

187  
34

1.  
Всесоюзная  
БИБЛИОТЕКА  
№  
В И



# За рулем

10

1938  
МАЙ

---

РЕДИЗДАТ ЦС ОСОАВНАХИМА СССР



187  
34

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ

ПОПУЛЯРНЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ ДЕЛУ

МАЙ 1938 г.

Выходит два  
раза в месяц

10

Одиннадцатый  
год издания



Первый кандидат в депутаты Верховного Совета РСФСР  
и Верховных Советов других союзных республик,  
великий вождь народов, генеральный секретарь ЦК ВКП(б)

### **ИОСИФ ВИССАРИОНОВИЧ СТАЛИН.**

Выражая единую волю трудящихся нашей великой, могучей, многонациональной республики, рабочие и работницы, инженеры, техники и служащие заводов и фабрик Сталинского избирательного округа на своих предвыборных собраниях выдвинули кандидатом в депутаты Верховного Совета РСФСР любимого вождя, учителя и друга трудящихся, гениального организатора побед социализма — родного Сталина.

В обращении окружного предвыборного совещания ко всем избирателям Сталинского избирательного округа говорится:

„Нет выше счастья, чем жить и работать в сталинскую эпоху под руководством близкого, родного, любимого Сталина“.

„Сталин — знамя борьбы за избавление всех народов мира от гнета капитализма, от фашистского рабства.“

Сталин — знамя борьбы за власть Советов во всем мире.

Мы призываем вас, товарищи избиратели, еще теснее сплотиться вокруг нашей родной партии Ленина — Сталина и идти к выборам, к знаменательному дню 26 июня под знаменем сталинского блока коммунистов и беспартийных“.

# Речь товарища СТАЛИНА

## НА ПРИЕМЕ В КРЕМЛЕ РАБОТНИКОВ ВЫСШЕЙ ШКОЛЫ 17 МАЯ 1938 г.

Товарищи!

Разрешите провозгласить тост за науку, за ее процветание, за здоровье людей науки.

За процветание науки, той науки, которая не отгораживается от народа, не держит себя вдали от народа, а готова служить народу, готова передать народу все завоевания науки, которая обслуживает народ не по принуждению, а добровольно, с охотой (**аплодисменты**).

За процветание науки, той науки, которая не дает своим старым и признанным руководителям самодовольно замыкаться в скорлупу жрецов науки, в скорлупу монополистов науки, которая понимает смысл, значение, всецелое и охотно открывает все двери науки молодым силам нашей страны и дает им возможность завоевать вершины науки, которая признает, что будущность принадлежит молодежи от науки (**аплодисменты**).

За процветание науки, той науки, люди которой, понимая силу и значение установившихся в науке традиций и умело используя их в интересах науки, все же не хотят быть рабами этих традиций, которая имеет смелость, решимость ломать старые традиции, нормы, установки, когда они становятся устаревшими, когда они превращаются в тормоз для движения вперед, и которая умеет создавать новые традиции, новые нормы, новые установки (**аплодисменты**).

Наука знает в своем развитии не мало мужественных людей, которые умели ломать старое и создавать новое, несмотря на какие препятствия, вопреки всему. Такие мужи науки, как Галилей, Дарвин и многие другие общеизвестны. Я хотел бы остановиться на одном из таких корифеев науки, который является вместе с тем величайшим человеком современности. Я имею в виду Ленина, нашего учителя, нашего воспитателя (**аплодисменты**). Вспомните 1917 год. На основании научного анализа общественного развития России, на основании научного анализа международного положения Ленин пришел тогда к выводу, что единственным выходом из положения является победа социализма в России. Это был более, чем неожиданный вывод для многих людей науки того времени. Плеханов, один из выдающихся людей науки, с презрением говорил тогда о Ленине, утверждая, что Ленин находится «в бреду». Другие, не менее известные люди науки, утверждали, что «Ленин сошел с ума», что его следовало бы упрятать куданибудь подальше. Против Ленина были тогда все и всякие люди науки как против человека, разрушающего науку. Но Ленин не убоился пойти против течения, против косности. И Ленин победил (**аплодисменты**).

Вот вам образец мужа науки, смело ведущего борьбу против устаревшей науки и прокладывающего дорогу для новой науки.

Бывает и так, что новые пути науки и техники прокладывают иногда не общеизвестные в науке люди, а совершенно неизвестные в научном мире люди, простые люди, практики, новаторы дела. Здесь за общим столом сидят товарищи Стаханов и Папанин. Люди, неизвестные в научном мире, не имеющие ученых степеней, практики своего дела. Но кому неизвестно, что Стаханов и стахановцы в своей практической работе в области промышленности опрокинули существующие нормы, установленные известными людьми науки и техники, как устаревшие, и ввели новые нормы, соответствующие требованиям действительной науки и техники? Кому неизвестно, что Папанин и папанинцы в своей практической работе на дрейфующей льдине мимоходом, без особого труда, опрокинули старое представление об Арктике, как устаревшее, и установили новое, соответствующее требованиям действительной науки? Кто может отрицать, что Стаханов и Папанин являются новаторами в науке, людьми нашей передовой науки?

Вот какие еще бывают «чудеса» в науке.

Я говорил о науке. Но наука бывает всякая. Та наука, о которой я говорил, называется **передовой** наукой.

За процветание нашей передовой науки!

За здоровье людей передовой науки!

За здоровье Ленина и ленинизма!

За здоровье Стаханова и стахановцев!

За здоровье Папанина и папанинцев! (**аплодисменты**).





Ближайший соратник великого Сталина  
**ВЯЧЕСЛАВ МИХАЙЛОВИЧ МОЛОТОВ**

член Политбюро ЦК ВКП(б), Председатель Совета Народных Комиссаров СССР, депутат Верховного Совета СССР, непоколебимый большевик, беззаветный борец за дело коммунизма, за счастье трудящихся, крупнейший организатор нашей большевистской партии, выдающийся государственный деятель.

Товарищ Молотов единодушно выдвинут кандидатом в депутаты Верховного Совета РСФСР и Верховных Советов других союзных республик.

„У нас быстро растет и крепнет опора нашего дела в народных массах. Опора нашего дела — наши стахановцы и ударники заводов, фабрик и колхозов, герои труда, техники и науки, герои военного дела, авиации и Арктики, растущая в своих знаниях и общественном опыте советская молодежь. Перед неуклонным ростом этих сил потуги наших врагов бессильны. Желание сознательно участвовать в рядах строителей нового общества и честно служить до конца своей родине все больше захватывает людей всех поколений нашей страны“.

„Всей вашей работе и работе каждого из вас в отдельности обеспечена мощная поддержка государства. Вы найдете сильное и высокое чувство удовлетворения в своей работе, идя в ногу со своим народом, большевистское знамя которого высоко развевалось на недавних выборах в Верховный Совет Союза и снова реет в высоте на выборах в Верховные Советы советских республик!“

(Из речи тов. Молотова о высшей школе.)



# ИЗБИРАТЕЛЬНАЯ КАМПАНИЯ

## и задачи Осоавиахима

Близятся знаменательные дни выборов в Верховные Советы союзных и автономных республик. Избирательная кампания с каждым днем разворачивается все шире и шире. Огромная армия партийных и беспартийных агитаторов и пропагандистов неустанно несет в массы трудящихся пламенное большевистское слово, разъясняя конституции и избирательные законы союзных и автономных республик, популяризируя великие идеи партии Ленина—Сталина.

Сейчас в каждой республике, так же как и то время выборов в Верховный Совет СССР, коммунисты и беспартийные составляют единый и нерушимый блок. Об этом свидетельствует огромный политический подъем, которым охвачены народы, населяющие одиннадцать союзных республик, и то исключительное единодушие, с которым коммунисты и беспартийные выставляют своих кандидатов в депутаты.

Морально и политически единый советский народ с особой тщательностью подходит к выполнению своих великих обязанностей, свято помня указание вождя и учителя товарища Сталина:

«Избиратели, народ должны требовать от своих депутатов, чтобы они оставались на высоте своих задач, чтобы они в своей работе не спускались до уровня политических обывателей, чтобы они оставались на посту политических деятелей ленинского типа, чтобы они были такими же ясными и определенными деятелями, как Ленин, чтобы они были такими же бесстрашными в бою и беспощадными к врагам народа, каким был Ленин...»

С чувством безграничной любви и преданности все народы, населяющие Советский Союз, на разных языках назвали первым кандидатом величайшего человека нашей эпохи, мудрого создателя Конституции, вдохновителя и организатора социалистических побед—Иосифа Виссарионовича Сталина, а вместе с ним его испытанных соратников—руководителей партии и правительства. Высокая честь быть избранником народа принадлежит тем, кто является непоколебимым борцом за социализм, кто горячо любит свой народ, свою родину, кто предан делу Ленина—Сталина.

Рядом с именами товарищей Сталина, Молотова, Ворошилова, Кагановича, Калинина, Ежова, Чубаря, Андреева, Микояна, Жданова, на многочисленных предвыборных собраниях рабочие и колхозники выдвинули кандидатами в депутаты Верховных Советов союзных и автономных республик передовых людей нашего времени—стахановцев фабрик и полей, бойцов и командиров Красной Армии, лучших представителей советской интеллигенции, людей нашей передовой науки, ломающей устаревшие традиции, нормы, установившиеся.

Среди кандидатов в депутаты—знатная стахановка Московского автозавода им. Сталина, комсомолец Федорова, один из старейших шахтеров Донбасса коммунист Собченко, батальонный комиссар Н-ской части Бакинского гарнизона Алиев, знатная

колхозница Одесщины орденоноска Слинченко, командир-пограничник Белоцерковец, любимый советский поэт Лебедев-Кумач, профессор Киреев, воспитавший целое поколение врачей, и сотни других героев и героинь социалистического труда.

Сталинская Конституция в числе различных общественных организаций и обществ трудящихся предоставила Осоавиахиму—обществу содействия обороне и авиационно-химическому строительству СССР—почетное право участия в избирательной кампании, право выставления кандидатов.

Это огромное доверие советского народа к нашему обществу мы стараемся оправдать в повседневной работе, сплачивая членов Осоавиахима вокруг коммунистической партии и советской власти, привлекая их к активному участию в жизни советского государства.

В постановлении Центрального совета нашего общества о работе первичной организации сказано: «Первичные организации Осоавиахима под руководством партийных организаций, используя положительный опыт в избирательной кампании по выборам в Верховный Совет СССР, должны принять еще более активное и организованное участие в избирательной кампании по выборам в Верховные Советы союзных республик, вовлечь каждого члена Осоавиахима в подготовку к выборам, агитировать за лозунги большевистской партии, еще более укреплять блок коммунистов и беспартийных».

Эта боевая программа действий для всех звеньев нашего общества должна быть выполнена образцово.

Так же как и при выборах в Верховный Совет СССР, тысячи осоавиахимовских агитаторов и пропагандистов, неустанно крепя нерушимый блок коммунистов и беспартийных, должны разъяснять населению Сталинскую Конституцию и Избирательный закон, принимать деятельное участие в работе избирательных комиссий, активно работать в качестве доверенных на избирательных участках.

Конные и пешие переходы активистов общества, агитоблеты избирательных участков на самолетах аэроклубов и другие виды политической работы должны быть направлены на службу избирательной кампании.

В период избирательной кампании необходимо поднять на высокую степень политическую активность членов общества, улучшить качество оборонной работы и военной учебы, привлечь в ряды Осоавиахима новые десятки тысяч трудящихся нашей страны, еще шире развернуть политическое воспитание в осоавиахимовских организациях. Успешное выполнение этих задач возможно лишь при быстрейшем улучшении работы первичной организации—основного звена общества.

Вместе с партией и под ее руководством Осоавиахим должен провести выборы в Верховные Советы союзных и автономных республик еще организованнее и лучше, чем выборы в Верховный Совет СССР. Обогащенный новым опытом массовой работы, Осоавиахим станет еще более мощной оборонной организацией трудящихся.



# ТРУДОВОЙ ПУТЬ ЗИНАИДЫ ФЕДОРОВОЙ

Зинаида Тихоновна Федорова — мастер автозавода имени Сталина, стахановка, верная дочь большевистской партии и народа — выдвинута кандидатом в депутаты Верховного Совета РСФСР по Пролетарскому избирательному округу Москвы.

Многотысячный коллектив работников автозавода им. Сталина, с большим подъемом и единодушием выдвинувший кандидатуру Зинаиды Тихоновны Федоровой, знает весь ее трудовой путь. На глазах автозаводцев Зинаида Тихоновна росла и развивалась; у лучших людей автозавода она училась по-большевистски работать, побеждать трудности. Дочь крестьянина-бедняка т. Федорова стала передовым человеком нашей страны, примером для трудящихся как в овладении техникой, так и в общественно-политической работе.

В 1931 г. в ФЗУ автозавода пришла учиться 15-летняя девушка. Училась успешно, была сильнее многих в теоретических и практических занятиях, всегда помогала товарищам, отстающим в учебе.

В 1932 г. Зина была переведена на производственную практику в цех завода. Здесь она также выделялась своим старанием, серьезным отношением к работе и через 4—5 месяцев могла уже работать на всех станках пролета поршней и колец.

Окончив школу ФЗУ, Зина получила 5-й разряд — самый высокий для фабзавучников. А через небольшой промежуток времени она первая из учеников школы стала наладчицей группы станков.

— Часто я посещал цеха завода, — вспоминает инструктор ФЗУ т. Гриджкин, сейчас председатель депутатской группы завода. — Заходил и к Зине. И всегда я видел ее вдумчивой и серьезной в работе, скромной и чуткой к запросам своих товарищей.

В 1936 г. организовался новый механо-сборочный цех № 3 для производства высококачественных и технически сложных двигателей нового комфортабельного легкового автомобиля ЗИС-101. Понадобились кадры командиров производства с высокой технической культурой и большими знаниями. Сюда и перевели Зину Федорову — лучшую наладчицу завода. Она активно участвовала в налаживании нового оборудования, отдавая все свои знания, всю энергию этому делу. Она работала в цехе по 2—3 смены, чтобы скорее выполнить задание.

Вскоре т. Федорову выдвинули на должность мастера группы «поршень», и она стала первой на заводе девушкой-мастером.

На этом большом участке, — рассказывает лучшая подруга т. Федоровой, наладчица Валья Кузнецова, — было много неполадок. На первых порах Зине пришлось иметь дело с рабочими, которые раньше не работали в металлообрабатывающей промышленности. Зина не только учила рабочих, как надо обращаться с оборудованием и инструментом, но интересовалась их бытовыми условиями, бывала у них на дому.

Несмотря на огромную производственную загруженность, Зина всегда находила время для общественной работы. Она была активным членом редколлегии стенной газеты. Проводила политические беседы и чтения сре-



Кандидат в депутаты Верховного Совета РСФСР, мастер автозавода им. Сталина Зинаида Тихоновна Федорова

ди рабочих цеха. Вступив в 1931 г. в комсомол, Зинаида Федоровна стала активной комсомолкой. За энергичную боевую работу ее неоднократно избирали членом цехового комитета ВЛКСМ.

На автозаводе т. Федорова выросла как активный общественный деятель, на автозаводе она вступила в кандидаты ВКП(б). Сейчас она является членом Пролетарского райкома ВЛКСМ и членом бюро Московского комитета ВЛКСМ.

Когда стахановка автозавода т. Лазуткина предложила выдвинуть кандидатом в депутаты Верховного Совета РСФСР верную дочь большевистской партии и советского народа т. Федорову, за эту кандидатуру с энтузиазмом голосовало 25-тысячное предвыборное собрание автозаводцев.

Автозаводцы уверены, что воспитанница большевистской партии и ленинского комсомола Зинаида Тихоновна Федорова оправдает доверие народа, с беззаветной преданностью будет служить родине, примет активное участие в работе Верховного Совета РСФСР, твердо будет идти вперед под непобедимым знаменем Маркса — Энгельса — Ленина — Сталина.

С. Анифьев



# УЛУЧШИТЬ КАЧЕСТВО И УВЕЛИЧИТЬ ВЫПУСК АВТОМОБИЛЬНЫХ ШИН

Совет народных комиссаров СССР принял чрезвычайно важное для автомобильного транспорта постановление «Об улучшении качества и увеличении выпуска автомобильных шин и синтетического каучука». Это постановление указывает ясные пути скорейшей ликвидации последствий вредительства в резиновой и каучуковой промышленности, является боевой программой действий для обновленного руководства.

«Из борьбы с врагами народа, — говорил глава нашего правительства товарищ Молотов на Первом всесоюзном совещании работников высшей школы, — мы вышли отнюдь не ослабленными. Напротив, мы еще больше окрепли и еще больше уверены в полной победе нашего дела».

За последнее время во всех отраслях промышленности, в том числе и в резиновой, в результате разоблачения вредительства произведена значительная смена кадров, выдвинуто много новых людей из практиков и молодых специалистов, которые овладевают руководством, идут вперед, организуя выдвигание новых сил, правильное воспитание их.

Вредители из Главрезины создали на автотранспорте напряженное положение с автомобильными шинами. Резиновая промышленность не только систематически не выполняла плана, но и выпускала продукцию чрезвычайно низкого качества.

Проверка работы многих автохозяйств дала весьма неутешительные сведения. Из каждых 100 автомобилей выходили на линию в среднем 60. Такой низкий коэффициент использования автопарка объяснялся в значительной мере тем, что автохозяйства в 1936—1937 гг. снабжались резиной на 50—70% их потребности и кроме того известная часть этой продукции выходила из строя после первых тысяч километров пробега.

Автопокрышки, как правило, начинали разрушаться с бортов, где сначала образовывались своеобразные «желваки», а затем происходил разрыв резины борта и отслоение ее от корда. Все это приводило к тому, что покрышки приходили в негодность через 7—10 тыс. км при установленном гарантийном километраже для обыкновенных покрышек в 18 тыс. км и для покрышек «Гигант» в 25 тыс. км.

Все эти затруднения создавались умышленно право-троцкистскими вредителями, оккупавшимися в резиновой промышленности. Враги народа всяческими способами старались дезорганизовать, развалить работу Главрезины и крупнейшего Резино-асбестового комбината в Ярославле, выпускали на рынок заведомый брак, чтобы нарушить планомерную работу автохозяйств.

В процессе производства покрышек имели место недопустимо халатное отношение к соблюдению технических условий и технологического режима, неудовлетворительная постановка технического контроля, плохое качество синтетического каучука и других материалов.

В производство внедрялись рецепты, непроверенные и зачастую никем не утвержден-

ные; рецептура нередко менялась произвольно; под видом «рационализации» и «экономии» на заводах ухудшали конструкцию покрышек. В течение длительного времени культивировалась вредительская «теория» о невозможности получения высококачественных изделий из синтетического каучука.

