубом, участвовало 253 машины. С огромным успехом прошел кросс грузовых автомобилей, организованный Горьковским авто-мотоклубом. Кроссы на грузовых автомобилях провели также Одесский, Днепропетровский и другие авто-мотоклубы.

В г. Горьком в честь юбилея РККА 24 февраля был проведен большой мотоциклетный кросс ВЦСПС с участием свыше 100 мотоциклистов исключительно на советских машинах. Главным судьей этих соревнований был Герой Советского Союза полковник В. П. Чакалов.

Мотокроссы были проведены также Ленинградским, Харьковским, Ижевским, Челябинским, Таганрогским и другими авто-мотоклубами.

Киевский авто-мотоклуб ознаменовал юбилей Рабоче-Крестьянской Красной Армии и Военно-Морского Флота большими автомобильно-мотоциклетными гонками с буксировкой лыжников на дистанции 1 и 5 км. Победителем этих соревнований оказался известный гонщик, быв. рекордсмен СССР по автоспорту, ст. лейтенант Н. Степанов. С большим успехом впервые на Украине был проведен зимний мотокросс им. РККА. Победителем кросса был красноармеец т. Калинин на мотоцикле ИЖ-7.

Авто-мотопробеги с буксировкой лыжников были проведены также авто-мотоклубами в Минске, Уфе, Москве, Новосибирске и ряде других городов. Этот вид спорта вообще завоевывает все большую и большую популярность. Особенно эффективные результаты дают соревнования с буксировкой лыжников в тех случаях, когда и мотоциклы имеют лыжные приспособления. К сожалению, мотолыжные приспособления у нас еще мало распространены. Передовым в этой области является Ленинградский авто-мотоклуб, его примеру последовали в Иркутске. Центральный клуб в Москве и другие пока ничего не предприняли в этом отношении, хотя оборонное значение лыжных приспособлений неоспоримо.

Славная годовщина РККА была отмечена многими авто-мотоклубами также устройством военизированных автомобильных и мотоцик-

летных пробегов. Пятигорский авто-мотоклуб провел авто-мотопробег по маршруту Пятигорск — Минеральные Воды — Георгиевск — Лысогорская — Пятигорск. Ташкентский и Тбилисский авто-мотоклубы провели интересные авто-мотопробеги с ездой в противогазах.

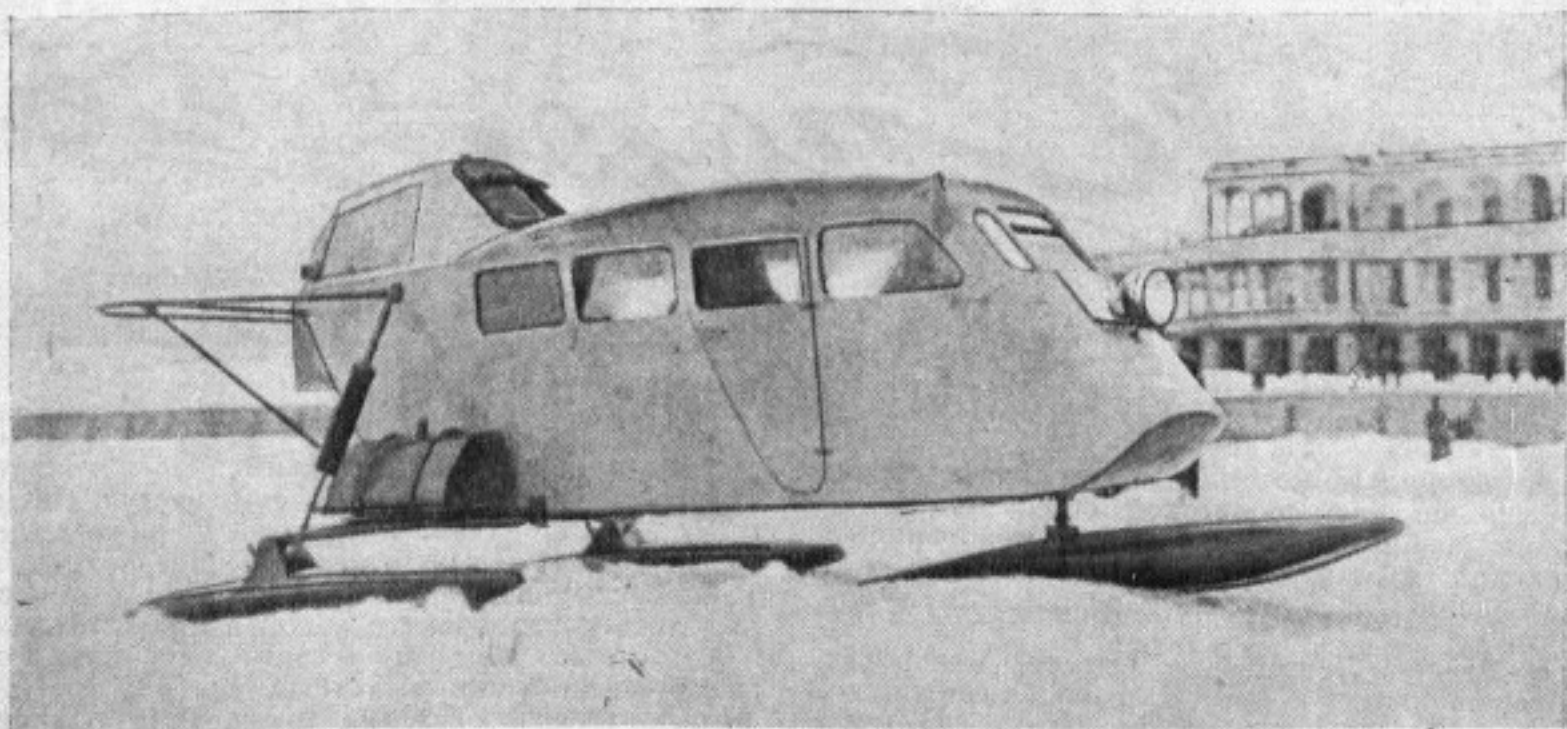
Авто-мотоклубам предстоит закрепить и значительно усилить оборонную работу по авто-мотоспорту. Помимо проведения различных состязаний, кроссов, пробегов колоннами, военных игр и пр. на легковых и грузовых автомобилях, а также на мотоциклах следует чаще устраивать встречи наших автомобилистов и мотоциклистов с водителями машин и танкистами РККА. Такие встречи помогут нашим авто-мотолюбителям и авто-мотоспортсменам использовать опыт РККА в освоении и сбережении техники и в овладении военно-



Колонна грузовых автомашин на старте у Химкинского речного вокзала в Москве перед пробегом, посвященным 20-й годовщине Красной Армии и Военно-Морского Флота

Фото Н. Кубеева (Союзфото)





Пробег азросаней с автомобильными двигателями на зимнем празднике моторного спорта у Химкинского речного вокзала

Фото Н. Кубеева (Союзфото)

техническими знаниями и искусством вождения машин.

Задачи укрепления обороноспособности социалистического государства и подготовки водителей для нашей Рабоче-Крестьянской Красной Армии требуют воспитания таких автомобилистов и мотоциклистов, для которых не существует никаких препятствий, — ловких, выносливых и уверенных, отлично тренированных в вождении машин днем и ночью, во все времена года, по различным дорогам.

Путем учебно-тренировочной и спортивной работы авто-мотоклубы должны воспитать автомобилистов и мотоциклистов из числа любителей и спортсменов, а также профессиональ-

ных шоферов, способных в любую погоду — в мороз, пургу, метель, в дождливую осень — быстро ориентироваться и передвигаться, свободно разбирать и собирать машины, устранять поломки, совершать пробеги колонной, искусно преодолевая все препятствия.

Надо воспитать у наших автомобилистов и мотоциклистов волевые качества и отвагу в решении поставленных перед ними задач, ибо, как правильно указывал Герой Советского Союза комбриг В. П. Чкалов, «в рядах победоносных войск РККА почетное место будут занимать наши автомобилисты и мотоциклисты, нынешние спортсмены, завтрашние бойцы».

## БЮРОКРАТЫ ИЗ ДНЕПРОПЕТРОВСКА

Центральный совет спортивного общества «Руда», находящийся в Кривом Роге (Днепропетровская область), организовал в сентябре минувшего года курсы мотоциклистов. Желающих обучаться оказалось около 80 чел. Их разбили на две группы и запросили Днепропетровский областной комитет по делам физкультуры и спорта, какими документами должны запастись учащиеся. Из области ответили: «Справками о медосмотре от врача рудничной больницы».

Выполнив это указание, приступили к учебе. Учились с увлечением, успешно прошли теоретическую программу, закончили практические занятия, известили об этом областной комитет и стали ждать испытаний. Областной комитет откликнулся на извещение неожиданным запросом: все ли курсанты прошли медосмотр в Центральной областной поликлинике?

Согласно указанию того же комитета, курсантов осматривали в рудничной больнице. Пришлось начать сначала. Людей ловили на

улицах, отрывали от работы, тащили в поликлинику. Выполнили и это указание, и снова ждут испытаний. Наконец приехала квалификационная комиссия областной автоинспекции и прежде всего спросила:

— Анкеты курсантами заполнены? По 4 фотокарточки приготовили? Направление у всех есть?

Ни того, ни другого, ни третьего не оказалось. Квалификационная комиссия удивилась... и уехала.

С той поры никто ее не видел. Криворожские мотоциклисты до сих пор (с 1 января) ждут испытаний. Многие из них уже раз'ехались, и из 80 курсантов осталось 30—35.

Неужели бюрократы из областного комитета по делам физкультуры и спорта не могли в свое время точно и обстоятельно ответить на вопрос, какими документами должны запастись поступающие на курсы?

Курсант А. Корольков



# НА ЛЕДЯНОМ МОТОДРОМЕ

Центральный авто-мотоклуб СССР 12 февраля в честь двадцатилетия РККА провел вторые мотоциклетные соревнования на ледяном мотодроме у Химкинского речного вокзала.

Внутри трехкилометрового ледяного мотодрома, сделанного в виде овального круга, был вписан зигзагообразный лабиринт протяжением около 25 км. В лабиринте, помимо крутых поворотов, был ряд искусственных препятствий: габаритный мост, габаритные ворота, качающийся мост, трамплины и «зараженная» зона. По условиям соревнования каждый участник должен был пройти два круга, т. е. около 50 км.

Подобное устройство ледяного мотодрома применяется впервые в истории мотоспорта. Оно не требует больших затрат и может быть осуществлено на любом участке одним-двумя грузовиками, снабженными щитами для разгребания снега. Если искусственные препятствия дополнить рядом естественных в виде ледяных гор и снежной целины, ценность соревнований еще более повысится.

Выпавший накануне соревнования снег сделал дорогу трудно проходимой. Участникам приходилось с усилиями преодолевать маршрут, и гонки изобиловали массой неожиданных препятствий. В определенном месте каждый участник гонок должен был надеть противогаз и проехать в нем три с лишним километра. С этой задачей все справились прекрасно, не получив ни одного штрафного очка. Мотоциклисты в противогазах проходили два раза мимо трибун на больших скоростях, демонстрируя класс высокой езды.

Соревновавшиеся столкнулись и с особыми условиями эксплуатации мотоцикла в зимнее время: снег забивался не только в одежду гонщика, но и в карбюратор. Приходилось на морозе чистить карбюратор и потом нагонять потерянное время.

Крутые повороты и скользкая дорога вызывали частые падения, мотоциклы заносило в сугробы. Каждому участнику приходилось вытаскивать свою машину из снега, причем особенно доставалось гонщикам на тяжелых машинах, которые вследствие меньшей маневренности, чаще чем легкие мотоциклы оказывались в таком положении.

Результаты соревнования подтвердили, что лучшими машинами в зимних условиях являются малолитражные мотоциклы «Красный Октябрь» и «ИЖ», обладающие достаточной мощностью и маневренностью.

В этом интересном соревновании участвовали мотоциклисты спортивных организаций Центрального авто-мотоклуба (ЦАМКС) — «Спартак», «Динамо», Инфизкульта и Наркомата обороны (всего 49 чел.), на машинах советского производства. Наибольший успех выпал на долю представителей ЦАМКС, имеющего опытных мотоциклистов с большим стажем. Участники соревнования были разбиты на два класса: отдельными заездами шли

мотоциклы с объемом двигателя до 300 см<sup>3</sup> и мотоциклы с объемом двигателя до 750 см<sup>3</sup>.

Технические результаты соревнования по классу мотоциклов до 300 см<sup>3</sup> («Красный Октябрь») следующие: первым пришел Красовский А. за 1 ч. 19 м. 01, 7 с. (средняя часовая скорость 39 км), вторым — Кудряков Е. — 1 ч. 21 м. 32,2 с. и третьим — Бучин А. — 1 ч. 23 м. 00,2 с. Все трое — члены ЦАМКС.

По классу мотоциклов до 750 см<sup>3</sup> первым пришел Томасов (НКО) — 1 ч. 20 м. 51,8 с., вторым Андреев (НКО) — 1 ч. 31 м. 00 с., оба на мотоциклах ТИЗ, и третьим молодой, способный гонщик о-ва «Спартак» т. Симеонов на мотоцикле ПМЗ—1 ч. 32 м. 43,6 с.

Переходящий приз имени двадцатилетия РККА выиграла команда ЦАМКС в составе тт. Дорожкина, Кудрякова, Красовского, Бучина, Озеревского и Громыхалина.

Ф. Борисов



Гонщик П. Щелкунов (НКО) проходит «зараженную зону» в противогазе

Фото Л. Доренского (Союзфото)







# ПОЧЕМУ НЕДОЛГОВЕЧНЫ ВЕНТИЛЯТОРНЫЕ РЕМНИ

Ф. КОЛЕСНИКОВ

Вентиляторный ремень двигателя автомобиля и комбайна — ответственная деталь, недоброкачеством которой немедленно сказывается на работе системы охлаждения и системы электрооборудования.

Естественно, что к изготовлению этой детали выпускающий ее завод «Каучук» должен относиться с исключительным внима-

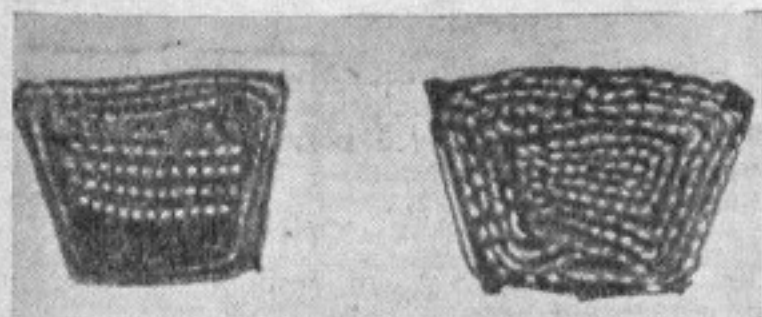


Рис. 1. Поперечный разрез вентиляторных ремней; слева — фордовский, справа — завода «Каучук»

нием и добросовестностью. Но про него, к сожалению, сказать этого никак нельзя. Завод «Каучук» систематически снабжает горьковский автозавод им. Молотова и сбытовые конторы Глававтотрактордетали некондиционными вентиляторными ремнями.

Качество вентиляторных ремней настолько низко, срок их действия настолько незначителен, что с осени 1937 г. они стали наиболее дефицитной деталью в автохозяйствах Союза.

Из-за преждевременного износа вентиляторных ремней простаивают тысячи автомашин. В самую горячую пору, во время уборочной кампании — вывоза хлопка, сахарной свеклы, овощей, автомашины выходили из строя вследствие массового преждевременного обрыва вентиляторных ремней, что срывало график вывоза важнейших государственных грузов.

При испытании на горьковском автозаводе им. Молотова (24 декабря 1937 года) вентиляторные ремни выдержали в среднем только 100—120 часов работы, а в отдельных случаях обрывались через 60, 55, 12 и даже 6 часов, вместо 500 часов, требуемых техническими условиями.

Испытания, произведенные 21 января, показали еще худшие результаты. Вентиляторные ремни выдерживали в среднем только 37,5 час. работы, обрываясь в отдельных случаях через 32, 19 и 16 часов.