Отныне по решению СНК СССР на заводах должны быть установлены твердые спецификации автопокрышек и правила технологического процесса, которые могут изменяться только по разрешению наркома. Расширится и улучшится производственная база, вводится дополнительное оборудование, увеличивается мощность Ярославского резино-асбестового комбината.

Совнарком уделял особое внимание строительству новых заводов. Не позднее второго квартала 1939 г. будет пущена первая очередь Омского шинного завода; в ближайшее время должно быть приступлено к проектированию дополнительно трех шинных и двух кордных заводов.

Для проведения опытных работ постановлением Совнаркома предусмотрена постройка экспериментального цеха при Научно-исследовательском институте резиновой промышленности. А для премирования работников заводов и научно-исследовательских институтов за улучшение качества покрышек и увеличение километража сверх гарантийных норм Наркомашу разрешено выделить Главрезине на текущий год 500 тыс. руб.

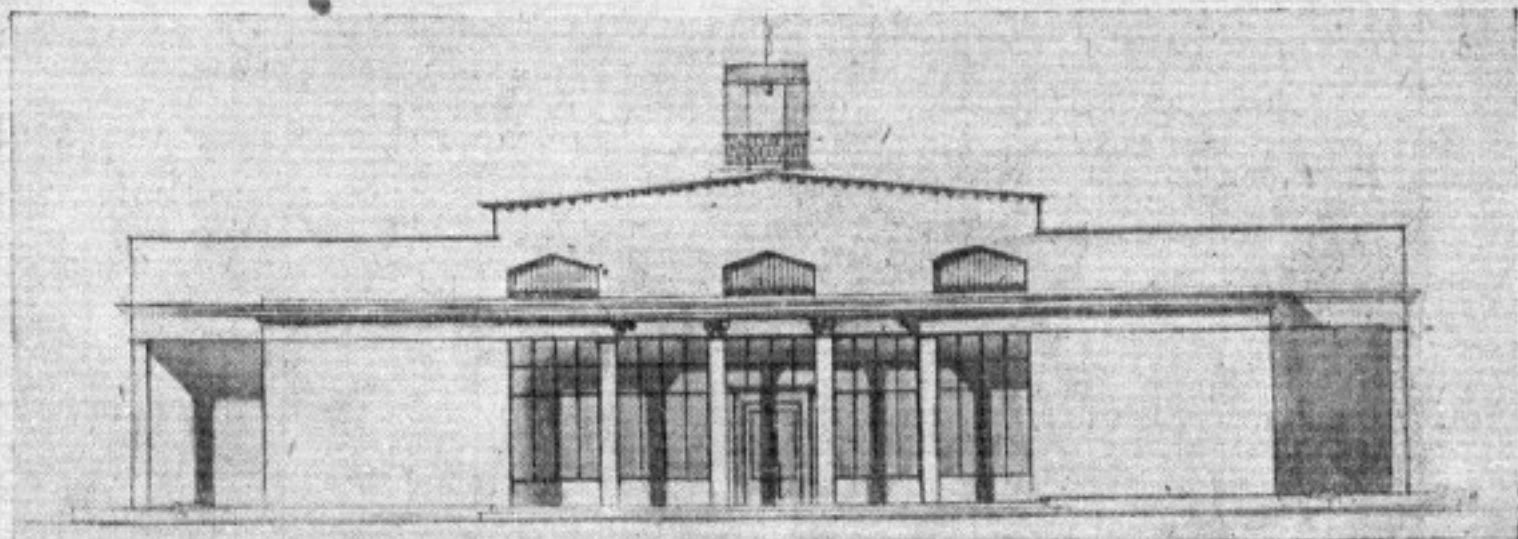
Проведение этих мероприятий даст возможность значительно увеличить срок службы автомобильных шин, и, исходя из этого, Совнарком СССР обязал Наркомашу обеспечить для покрышек, выпускаемых с 1 июня этого года, гарантийный километраж в 18 тыс. км для обыкновенных покрышек и 25 тыс. км для покрышек «Гигант», а с 1 октября, соответственно, 21 и 30 тыс. км с дальнейшим увеличением километража в 1939 году.

Постановление Совнаркома, предусматривающее одновременно улучшение работы заводов синтетического каучука, сокращение ассортимента с 37 типов до 12, расширение выработки и усиление мощности заводов синтетического каучука, должно привести к резкому повышению качества шинной продукции.

Автомобильный транспорт — один из основных потребителей изделий резиновой промышленности — должен быть и будет обеспечен автопокрышками в достаточном количестве и высокого качества. В свою очередь работники автотранспорта, прежде всего водители автомобилей и баллонщики, работающие в автохозяйствах, обязаны повысить культуру эксплуатации автошин, бороться с преступным отношением к резине. Тщательный уход за покрышками еще более удлинит срок их службы, повысит коэффициент использования автопарка.

Большевистской работой обеспечим выполнение постановления Совнаркома в кратчайшие сроки!





Фасад здания автомобильной станции обслуживания в Москве (проект)

## СТАНЦИЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ

Инж. СТУРЛИС

В Москве имеется около 5 700 автомобильных хозяйств, из которых только 1,5—2% (примерно 100 хозяйств) являются крупными автопредприятиями, насчитывающими 100 автомашин и больше, остальные 5 600 хозяйств — это маломощные предприятия, большинство которых имеет от 1 до 5 машин.

Карликовые автохозяйства, как правило, не обеспечены гаражами и ютятся во дворах жилых домов или в помещениях, совершенно не приспособленных для обслуживания автомашин. Регулярная профилактика здесь почти отсутствует, снабжение этой группы машин горюче-смазочными и эксплуатационными материалами налажено плохо.

Увеличивающийся разрыв между ростом автопарка Москвы и его материальной базой является основной причиной плохой работы мелких автохозяйств, низких межремонтных пробегов машин и быстрого их износа, что приводит к значительным материальным потерям.

Сейчас вполне назрел вопрос о создании сети специальных предприятий общего пользования для обслуживания машин мелких автохозяйств и индивидуальных владельцев.

Основным видом таких предприятий являются станции обслуживания — «СО», которые, как мы полагаем, должны быть в основном трех типов:

**Первый тип** — станции большого радиуса действия, производящие эксплуатационные и средние ремонты автомобилей и агрегатов. Такие станции должны находиться в ведении Союзавторемонта или Мосавторемонта, дополняя сеть авторемонтных заводов.

**Второй тип** — облегченные станции обслуживания относительно малого радиуса действия (образца американских «сервис»), производящие мойку автомобилей, мелкие профилактические ремонты и смазку, а также снабжение их эксплуатационными материалами, запасными частями и принадлежностями.

**Третий тип** — те же станции второго типа, но осуществляющие, кроме перечислен-

ных выше функций, снабжение автомашин горючими и смазочными материалами.

Последние два типа станций, по нашему мнению, будут больше всего соответствовать потребностям Москвы и других больших городов Союза.

Первое время станции должны быть рассчитаны на обслуживание всех основных марок грузовых и легковых автомобилей отечественного производства. В дальнейшем, при развитии сети станций, целесообразно будет специализировать их не только по видам автотранспорта (грузового и легкового), но и по отдельным маркам машин. Это даст возможность максимально рационализировать организацию производства, механизировать технологические процессы и тем самым снизить стоимость обслуживания автомобилей.

Строительство и управление станциями второго и третьего типа следует, по нашему мнению, возложить на транспортное управление Моссовета или Моснефторг. В то же время необходимо поставить вопрос о создании специальной хозяйственной организации союзного масштаба, которая осуществляла бы техническое обслуживание автотранспорта не только в городах, но и в сельском хозяйстве, а также на трактах и автомагистралях.

Выполняя постановление СНК СССР от 27 января 1937 г., Наркомторг СССР запроектировал и приступил к строительству двух новых станций обслуживания автомобилей.

Станции Наркомторга предназначены для обслуживания разрозненного автомобильного парка, не обеспеченного средствами технической профилактики и свободной продажи бензина и масел. В них потребитель может приобрести также автопринадлежности и предметы ухода за автомобилем, шоферский инструмент, нормали, метизы и мелкие ходовые детали, требующие замены при профилактических ремонтах (только при необходимости их постановки на ремонтируемую машину на данной станции). Кроме того станции рассчитаны на производство мойки, смазки, мелких профилактических ремонтов



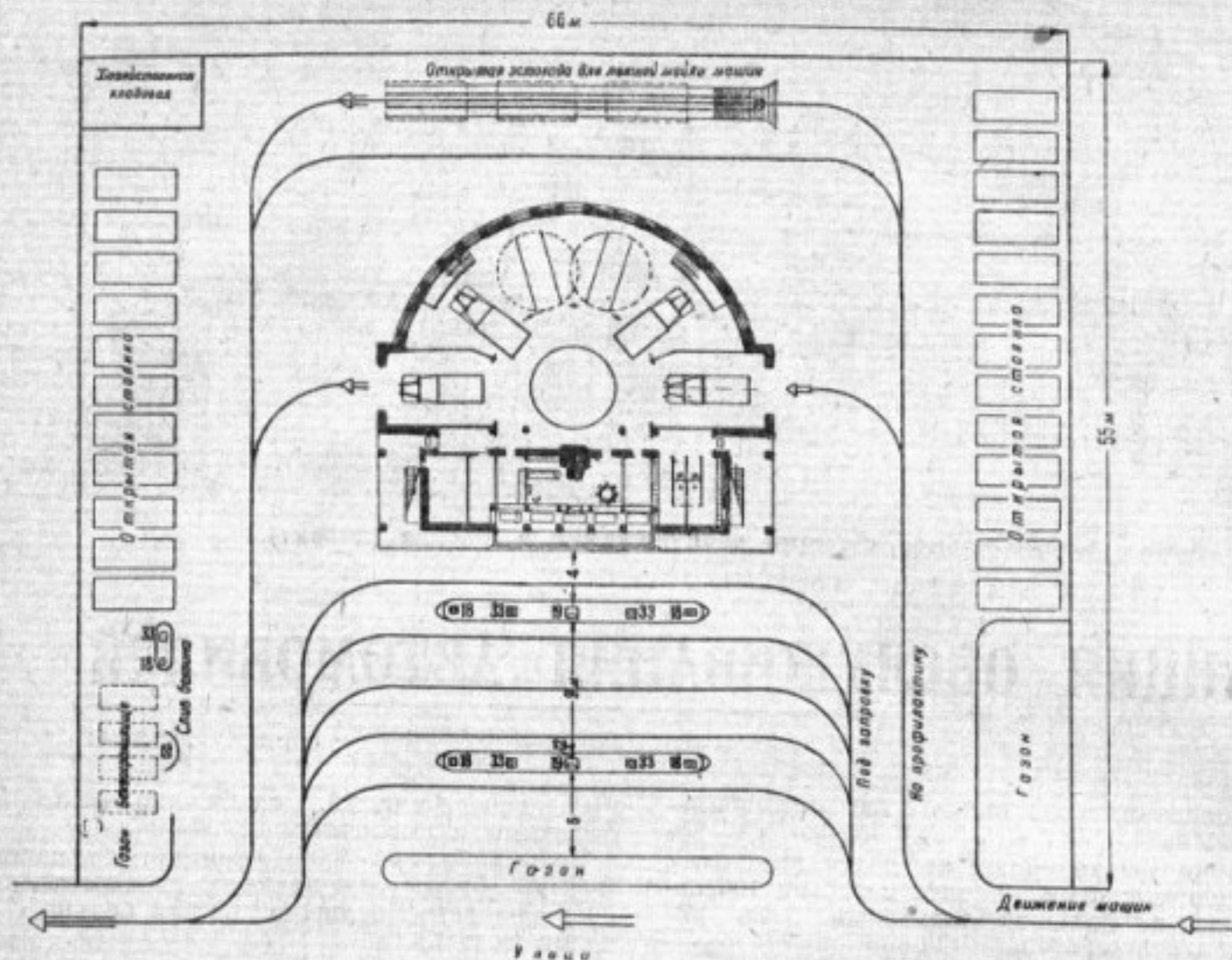


Рис. 1. Нормальная планировка площадки для станции обслуживания

легковых и грузовых автомобилей, заправки водой и подкачки шин.

Таким образом станции обслуживания Наркомторга будут соответствовать указанному выше третьему типу и смогут обслуживать все типы легковых и грузовых машин отечественного производства.

Технологический процесс на «СО» запроектирован из расчета обслуживания автомобилей по потребности. В связи с этим будет обеспечена возможность независимого выполнения любого вида перечисленных выше услуг, а также независимого и свободного передвижения автомобилей без излишнего маневрирования и задымления помещения, что обеспечивается применением в ремонтном зале поворотного круга.

Пропускная способность станции при круглосуточной работе по заправке бензином и четырех бензораздаточных колонках, монтированных на двух параллельных островках перед фронтом здания, определяется в 1200—1300 машин в сутки. На заправочных островках предусматриваются также водовоздухораздаточные колонки. Кроме того здесь будут маслораздаточные колонки с устройством подогрева масла в холодное время, так что зимой машины будут заправляться подогретым маслом до 15—20°.

Производственная зона каждой «СО», располагающая четырьмя ремонтными постами (два на подъемниках и два на траншейных канавах) и одним механизированным моеч-

ным постом, рассчитана на пропускную способность 50—60 автомобилей за смену или 150—180 автомобилей в сутки. Кроме того на летнее время предусматривается на открытой площадке эстакада для мойки и профилактики машин, что даст возможность на этот период увеличить производительность станции.

Здание «СО» — кирпичное, одноэтажное с подвалом для маслохранилища и котельной. На рис. 1 изображена нормальная планировка площадки для станции обслуживания, а на рис. 2 — план первого этажа с расстановкой оборудования.

Кроме бытовых помещений и конторы при «СО» будет магазин и зал для отдыха клиентов и водителей, где они смогут, пока машина проходит процесс обслуживания, отдохнуть в культурных условиях, а при желании принять душ.

Строительство одной станции намечено на Беговой улице. Она будет обслуживать две магистрали с весьма напряженным автомобильным движением — Ленинградское и Хорошевское шоссе. Вторая станция располагается на Ярославском шоссе (Заморинский пер.), где также движение автотранспорта большое.

Строительство этих двух «СО» Наркомторг возложил на свою всесоюзную контору «Союзметизстройторг», которой не свойственен комплекс функций, выполняемых станциями обслуживания.



В интересах дела Наркомторг СССР должен пересмотреть этот вопрос и передать строительство, а также эксплуатацию станций, более компетентной и ближе стоящей к этому делу организации.

Строительство двух станций, конечно, далеко не покрывает реальной потребности автотранспорта Москвы и является лишь началом большого дела, имеющего решающее значение для обеспечения правильной технической эксплуатации автотранспорта и культурного обслуживания машин. Потребность нашей столицы в станциях обслуживания общего пользования исчисляется не единицами, а десятками.

Лучшей иллюстрацией того, насколько важна роль станций обслуживания, является иностранный опыт. Практика США показала, что за последние годы большинство мелких автомобильных фирм вынуждено было прекратить свое существование, не будучи в состоянии обеспечить нормальное техническое обслуживание выпущенных ими автомобилей.

Такие фирмы, как Форд и Дженерал-Моторс, располагая огромной сетью так называемых дилеров, организуют специальные станции обслуживания.

Кроме того в США имеется густая сеть станций, так называемых «сервис-стейшен», занятых главным образом продажей горючего и смазки. Эти станции, как правило, располагают оборудованными помещениями, где можно быстро производить мелкий ремонт и смазку машины, а также вымыть ее, отполировать кузов, арматуру и т. д.

В январе 1936 г. в США и Канаде при 27 384 000 автомобилях насчитывалось около 310 000 таких станций, что составляло в среднем 90 машин на одну станцию. В одном Нью-Йорке их было 2 200 при среднем числе машин на одну станцию 295.

Разумеется, что такая большая плотность сети автозаправочных станций и «сервис-стейшен» в США не вызывается производственно-эксплуатационными потребностями автотранспорта, а объясняется коммерческими соображениями и конкуренцией торгующих фирм.

В условиях советского планового социалистического хозяйства имеется полная возможность взаимной увязки развития сети станций обслуживания с развитием автотранспорта и планом реконструкции городского хозяйства, что служит гарантией успешного разрешения поставленного вопроса.

Пора поднять культуру технического обслуживания автомобилей на уровень нашей автомобильной промышленности, занимающей первое место в мире по производству грузовиков и обладающей передовой технологией, являющейся примером для других областей промышленности.

Было бы весьма полезно созвать междометственное совещание заинтересованных организаций с участием стахановцев, ИТР и автомобильной общественности для обсуждения и разработки основных мероприятий по улучшению технического обслуживания автотранспорта красной столицы.



Новый 27-местный комфортабельный автобус  
дом им. Сталина

ЗИС-16, изготовленный Московским автозаво-

Фото А. Иоселевича (Союзфото)





# Фаэтон на шасси М-1

Инж. А. КИРИЛЛОВ  
Технический отдел ГАЗ

Горьковский автозавод им. Молотова подготавливает к производству новую модель легкового автомобиля с мощным шестицилиндровым двигателем, более надежным шасси и лучшими динамическими и эксплуатационными показателями.

Установка шестицилиндрового двигателя позволила довести скорость движения до 120 км в час, но при этом потребовалось усилить шасси и изменить конструкцию тормозов. Для повышения комфортабельности езды введены новые рессоры и амортизаторы двойного действия.

Наряду с подготовкой новой модели шасси легкового автомобиля, заводу было поручено также подготовить к производству новый тип кузова (открытый) — фаэтон, предназначенный преимущественно для южных районов Союза.

Необходимость создания нового кузова объясняется тем, что на юге, где летний сезон значительно длиннее зимнего, закрытый кузов неудобен, так как его металлические панели и крыша, поглощая тепловую энергию, излучаемую солнцем, накаливаются и чрезмерно нагревают воздух внутри кузова.

При проектировании конструкторы стремились выполнить кузов прочным, комфортабельным, а также придать автомобилю в целом вполне современный вид. Последняя задача осложнялась тем, что облицовка радиатора, капот, передние и задние крылья с подножками оставались без изменения, как в закрытом кузове М-1. Тем не менее путем длительного экспериментирования удалось придать фаэтону такую форму, которая гармонирует со всеми деталями.

При выборе V-образного наклонного передка преследовались две цели: во-первых, по

возможности «зрительно удлинить» автомобиль, а во-вторых, придать передку обтекаемую форму. Одновременно конструкторы стремились зрительно понизить высоту автомобиля с поднятым тентом, что достигнуто путем значительного повышения бортов дверей по сравнению с ГАЗ-А.