Качество вентиляторных ремней по всем показателям — продолжительности работы и удлинению до обрыва, времени работы, приходящегося на 1 мм удлинения в час — неуклонно повышалось в 1935 г. и достигло нормального уровня в 1936 г. Однако с середины 1937 г. качество ремней резко снизилось, а в декабре положение с вентиляторными ремнями стало буквально катастрофическим.

По данным ГАЗ им. Молотова, вентиляторные ремни на новых машинах М-1 и

ГАЗ-АА часто не доходят в исправном состоянии до потребителя.

Все это вынудило дирекцию горьковского автозавода им. Молотова поставить вопрос о снабжении машин, спускаемых с конвейера, двумя вентиляторными ремнями (один в запас) на случай обрыва в дороге.

Знают ли об этом на заводе «Каучук» и в Главрезине?

Знают, но ничего реального не предпринимают для улучшения качества ремней. Завод «Каучук» обещает только во втором квартале изменить технологический процесс и улучшить качество ремня.

Сопоставим разрезы фордовского вентиляторного ремня и ремня изготовления завода «Каучук» (рис. 1 и 2). Мы видим, что в первом случае ткань-корд находится в строго параллельном положении по отношению ко всей массе ремня и в момент натяжения испытывает напряжение одновременно со всей массой ремня, т. е. в ремне этого типа и ткань-корд и резиновая основа участвуют в сопротивлении на растяжение и на разрыв одновременно, как одно целое.

Совершенно обратное явление происходит в вентиляторном ремне завода «Каучук» производства 1937 года.

Как видно из рисунка, ткань-корд расположена волнообразно, причем эта волнистость не одинакова, а имеет 3—4 степени. При натяжении ремня сначала испытывает напряжение и вытягивается резиновая масса, не имеющая опоры в корде, так как он еще не успевает вытянуться. Затем к сопротивлению присоединяется наименее волнистый верхний слой корда, за ним нижний и, наконец, имеющий наибольшую волнистость, средний слой ткани-корда. Когда натяжение ремня

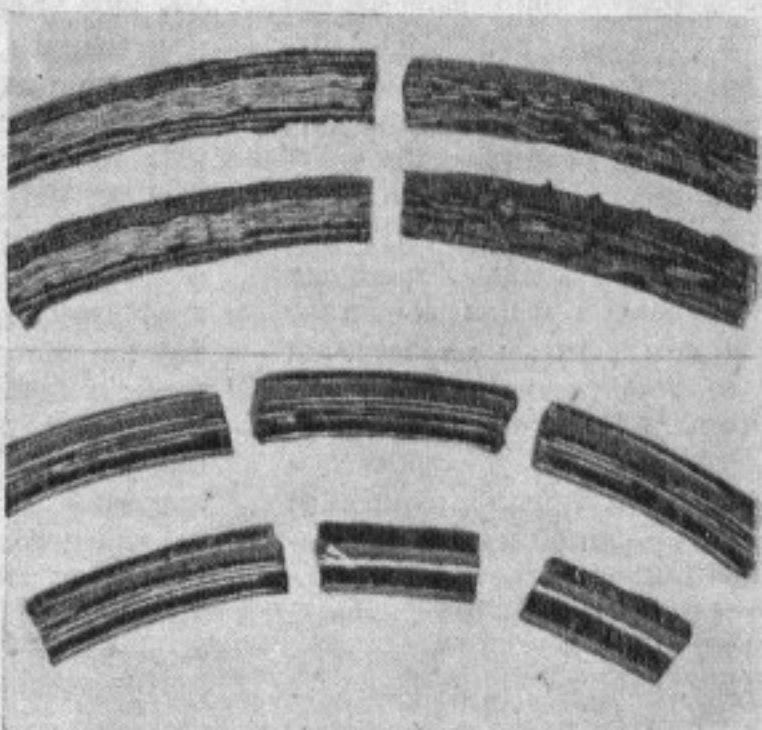


Рис. 2. Продольный разрез вентиляторных ремней; сверху — завода «Каучук», снизу — фордовский



прекращается, весь внутренний процесс в ремне происходит в обратном направлении.

Таким образом под действием натяжений при работе вентиляторного ремня внутри его происходит своеобразное движение, наподобие мехов гармоника, при котором ткань-корд то выравнивается, то возвращается в свое первоначальное положение. В результате ткань-корд отслаивается от резиновой массы ремня, монолитность его нарушается, и ремень разрывается. На рис. 3 ясно видно отделение ткани-корда от резиновой массы ремня.

Для того чтобы улучшить качество вентиляторных ремней, нужно немедленно взяться за устранение указанных недостатков. Ведь выпускал же завод «Каучук» в 1936 г. доброкачественные ремни. Почему он не может делать этого сейчас?

Приближается весенне-посевная кампания, а через несколько месяцев и уборочная, во время которой должно быть убрано комбайнами и вывезено с полей 7—8 млрд. пудов хлеба сталинского урожая. В этот ответственный момент комбайн и автомобиль должны работать четко и бесперебойно круглые сутки, как часы. Между тем из-за плохого

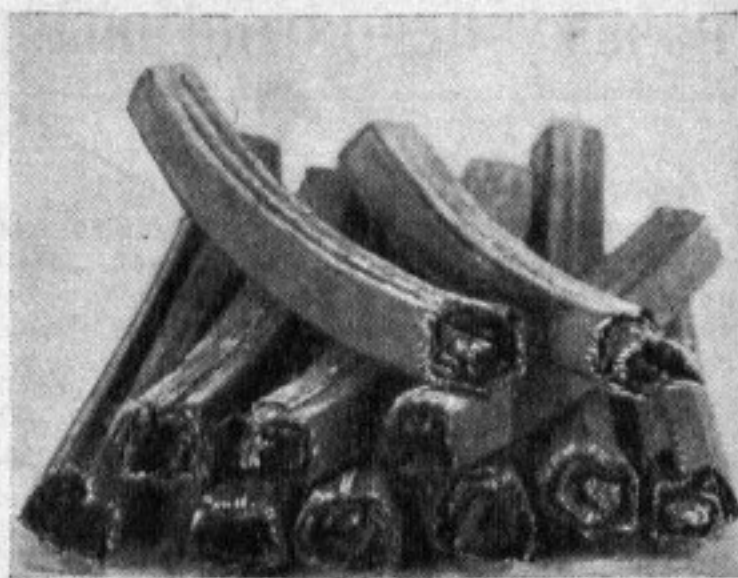


Рис. 3. Вентиляторный ремень завода «Каучук». Разрывное усилие — 233,3 кг/см<sup>2</sup>, процент удлинения — 72

качества вентиляторных ремней нормальная работа комбайнов и автомашин может быть поставлена под угрозу.

## КОГДА ЖЕ БУДУТ ПРИНЯТЫ МЕРЫ?

В Кокчетавской автобазе «Заготзерно», Казахской ССР, больше 100 машин, но из них 74% по техническому состоянию относятся к третьей категории. Несмотря на то, что при автобазе имеются прекрасно оснащенные авторемонтные мастерские, ремонт производится из рук воп плохо. Запасных частей для автомобилей АМО-3 не хватает, и их изготавливают на месте, крайне небрежно.

Плохое техническое состояние машин приводит к перерасходу масла и горючего. На некоторых машинах перерасход масла достигает 10 кг на 10 км пробега. За это расплачиваемся мы, шоферы. За перерасходованный килограмм горючего с нас вычитают по рублю, за масло — по 60 коп., в то время как за экономию масла мы ничего не получаем. Удерживают с нас и за простои, даже в том случае, если они были по вине базы, из-за неисправности машин и т. д.

Но, пожалуй, больше всего

мы страдаем от вычетов за... недостатку зерна. Дело в том, что на многих заготпунктах неисправны весы. Одна и та же машина въезжает на весы по 5—6 раз и каждый раз они показывают другую цифру, причем разница довольно внушительная—в 50—60, а иногда и 100 кг. Когда проверяют привезенное зерно, получается либо нехватка, либо излишек. За недостатку зерна нам приходится расплачиваться самим. И несмотря на то, что у руководителей автобазы (начальник Николаев) имеются десятки актов на неисправности весов, вычеты продолжают.

Рабочий комитет, объединяющий 200 шоферов нашей автобазы, существует только для того, чтобы собирать членские взносы. У нас по году не бывает собраний и технических совещаний, культмассовой работы и в помине нет. О стахановцах вспоминают лишь 1 мая и 7 ноября.