Задок фаэтона имеет приятную форму с закругленными боками. Нижняя точка задка находится на высоте, обеспечивающей хорошую проходимость по плохим дорогам.

В задке кузова устроен чемодан с металлической крышкой. Крышка подвешена на двух солидных петлях. На ней крепится держатель номерного знака и корпус заднего фара обтекаемой формы.

В полу чемодана находится ящик (углубление) для шоферского инструмента, закрываемый доской. Для хранения боковинки тента в чемодане есть особый ящик.

Тент фаэтона имеет обтекаемую форму, гармонирующую с кузовом. В сложенном виде его можно спрятать в карман, находящийся в верхней части задка. Запасные колеса установлены в карманах передних крыльев и закрываются металлическими чехлами. На задних крыльях расположены стоп-сигналы.

Внешний вид автомобиля с кузовом фаэтон, модель 11-40, показан на рис. 1.

Так как фаэтон не является жесткой коробкой, связанной со всех сторон, как в закрытых кузовах, то вопрос жесткого крепления отдельных узлов к основанию (полу) имел особо важное значение. С этой целью здесь широко применены все виды сварок — автогенная, дуговая и контактная. Сварка совершенно вытеснила заклепочные соединения, применявшиеся ранее в кузовостроении.

Кузов фаэтон состоит в основном из следующих узлов: 1) основания пола, 2) перед-

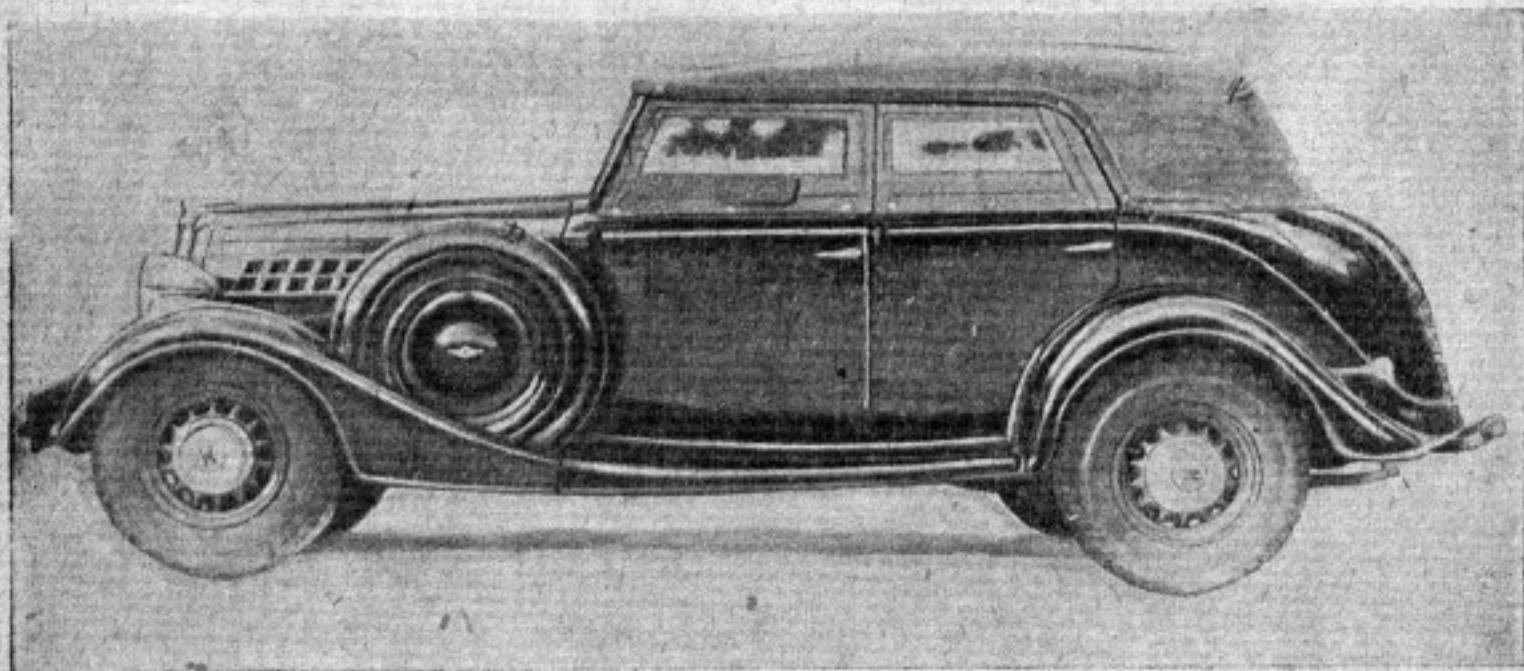


Рис. 1. Общий вид автомобиля М-1 с кузовом фаэтон



ка, 3) центральной стойки, 4) задка, 5) переднего сиденья, 6) заднего сиденья, 7) передней двери, 8) задней двери, 9) механизма вентиляции на передке и 10) тента с шарнирным механизмом.

Жесткость крепления передка фэтона достигнута особо прочной конструкцией самого

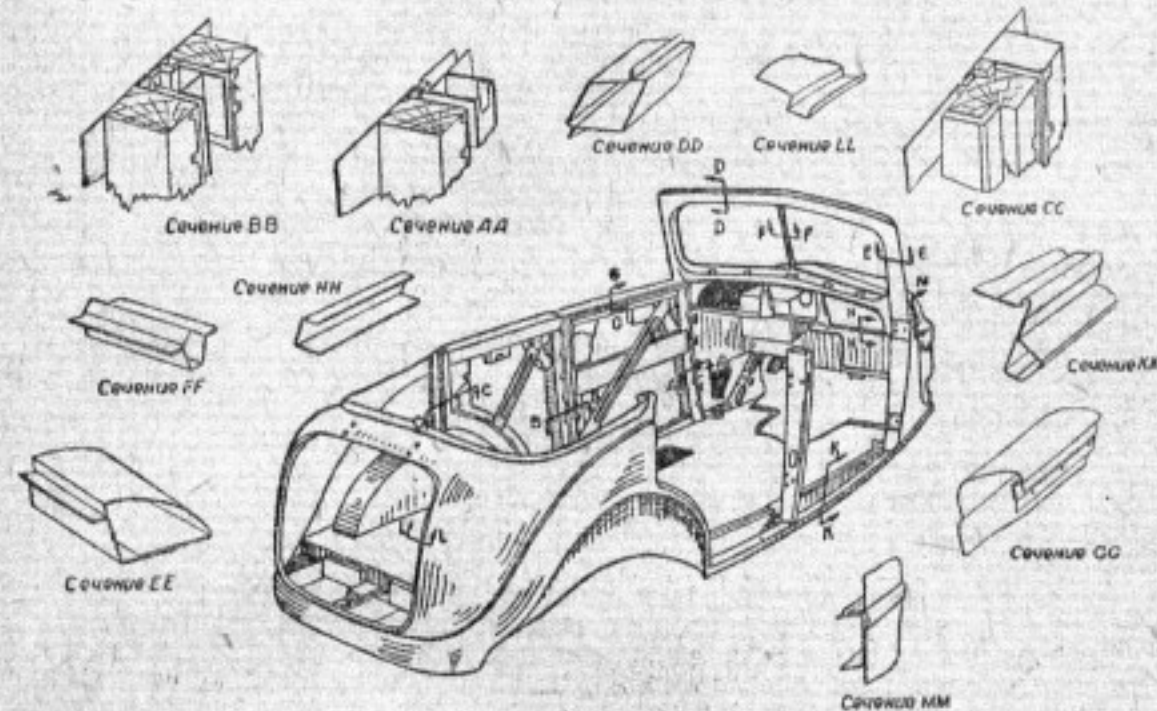


Рис. 2. Каркас кузова фэтон и детали узлов и стоек

передка. Он состоит из следующих основных деталей: переднего щитка, наружной верхней панели, внутренней верхней панели, нижней панели и стойки передка. Все эти детали надежно сварены между собой. Соединение верхней наружной панели с внутренней видно на сечениях D—D и E—E (рис. 2). К стойке, крепящейся к нижней панели, приваривается усилитель (см. сечение А—А, рис. 2). Внизу передок усилен косынкой, приваренной к переднему щитку, нижней панели и стойке. Косынка служит одновременно упором для наклонной доски пола. Место соединения наружной верхней панели с нижней усилено поясным кронштейном. Это соединение показано на сечении М—М (рис. 2). К низу стойки приварен кронштейн-башмак. Передок крепится к полу шестью болтами через косынку и кронштейн-башмак.

Для большей жесткости передка стойки у верхней петли связаны поперечной растяжкой в виде фермы (рис. 2).

Задок состоит из следующих основных деталей: боковых панелей, задней верхней панели, задней нижней панели, крышки чемодана, пола и бокового кронштейна.

В передней части задка к боковым панелям прикреплен деревянная стойка с аркой колеса. Верхнюю часть задка усиливает металлическая полоса толщиной 3 мм и шириной от 60 до 80 мм. К этой полосе прикреплен деревянная рейка для прибивки материи тента. К деревянной стойке и к концам усиленной полосы задка прикреплен кронштейн из ковкого чугуна (см. сечение С—С на рис. 2). Этот кронштейн, после закрепления в полу, придает необходимую жесткость задку. Крепится кронштейн к раме шасси по верхней и боковой полкам четырьмя болтами. Арка колеса крепится к раме через кронштейн-лану,

который прикреплен к переднему концу арки. Сбоку задок также крепится к раме болтами. Закрепленный таким образом, он является вполне жестким.

Центральная стойка состоит из шести деталей, сваренных между собой. Внизу она связана с рамой четырьмя болтами. Для предотвращения продольного раскачивания, к стойке по всей ее высоте крепится на трех винтах косынка. Косынка внизу приварена к полу и через ее фланец пропущены болты крепления к раме. Правая и левая центральные стойки связаны между собой спинкой переднего сиденья, выполненной в виде деревянной рамы и окованной металлом. Сама спинка приварена к полу и стойкам. Такая конструкция и крепление этого узла делают его вполне жестким.

Передняя и задняя двери — деревянные — обшиты листовым металлом. Передняя дверь навешена на стойку передка, что позволяет

открывать ее, не задевая запасного колеса. Задняя навешена на центральную стойку. Такая навеска дверей улучшает посадку в кузов. Для ограничения угла открывания дверей имеется специальный рычажный ограничитель с резиновым наконечником — буфером.

Все зазоры между дверями для предохранения от ветра заполнены губчатой резиной. Отверстия в полу залиты густой мастикой.

Шарнирный механизм тента кузова, схема которого показана на рис. 3, крепится к кузову в двух точках в головках боковых кронштейнов задка. Поднятый тент укрепляется на передке своим лобовым брусом посредством трех винтов.

При конструировании кузова было уделено особое внимание созданию удобства для водителя и пассажиров. Сиденья расположены таким образом, чтобы не вызывать утомления, особенно при длительных поездках.

Размеры сидений, а также габариты фэтона показаны на рис. 4.

Переднее сиденье представляет собой просторный и удобный диван, рассчитанный на двух человек. Высота, наклон и мягкость подушек и спинки выбраны такими, чтобы свети утомляемость до минимума.

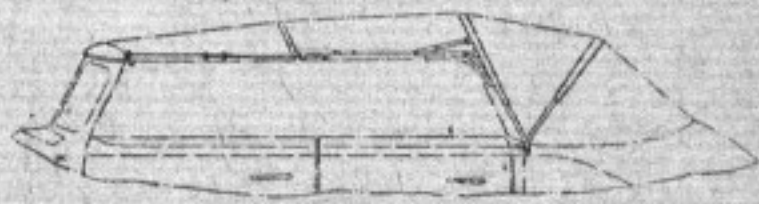
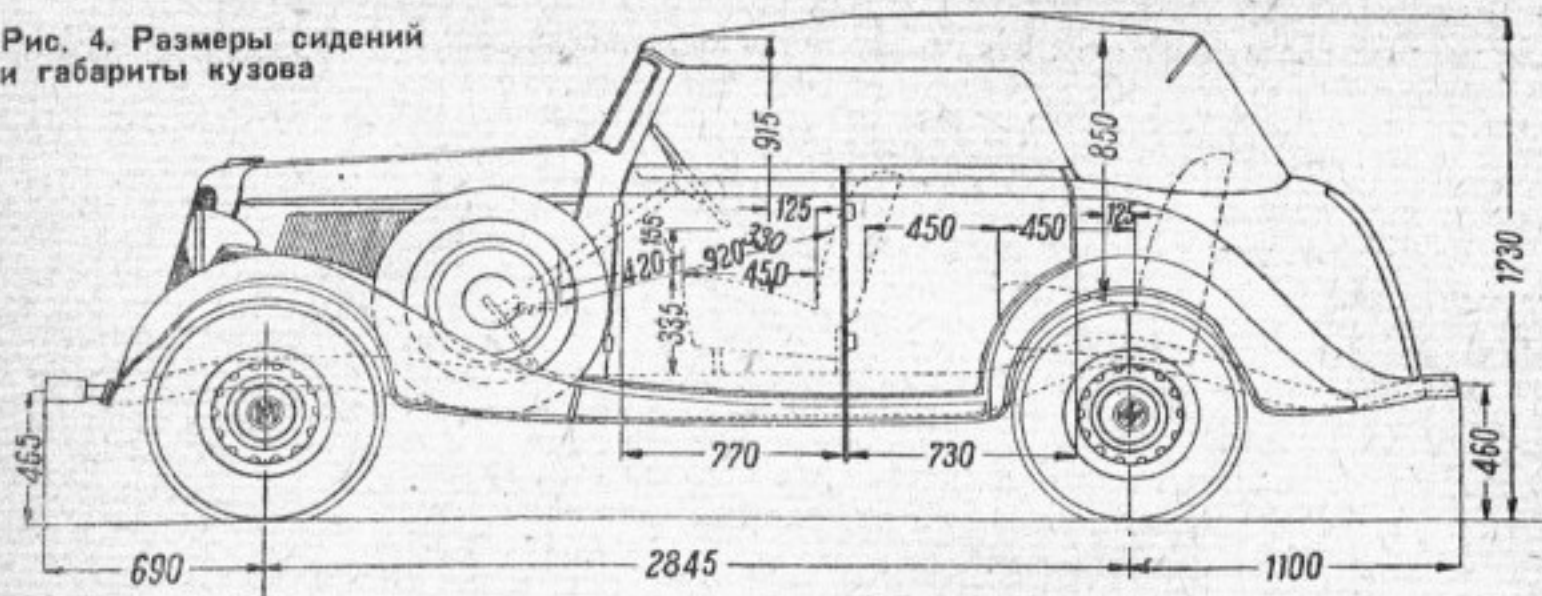


Рис. 3. Схема тента кузова



Рис. 4. Размеры сидений и габариты кузова



Для водителя и пассажира на передних дверях прикреплен удобный подлокотник, который служит одновременно ручкой для закрывания двери.

Для того чтобы передние двери во время езды не могли открыться от неосторожного движения руки, внутренние ручки вынесены далеко вперед.

От бокового ветра водителя предохраняют поворачивающиеся боковые стекла, установленные на стойке передка. Для защиты от солнца на надрамнике имеется козырек передка.

Переднее стекло оборудовано двумя стеклоочистителями, что дает полную гарантию хорошей видимости в ненастную погоду.

Заднее сиденье рассчитано на 2—3 чел. В нижней части спинки переднего сиденья

устроена ниша, позволяющая вытянуть ноги сидящим сзади пассажирам.

В ненастную погоду и в зимнее время к кузову на специальных застежках и металлических стойках крепятся мягкие боковинки. Для установки боковинок тента не надо снимать боковых стекол передка.

Все стенки кузова с внутренней стороны обильно покрыты противозумной мастикой с целью поглощения шума и вибрации металлических панелей. Пол застлан резиновыми ковриками. Для удобства пассажиров на спинке переднего сиденья укреплен всячий поручень. Подушки и спинки сидений обиты прочным дерматином или кожей.

Конструкция фэтона модель 11—40 — первая самостоятельная работа молодых советских конструкторов-кузовщиков.

## Шиноремонтную мастерскую — каждому областному центру

Важнейшим условием правильной эксплуатации автомашины является их своевременный и высококачественный ремонт. В настоящее время, когда выпуск автомашин сильно отстает от потребности быстрорастущего автопарка и когда недостаток авторезины приводит к простоям значительного количества машин, задача организации ремонта автопокрышек приобретает особо важное значение.

Между тем шиноремонтное дело у нас развито пока слабо. Сеть мастерских общего пользования, принадлежащих Наркоммашу (Главрезине), охвачены лишь крупные города. Особенно слабо развита сеть мастерских по обслуживанию ведомственного транспорта.

Наркомшицепром СССР, примерно, на 25 тыс. автомашин имеет около 100 вулканизационных аппаратов, из них 60% — походные аппараты типа ГАРО; Наркомлес СССР на семитысячный автопарк имеет всего 85 аппаратов, из них 30% — походные; Наркомзем СССР имеет до 800 аппаратов, из них большинство типа ГАРО.

Не лучше обстоит дело с оборудованием для ремонта шин и в других наркоматах и ведомствах. Многие крупные автохозяйства вообще не имеют вулканизационного оборудования. База для капитального ремонта шин в автохозяйствах наркоматов почти отсутствует.

Производством вулканизационных аппаратов занимается Главное управление коммунально-строительного оборудования (ГУКСО) Наркомместпрома РСФСР. Но этот главк удовлетво-

ряет потребность хозяйств в оборудовании для ремонта шин в 1938 г. лишь на 25—30%. К тому же ГУКСО в текущем году сняло с производства походный вулканизационный аппарат, предназначенный для текущего ремонта авторезины.

Надо максимально расширить сеть шиноремонтных мастерских Главрезины общего пользования с тем, чтобы в ближайшие два года охватить ими все областные и крупные промышленные центры. Эти мастерские должны стать, с одной стороны, профилакториями по авторезине для городского автотранспорта, с другой — мастерскими капитального ремонта авторезины с пропускной способностью до 5 млн. покрышек в год.

Нужно также расширить сеть ведомственных мастерских. Вся авторезина в процессе эксплуатации, при малейшем повреждении, должна подвергаться ремонту.

Необходимо обязать Наркоммаш изготавливать вулканизационное оборудование наравне с другим гаражным оборудованием, так как Наркомместпром РСФСР с его слабой производственной базой не может удовлетворить потребности автохозяйств.