Несколько слов об экспло-

атации машин. Шоферам обычно говорят, что если двигатель работает, то они обязаны выезжать на линию, несмотря на наличие любой другой неисправности. С неисправными тормозами из гаража выходит 80—90% автомобилей. При наших гористых дорогах отсутствие тормозов часто приводит к авариям.

Машины, предназначенные для перевозки зерна, посылают на линию без брезентов, грузят попутно скотом, углем, известью и пр., после чего кузова не только не дезинфицируют, но даже не промывают.

Мы неоднократно писали в областную газету «Ленинское знамя» и в ряд других газет, но всегда получали ответ: «Направлено прокурору для принятия мер» или «Направлено в рабочий комитет для сведения». Но нам от этого пока не легче, ибо положение не изменяется.

Автобазовец



# ЗАМЕТКИ МОСКОВСКОГО ШОФЕРА

Ник. ВИКТОРОВ

Мы сами противники расхлябанности. Но и мы только развели руками перед следующими актами железной неумолимости, проявленной некоторыми работниками московской милиции.

## СЛУЧАЙ НА 1-й МЕЩАНСКОЙ

Стоял декабрь 1937 г. Шел снег. По 1-й Мещанской под управлением шофера В. Пшеннова следовала легковая машина М-1, гор. № 21-91. Впереди показалась женщина, перебежавшая улицу. Шофер дал сигнал. Женщина заторопилась, поскользнулась и упала. Остановив машину, шофер подбежал к упавшей, помог ей встать. Больше от испуга, чем от ушиба, женщина застонала. Пшеннов посадил ее в машину и хотел отвезти в больницу или домой. Но тут нашелся некий гражданин, который запротестовал:

— Никуда не поедешь! Давай милиционера! Ты еешиб. Я сам видел!

Несколько человек стали доказывать, что шофер никого нешиб, а увидя упавшую женщину, проявил акт человеколюбия, остановив машину из желания помочь ей. Но ничего не помогало. Некий гражданин настаивал «Давай милиционера или поедем со мной в милицию!»

По 1-й Мещанской раздавались трели свистка, которым дворник тщетно вызывал ушедшего куда-то с поста милиционера. Когда, наконец, нашелся пропавший милиционер, то пострадавшей не оказалось. Виновница происшествия, оправившись от испуга, открыла дверь машины, вылезла и пошла своей дорогой.

Милиционер тщательно осмотрел место происшествия, заглянул в автомобиль, под автомобиль, но нигде не нашел ее.

— Все равно, поедем в отделение, — сказал он, закончив поиски.

Приехали в 45-е отделение милиции.

Гражданин, обвинявший шофера, оказался изрядно выпившим. Слегка пошатываясь, он давал дежурному свидетельские показания.

— Я видел, она лежала на снегу. Потом шофер посадил ее в машину.

— Шофер еешиб или она сама упала?

— Кажется, что еешиб шофер (!)

Милиционер подтверждает:

— Она шла. Шофер ехал. Она упала.

— Почему вы ее не привезли сюда? — спрашивает дежурный.

— А я ее не видел, мне люди говорили, я пришел к машине, когда ее уже не было.

Дежурный в недоумении. Пострадавшей нет. Свидетелей нет. Нельзя же считать свидетелем нетрезвого человека, который к тому же ничего не видел.

— Ну, я запишу ваш адрес и фамилию, — обращается дежурный к шоферу, — в случае,

если будет заявка от потерпевшей, мы вас вызовем для объяснения. А вы, — обращается он к постовому милиционеру, — напишите рапорт, как было дело.

«Пострадавшая» не нашлась, но шофер получил протокол за № 2504-4 от 16 декабря 1937 г. из 2-го отделения милиции (куда по месту жительства шофера было переслано «дело» из 45-го отделения). Из протокола он узнал, что «проезжая на автомашине, толкнул левым крылом гражданку и за это подвергнут штрафу в сумме 10 руб. (десять), а в случае неуплаты — принудительным работам на 5 суток».

Это «соломоново» решение вынес начальник 2-го отделения милиции Москвы, Ивакин. «Не лезь, мол, не в свое дело. Упала гражданка, пускай лежит, на то дворники есть, чтобы падающих граждан поднимать, а ты проезжай своей дорогой».

## ПОЧТИ О ТОМ ЖЕ

На улице Горького, у Брюсовского переулка, какой-то гражданин, переходя дорогу, споткнулся и упал на мостовую. В это время от Московского совета к Центральному телеграфу шла легковая машина под управлением шофера М. Воробьева. Увидя лежащего человека, шофер за 2—3 м остановил машину. Вокруг упавшего сейчас же собралась толпа.

— Ктошиб? Шофер, небось, удрал. Они всегда удирают.

Толпа росла...

Гражданин встал, встряхнулся, посмотрел на обступивших его людей, попросил пропустить его и ушел. Шофер поехал дальше, но у Центрального телеграфа его догнал на другой машине милиционер:

— Вышибли у Брюсовского переулка гражданина. Куда вы его девали?

Шофер рассказал, как было дело.

— Поедьте искать его, — не успокаивался милиционер.

Проехали по ул. Горького, повернули в Брюсовский переулок, нигде не найдя «пострадавшего», направились по требованию милиционера в 9-е отделение милиции.

— Проходящий гражданин сообщил мне, что этот шофер на ул. Горькогошиб пешехода. Я задержал его, а пострадавшего найти не удалось, — доложил дежурному милиционер.

Шофера сейчас же направили в амбулаторию на предмет определения трезвости, затем составили протокол о том, что он «шиб на ул. Горького неизвестного гражданина».

Никакие заверения и шофера и пассажиров, находившихся у него в машине, что он никого не «шибал», не были приняты во внимание.

Ни за что, ни про что на шофера был наложен штраф в сумме 50 руб. Что такие штрафы означают? Строгость по повышенной расценке или глупость еще недостаточно расцененную?



# Обмениваемся опытом ГАРАЖЕЙ

## КАК ИЗГОТОВЛЯТЬ АККУМУЛЯТОРНЫЕ ПЛАСТИНЫ

Предложение т. А. ТОЛВИНСКОГО (Харьков)

Я хочу поделиться своим опытом изготовления аккумуляторных пластин.

Для отливки решеток я сделал железную матрицу, состоящую из двух половин (толщиной каждая 45 мм). Чтобы решетки отливались полностью я устроил электрический подогреватель. Работочив углубление с наружной стороны каждой половины, я вставил туда нагревательные элементы, употребляемые для домашних электрических плиток, и установил матрицу на станочек так, чтобы одна половина была неподвижна, а другая могла двигаться (это необходимо для выемки решетки).

В таком положении я включил сопротивление, нагрел матрицу до 110—120° Ц, напудрил внутреннюю часть ее тальком и залил сплавом из 8% сурьмы и 92% свинца. Применять тальк необходимо после отливки каждой решетки.

Мастику для заполнения решеток я готовлю в деревянном ящике. Для положительных пластин беру 3 кг сурика и 1 кг глета и развожу в электролите плотностью 10—12° Боме. Для отрицательных пластин беру 3 кг глету и 1 кг сурика. Размешивать нужно (чтобы не было горюшек) до тех пор, пока мастика перестанет впитывать электролит и начнет после бурного нагрева остывать. Готовую мастику я вмазываю деревянной лопаткой в решетку, положенную на стекло. Намазанную пластину завертываю в шерстяную тряпку и прессую под копировальным прессом, а затем, просушив, опускаю на 5—8 часов в раствор серной кислоты плотностью 20° Боме до исчезновения с пластин красных пятен. Этот процесс закрепляет мастику на пластинах.

Следующий, самый сложный процесс, который требует большого внимания, это формовка пластин. Я делаю это так: беру пластины, набитые положительной мастикой, и между ними вставляю голые свинцовые решетки (на одну больше), разделяв их эбонитовыми сепараторами. Комплекты пластин ставлю в ванночку, положив под них сепараторы, чтобы не произошло электрического замыкания, заливаю дистиллированной водой на 15—20 мм выше пластин и примерно через час, после того как они напитаются водой, включаю параллельно, т. е. плюс — к положительным пластинам, а минус — к решеткам.