Только путем развития сети ремонтных мастерских и производства оборудования, при максимальном внимании к этому со стороны соответствующих наркоматов можно поднять дело ремонта, а следовательно, и культурной эксплуатации автомашин на высоту, отвечающую задачам дня.

Инж. А. Сурип



# ГОТОВИТЬ КВАЛИФИЦИРОВАННЫХ ВОДИТЕЛЕЙ

И. К.

Гигантскими темпами растет наш автопарк. Счет автомашинам в стране перевалил уже за полмиллиона.

В текущем году наши автозаводы должны выпустить 216 500 автомобилей. В следующем 1939 г. только один Горьковский автозавод сможет дать стране 250 000 машин.

Каждой новой машине нужен прежде всего водитель. Приведенные выше цифры подсказывают, какое количество водителей должно быть подготовлено в 1938 г. и как должны будут нарастать темпы подготовки водителей в дальнейшем.

Однако до сих пор этому вопросу не уделяется того внимания, которого он заслуживает. Отставание на этом участке сейчас дает себя сильно знать не только в сельских районах, но и в городах. В деле подготовки кадров долгое время вредили правотроцкистские шпионы и диверсанты, окопавшиеся в бывшем Цудортрансе. Последствия этого вредительства должны быть ликвидированы как можно быстрее.

Существующая сеть стационарных ведомственных автошкол совершенно недостаточна и количество выпускаемых ими шоферов далеко не покрывает потребности автохозяйств. Постановка учебного дела в этих школах страдает рядом серьезных недостатков.

На подготовку водителей в ведомственных автошколах затрачиваются большие средства (в среднем около тысячи рублей на одного учащегося) и в то же время эти затраты во многих случаях не дают должного эффекта. В результате низкого качества подготовки весьма высок процент отсева на экзаменах, в квалификационных комиссиях Госавтоинспекции.

Вот несколько цифр.

В четвертом квартале 1937 г. пять автошкол системы Трансэнергокадры в Днепропетровской области подготовили 550 чел., из которых выдержали экзамен только 294 чел. В Краснодарском крае из 137 чел., выпущенных двумя автошколами той же системы, выдержали испытания 79 чел. Автошкола Наркомзема в Новосибирской области послала на экзамен 96 выпускников, но из них получили водительские права 49 чел. В Казахской ССР из 180 чел., окончивших автошколы Осоавнахима, выдержали испытания 87 чел.

Во многих автошколах учащиеся не получают достаточных практических знаний и навыков по управлению и уходу за машиной. В Херсонской автошколе Наркомсовхозов совершенно нет практических занятий по монтажу и демонтажу, слушатели получают познания в этой области лишь со слов преподавателя. Неудивительно после этого, что выпускники не могут самостоятельно произвести смазку, отрегулировать тормоза и т. п.

Практику в автошколах явно недооценивают. В ленинградских автошколах на практические занятия в учебных планах отводится различное количество часов. Так, в автошколе им. Тимирязева — 32 часа, в школе Треста хлебопечения — 100 час., Горвнторга — 70, Трансэнергокадры — 140 и т. д.

На качестве обучения сильно отражается

отсутствие учебных экспонатов и оборудования. Даже сравнительно крупные школы не имеют подчас необходимых деталей. Например, в Московской школе Наркомзема, кроме карбюратора и коробки передач, нет ни одной детали машин ГАЗ-АА, ЯГ-4 и 6 и М-1. В Пугачевской школе Осоавнахима (Саратовская область) в классах демонстрируются только коленчатый вал, поплавок и смесительная камера карбюратора ЗИС.

Чему может научиться слушатель, если он не видит изучаемой детали? Единственным «наглядным» пособием остается только картинка в учебнике.

Во многих автошколах количество часов, отведенное программой для практической езды, по тем или иным причинам урезывается вдвое или даже втрое. За учебными машинами нет должного ухода, поэтому в большинстве они простаивают из-за технических неисправностей. Например, в 25 автошколах Осоавнахима, обследованных Госавтоинспекцией, из 84 машин на ходу оказались только 57. В Червоноприлуцкой автошколе Наркомзема (Винницкая область) больше половины учебного автопарка простаивает. Обучение здесь проводится на технически неисправных машинах.

Помимо этого учебный автопарк сплошь в рядом используется не по назначению. Дирекция той же Червоноприлуцкой школы, в ущерб учебному делу, широко использует свои машины для коммерческой перевозки грузов. За год дирекция «заработала» на этих операциях 28 221 рубль. Эта сумма с достаточной ясностью свидетельствует о масштабах «коммерческой деятельности» червоноприлуцких педагогов.

Наконец, нельзя обойти молчанием вопрос о преподавательском составе. Квалификация педагогов оставляет желать лучшего. Даже в такой крупной организации, как Трансэнергокадры, педагогов с высшим техническим образованием имеется всего 17%, со средним — 60%, остальные либо с низким техническим образованием, либо только практики. Еще хуже в автошколах Осоавнахима. Здесь преподавателей с высшим образованием только 4,3%, со средним — 47,8%, с низким — 28,2% и без всякого технического образования (практики) — 19,7%. Может ли такой состав преподавателей обеспечить высокое качество подготовки кадров для автотранспорта? ЦС Осоавнахима должен обратить на свои автошколы самое серьезное внимание.

Такое же положение с инструкторами практической езды, играющими важную роль в процессе обучения молодого водителя. В автошколах Трансэнергокадров 21% инструкторов — шоферы 3-го класса, подчас с небольшим производственным стажем.

Руководители ведомств и автохозяйств прекрасно осведомлены о положении в своих автошколах. Несмотря на это, они ничего не предпринимают для улучшения учебного дела. Больше того, в отдельных ведомствах в последнее время наблюдается странная тенденция к свертыванию дела подготовки кадров для автотранспорта. Как понять, напри-



мер, что в автошколах Моссовета запланировано подготовить в 1938 г. 4630 шоферов против 5 200 в 1937 г.? В московских автошколах Трансэнергокадров предусмотрено подготовить в текущем году 3321 чел. против 5 000 прошлого года и в школах Наркомвнуторга соответственно 740 чел. против 1300.

В среде хозяйственников до сих пор, видимо, живут давно осужденные партийной традицией самотека. Как-нибудь, мол, обойдемся и этим количеством шоферов, а если нехватит, так будем нанимать от ворот. Эта гнилая теория самотека должна быть вдребезги разбита.

Задача сейчас состоит в том, чтобы использовать все возможности для всемерного расширения и улучшения подготовки водительских кадров.

Прежде всего, необходимо решительно улучшить работу стационарных автошкол, пополнить учебное оборудование, увеличить пропускную способность их путем организации двухсменных занятий, повысить квалификацию преподавателей с таким расчетом, чтобы не было ни одного педагога, не имеющего, по крайней мере, среднего технического образования.

Контингент учащихся автошкол должен быть расширен за счет привлечения женщин, применение труда которых на автотранспорте полностью себя оправдало. Женщин в автошколах пока очень мало. Так в системе Трансэнергокадров среди учащихся всего 3,6% женщин, а в школах Осоавиахима еще меньше — 2,3%. Не к лицу организа-

циям Осоавиахима, готовящим десятки тысяч женщин ворошиловских стрелков, кавалеристов, пилотов, забывать о подготовке женщины-водительницы.

В крупных центрах СССР с высоко развитым автомобильным транспортом необходимо создавать комбинаты по подготовке водителей и переквалификации их из одного класса в другой. Одновременно с этим следует использовать возможность подготовки водителей в крупных автохозяйствах для обслуживания нового пополнения их автомобильного парка.

Задача подготовки шоферов в этих автохозяйствах облегчается тем, что хозяйства располагают необходимой материальной базой. Гаражам не нужно приобретать модели деталей, они могут предоставить для обучения любые части машин, а при желании могут сами изготовить и разрезные модели.

Изучая автодело в гараже, молодой водитель сможет получить хорошие практические навыки. Он может наглядно знакомиться со всеми процессами работы, от управления машиной до ухода за ней и ремонта. Причем здесь он получит возможность повседневно наблюдать работу лучших водителей-стахановцев и изучать их опыт вождения машин. Для этого целесообразно прикреплять обучающихся к стахановцам. Теоретические знания, подкрепленные хорошей практикой, будут лучше усвоены молодым родителем.

Растущий автопарк и интересы укрепления обороноспособности нашей страны требуют массовой подготовки водительских кадров.

## В автобазе Аззаготхлопка нет хозяина

Аззаготхлопок (Азербайджан) имеет большую автобазу, насчитывающую 84 машины. Гараж базы оборудован неплохо: большие каменные здания окружают обширный двор, во втором дворе — ремонтные мастерские и вспомогательные печи — кузнечный, радиаторный, обойный и др. В штате автобазы — директор, помощник по технической части, заведующий гаражом, три дежурных механика, начальник эксплуатации, два его помощника, техник по резине и горючему, нормировщик и т. д. и т. п. Словом, все, что полагается иметь приличному автохозяйству. Нет только... авторитетного хозяина.

При наличии оборудованных мастерских и технического персонала автопарк не обеспечен ремонтом. График профилактики не выполняется, и даже смазка производится от случая к случаю. Машины подолгу простаивают в ремонте и, не успев выйти на линию, спо-

на возвращаются в мастерские.

Во дворе гаража имеется три больших резервуара с водой, но мойка машин производится редко, никто не следит за их чистотой.

Непроизводительные простои также вошли в систему. Обычно из гаража одновременно выпускают 10—15 машин в один и тот же хлопковый пункт, а так как на пунктах часто нехватает рабочих, то машины часами простаивают под погрузкой и разгрузкой.

Прогрессивная оплата труда, установленная в гараже, существует только на бумаге. За простои водители ничего не получают, если не представят оформленных актов, а оформлять их некому. Бухгалтерия часто неправильно рассчитывает водителей.

Трудовая дисциплина оставляет желать лучшего. Плохой пример водителям подает сам заведующий гаражом Гришанов. Он появляется в гараже тогда, ког-

да уже все машины уходят на линию. Квалифицированных шоферов, не мирящихся с ненормальностями в работе, Гришанов старается выжить. Так был уволен водитель I класса т. Шмидт, имеющий 15-летний производственный стаж, и прекрасный механик Клепиков. Правда, механика вскоре снова пригласили на работу, так как с ремонтом дело обстояло из рук вон плохо.

Директор автобазы Хачатуров плохо разбирается в автомобильном деле. Не было случая, чтобы он когда-либо проконтролировал выход машин на линию, проверил ее работу. Его руководство автобазой заключается в ругани и «разносе» тех, кто в минуты гнева попадает ему под руку.

Общественная работа в гараже заглохла. За последние полгода не было ни одного производственного совещания; не проводится работа и по повышению квалификации водителей.

Шофер



# Внимание безгаражному хранению автомобилей

Московский научно-исследовательский институт городского транспорта ежедневно получает от автохозяйств многочисленные запросы об организации безгаражного хранения автопарка. Такие письма поступают из Крыма и Ленинграда, из Владивостока и с Северного Кавказа, из Якутии и Семипалатинска, из Одессы и с Кольского полуострова.

Институтом разработаны различные варианты типовых проектов площадок для безгаражного хранения автомобилей. Имеется 7 вариантов площадок с пароподогревом, столько же с водоподогревом и 5 вариантов с электроподогревом. Институт уже направил различным организациям 250 типовых проектов.

В декабре 1937 г. метод безгаражного хранения автомобилей был впервые испытан на опытной площадке склада № 1 Мосавтотреста в деревне Вязовке, специально оборудованной для подогрева автомобильных двигателей паром. А теперь уже в ряде городов имеются постоянные площадки для безгаражного хранения машин. Они построены в автобусных и грузовых автохозяйствах Москвы и Ленинграда, в автохозяйствах Коломны, Свердловска, Кемерово и др.

В Москве имеется 21 площадка с общим количеством 1 200 машино-мест, из которых пароподогревом обслуживается 11 площадок, водоподогревом — 8 и электроподогревом — 2. Две площадки питаются от теплоцентрали: одна паром (2-й автобусный парк Мосавтотранса) и одна горячей водой (автобаза Гормоста). Мосавтотрест оборудовал площадки на 1-й, 2-й и 4-й автобазах (с филиалом в деревне Вязовке). Все 150 грузовых таксомоторов переведены на безгаражный метод хранения.

В настоящее время в Москве оборудуются 34 новых площадки на 1 250 машино-мест: 19 с пароподогревом, 4 — с водоподогревом и 1 — с электроподогревом. Наиболее крупные из этих площадок принадлежат Тресту уличной очистки, Москультторгу, Тресту строительства набережных, Гордорстрою, строительству гостиницы Моссовета, Мосгоржилстрою и др.

Общее количество автомобилей, оборудованных специальным устройством для подогрева двигателей, доходит сейчас в Москве до 2 000.

Было бы, однако, ошибочным полагать, что в организации безгаражного хранения все обстоит благополучно. К недостаткам эксплуатации площадок следует отнести в первую очередь отсутствие должного присмотра за ними. Особенно плохо в этом отношении на 1-й и 4-й автобазах Мосавтотреста, во 2-м автобусном и 1-м таксомоторном парках. На ряде площадок часто происходят обрывы проводки, теряются предохранители. На 4-й автобазе Мосавтотреста по всей площадке разбросаны планки.

Существенным недостатком является отсутствие на площадках специального обслуживающего персонала и правил ухода за подогревной аппаратурой. Игнорируются также вопросы охраны труда. Так, на некоторых площадках с электроподогревом работа производится со стертymi соединительными шнурами и оголенными проводами; включают и выключают машины сами шоферы.

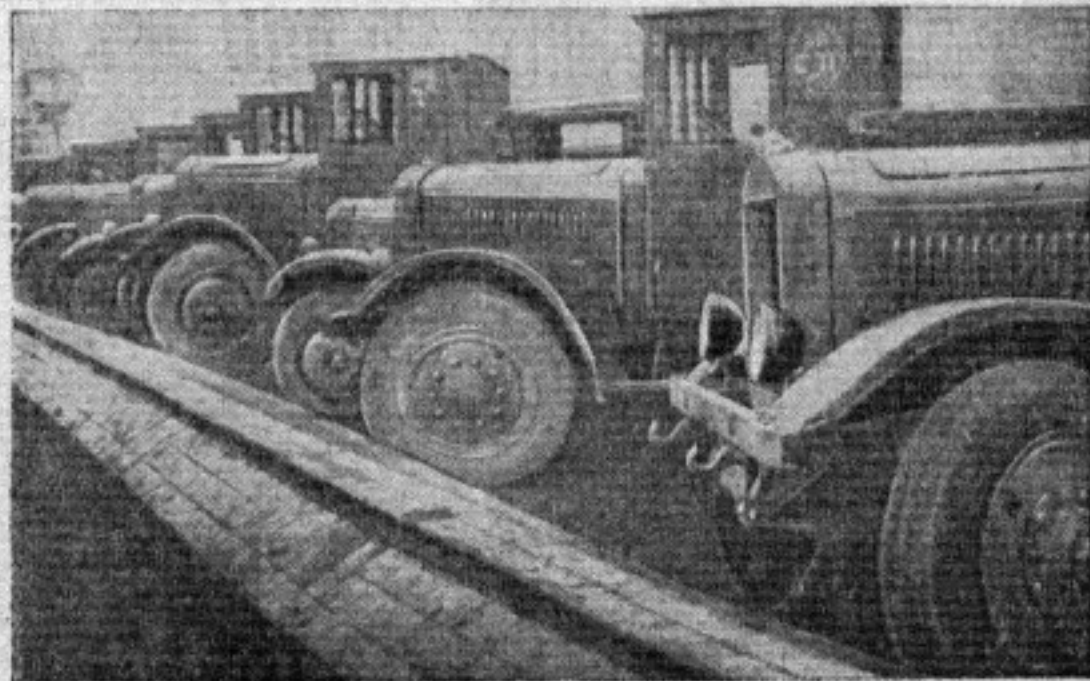
Необходимо решительно устранить недостатки технической эксплуатации площадок и выделить ответственных за это технически грамотных работников.

Сейчас, с началом строительного сезона, надо подготовиться к быстрому и планомерному строительству безгаражных площадок (своевременное проектирование, бронирование дефицитных строительных материалов и т. п.).

Необходимо также, чтобы автозаводы оборудовали новые автомобили приспособлениями для паро- и водоподогрева, так как автохозяйства изготовляют их кустарным способом. Авторемонтные заводы также должны снабжать ремонтируемые машины стандартной арматурой для всех видов подогрева.

Институт городского транспорта ставит перед Моссоветом вопрос о постройке ряда городских площадок общего пользования в местах наибольшего скопления легковых автомобилей.

Е. О.



Площадка для безгаражного хранения автомобилей на автобазе строительства Дворца Советов

Фото

Е. Чигиринского



# О ПРОИЗВОДСТВЕ гаражного оборудования<sup>1</sup>

Е. ОСИПОВИЧ

Производство оборудования для обслуживания и ремонта автомобилей далеко не обеспечивает потребности растущего автопарка. С каждым годом увеличивается отставание выпуска гаражного оборудования по сравнению с выпуском машин.

Кроме недостаточного количественного выпуска оборудования совершенно неудовлетворительна и его номенклатура. Для самого минимального обеспечения работ по обслуживанию и ремонту автомобилей требуется 200—215 наименований оборудования. Между тем до сих пор изготовлялось 62 наименования, а в текущем году число их сокращено до 52.

Несколько лет назад производство оборудования по обслуживанию и ремонту автотранспорта было сосредоточено в тресте гаражного оборудования (ГАРО), входившем в систему Цудортранса. После ликвидации Цудортранса трест ГАРО был передан в ведение Наркомата местной промышленности РСФСР. Но бывшее руководство Наркомместпрома решило ликвидировать ГАРО, исходя из того, что из трех заводов, объединявшихся трестом, один был передан в другое ведомство, а поэтому де существование треста, располагающего двумя заводами, нецелесообразно.

В результате, в мае прошлого года функции ГАРО были переданы ГУКСО (Главному управлению коммунально-строительного оборудования) Наркомместпрома РСФСР, занимающегося выпуском котлов, радиаторов, ванн, раковин и прочего оборудования для коммунального хозяйства.

Несмотря на то, что ГУКСО были переданы Пятигорский, Кировский заводы и «Красный Октябрь» (в Орджоникидзевском крае), выпуск гаражного оборудования почти не увеличился. В 1936 г. было выпущено оборудования на 29 млн. руб., в 1937 г. выработка составила 29 625 тыс. руб., а план 1938 г. в ценностном выражении составляет 33 млн. руб.

Еще хуже обстоит дело с номенклатурой оборудования. В этом году ГУКСО исключил из номенклатуры вырабатываемых изделий 10 объектов, среди которых имеются такие важные, как стенды для испытания батарей, прибор для проверки якорей и пр. Качество выпускаемого оборудования оставляет также желать лучшего.

Планом нынешнего года предусмотрено изготовление комплектов с'емников (приспособлений для разборки и сборки автомобилей) для М-1 в количестве 150 штук и для ЗИС-5 в количестве 125 штук, а также 100 комплектов для ремонта динамомашин и стартеров. Уже освоены и будут выпускаться новый гидравлический подъемник для автомобилей, гидравлические 2-тонные домкраты, мульды для вулканизации покрышек М-1 и сейчас осваивается производство мульд для покрышек ЗИС-101. Но если ГУКСО даже полностью выполнит намеченный план выпуска нового оборудования, то при огромной нужде в нем это будет каплей в море.

В производстве гаражного оборудования используется инициатива изобретателей. Принято, например, предложение работника Мосавтотреста т. Мотова об автоматизации пистолета — тавотонабивателя. Сейчас конструируется промышленный образец такого тавотонабивателя и намечается его серийное производство.

Разработана новая конструкция разборной об'емной бензоколонки, предназначенной для обслуживания машин в полевых условиях; разрабатываются конструкции пневматического тавотонабивателя полевого типа, комплекта приспособлений для правки рам и осей, гидравлического подъемника спаренного типа (позволяющего поднимать одновременно переднюю и заднюю оси автомобиля), универсального шлифовального станка для мелких работ, походного вулканизационного аппарата для ремонта резины и пр.

Конструкторская работа в 1938 г. направлена на пересмотр устаревших конструкций и удовлетворение потребностей обслуживания автомобилей М-1 и ЗИС-101.

Для того чтобы все эти новые виды оборудования не остались только на чертежах, надо оснастить заводы, переданные ГУКСО, необходимыми станками и механизмами и расширить их мощности. Между тем в 1938 г. на капитальное строительство ГУКСО отпущены ничтожные средства, исчисляемые всего десятками тысяч рублей, в то время как требуются сотни тысяч.

Яркий пример — Бежецкий завод. Здесь закончено строительство нескольких цехов. Они ждут оборудования, но средств для этого нет. Завод «Красный Октябрь», изготавливший вулканизационную аппаратуру, должен быть специализирован на этом виде продукции. Авторитетная комиссия установила, что если в реконструкцию завода вложить 500 тыс. руб., то он сможет почти вдвое увеличить производственную программу. Но денег не отпускают. Тульскому заводу, вырабатывающему с'емники и смазочную аппаратуру, отпущенных в этом году денег нехватит даже... на ремонт здания.

\* \* \*

Создавшееся положение с производством ремонтно-гаражного оборудования дальше нетерпимо. Нельзя допустить, чтобы эта важнейшая отрасль, от успешного развития которой зависит нормальная эксплуатация автомобильного парка, оставалась заброшенной.

ГУКСО, занятое в основном производством коммунального оборудования, не сможет обеспечить развития производства авторемонтного оборудования. Этим делом должна заниматься самостоятельная организация. Своевременно поэтому поставить вопрос о восстановлении треста гаражного и авторемонтного оборудования на новой, расширенной базе и передаче его в систему Наркоммаша, где сосредоточено производство и ремонт автомобилей.

<sup>1</sup> В порядке предложения.



# УЛУЧШИТЬ КАЧЕСТВО

## ГАЗОГЕНЕРАТОРНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Д. ЛЯСКОВСКИЙ и Л. РЕЙСГОФ

Постановление СНК СССР о развитии производства газогенераторных автомобилей и тракторов еще раз подтверждает необходимость широкого использования твердого топлива для нужд непрерывно растущего безрельсового механического транспорта.

Перед двумя крупнейшими автозаводами Союза — Горьковским им. Молотова и Московским им. Сталина — поставлена серьезная и ответственная задача — довести выпуск газогенераторных автомобилей в 1940 г. до 40 000 штук.

В связи с этим встает вопрос о создании совершенных конструкций газогенераторов, о высококачественном изготовлении их, о повышении культуры эксплуатации газогенераторных автомобилей в автохозяйствах.

В настоящее время парк газогенераторных автомашин состоит в основном из ЗИС-13. С момента выпуска первых автомобилей этой марки прошло более года и пробег их во многих хозяйствах достиг 25—30 тыс. км, что дало возможность собрать достаточный материал для суждения о конструкции, изготовлении и эксплуатации этих машин.

Наиболее существенные дефекты установки ЗИС-13, выявленные в эксплуатации, — это образование трещин по сварочному шву между воздушной коробкой и очагом топливника (рис. 1 и 2), раз'едание бункера и очистителей кислотами, образующимися в процессе газообразования, поломки крепления и обрывы соединительного шланга патрубка отбора газа (рис. 3).

Трещины нижнего сварочного шва топливника происходят вследствие его работы в условиях резкого изменения температур. Воздушный пояс в процессе работы генератора непрерывно охлаждается струей всасываемого воздуха, в то время как температура внутри очага у зоны горения достигает 1 000° Ц. Это вызывает большие температур-

ные напряжения в шве, соединяющем очаг с воздушным поясом. Верхний сварочный шов, находящийся выше зоны горения, таким напряжениям не подвержен и поэтому его разрушение наблюдается чрезвычайно редко. Необходимо отметить, что существенное значе-



Рис. 2. Часть трещины сварочного шва топливника ЗИС-13 в увеличенном виде

ние в образовании трещин нижнего сварочного шва сыграло также несоблюдение технологического процесса сварки на заводе, изготовляющем газогенераторную установку.

Для устранения этого дефекта в настоящее время ставятся цельнолитые топливники, имеющие несомненное преимущество в эксплуатации. В то время как в сварных топливниках образование трещин наблюдалось после пробега от 3 до 6 тыс. км, на семи первых машинах с цельнолитыми топливниками после пробега от 9 до 10 тыс. км трещины не обнаружено.

Однако и литые топливники из углеродистой стали с последующей их аллитировкой не являются еще достаточно жароупорными. Торецкий завод должен в ближайшее время освоить изготовление более жароупорного топливника, что устранит одну из наиболее серьезных причин, вызывающих длительный простой машин в эксплуатации.

Существенным дефектом, как мы уже указали, является также раз'едание бункера и очистителя кислотами. Древесное топливо, находясь в бункере — зоне сухой перегонки, — выделяет вместе с другими продуктами ряд кислот, вызывающих коррозию деталей установки. Пары уксусной кислоты, конденсирующиеся на верхних, менее нагретых частях бункера, приводят к особенно сильной коррозии. Этим объясняется образование сквозных раковин на крышке и стенках загрузочной камеры после пробега 8—10 тыс. км.

Опыт эксплуатации показал, что применяемая на большинстве установок ЗИС-13 кислотоупорная медная рубашка не является надежной защитой против коррозии, вследствие неудачного крепления ее и недостаточной механической прочности. Неровности профиля верхней части бункера вызывали скопление конденсата и являлись очагами образо-

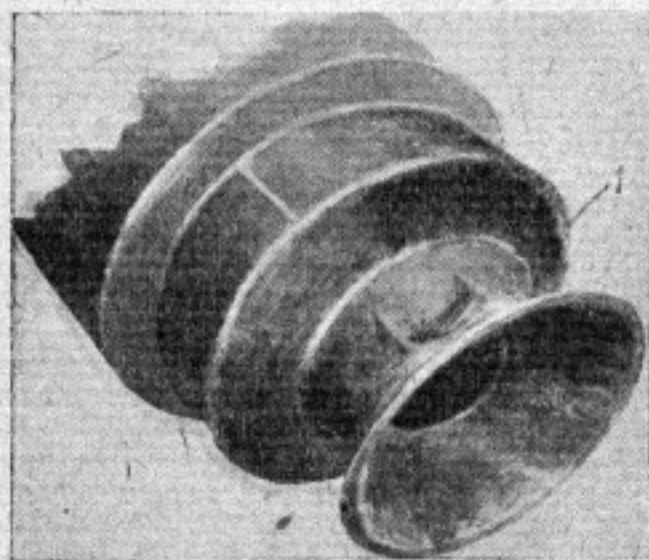


Рис. 1. Топливник ЗИС-13; 1 — трещина нижнего сварочного шва



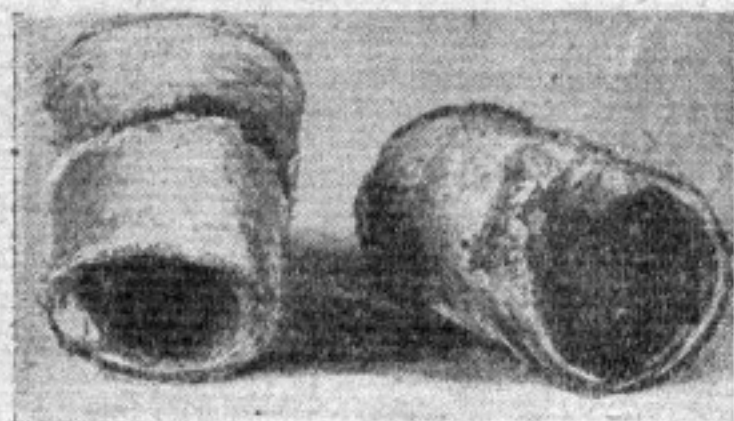


Рис. 3. Обрыв соединительного резино-асбестового шланга патрубка отбора газа

вания сквозных раковин по всей окружности, что помимо нарушения герметичности бункера вызывало в некоторых случаях разрыв стенок.

Конденсат, скопляющийся в очистителе во время работы генератора, содержит около 4% уксусной кислоты. При лабораторном исследовании материала, идущего на изготовление очистителей, выяснилось, что углеродистая сталь после 48-часового пребывания в 4-процентном растворе уксусной кислоты теряет в весе 0,08 на 1 см<sup>2</sup> поверхности. Этим объясняется, что после года эксплуатации на большинстве машин диски горизонтальных очистителей, а на отдельных машинах и вся система очистки приходила в полную негодность в результате коррозии. Неменьшему разрушению подвержены также литые крышки бункера и вертикального очистителя, не имеющие антикоррозийной защиты.

Для предотвращения коррозии стенки бункера новой модели, сконструированной на автозаводе им. Сталина, сделаны совершенно гладкими, а медная рубашка и ее крепление значительно усилены. Для крышек бункера и газгольдера, а также горизонтальных очистителей в новой модели предусмотрено кислотоупорное покрытие.

Учитывая большие простои машин в эксплуатации, вызываемые нарушением работы очистительной системы, а в некоторых случаях и разрушением отдельных ее узлов, вследствие коррозии, научно-исследовательским институтам необходимо, совместно с работниками заводов-изготовителей, изучить особенности коррозии в автомобильном газогенераторе для более рациональной борьбы с ней. Завод Комета, которому СНК поручил изготовление газогенераторной установки, должен также обратить особое внимание на качество антикоррозийного покрытия бункера и очистителей.

Крепление бункера и вертикального очистителя ЗИС-13 кронштейнами толщиной 5 мм оказалось недостаточно прочным. На новой модели завод предусмотрел изготовление усиленных кронштейнов с большим охватом бункера и очистителя по окружностям. Это дает возможность предположить, что при нормальной эксплуатации поломок этого соединения наблюдаться не будет.

Резино-асбестовый шланг, соединяющий газогенератор с очистителями, вследствие низ-

кого качества материала и недостаточно жесткого крепления бункера, разрушался очень быстро. В новой конструкции изменена компоновка очистителей, в результате чего резино-асбестовый шланг поставлен в значительно лучшие условия работы. Тем не менее качество материала шланга должно быть улучшено, как в части механической прочности, так и термостойкости.

Одновременно с улучшением конструкции и производства газогенераторных автомобилей необходимо уделить серьезное внимание подготовке кадров газогенераторщиков, правильной организации ухода и обслуживания газогенераторного автопарка.

Большинство автомобилей ЗИС-13 эксплуатируется на лесозаготовках. Обслуживающие их кадры механиков и водителей зачастую не имеют достаточной специальной подготовки. Обследование машин в тресте «Кирлес», произведенное весной 1937 г., показало, что простой новых машин перед пуском их в эксплуатацию был результатом неумения местных работников обращаться с газогенератором. В некоторых базах Главлестяжа газогенераторные машины пытались пускать в работу на бензине, что приводило к авариям двигателя с задирами цилиндров, вследствие повышенной степени сжатия.

Очень слабым местом в эксплуатации машин является профилактический и плановый ремонт, который, как правило, систематически не производится. Особенно страдает от этого электрооборудование.

В большинстве хозяйств двигатель во время нагрузки и разгрузки машин обычно не глушится, так как пуск двигателя при повышенной степени сжатия требует приложения большой физической силы. Несвоевременно производится смена масла и промывка масляного фильтра.

Другим фактором ненормальной эксплуатации является перегрузка машин. Нам известны случаи, когда машины при работе с полуприцепами систематически перевозили до 8—9 т строевого леса. Нагрузка без прицепа несколько меньше, но все же, как правило, превышает норму на 1 1/2—2 т. Такие случаи зарегистрированы даже в сравнительно культурных газогенераторных базах треста Мослеспром.

Плохая дорога и перегрузка машин вызывают необходимость пользоваться второй и третьей передачами на 60—70% пути, проходимого с грузом, что для нормальной работы автомобиля недопустимо. В некоторых хозяйствах машины поставлены по характеру эксплуатации в условия работы трактора или тягача.

Потребителям, на которых возложена задача организации культурной эксплуатации машин, необходимо прекратить существующие до сих пор случаи технически неграмотного и безответственного обслуживания их, используя данную правительством возможность материально заинтересовать кадры. Руководителям главных управлений и трестов, в которых эксплуатируются газогенераторы, нужно, наконец, понять, что своевременная подготовка кадров значительно удлинит срок эксплуатации машин.





## Спортивный сезон в Москве

Летний авто-мотоспортивный сезон в столице обещает много интересного. В отличие от прошлых лет вся авто-мотоспортивная работа будет сконцентрирована в Центральном клубе.

В июне Центральный авто-мотоклуб проведет мотоциклетные гонки на 1 и 5 км (старт с хода и старт с места) и мотоциклетные гонки на 100 км.

18 июля в честь «Дня авто-мотоспорта» на московском ипподроме состоится большой авто-мотоспортивный праздник, который откроется парадом авто-мотоспортсменов столицы. В программе праздника — фигурные авто- и мотосоревнования, гонки по кругу ипподрома и др.

24 июля будет проведен большой мотоциклетный кросс на первенство Центрального авто-мотоклуба, а в конце июля спортивная команда Центрального авто-мотоклуба примет участие в международном матче авто-мотоклубов.

В августе, в честь «Дня авиации», клуб проводит автомобильно-мотоциклетную игру — «погоня за воздушным шаром» — на приз Центрального аэроклуба СССР им. А. В. Косарева. В конце августа состоится ночной автомобильный и мотоциклетный кросс на призы им. Международного юношеского дня и им. 20-летия ВЛКСМ.

В октябре Центральный авто-мотоклуб организует ворошиловский мотоциклетный кросс, в котором будут участвовать, помимо москвичей, лучшие кроссисты Ленинградского, Киевского, Тбилисского, Бакинского, Ереванского, Минского, Ташкентского, Сталинабадского, Ашхабадского, Алма-Атинского и Фрунзенского авто-мотоклубов.

В ряде спортивных мероприятий предусматривается участие специальных женских групп и отдельно новичков-спортсменов.

Большим недостатком летнего спортивного календаря Центрального авто-мотоклуба является отсутствие спортивно-туристских автомобильных и мотоциклетных пробегов.

## Новые программы для подготовки

### автомобилистов и мотоциклистов-любителей

Авто-мотосекция Всесоюзного комитета по делам физкультуры и спорта выпустила новые единые программы для подготовки без отрыва от производства автомобилистов и мотоциклистов-любителей в авто-мотоклубах и учебных пунктах.

Новые программы рассчитаны на подготовку любителей, знающих устройство и материальную часть автомобиля или мотоцикла в пределах, необходимых для сознательного отношения к технике управления, ухода за машиной и устранения простейших неисправностей.

Заключивший обучение по программе должен уметь управлять машиной в различных условиях, знать правила движения транспорта и в то же время быть знакомым с назначением и работой авто-мотоспорта в военное время. Программы рассчитаны на изучение автомобилей (М-1 или ГАЗ-А, ГАЗ-АА) и мотоциклов советского производства.

На подготовку автомобилиста по программе

отводится 120 час., а на подготовку мотоциклиста — 90 час.

В программах уделено значительное время выработке практических навыков по уходу за машиной (16 час. в автомобильной программе и 9 час. в мотоциклетной).

Ответственной частью каждой из программ является курс практической езды. В автомобильной программе на это отводится 23 часа, из них 20 час. практического вождения (езда за рулем), для мотоциклистов — 18 час., из них 15 час. за рулем машины.

Наряду с общетехническими знаниями в программы включены специальные военные звания и политзанятия. Последние организуются для лиц, не охваченных политучебой по месту своей работы. Оба эти раздела обеспечивают подготовку не только технически грамотных автомобилистов и мотоциклистов-любителей, но и преданных делу партии Ленина — Сталина, стойких советских патриотов, всегда готовых к защите своего социалистического отечества.



# Вовлечь в авто-мотоклубы шоферов-профессионалов

Многие авто-мотоклубы недооценивают огромного значения участия в спортивной работе шоферов-профессионалов и инженерно-технических работников автотранспорта.

Авто-мотосекция Всесоюзного комитета по делам физкультуры и спорта при СНК СССР, по согласованию с Государственной автомобильной инспекцией, поставила перед всеми авто-мотоклубами, как одну из основных задач, вовлечение в клубы шоферов, техников и инженеров автотранспорта и вовлечение в число юридических членов клубов автомобильных хозяйств.

К авто-мотоклубам предъявлены следующие требования:

1. Проводить тренировочные и спортивные пробеги на легковых и грузовых автомобилях в условиях колонны, кроссы по пересеченной местности, соревнования как в дневное, так и в ночное время, вводя в них элементы военизации (езда в противогазах, сигнализация, езда с потушенными или затемненными фарами, стрельба с хода и с места, ориентировка по карте и без карты, езда по бездорожью, по льду и в горных условиях и т. д.), а также соревнования на экономичность, на лучшее знание правил уличного движения, на быстро-

ту сборки и разборки отдельных агрегатов автомобиля.

2. Создать при авто-мотоклубах технические консультации по вопросам конструкций, эксплуатации, ремонта и обслуживания автомобилей, по вопросам уличного движения и др. с привлечением к этому делу высококвалифицированных активистов клуба из числа ИТР и работников Госавтоинспекции и ОРУД.