По моим наблюдениям, для полной формовки одной пластины нужно сообщить ей 55—58 ампер-часов. Чем меньше сила зарядного тока, тем лучше. Для каждой пластины в начале формовки следует давать силу зарядного тока примерно 0,25 амп., а к концу формовки доводить его до 0,5 амп. Так же формуется и отрицательные пластины. Решетки в спаянном виде хранятся для следующей формовки: темнокоричневые — для отрицательных пластин, а светлосерые — для положительных.

Определить конец формовки очень легко: если вынутая из ванночки положительная пластина окрашена в темнотурный цвет, а отрицательная — в светлосерый, то пластина готова. Неготовая пластина будет иметь белый налет, а под ним твердую корку. К концу формовки плотность воды достигнет 10—12° Боме, так как при формовке из массы выделяется в воду кислота.

После формовки нужно промыть пластины в дистиллированной воде и сложить их, проложив сепараторами (иначе они согреются). По мере надобности пластины спаяваются в комплекты для аккумулятора. Для этого я устроил станочек, в котором имеется литейная форма, для борна и перемычек.

В этот станочек я вставляю пластины выступами вниз и заливаю расплавленным свинцом. Таким образом у меня получаются уже спаянные пластины и с готовым выводным борном. Собрав аккумулятор, я заливаю его электролитом 30° Боме, даю один час постоять, а затем ставлю под зарядку. Зарядку произвожу, придерживаясь правил, указанных аккумуляторными заводами.

Старые аккумуляторы я перерабатываю: переливаю борны, перемычки и пластины, а мастику (отрицательную и положительную отдельно) собираю, сушу, размалываю и, прибавив 50% новой мастики, применяю как вполне годную. Мастику из старых пластин можно применять только в том случае, если она не сульфатирована, т. е. не покрыта белым налетом сернокислого свинца.

## ЗАМКИ ДЛЯ БОРТОВ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Предложение т. А. ИВАНОВА (Ростов-на-Дону)

Крючки бортовых запоров грузовых автомобилей при езде по плохим дорогам часто выскакивают из петель и борты открываются.

В нашем комбинате на грузовиках поставлено предложенное мною простое приспособление.

Из полдвоймового железа нужно согнуть предохранительные крючки под углом 90°, на коротком конце каждого из них нарезать резьбу (см. на рисунке деталь 1). В крюке 2, против середины имеющейся на борту автомобиля планки 3, служащей ползушкой для крючка, следует просверлить отверстие и нарезать в нем резьбу 1/2". Против этого отверстия, закрыв крючок, надо просверлить в планке 3 другое отверстие диаметром несколько большим, чем диаметр конца предохранителя 1.

Поворачивая предохранитель в ту или другую сто-



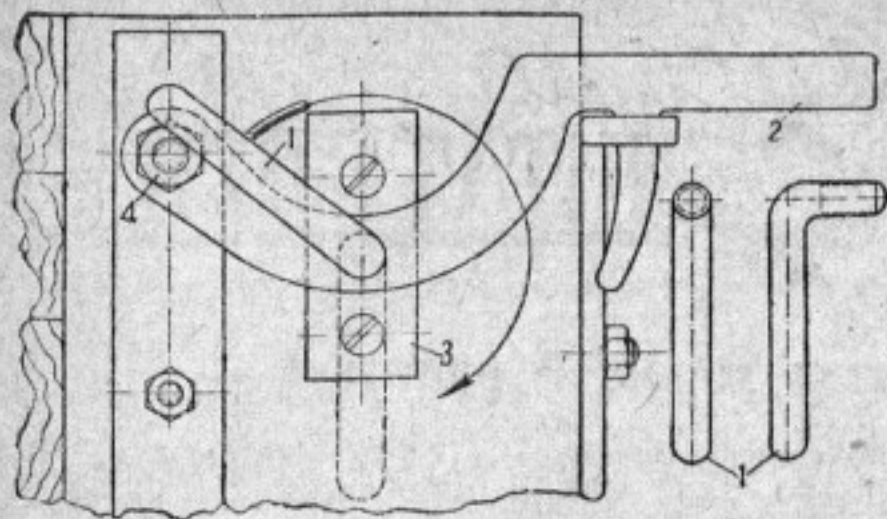


Рис. 1

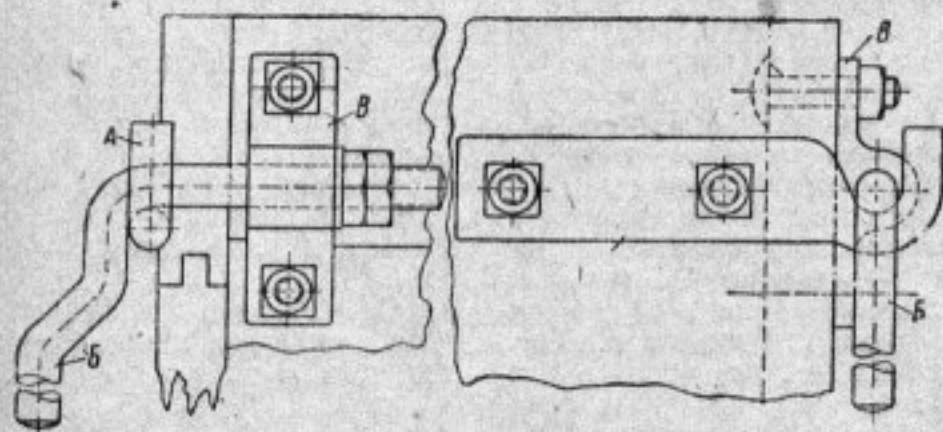


Рис. 2

рону, как указано на чертеже стрелкой, мы ввинчиваем в крючок 2 короткий конец предохранителя 1, вдвигая конец его в отверстие планки 3. Благодаря этому конец предохранителя не дает возможности крючку подняться вверх и открыться. Если повернуть предохранитель вниз, как указано на чертеже пунктиром, то конец предохранителя 1 войдет на отверстия планки 3, и крючок откроется.

Чтобы открыть или закрыть борт, достаточно повернуть предохранитель на  $\frac{3}{4}$  оборота, что делается легко и быстро.

Когда предохранитель закрыт, конец его ложится на выступающую гайку для крепления крюка 4. Открытый предохранитель висит отвесно, как указано на чертеже пунктиром.

Размеры предохранителя, т. е. длина его плеч и длина нарезки на коротком конце, зависят от толщины крюка 2 и планки 3.

О замке для бортов грузовой платформы пишет и т. Князев (ст. Новогиреево).

Замок этот, показанный

на рис. 2, изготовлен на Краснонахорском ремонтном заводе Московской области. Он состоит из крючка А, откованного из полосового железа  $30 \times 10$ , запора Б из круглого  $\frac{1}{2}$ " железа и подшипников В. Крючок А крепится к заднему и переднему бортам автомашины двумя нормальными болтами  $\frac{3}{8}$ ". Запор Б, отогнутый на одном конце в виде ручки, крепится подшипниками В к боковым бортам такими же болтами. Другой конец Б имеет резьбу для подтяжки гайкой.

Борт открывается только при повороте запора на  $180^\circ$ .

### ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ДЛЯ ИСПЫТАНИЯ МАГНЕТО И ПРОВЕРКИ ГЕНЕРАТОРОВ

Предложение т. Г. ГЕРЦА (Алексеевка, Воронежской обл.)

В ремонтных мастерских и гаражах часто возникает необходимость проверять магнето при различном числе оборотов якоря или ротора (в магнето СС-6 или СС-4). Для этого существуют специальные стенды, но они

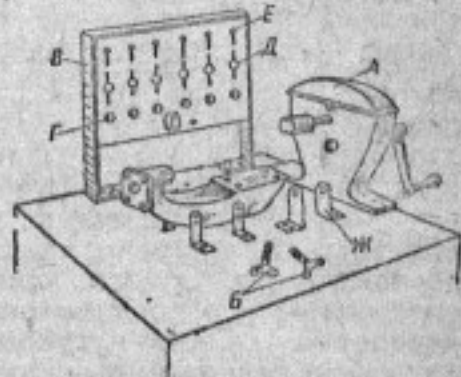
имеются не в каждой мастерской. При отсутствии стенда для проверки магнето можно воспользоваться следующими приспособлениями.