3. Периодически устраивать вечера, доклады, лекции, беседы для профессионалов-шоферов по вопросам автомобильной техники и эксплуатации, экономии горючего, стахановскому опыту работы в гаражах, борьбы с аварийностью, работы автотранспорта в военное время и т. д., а также встречи с бойцами и командирами мотомеханизированных частей РККА с целью внедрения их опыта в автомобильные хозяйства.

Авто-мотосекция предложила правлениям авто-мотоклубов обсудить вопрос о вовлечении шоферов-профессионалов в работу клубов на специальных заседаниях правлений (оргбюро) с участием руководителей Госавтоинспекции профсоюза шоферов и военного ведомства и начать систематическую спортивную работу с водительскими, инженерно-техническими и командными кадрами автомобильного транспорта.

## Почему запрещены рекордные прыжки

### на мотоцикле с трамплина

За последнее время в ряде городов культивируют прыжки на мотоцикле с трамплина. Сторонники рекордных прыжков на мотоцикле пытались доказать важность и необходимость такого вида спорта с точки зрения преодоления препятствий в полевых условиях. Отдельные мотоциклисты, в погоне «за рекордами», совершали 20—25-метровые прыжки, что лишено всякого практического смысла, так как в условиях полевых дорог невозможно даже развить скорость, необходимую для таких прыжков.

Таким образом некоторые мотоциклисты подвергали риску себя и свои машины, занимаясь, по сути дела, никому не нужным трюкачеством, отвлекаясь от настоящей борьбы за овладение высшим классом вождения мотоцикла и искусством преодоления препятствий в условиях полевых дорог.

Авто-мотосекция Всесоюзного комитета по делам физкультуры и спорта, рассмотрев этот вопрос, установила, что рекордные прыжки на мотоциклах с трамплина являются по существу трюковым номером, что результаты прыжка зависят от конструкции трамплина и, в меньшей степени, от личных качеств спортсмена. При прохождении на мотоцикле даже сильно пересеченной местности, мотоциклисту если и придется преодолевать канавы и ручьи, то длина прыжка не будет превышать 2—3 м. Наконец установлено, что проведение прыжков на мотоцикле с трамплина связано с возможными поломками материальной части, а малейшие неисправности мотоцикла, подчас

трудно обнаруживаемые внешним осмотром (трещины рамы, вилки, дефектная резина и т. п.), могут привести к тяжелым авариям с человеческими жертвами.

Иначе обстоит дело с прыжками на мотоциклах при проведении соревнований с преодолением искусственных препятствий. На таких соревнованиях прыжки на мотоциклах, если длина их ограничивается 3—4 м, соответствуют естественным условиям преодоления препятствий на полевых дорогах (горбатые мостки, неровности дороги и т. п.).

Все это побудило авто-мотосекцию Всесоюзного комитета по делам физкультуры и спорта принять следующее решение: запретить проведение прыжков на мотоциклах с трамплина на установление наибольшей длины или высоты прыжка; культивировать прыжки с трамплина высотой не более 15 см и длиной 4 м во время соревнований и тренировок с преодолением искусственных препятствий. При этом ширина трамплина должна быть не менее 50 см.

Всем спортивным организациям необходимо сделать соответствующие выводы из решения Всесоюзной авто-мотосекции. Автомобильный и мотоциклетный спорт, основанный на овладении сложной техникой, не терпит трюкачества. Нам нужны лишь такие тренировки и соревнования, которые повышают спортивный класс водителя, скоростные достижения и проходимость автомобиля и мотоцикла в разнообразных дорожных условиях.



## В Центральном авто-мотоклубе

12 апреля состоялось организационное собрание членов Центрального авто-мотоклуба, впервые за полтора года его существования.

В «активе» клуба не было таких достижений, которые дали бы право считать его ведущей спортивной организацией. Клуб долгое время существовал без членов, без секций, без должного руководства.

Неудивительно, что почти все выступавшие в прениях по докладу начальника клуба т. Штейнера подвергли работу клуба резкой критике. Они указывали на отрыв клубного аппарата и его руководства от запросов членской массы, на организационную запущенность, на негодные методы проведения спортивной работы. Мало чем помог клубу в перестройке его и Всесоюзный комитет физкультуры, хотя Центральный авто-мотоклуб находится в непосредственном ведении председателя комитета.

Общее собрание приняло устав клуба и избрало правление и ревизионную комиссию. На первом заседании правления председателем его избран Герой Советского Союза комкор т. Павлов, первым заместителем председателя Герой Советского Союза полковник т. Ляпицкий и заместителем председателя воен-

инженер т. Кушев. Утверждены также руководители секций клуба: автомобильной — т. Жолнерович, мотоциклетной — т. Болотов, научно-технической — проф. Чудаков и др.

Вместе с ростом автомобильной и мотоциклетной культуры ширятся запросы советских автомобилистов и мотоциклистов. Надо полагать, что новое руководство клуба сделает большевистские выводы из уроков полуторогодовой жизни клуба. Центральный авто-мотоклуб должен объединить всех любителей авто-мотоспорта нашей столицы, повысить их спортивно-технический уровень, популяризировать новейшие достижения во всех областях авто-мототехники, быть примером для всех авто-мотоклубов страны.

Значительная финансовая база, которой располагает клуб, — около 4 млн. рублей на 1938 год, — позволяет широко развернуть спортивную, техническую и учебную работу. Деятельность клуба должна строиться на основе широкого участия спортивного актива во всех отраслях клубной жизни, на основе указания правительства о создании в Москве образцового авто-мотоклуба.

Корр.

## Шипы против скольжения колес мотоцикла

По предложению рекордсмена СССР по мотоспорту т. Закревского, в Москве на мотосоревнованиях применялись шипы упрощенной конструкции.

Шипы сделаны в виде скоб из стальной проволоки с заостренными концами (рис. 1). Оба острых конца 2 каждой скобы протыкаются между волокнами корда с внутренней стороны покрышки 1 (рис. 2). По длине шипы делают такими, чтобы они выступали над поверхностью протектора на 8 — 15 мм, в зависимости от условий эксплуатации.

После установки шипов внутри покрышки прокладывается прорезиненная (многослойная)

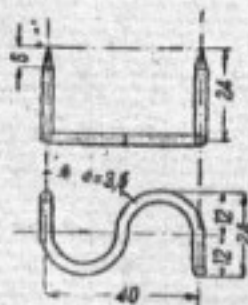


Рис. 1

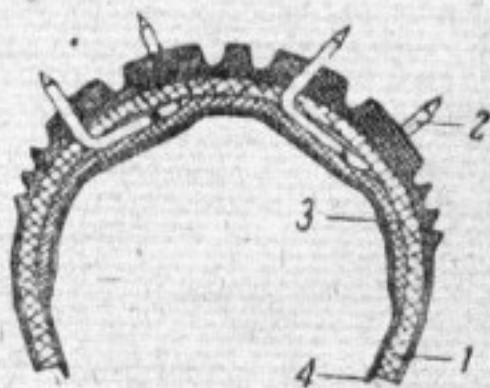


Рис. 2

При испытании применялись шипы, изготовленные из рояльной проволоки диаметром 3,5 мм на S-образном основании, которое оказалось наиболее удобным, хорошо обеспечивающим устойчивость шипов.

Размеры скобы показаны на рис. 1. На каждую покрышку ставилось не менее 60 скоб, расположенных через разные интервалы.

Мотоцикл, оборудованный такими скобами, неоднократно участвовал в зимних спортивных состязаниях и показал превосходство своих ходовых качеств перед машинами, имевшими обычный протектор.

Авто-мотосекция Всесоюзного комитета по делам физкультуры и спорта предложила авто-мотоклубам опробовать предложенную т. Закревским конструкцию и испытать резину, работающую с шипами, на сохранность в длительных условиях эксплуатации.

парусиновая прокладка 3 со сходящими на нет краями и ставится обыкновенная камера 4.

Основание скобы следует делать изогнутым в форме какой-либо сложной фигуры с тем, чтобы оно плотно прилегало к внутренней поверхности расправленной покрышки и за счет упругости камеры удерживало шипы в необходимом положении.



# ХРОНИКА АВТО-МОТОСПОРТА

## ПО МАТЕРИАЛАМ НАШИХ КОРРЕСПОНДЕНТОВ

### Харьков

Спортивный актив Харьковского авто-мото-клуба деятельно готовится к летнему сезону. Ряд гонщиков интенсивно работает над форсировкой двигателей к скоростным состязаниям. Специальный гоночный мотоцикл готовит член клуба — чемпион СССР по мотоспорту — т. Лорент.

В числе наиболее интересных летних спортивных мероприятий клуба — спортивно-туристский автопробег Харьков — Киев — Харьков, спортивный мотопробег Харьков — Москва — Харьков, туристский мотопробег на юг, гонки на 50 и 100 км, кроссы, гонки по ипподрому. Лучшие мотогонщики, выигравшие первенство клуба, получают право защищать честь клуба на Всеукраинском мотоциклетном матче авто-мото клубов в Киеве в июне этого года. 18 июля Харьковский авто-мото-клуб будет отмечать «День авто-мотоспорта».

### Ижевск

Ижевский авто-мото клуб (Удмуртская АССР) провел мотокросс, участники которого были разбиты на три группы. Дистанция для каждой группы была различной: для первой — 36 км (три круга), для второй — 24 км (два круга) и для третьей — женской — 12 км. Дорога на дистанции была не из легких — были участки трудно проходимые, с грязью и лужами. По дорожным условиям этот кросс был самым тяжелым из всех раньше проводившихся. В кроссе участвовало 18 чел., большинство которых на новых мотоциклах ИЖ-8.

Первое место по 1-й группе занял водитель В. Рогожин (авто-мото клуб) на машине ИЖ-8, показав время 1 ч. 39 м.

Первое место по женской группе заняла мотоспортсменка — победительница всесоюзного кросса ВЦСПС в Горьком в 1933 г. т. Н. Невструева на машине ИЖ-8. Она показала время 58 мин. Присутствовавший на старте гонщик рекордсмен Союза т. Иваненко дал хорошую оценку новым машинам ИЖ-8, блестяще выдержавшим испытание.

### Куйбышев

Куйбышевский авто-мото клуб провел мотосоревнования в противогазах на дистанцию 14 км на машинах отечественного производства (Л-300, ИЖ-7 и ПМЗ).

Первое место занял член Куйбышевского авто-мото клуба т. Ю. Деллос. Он покрыл дистанцию за 23 м. 45,6 с.

### Одесса

Одесский авто-мото клуб провел в апреле первые в этом сезоне мотосоревнования на ипподроме. Соревнования начались с заезда на один круг (1600 м). В прямом заезде на два круга (3,2 км) первое место по женской группе заняла молодая мотоспортсменка т. Рогулина на мотоцикле ИЖ-7, показав время 2 м. 58,4 с. Здесь же был проведен также заезд на десять кругов (16 км) с препятствиями (габаритные ворота, колеяный мост, качающаяся доска и трамплин). В этом соревновании в классе мотоциклов до 300 куб. см первое место занял т. Косьмодамнанский и в классе до 750 куб. см — т. Макуха.

### Станция Вышка

При спортивном коллективе нефтепромышлен. 26 бакинских комиссаров треста Туркменнефть по инициативе комсомольской организации создана авто-мотоучебная группа. Изучением авто-мототехники занимаются молодые стахановцы и ударники промыслов. Райком союза нефтяников приобрел для этого один мотоцикл. Дирекция промыслов также выделила средства для приобретения мотоцикла и дала автомобиль ГАЗ-АА для практических занятий. В группе в настоящее время занимаются 30 чел.

### Красноярск

В Красноярске при краевой детской технической станции организован авто-мото кабинет и два мотокружка, в которых занимаются 35 учеников 8—10-го классов. Техническая станция имеет два мотоцикла и необходимые наглядные пособия.

### Москва

Авто-мотосекция Всесоюзного комитета по делам физкультуры и спорта предложила авто-мото клубам всемерно помогать широкому развитию газогенераторного дела. При автосекциях клубов должны быть созданы газогенераторные группы. Основные задачи групп — пропаганда газогенераторного автомобиля, устройство лекций и консультаций по вопросам эксплуатации и обслуживания этих машин, оказание содействия в изыскании новых видов твердого топлива, проведение технических конференций, собиранье материалов, характеристик и отзывов для заводов, выпускающих газогенераторные автомобили и т. д.

Авто-мото клубы по договорам с хозяйственными организациями могут создавать курсы по подготовке и повышению квалификации водителей и механиков-газогенераторщиков.



# Американские мотоциклы

Инж. М. БРИТНЕВ

В США — стране высокоразвитого автомобилостроения — мотоцикл не пользуется большой популярностью. Из десятка мотоциклетных заводов осталось всего два, число мотоциклов не превышает 0,3% от общего количества автомобилей, круг мотоциклистов весьма ограничен. И все же стоимость мотоцикла довольно высока; если автомобиль Форд стоит 665 долларов, то средняя цена мотоцикла составляет около 320—340 долларов. Естественно, что в этих условиях технические требования к надежности мотоциклов и к их относительной комфортабельности при езде непрерывно повышаются.

В связи с этим небезынтересно познакомиться с современными типами американских мотоциклов.

Американские мотоциклы по своей конструкции резко отличаются от европейских, выделяясь большой мощностью и некоторыми принципиальными особенностями.

В последние два года ожесточенная конкуренция между мотоциклетными фирмами США «Индиан» и «Харлей-Давидсон» заставила их ввести на своих моделях много интересных конструктивных новинок.

Мотоциклы «Харлей-Давидсон» выпускаются с рабочим объемом цилиндров 750, 1000, 1200 и 1300 см<sup>3</sup> (рис. 1).

Двигатели мотоциклов «Харлей-Давидсон» — двухцилиндровые, четырехтактные с воздушным охлаждением. Головки цилиндров — сменные, с камерой сжатия типа Рикардо. Весь двигатель смонтирован с максимальным использованием роликовых подшипников. Гнезда для клапанов вставные и выполнены из хромистой стали для всасывающих и из кремнисто-хромомолибденовой стали для выхлопных клапанов.

В отличие от прежних конструкций, на моделях 1000, 1200 и 1300 см<sup>3</sup> масляный бак 1 установлен под раскосами задней вилки.

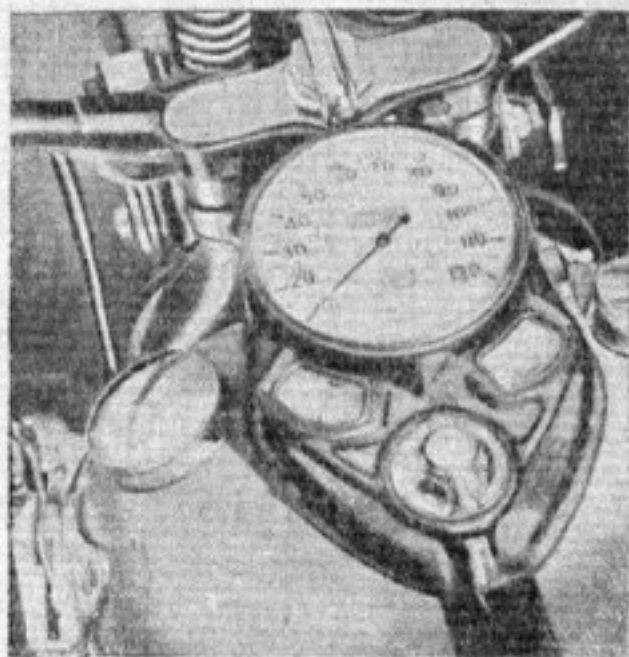


Рис. 2. Контрольные приборы мотоцикла «Харлей-Давидсон»

На всех моделях этой фирмы принята циркуляционная система смазки. Циркуляция масла обеспечивается двумя насосами, из которых первый перекачивает масло из бака в картер двигателя, а второй выкачивает отработанное масло из картера обратно в бак. Емкость масляного бака для указанных моделей — 3,8 л.

Модель 1000 см<sup>3</sup> строится с 1937 г. с верхними подвесными клапанами и отличается большой быстроходностью. Максимальная достигнутая скорость на мотоцикле этой модели — 229 км/час.