На рабочий вал точила А (см. рисунок), где обычно укреплен точильный камень, устанавливают соединительную втулку магнето, а на верстаке около точила — специальную сделанную площадку для магнето трактора СТЗ или автомобиля ЗИС.

Магнето на мостике закрепляется специальными болтами с барашками Б. На верстаке устанавливается распределительная доска В с шестью зажимами Г, сделанными из центральных электродов и клемм от свечей. При испытании магнето СС-6 нужны еще и шесть искровых разрядников Д, у которых можно изменять искровой промежуток.

Стержни искровых разрядников изготавливаются из гвоздей или трехмиллиметровой проволоки. На тупой конец стержня ставят изолятор из эбонита, резины, фарфора или сухого дерева, покрытого шеллаком.

Провода от магнето присоединяются к зажимам Г, от которых (с обратной стороны распределительной доски) идут изолированные провода к стойкам искровых разрядников Д. Другие стойки разрядников Е соединяются проводом между собой и мостиком магнето. Передаточное число в обычном точиле равно 18. Зная передаточное число точила, можно по часам с достаточной точностью проверять магнето при различном числе оборотов.



Для закрепления генераторов (динамо) автомобиля ГАЗ при проверке на верстаке укреплены серьги Ж, а на распределительной доске установлен вольтметр с клеммами. На вал точила ставится шкив, соединяемый со шкивом динамо ремнем.



## АВТОБУС ВАГОННОГО ТИПА

Научный автотракторный институт (НАТИ) изготовляет опытный экземпляр 41-местного автобуса вагонного типа.

Этот автобус значительно отличается от существующих типов — имеет заднее расположение двигателя; переключение передач гидравлическое; спинки и сиденья изготавливаются из губчатой резины.

Внутри автобус будет иметь очень красивую отделку. По потолку с двух сторон пройдет непрерывная световая лента матовых, со специальными линзами плафонов. Ручки, арматура — из пластмассы.

## АВТОМАШИНЫ РАБОЧИМ-СТАХАНОВЦАМ

На днях комиссия по распределению машин по автообязательствам при московском автозаводе им. Сталина приняла решение выдать автомашины 26 рабочим, техникам и инженерам завода. Среди получивших машины — слесарь инструментального цеха — стахановец г. Пушкин, слесарь-стахановец т. Малков, шофер автобазы завода т. Мухин, молодой рабочий комсомолец т. Нехте и другие.

## 50 НОВЫХ ГРУЗОВЫХ ТАКСИ

База Мосавтотреста приступила к оборудованию первой партии грузовых полуприцепных автомашин ГАЗ под образцовые грузовые такси. Эти машины, в отличие от курсирующих сейчас, будут лучше приспособлены к обслуживанию населения. Сзади кузова устраиваются откидные ступеньки и ручки для удобной посадки. В передней части кузова устраиваются сиденья на 4 человека. Кузов грузового такси окрашивается в светлозеленый цвет.

В ближайшее время под такси будут оборудованы 50 грузовых автомашин.

# Письма ЧИТАТЕЛЕЙ

## Образец хорошей работы

В автоколонне Бурсаковской МТС (Гражданский район, Краснодарского края) всего 14 грузовых автомобилей, из которых девять АМО-3 выпуска 1931 г. В 1936 г. автоколонна сделала 226 548 т/км, дав 15 600 руб. чистой прибыли. В 1937 г. те же 14 машин сделали уже 446 705 т/км и дали 91 тыс. руб. прибыли. Производительность колонны повысилась в полтора раза.

Это объясняется в основном хорошей работой водителей-стахановцев, которых в колонне больше 50% всех работающих шоферов. Тов. Коломийцев, шофер 2-го класса, один из наших лучших стахановцев, всегда использует время погрузки и разгрузки машины для того, чтобы лишний раз осмотреть

свою полуприцепную ГАЗ-АА и подготовить ее к дальнейшей работе. Благодаря этому машина у него всегда в отличном состоянии. Хорошо работают также тт. Насеке, Румянцев, Третьяков, Очкасов и другие. Следует отметить начальника колонны т. Максимовича, требовательного в работе и в то же время внимательного к людям. В гараже ежедневно вывешиваются показатели работы шоферов, нет обезлички и уравниловки в зарплате.

Сейчас наша колонна готовится к посевной. Все водители соревнуются друг с другом, стараясь привести свои машины в полную готовность.

В. Лаврук

## План выполнен на... 8,6 процента

МТС Сталинградской области к началу сева не имеют подготовленных кадров водителей. Так например, в Степано-Разинской МТС на 12 автомобилей всего два водителя, в Житкурской МТС на 14 автомашин — 4 шофера и т. д. Острую нужду в водителях испытывают и колхозы области.

За 1937 год Сталинградский областной земельный отдел должен был подготовить 1810 водителей для МТС, 1560 для колхозов и переподготовить 330 шоферов (перевести из третьего класса во второй). Этот план выполнен на... 8,6%.

Сталинградский областной земельный отдел имеет единственную автошколу (в г. Серафимовиче) с пропускной способностью на 1000 чел. в год. Если бы школа полностью использовала свою пропускную способность, то она обеспечила бы выполнение плана на 29%. Но в ней обучается лишь

288 чел. В школе не хватает преподавателей, кроме того они часто меняются, так как обло не оплачивает им отпускной период, приглашая преподавателей лишь на «учебный сезон». Для практических занятий есть только одна автомашина. Все это сильно отражается на качестве учебы. Возможность подготовки шоферов в школах трактористов и комбайнеров обло совершенно не использует.

В результате отсутствия водительских кадров автомашины в МТС нашей области выходят из строя с молниеносной быстротой. Краснозвездинская МТС, например, в 1936 г. получила новые машины, а сейчас — не на чем работать. Таких фактов можно привести много.

Наступает сев. Но обло попрежнему проявляет равнодушное отношение к обеспечению МТС водителями.

Рублев



# Письма ЧИТАТЕЛЕЙ

## „Особый метод“ обучения

В истекшем 1937 г. старательные руководители Сталинградской автошколы «Трансэнергокадры» выполнили годовую программу в полгода. Сделали это очень просто—сократили вдвое количество учебных часов. Получив с учреждений денежки за полный курс, дали им неполноценных водителей.

В программе, например, отведено 30 час. на усвоение слесарного дела (теория и практика), а в 35-й группе (2-й класс) руководители школы «управились» с этим за 6 час. По таким дисциплинам, как изучение карбюратора, автоматериалов, двигателя, «промчались» так быстро, что преподаватели не успели принять от слушателей зачеты.

— Мы боимся, что останемся с теми же знаниями, с какими пришли в школу, заявляли во время занятий слушатели курсов.

При существующих в школе порядках это неудивительно. В прошлом году был

случай, когда квалификационная комиссия вернула школе «на доучивание» целую группу. В 1937 г. в школе было всего 19% отличников, 28,5% сдавших на «хорошо», остальные сдавали на «удовлетворительно» и «плохо».

На пленуме транспортной секции Сталинградского совета, состоявшемся в январе, работу школы заслуженно критиковали. В частности указывали на отсутствие учебных плакатов, схем и чертежей, по которым учащиеся могли бы восстанавливать в памяти пройденное. С тех пор ничего не изменилось. Стены в классах по-прежнему голые, библиотека по вечерам работает лишь 10 минут, нарушается расписание уроков, сокращается количество учебных часов.

Управлению «Трансэнергокадров» необходимо оздоровить работу Сталинградской автошколы.

П. Ульев

## „Три месяца походишь — полмесяца поездишь“

В Ташкенте есть станция обслуживания машин Союзавторемонта. Если вам нужно отремонтировать машину и вы решили сдать ее на эту станцию, то предварительно запаситесь необходимым инструментом и оденьтесь погрязнее.

Почему? — может спросить удивленный читатель. А потому, что перед тем как сдать машину, вы, по установившимся на станции правилам, должны снять зеркало заднего вида, стеклоочиститель, шарик рычага переключателя, головку акселератора, подушки сиденья, разъединить и вынуть аккумулятор, — все это нагрузить на себя, отнести в кладовую и сдать под расписку приемщику.

То же самое вы должны проделать при приеме автомобиля из ремонта. В заключение вам еще нужно самому заправить машину водой и бензином и несколько раз бегать за мастером, чтобы он при вас доделал все, что еще «не успел» доделать. На такую приемку обычно уходит два-три дня, и нередко менее терпеливые шоферы забирают машину к себе в гараж и сами доделывают все, что «упустили» на станции.

У наших шоферов сложилась поговорка: «Отдашь машину в Союзавторемонт, три месяца за ней походишь, полмесяца поездишь».

А. Закрутин

# ХРОНИКА

## РАСШИРЕНИЕ ТАКСОМОТОРНОГО ПАРКА

В столицах союзных республик и в крупнейших городах СССР в этом году значительно увеличивается количество такси за счет роста выпуска автомобилей М-1. В отдельных городах такси вводятся впервые.

Москва получит в первом квартале под такси 200 легковых автомашин, Ленинград—50, Киев—20, Минск, Харьков, Одесса, Тбилиси, Алма-Ата и Баку—по 10 автомашин, Фрунзе, Ростов, Сталинград, Ашхабад, Сталинабад и Ереван — по 5 автомашин.

## ПЕРВЫЕ ГАЗОНАПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СТАНЦИИ

Главгаз развернул строительство первых в Союзе газонаполнительных станций. Они будут снабжать сжатым газом грузовые автомобили и тракторы, приспособленные для работы на газе.

Одна станция строится в Мелитопольском районе, где имеются месторождения природных газов. Она должна быть пущена в мае. Уже сейчас опытная установка при станции дает сжатый газ, на котором работают автомобили и тракторы строительства. В начале марта предполагается организовать пробег для испытания грузовых автомашин, работающих на сжатом газе.

Начато строительство газонаполнительной станции в Горловке (Донбасс), которая будет давать сжатый газ коксохимических заводов.

Третья станция строится в Москве с использованием газа Московского газового завода. Станцию намечено пустить в июне-июле этого года.

Каждая из трех станций сможет снабжать газом 50 автомашин в день при полной их суточной загрузке.

Строительство этих станций—первый практический шаг к широкой организации в Союзе производства сжатого газа и перевода на этот газ части автотракторного парка.



## БЕЗОСТАНОВОЧНОЕ ДВИЖЕНИЕ НА ПЕРЕКРЕСТКАХ

По основным магистралям столицы движутся автомобили, автобусы, троллейбусы сплошными потоками. Особенно оживленное движение на Садовом и Бульварном кольцах, на улицах Горького, Кировской, Арбате и др. На перекрестках у светофоров здесь часто скапливается большое количество автомашин.

В 1940 г. в Москве будет более 100 тыс. машин. Это выдвигает вопрос об организации непрерывного пропуска их через перекрестки и в первую очередь, об устройстве тоннелей.

Сейчас в виде опыта в дорожно-мостовом управлении Моссовета начата разработка проектов по сооружению подземных проездов на площадях Пушкина и Маяковского. Улицу Горького, связанную со стадионом «Динамо», намечено превратить в магистраль с безостановочным движением автомобилей. Тоннели предполагается проектировать по типу путепроводов.

## СОРЕВНОВАНИЕ НА ЗНАНИЕ ПРАВИЛ УЛИЧНОГО ДВИЖЕНИЯ

18 февраля автосекция Саратовского авто-мотоклуба провела соревнование водителей автомашин на лучшее знание правил уличного движения. В соревновании приняли участие 30 автомашин (ГАЗ-А и М-1, ГАЗ-АА, ЗИС-5).

Водителям машин был дан определенный маршрут с указанием контрольных пунктов. По условиям соревнования нужно было прибыть к финишу с наименьшей затратой времени, не превышая установленной скорости движения по городу.

Без единого нарушения пришли к финишу 14 участников. Первое место в соревновании по различным классам автомашин заняли водители Мережко Ю., Григорьев К., Есин В.

# Письма ЧИТАТЕЛЕЙ

## Стажировка или пустая формальность

В гаражах Анапы стажеров, как правило, не допускают к автомобилям, а заставляют работать грузчиками, смазчиками. По окончании такой, с позволения сказать, «стажировки» заведующий гаражом со спокойной совестью пишет на карточке: «Такой-то прошел стажировку удовлетворительно». Эта надпись превращает стажера в шофера третьего класса, имеющего право водить легковые машины и полутоннники.

И тут перед молодым водителем открываются две одинаково печальные перспективы. Первая: его продолжают не допускать к автомобилю, как например, в автохозяйстве Винзавода, где два недавно окончивших

стажировку шофера, тт. Бойко-Баба и Завадский, работают—первый слесарем, второй грузчиком. Вторая: молодого стажера сажают на автомашину и посылают на трудные участки, где могут работать лишь шоферы со стажем. Так поступают, например, в местных почтовых автохозяйствах.

Впрочем, молодым шоферам предоставляется и третья возможность: уволиться из автохозяйства и переменить профессию, что некоторые и делают.

Почему госавтоинспекция и ОРУД Анапы мирятся с этим безобразием и не принимают мер к тому, чтобы «стажировка» не превращалась в пустую формальность?

В. С.

## КОРОТКИЕ СИГНАЛЫ

Из-за отсутствия резины не работают все три машины агдашской автобазы Азторга (Азербайджанская ССР, г. Агдаш). Одна послана в Баку на капитальный ремонт, давно уже готова и не возвращается оттуда из-за отсутствия резины. Две другие стоят на автобазе под замком в полной исправности, но «разутые». Эти три машины должны были за минувший год сделать 100 тыс. км и перевезти сотни тонн груза, а фактически сделали—одна 12 тыс. км, другая—около 6 тыс., а третья, лишенная резины с самого начала года,—ни одного километра! Товар в отдаленные районы возят на арбах, что не обеспечивает своевременного снабжения и к тому же обходится очень дорого — до 180 руб. с тонны.

Водители томятся без де-

ла и ждут, когда же центральная база Азторга снабдит свое агдашское отделение резиной.

П. Зимовец

С осени стоят «на приколе» 4 машины Небыловского райпотребсоюза (Ивановская обл.) из-за недостатка запасных частей и инструмента для ремонта.

Неисправные машины находятся в сарае, который служит одновременно коптильней; разобранные двигатели валяются на полу. Несколько раз водители обращались в Ивановский облпотребсоюз за запасными частями и инструментом. В ответ все время шлют обещания. Шоферы уже не один месяц слоняются без дела, а зарплату, разумеется, получают.

А. Цыганов



# Техническая Консультация

Под редакцией инж. И. И. Дюмулена

Тов. РЫЖКОВУ (Балейзолототранс)

Каковы причины обрывов шатунов ЗИС-5?

Из наиболее вероятных причин можем указать следующие:

1. Перегрев двигателя при недостатке воды в системе охлаждения, вызывающий заедание поршней и обрыв шатунов.

2. Выплавление подшипников, которое может произойти вследствие больших оборотов при пуске двигателя в ход на морозе, так как густое масло не доходит до подшипников.

3. Ослабление болтов нижней головки шатуна после неправильной перетяжки подшипников.

По этим причинам для предупреждения обрывов шатунов необходимо: держать радиатор полным и разогревать двигатель в течение 5—6 минут на средних оборотах, пока двигатель не прогреется.

4. При затяжке болтов нижней головки шатуна следить, чтобы подшипник опирался на крышку, а не на шейку вала, так как через некоторое время работы баббит уплотнится и болты ослабнут, что вызовет их обрыв.

Тов. ЗАДЕРНЮК (Челябинская область)

Можно ли пользоваться для аккумуляторов дождевой водой и растопленным снегом?

Можно пользоваться дождевой водой, собранной в стеклянный сосуд, поставленный в открытом месте в конце дождя, когда будет прибита пыль, но ни в каком случае не пользоваться дождевой водой с крыши. Лежалый снег всегда загрязнен, а загрязнение всегда дает саморазряд. Снегом чистым, только что выпавшим, пользоваться можно.

Почему ток высокого напряжения, проходя через аккумулятор, не влияет на него?

Всякое действие электрического тока—тепловое, химическое и пр. зависит от силы протекающего тока. Сила тока зажигания очень мала (десяти-тысячные доли ампера), а потому никакого действия на батарею не оказывает. Кроме того этот электрический ток проходит только по поверхности электролита и мокрым стенкам батареи.