Контрольные приборы, устанавливаемые на мотоциклах всех моделей, показаны на

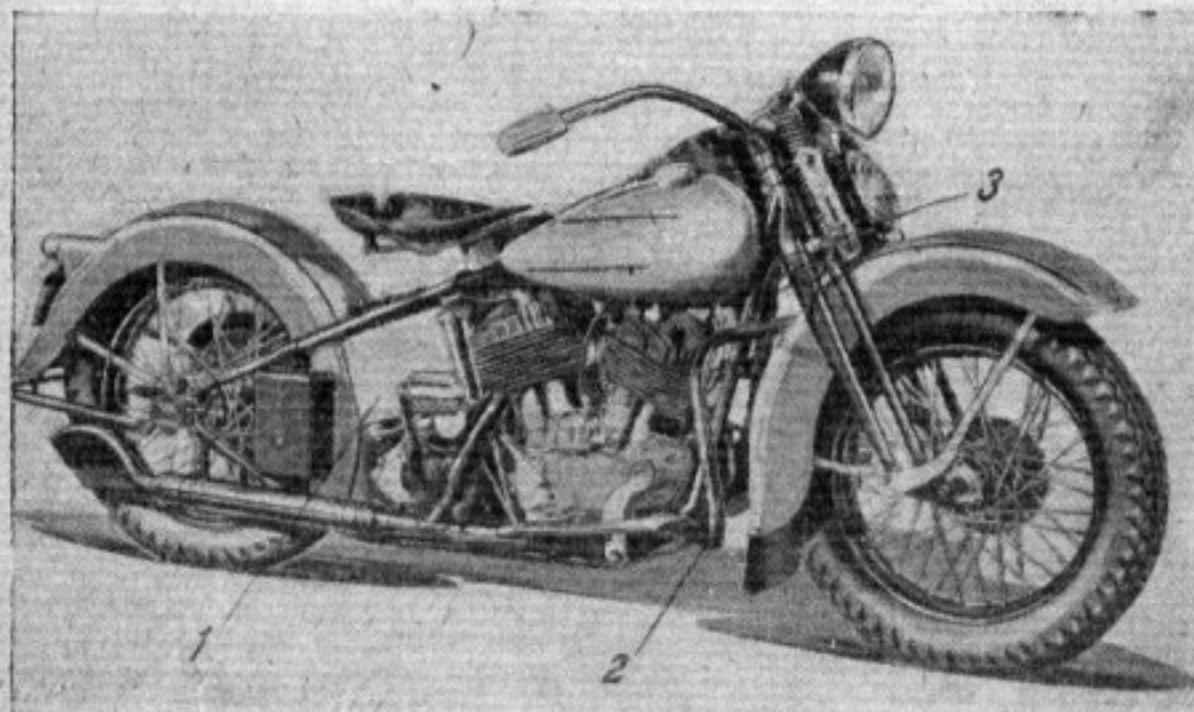


Рис. 1. Мощный американский мотоцикл «Харлей-Давидсон» с рабочим объемом цилиндров 1300 см<sup>3</sup>



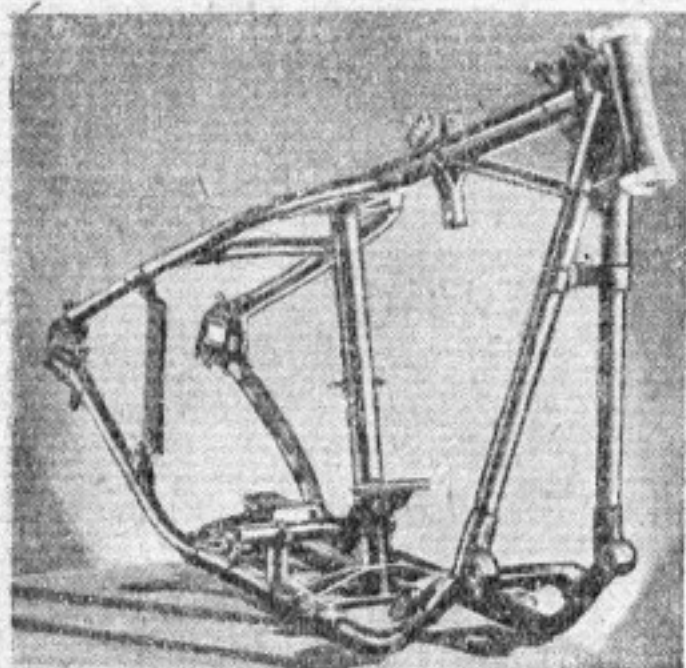


Рис. 3. Рама мотоцикла «Харлей-Давидсон»

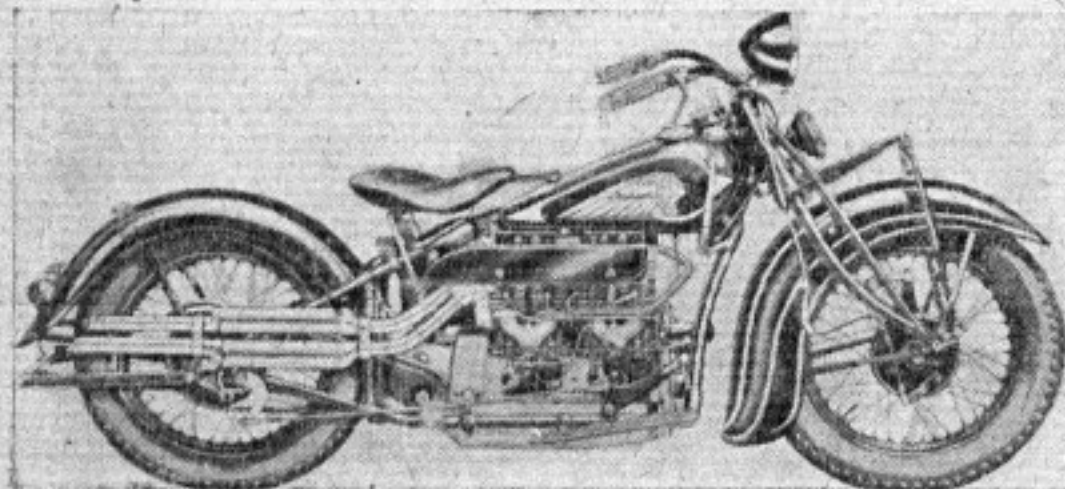
рис. 2. В центре — спидометр и счетчик пройденного расстояния; слева — амперметр, справа — масляный контроллер; между ними внизу — переключатель освещения и ключ зажигания, слева — рычаг переключения передач. У новейших мотоциклов взамен амперметра и маслоуказателя установлены контрольные лампочки под зелеными и красными стеклами.

В отношении числа передач введено интересное для американских мотоциклов новшество — четырехскоростные коробки передач, появление которых было отмечено впервые в Англии несколько лет назад.

У мотоциклов, предназначенных к езде с коляской, имеется задний ход. Сцепление многодисковое, сухое, управляемое ногой. Зажигание батарейное. Рама (рис. 3) закрытого типа «Дуплекс», трубчатая, цельнотянутая, с небольшими утолщениями в узлах, с раздвоенными передними нижними трубами. Она специально рассчитана на применение прицепной коляски и может хорошо противостоять искривлению.

Для предохранения ног ездока от повреждения при езде и в случае падения, на раме укреплены трубчатые бамперы 2.

Бак для горючего двойной, обтекаемой формы. Левая половина его вмещает 7,6 л, правая — 6,6 л. Для наливания бензина служат две широкие горловины диаметром по 60 мм.



Передняя вилка относится к классу вилок с подрессоренной фермой. Основное преимущество вилок такого типа — незначительность веса неподдресоренных частей. Мотоциклы с легкими неподдресоренными частями отличаются хорошей устойчивостью и легкой управляемостью. Для погашения возникающих колебаний вилка снабжена фрикционным амортизатором 3.

База несколько уменьшена по сравнению с прежними моделями, но все же достигает 1511 мм.

Высота поверхности седла 743 мм, что несколько больше, чем у советских мотоциклов Л-300 (700 мм), ПМЗ (685 мм) и многих европейских марок.

Частые случаи порчи передаточных шестерен спидометра, когда они установлены или у передних или у задних колес, заставили перенести приводной механизм спидометра к коробке передач, подобно тому, как это сделано у автомобилей.

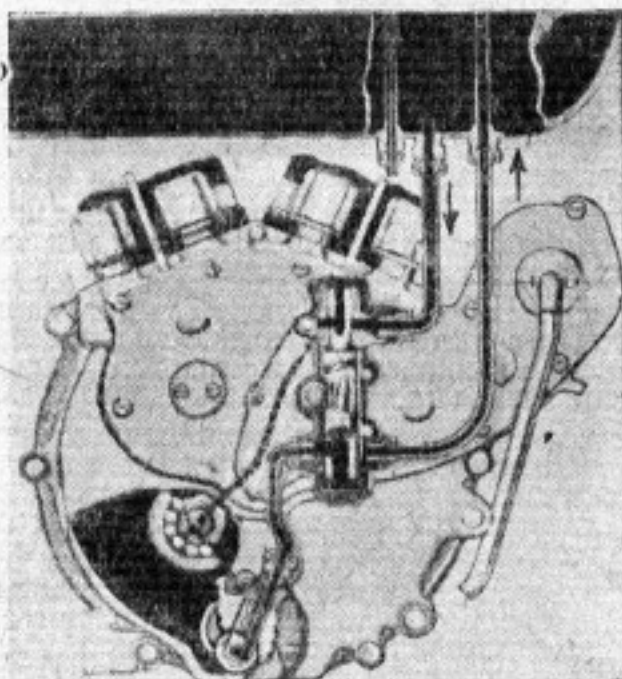


Рис. 5. Схема смазки мотоцикла «Индиан»

Шины типа баллон, размером 4,00" × 18".

Несколько моделей выпускает старейшая американская мотоциклетная фирма «Индиан». Четырехцилиндровая модель этой фирмы показана на рис. 4. Цилиндры расположены в одну линию. Рабочий объем цилиндров — 1265 см<sup>3</sup>. Коленчатый вал покоится на пяти гладких подшипниках. Всасывающие клапаны

Рис. 4. Четырехцилиндровый мотоцикл «Индиан»



ны — боковые, а выпускные — верхние. Направляющие втулки и гнезда выпускных клапанов — вставные. Поршни отлиты из алюминиевого сплава.

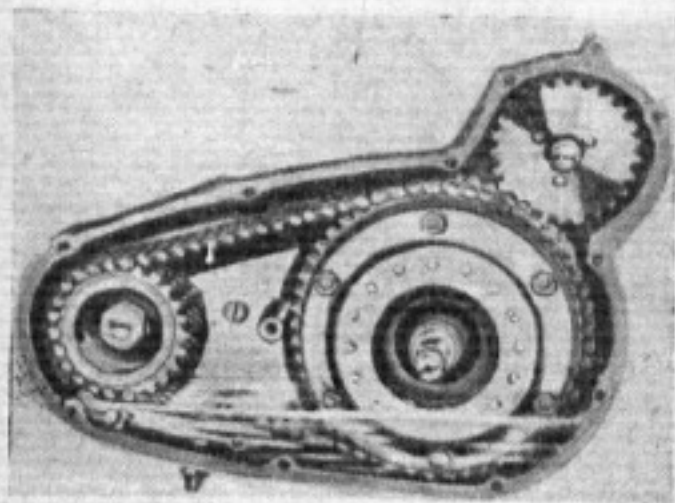


Рис. 6. Цепная передача от двигателя «Индиан».

Внизу — подушка, поддерживающая цепь от сотрясений и провисания

Для лучшего и более равномерного наполнения цилиндров свежей газовой смесью поставлены два отдельных карбюратора. Выпуск отработанных газов производится по двум хромированным трубам, из которых каждая снабжена глушителем. Смазка коренных и шатунных подшипников производится под давлением. Коромысла клапанов и толкательные тяги смазываются автоматически. Для контроля за давлением в масляной системе имеется манометр. Масло в количестве 2,9 л наливается непосредственно в картер двигателя.

На двухцилиндровых моделях — «Чиф 74» с рабочим объемом цилиндров 1206 см<sup>3</sup>, «Скаут 45» с объемом цилиндров — 745 см<sup>3</sup> и «Юниор Скаут» с объемом 498 см<sup>3</sup> — применяется циркуляционная смазка под давлением. Схема смазки показана на рис. 5. Емкость масляных баков этих моделей около 3 л, за исключением последней модели «Юниор Скаут», где бак вмещает 1,9 л масла.

Сцепление всех моделей — многодисковое (стальные диски, работающие в масле). Коробка передач — трехскоростная. По желанию ставится четырехскоростная коробка передач или коробка с задним ходом для езды с коляской. На двухцилиндровых мотоциклах «Индиан» для передачи вращения от двигателя к коробке применяется передача четырехрядной бесшумной цепью, работающей в закрытой масляной ванне (рис. 6). От применявшейся в течение ряда лет шестеренчатой пе-

редачи, с промежуточной шестерней, завод отказался.

Зажигание системы Ауто-Лайт, батарейное; на некоторых моделях устанавливается магнето Сплитдорф.

Рама — трубчатого типа с раздвоенными передними нижними трубами, утолщенная в узлах. Раскосы задней вилки сильно отнесены назад, вследствие чего подседельная труба очень низка. Рулевая головка имеет замок для предохранения мотоциклов от кражи.

Бак для горючего у 4-цилиндровой модели имеет емкость 17,5 л, у остальных моделей емкость бака — 14 л, за исключением модели «Юниор Скаут» (9,8 л). Передняя вилка на больших моделях «Индиан» рессорная, аналогичная вилке наших мотоциклов ПМЗ-750. У моделей «Спорт Скаут» и «Юниор Скаут» вилка с параллелограммной связью и неподдресоренной фермой по типу мотоциклов Л-300 и ИЖ-7.

Размер шин на всех моделях 4,00"×18", у модели «Юниор Скаут» — 3,30"×18".

Кроме указанных нормальных дорожных типов мотоциклов, обе фирмы, «Индиан» и «Харлей-Давидсон», строят в небольшом количестве специальный тип трекового гоночного мото-

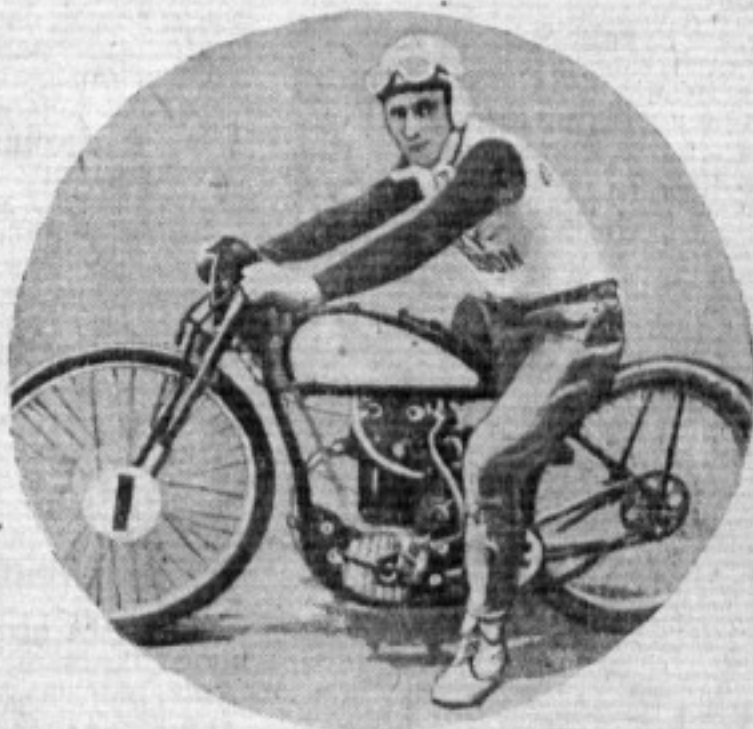


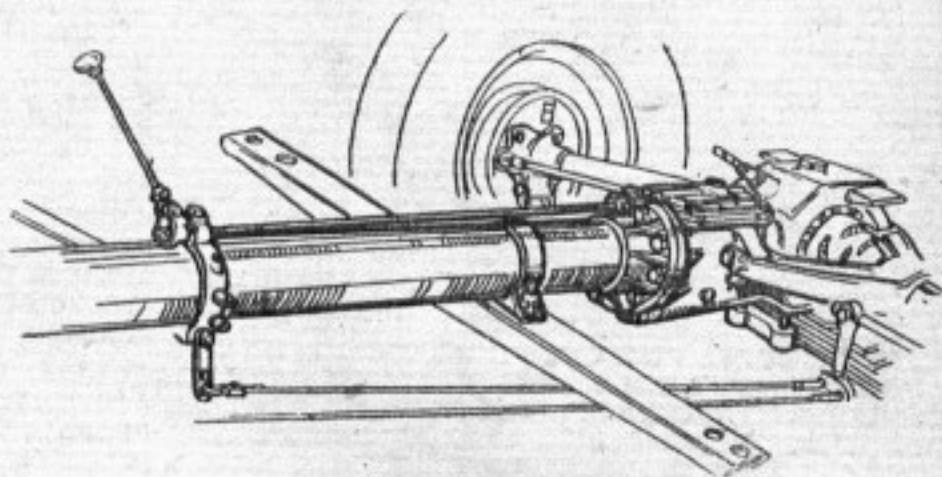
Рис. 7. Гоночный трековый мотоцикл «Харлей-Давидсон»

цикла, с одноцилиндровым верхнеклапанным двигателем объемом 500 см<sup>3</sup>. Мотоцикл такого типа фирмы «Харлей-Давидсон» показан на рис. 7. Его основные особенности — максимально облегченный вес, узкие шины, жесткая передняя вилка и седло.

Ввиду получения большого количества писем с просьбой о высылке книг, редакция сообщает, что с заказами на книги надо обращаться в местное отделение НОГИЗ и в Москву по адресам: Москва, МОГИЗ, Книга — почтой; Москва, ул. Горького, 28, магазин № 1 МОГИЗ. Книги высылаются наложенным платежом.



### КОРОБКА ПЕРЕДАЧ У ЗАДНЕГО МОСТА



В чехословацком автомобиле Шкода модель «420» коробка передач расположена у заднего моста (см. рисунок). Рычаг переключения передач связан с коробкой длинной тягой, проходящей под карданной трубой.

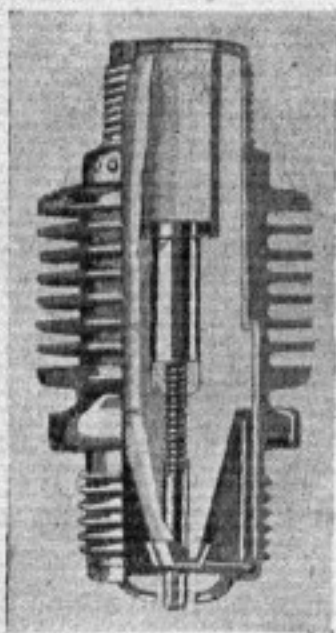
Смысл расположения коробки передач у заднего моста заключается в том, чтобы разгрузить карданные сочленения от большого крутящего момента и тем самым уменьшить их износ. Если коробка передач находится позади карданного вала, то через последний передается не увеличенный крутящий момент, а только крутящий момент, передаваемый двигателем. Отсю-

да — значительная разгрузка карданных сочленений и карданного вала. Однако заднее расположение коробки передач имеет также свои отрицательные стороны. Недостатком является наличие длинной тяги от рычага передач к коробке, что может привести к нечеткости в переключении передач.

Карданная труба автомобиля Шкода модель «420» имеет большое сечение, так как она заменяет собой раму. Сам автомобиль — малолитражный. Мощность двигателя — 27 л. с., литраж — 0,995 л. Максимальная скорость машины — 100 км/час.

### НОВЫЕ СВЕЧИ

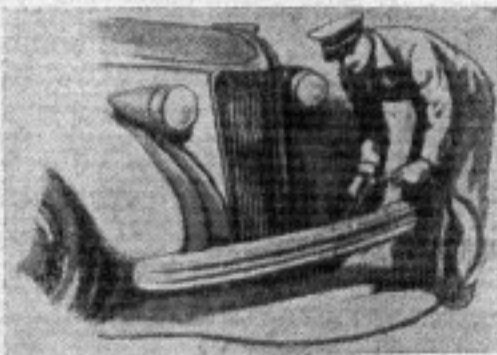
Американской фирмой Доран выпущены новые электрические запальные свечи для автотракторных и авиационных двигателей, сильно отличающиеся от свечей обычного типа.



Как видно на рисунке, изображающем свечу в разрезе, изолятор полностью охватывается удлиненной ребристой частью корпуса. Такое устройство предохраняет изолятор от поломок и обеспечивает хорошее охлаждение свечи. Ток высокого напряжения подводится от распределителя к центральному электроду через щетельный наконечник, который вставляется в изолирующую головку, укрепляемую на свече гайкой.