Тов. В. С. НИВИНУ (г. Владимир)

При каком отырытии дроссельной заслонки в карбюраторе МААЗ-5 открывается клапан экономайзера?

Когда край дроссельной заслонки будет отстоять от стенки смесительной камеры на расстоянии 12,8—13,8 мм (у карбюратора новейшего выпуска—18 мм). Поршень насоса ускорителя в этот момент должен касаться стержня клапана экономайзера.

В какую сторону ставятся стяжные болты головки шатуна двигателя ЗИС-5 и почему?

В сторону клапанов, чтобы боковое давление при наклонном положении шатуна во время рабочего хода, передавалось на поршневый палец через цельную, неразрезанную сторону головки шатуна. Большого значения это не имеет. Раньше на двигателях АМО-3 стяжные болты головок шатунов ставились в обратную сторону.

Сколько раз повернется колесо и карданный вал автомобиля ЗИС-5 на расстоянии 1 км?

Диаметр колеса (D) с крышкой ЗИС-5 составляет 910 мм. На расстоянии 1 километра (s) колесо сделает

$$n = \frac{s}{\pi \cdot D} \text{ оборотов;}$$

$$n = \frac{1000}{3,14 \cdot 0,91} = 350 \text{ оборотов.}$$

Передаточное отношение в заднем мосту ЗИС-5  $i = 6,41 : 1$ . Следовательно, на том же расстоянии карданный вал сделает  $350 \cdot 6,41 = 2243$  оборота.

Тов. М. ШИЛОВУ (Корневский сельсовет, д. Енофтево).

При ремонте двигателя ГАЗ потребовалось сменить поршни, но поршней нужного размера с увеличением на 005" не оказалось. Можно ли ставить поршни ремонтного размера 010" и как подогнать к ним старые пальцы?

Зазор между поршнями и стенкой цилиндра должен быть не менее 0,06 мм. При замене требующихся поршней 005" поршнями 010" зазора никакого не будет. Следовательно, для возможности замены необходимо расточить цилиндры на 0,005", т. е. на 0,127 мм.

Старые пальцы можно использовать следующим путем: палец нагревается до красного каления и раздается на оправке, после чего подвергается закалке и шлифовке до нужного размера.

Что может гудеть в трансмиссии, когда машина идет с нагрузкой или на большой скорости, в то время как при езде без нагрузки и со скоростью до 30 км/час никакого гула нет?

Наиболее вероятная причина — прогиб и вибрация карданного вала. Для устранения этого недостатка нужно выправить карданный вал и попутно устранить износ карданного сочленения.

Тов. А. ГОРДИЕНКО

(Сталинградская область)

Какая сила тока требуется для накаливания нитей лампы?

Расход электроэнергии на каждую свечу малой лампы составляет 1,5 ватта, а на каждую свечу большой лампы—0,9 ватта. Таким образом лампа в 32 свечи берет  $32 \times 0,9 = 28,8$  ватта электроэнергии, что потребует при 6,5 вольта напряжения силы тока около 4,4 ампер ( $28,8 : 6,5 = 4,4$ ).



**Тов. И. МЕШАЛКИНУ**  
(г. Ленинабад).

Почему динамо автомобиля ГАЗ и ЗИС-5 не получает повреждения при замыкании минусовой щетки на массу?

Шунтовые динамо не боятся коротких замыканий. При коротком замыкании напряжение на щетках якоря сильно снижается, а поскольку обмотка возбужде-

ния присоединена параллельно, то напряжение падает и на концах ее. Так как обмотка возбуждения имеет сравнительно большое сопротивление, то при коротком замыкании и сильном падении напряжения цепи якоря — ток в обмотку возбуждения не проходит, вследствие чего динамо не возбуждается (не работает).

**Тов. С. ДЕНИСОВУ** (ст. Зверезо)

Для какой машины и какое масло применять зимой и летом в картере двигателя?

Двигатель	Марка масла		Менять смазку с промывкой (км)	Добавлять смазку (км)
	летом	зимой		
ГАЗ-А и АА	Автол 8 Автол 10	Автол 4 Автол 6	600—1 000	100—150
М-1	И-1716-Л Можно заменить автолом 8, а в особо жаркую погоду автолом 10	И-1716-3 Можно заменить автолом 6	750	Проверять уровень ежедневно. При приближении к отметке „0“ доливать масло, но не выше уров.метки „П“
ЗИС-5 За состоянием смазки наблюдать по манометру. Он должен показывать при 1 000 об/мин двигателя не ниже 1,5 кг/см <sup>2</sup>	Автол 10. При сильно изношенном двигателе применять автол 18	Автол 8	1 200—1 500 (каждые 10—12 дней). Снимать также колпак фильтра и чистить фильтр	Проверять уровень ежедневно. Через 1-й прочистить отстойник фильтра. После чистки залить в фильтр 1 литр масла
ЗИС-101 Наблюдать за манометром. При нагревом двигателя давление около 2,5 кг/см <sup>2</sup>	Бакинское экспортное Лубрекетинг  (временное до выпуска Главнефтью соответствующих сортов смазки)	Бакинское экспортное Лубрекетинг	1 200 Менять смазку фильтра через 10 000 км	Добавлять уровень ежедневно до метки „В“ (верх)

**Примечание.** При запуске двигателя в холодную погоду его следует 5—6 минут прогревать при средних оборотах. Если сразу давать большие обороты, то усилится износ стенок цилиндров, кроме того могут расплавиться подшипники, так как загустевшее масло плохо подается.

При доливке масла двигатель должен быть остановлен. Перед сменой масла или доливкой двигатель следует прогреть. Менять масло нужно и в том случае, если оно слишком жидко.

При смене смазки необходимо тщательно промывать и очищать внутренность картера, чтобы не загрязнить смазку старыми остатками. Спуск отработанного масла следует производить тогда, когда двигатель достаточно прогрет, — не до, а после поездки.

Промывка картера керосином категорически воспрещается. Промывку нужно производить жидким маслом — веретонным, велоситом и др.

В НОМЕРЕ:

	Стр.
Приговор народа . . . . .	1
Привет героям-напавшим: . . . . .	1
М. ЮНПРОФ. — Обеспечить развитие производства газогенераторных автомобилей . . . . .	4
Безгаражное хранение автомобилей . . . . .	5
Автомобилестроение в 1938 году . . . . .	8
Н. З. — Привести автотранспорт в полную готовность к сезону . . . . .	8
Инж. К. МОРОЗОВ. — Ремонт резины в гаражных и полевых условиях . . . . .	14
Инж. Н. БУЛАВИН. — Грузовой троллейбус . . . . .	12
Инж. И. КЛЕЙНЗИНЦЕВ. — Автоматизация бензоаппаратных станций . . . . .	15
Н. НИКОНОВ. — Плоды бесконтрольности . . . . .	18
<b>СПОРТ</b>	
В ознаменование славного юбилея РККА . . . . .	19
А. КОРОЛЬКОВ. — Бюрократы из Днепропетровска . . . . .	20
Ф. БОРИСОВ. — На ледяном мотодроме . . . . .	21
Д. УРАЛЬСКИЙ. — Без актива и без средств . . . . .	22
Ф. КОЛОСНИКОВ. — Почему недолговечны вентиляторные ремни . . . . .	23
Инж. ВИКТОРОВ. — Заметки московского шофера . . . . .	23
Обмениваемся опытом гаражей . . . . .	26
Письма читателей . . . . .	28
Хроника . . . . .	28
Короткие сигналы . . . . .	30
Техническая консультация . . . . .	31

## РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Издатель — ЖУРНАЛЬНО-ГАЗЕТНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ

Адрес редакции: Москва 6, 1-й Самотечный пер., 17.

Улочки, Главдлита Б—37147.

Техред. Н. Спешников.

Изд. № 76. Зав. т. 198. Тир. 120000

Бум. 72 × 108 см/16 1 бум. лист.

Коллч. зап. в 1 бум. листе 202 700

Журнал сдан в наб. 11/III—38.

Подлито к печати 19/III 1938 г.

Принято к печати 22/III 1938 г.

Тип. и цинк. Жургазобъединения.

Москва, 1-й Самотечный пер., 17.



Цена номера 30 коп.

M1960

36

13  
7

У