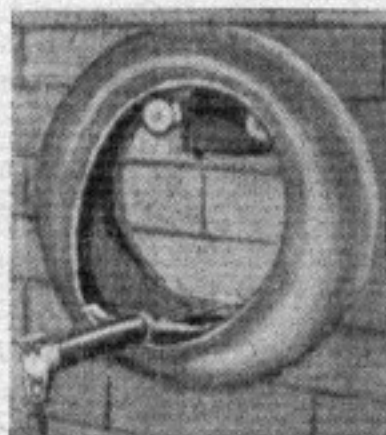
### РЕЗИНОВЫЙ БАМПЕР

В США выпущены резиновые бамперы для автомобилей, поглощающие толчки и принимающие на себя удары при столкновении машин.



Бамперы похожи на выпрямленные отрезки резиновой шины. Сходство с шиной заключается также в том, что внутри бампера имеется надуваемая воздухом камера.

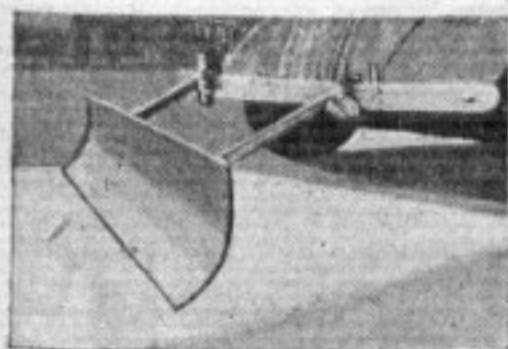
### ПНЕВМАТИЧЕСКИЙ ПРИБОР ДЛЯ РАСПРАВЛЕНИЯ ПОКРЫШЕК



На рисунке показан прибор американской фирмы Бишман для расправления покрышек любых размеров с целью их осмотра и засыпки внутренней поверхности тальком. Прибор включается в систему воздушной проводки гаража.



## СНЕЖНЫЙ ПЛУГ, УКРЕПЛЕННЫЙ У БАМПЕРА



Для очистки от снега проезжих дорог, стоянок автомобилей, площадок у гаражей и бензиновых колонок, а также аэродромов, в США выпущен специальный плуг, прикрепляющийся к переднему бамперу.

Плуг может быть прикреплен к любому автомобилю и весит 24 кг. Когда на его пути попадает камень или другой твердый предмет, — плуг автоматически подгибается, что предохраняет его от поломок.

## ЧАСЫ ДЛЯ ГАРАЖЕЙ

В США выпущены специальные электрические часы для уточнения работы гаражных механиков и диспетчеров.

На ободе «колеса», расположенного вокруг циферблата, укрепляются зажимами против соответствующих часов карточки со срочными нарядами и вызовами машин, что исключает возможность несвоевременного выполнения наряда и упрощает ориентировку гаражных работников.



## НАКЛАДНЫЕ ОРНАМЕНТЫ ДЛЯ АВТОКУЗОВОВ

На американский рынок поступили накладные украшения для автомобилей дешевых марок, подчеркивающие обтекаемость машин и придающие им более нарядный вид.

Накладки из нержавеющей стали начинают на корпусе радиатора и, постепенно утончаясь, переходят

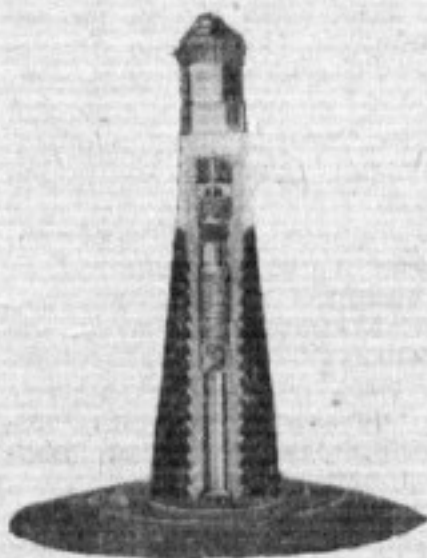


в полоски, обрамляющие машину со всех сторон и придающие ей более удлиненный вид.

Такие декоративные накладки можно ежегодно заменять новыми.

## РЕЗИНОВЫЙ ВЕНТИЛЬ

На страницах нашего журнала уже сообщалось о выпуске американской фирмой Дженкинс педьнорезинового вентиля. Подобный вентиль



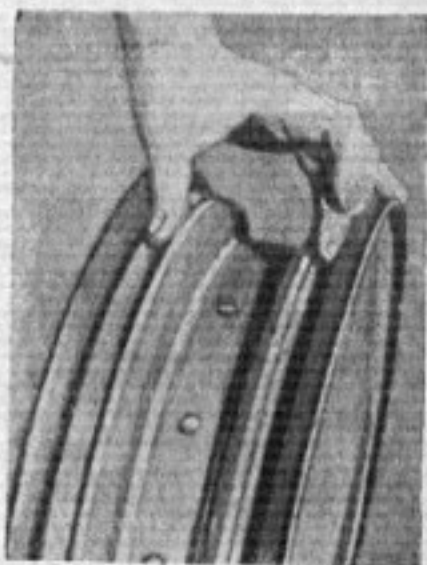
с резиновой трубкой и металлической вставкой выпущен также известной американской фирмой Шредер. Толстая резиновая трубка, облегающая металлическую вентиляльную трубку, хорошо

предохраняет ее от перетирания краем обода и от коррозии. Широкая резиновая подошва дает надежное и эластичное соединение с камерой.

## ОБОД, УДЕРЖИВАЮЩИЙ ШИНУ НА МЕСТЕ ПОСЛЕ ПРОКОЛА

В США изобретены новые ободы автомобильных колес с загнутыми краями и выступами, удерживающими проколотую шину на месте.

Такая конструкция предотвращает возможность аварии, так как даже изорванная шина остается на ободе при самой быстрой езде, благодаря чему сохраняется возможность управления автомобилем до его остановки.



На фото — выступы, удерживающие шину на месте.



Даже такая изорванная в клочья шина не соскакивает с обода.



## АВТОМОБИЛИ, РАБОТАЮЩИЕ НА ГАЗЕ

Научный автотракторный институт (НАТИ) сконструировал, построил и испытал образцы грузовых автомобилей ГАЗ-АА и ЗИС-5, работающих на сжатых газах (коксовом, светильном, нефтяном).

Построены также грузовые автомобили, работающие на высококалорийных сжиженных газах (бутан и пропан), получаемых на нефтеперерабатывающих заводах в Грозном, Баку, Уфе и др.

Испытания построенных газовых машин дали хорошие результаты в отношении мощности, динамики, пусковых качеств автомобилей и надежности конструкции в целом.

Переоборудование автомобилей на газ не требует переделки двигателей, и машины по желанию могут работать как на газе, так и на бензине.

На заводах Глававтопрома приступлено к постройке опытной серии газовых автомобилей.

## В ПОМОЩЬ АВТОХОЗЯЙСТВАМ

Московский научно-исследовательский институт городского транспорта, разработавший ряд способов безгаражного хранения автомобилей, продолжает работу по совершенствованию пароводо- и электроподогрева двигателей, по снижению стоимости строительства площадок.

В ближайшее время для оказания практической помощи автохозяйствам институт выпускает альбом типовых проектов площадок безгаражного хранения автомобилей. Альбом будет издан массовым тиражом.

## АВТОБУСЫ В КОЛХОЗАХ

Колхоз им. Реввоенсовета, Целинского района, Ростовской обл., приобрел пассажирский автобус. Между колхозом и районным центром установлено регулярное автобусное движение.

# Листья ЧИТАТЕЛЕЙ

## Хороший начин

Мичуринская межрайонная госавтоинспекция уделяет большое внимание работе с бригадой общественных автоинспекторов, созданной из лучших автоработников — стахановцев. Бригада каждую пятидневку выставляет на улицах дежурные посты для наблюдения за выполнением правил уличного движения, а также за техническим состоянием машин. Благодаря энергичной работе общественных инспекторов и автоинспекции в Ми-

чуринске за последнее время заметно снизилось число аварий.

Активную работу в бригаде ведут т. Летуновский, шоферы-стахановцы Головачев, Баранов, Ларин, Дубовицкий и др. Общественной работе они отдают и выходные дни.

Опыт работы общественных инспекторов распространяется на весь район, обслуживаемый Мичуринской автоинспекцией.

А. Далматов

## О культурном уходе за автомобилем

Приятно видеть на улице чистый, сверкающий лаком автомобиль — он радует наш глаз. Но постоянно поддерживать машину в таком виде не так просто. Для ухода за автомобилем требуются различные материалы и приспособления, которые нелегко найти. Так, например, в продаже нет замши для чистки поверхности кузова, трудно достать резиновую губку, шланг и полировочную воду для ухода за автомобилем. Водителю приходится мыть и чистить машину с помощью простой тряпки, что приводит обычно к потускнению и порче краски.

Вообще о подобных «мелочах» у нас забывают. Где, например, можно достать дистиллированную воду, необходимую для изготовления электролита? А между тем из-за отсутствия дистиллированной воды портятся аккумуляторы.

Водители должны были бы получать электролит в готовом виде из аккумуляторных мастерских, но таких мастерских очень мало. Например, у нас в Киеве имеется всего одна, и та обслуживает только периферию. Городекие автохозяйства, не имея возможности отремонтировать испортившийся ак-

кумулятор, вынуждены покупать новый. А в магазинах Глававтотрактордетали аккумуляторы бывают редко.

Необходимо срочно расширить имеющуюся в Киеве мастерскую с таким расчетом, чтобы она могла удовлетворять потребности городских автохозяйств в электролите и ремонте аккумуляторов.

Для ремонта поломавшейся детали часто требуется автогенная сварка. Но на весь Киев имеется только одна автогенная мастерская, которая выполняет только крупные заказы. Чтобы отремонтировать мелкую деталь, водителям приходится бегать по всем гаражам города. Однако даже там, где имеется автогенный аппарат, зачастую не могут помочь из-за отсутствия карбита или кислорода. Пока шофер бегает в поисках автогена, машина стоит. Хорошо, если можно просто купить новую деталь, но с запасными частями положение обстоит не лучше. В магазинах не бывает именно мелких ходовых частей, в то время как полки завалены крупными деталями.

На все это необходимо обратить серьезное внимание.

Попандопуло



# Письма ЧИТАТЕЛЕЙ

## Как мы добиваемся экономии горючего

Автоотряд Бобруйского ушосдора НКВД БССР состоит в основном из автомобилей ЗИС-5. Водители добились за последние месяцы значительных успехов в борьбе за экономию горючего. Борьба эта началась еще в прошлом году. За второе полугодие 1937 г. было сэкономлено 6 664 кг бензина. На один километр пробега водители расходовали в среднем 271,5 г горючего при норме в 283 г.

В этом году, несмотря на плохие дороги и перегруз машин на 2—3%, подавляющее большинство шоферов экономит горючее. Некоторые из них экономят до 15 кг бензина за смену.

Лучшие образцы работы показал т. Петкевич. За второе полугодие 1937 г. он сэкономил 825 кг бензина,

добившись этого благодаря применению на своей машине ЗИС-5 карбюратора М-1, а также благодаря тому, что его машина всегда в исправности. Тов. Петкевич достойно считается одним из лучших стахановцев отряда.

Успехам в борьбе за экономию горючего способствовал перевод машин на карбюраторы ГАЗ и М-1. Большая экономия достигается на машинах, снабженных карбюраторами ГАЗ. Они легко заводятся, двигатели их быстро набирают обороты и во время работы не наблюдается падения мощности.

Все мероприятия по борьбе за экономию горючего разработаны совместными усилиями инженерно-технических работников, рабочих и водителей.

Я. Лерман

## Плоды бесхозяйственности

Санаторий «Узбекистан» в Ялте имеет шесть автомобилей. Некоторые из них получены меньше года назад, но почти все они находятся в таком состоянии, словно их эксплуатируют с незапамятных времен.

Ремонт в гараже производится не по графику, а от случая к случаю. Да и вряд ли можно назвать ремонтом то, что делают здесь с машинами. Вот, например, машину ГАЗ-АА № 58-75 ремонтировали два месяца. После этого она сделала пробег в 300—350 км и была приведена в гараж на буксире. Сейчас от этой машины остались лишь кузов и рама.

Автобус санатория после пятимесячного ремонта проехал тоже около 400 км и снова был поставлен «на лечение».

Все дело в том, что в гараже отсутствует профилак-

тический ремонт. На машине ездят до тех пор, пока она не станет. На заявления шофера о плохом техническом состоянии машины, и что это может привести к аварии, заведующий гаражом Сорокин обычно спокойно отвечает: «А ты не торопись, едь потише».

Плохо поставлен в гараже учет горючего. С ведома Сорокина бензин часто переливают из одной машины в другую, не ставя об этом в известность шоферов.

В гараже процветают обезличка, зажим самокритики, подхалимство. Сорокин игнорирует производственные совещания. На предложение шоферов созвать совещание Сорокин ответил: «Я сам могу разрешить все вопросы».

Ялтинская госавтоинспекция никак не реагирует на развал в гараже санатория «Узбекистан».

Шофер

## ХРОНИКА

### СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ

В текущем 1938 году должно быть построено и сдано в эксплуатацию по Союзу несколько тысяч километров новых автомобильных дорог. Широкие, удобные шоссейные пути соединят между собой крупнейшие города страны, важнейшие промышленные и сельскохозяйственные пункты.

Отличные пути для автомобилей будут проложены между Нальчиком и Пятигорском, Фрунзе и Ош (Киргизская ССР). Автомобильные дороги пересекут горы Сванетии и Абхазии, соединят Москву с Минском и Малоярославцем.

Первые автомобильные магистрали будут располагать хорошо оборудованными станциями для обслуживания и ремонта автомашин, бензиновыми колонками и подсобными помещениями для дорожных работников.

Кроме того в 1938 году должно быть отремонтировано около 50 тыс. км и реконструировано 840 км автомобильных шоссе.

### АВТОБУСЫ И ТАКСИ В ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

Свыше 50 тыс. пассажиров перевезли этой зимой автобусы по 10 маршрутам в районах Ленинградской области.

Сейчас автобусное сообщение расширяется, число маршрутов удваивается. Общее протяжение маршрутов с 509 км доводится в этом году до 1 040.

Впервые в области вводится таксомоторное движение. Первые такси появятся в Пскове и Луге, которые получают 46 пассажирских машин марки ГАЗ.

### ЛЕГКОВЫЕ МАШИНЫ ДЛЯ МТС

В текущем году большинство машинно-тракторных станций Таджикистана получают легковые машины. В ближайшее время будет получено 5 машин М-1 для передовых МТС.



## НОВЫЕ ГАЗОНАПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СТАНЦИИ

Газонаполнительные станции для автомобилей, работающих на газе, начаты строительством в Сталино и Горловке. Первое время они будут обслуживать 100 грузовых автомашин в день. Каждая заправка машины газом обеспечит пробег в 150 км.

## САНИТАРНАЯ МОТОЦИКЛЕТНАЯ ДРУЖИНА

Курский областной комитет общества Красного креста организовал мотосанитарную дружину и приобрел для нее 6 мотоциклов. В дружине 15 девушек-комсомолок. Все они значисты «Готов к санитарной обороне» 2-й ступени и медицинские сестры.

Автомеханик сандружины, шофер I класса т. Хлопьянов прошел с дружинниками теорию вождения мотоцикла. Сейчас дружинники проходят практическую езду и многие из них уже самостоятельно ездят на мотоциклах.

## АВТОЛЮБИТЕЛИ- ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ

Спортивное общество «Локомотив» и управление Ярославской железной дороги организовали для железнодорожников курсы шоферов-любителей.

На курсах обучается 80 человек. Группа в 20 человек занимается при депо Всполье и 40 человек — при железнодорожной стрелковой охране. На Ярославском паровозоремонтном заводе 20 автолюбителей уже приступили к практическим занятиям. Сейчас при управлении Ярославской железной дороги организуется новая группа в 20 человек.

Для практических занятий спортивное общество имеет два мотоцикла, грузовую и легковую автомашины.

# Письма ЧИТАТЕЛЕЙ

## Достижение шофера Рыжкова

В 1936 г. Ашхабадский автогужтрест получил новый автобус ЗИС-8. Машина была доверена шоферу Рыжкову, зарекомендовавшему себя отличным работником. Приняв автобус, Рыжков дал обязательство сделать на нем пробег в 150 тыс. км без капитального ремонта. Он стал тщательно ухаживать за автобусом. Первое время он ездил со скоростью 20 км в час. Затем постепенно увеличивал скорость езды и постоянно следил за тем, чтобы автобус не перегружали.

Главное внимание он обращал на двигатель. Через каждые 500 км пробега Рыжков сменял масло, часто промывал масляный фильтр и воздухоочиститель, каждые 15 дней очищал нагар в крышке блока и т. п. Тщательно следил он также за системой зажигания, постоянно проверяя работу свечей, катушки зажигания, батарей. Зимой, прежде чем завести двигатель, Рыжков

вывинчивал свечи и 10—15 раз провертывал его. Затем заводил двигатель с полоборота и на 5—10 минут оставлял его работать на малом газу.

Машина регулярно проходила профилактические ремонты, причем Рыжков всегда сам наблюдал за ними. Благодаря любовному уходу за машиной он выполнил свое обязательство. За все время эксплуатации только четыре раза подтягивались подшипники. Первая подтяжка с притиркой клапанов была произведена после 35 тыс. км пробега, вторая — после 87 тыс., третья — после 127 тыс. и, наконец, последняя — после 150 тыс. км.

Сейчас на машине сменили только поршневые кольца и пальцы. Рыжков продолжает на ней работать, дав в день выборов в Верховный Совет СССР новое обязательство — пройти без капитального ремонта до 200 тыс. км.

Сафаров

г. Ашхабад

## КОРОТКИЕ СИГНАЛЫ

ставлены разоблаченными ныне врагами народа, но до сих пор никто не подумал отменить их и дать новые расценки.

Т. Крищенко

В Темрюкской автошколе (Краснодарский край), готовящей колхозных водителей, из рук вон плохо поставлены практические занятия. Школа не имеет квалифицированных инструкторов. Из восьми инструкторов только двое имеют звание шоферов II класса, остальные — III класса, а некоторые из них со стажем от 1 до 2 лет. Квалифицированные работники не идут в автошколу из-за уравниловки в оплате труда инструкторов.

М.



# Техническая Консультация

Под редакцией инж. И. И. Дюмулена

Тов. Н. К. ТРУШ  
(г. Прилуки)

Как устроен переключатель освещения М-1?

Внешний вид переключателя с частичным разрезом показан на рис. 1 и 2. Рукоятка центрального переключателя при вытягивании ее передвигает связанную с ней ползушку 8.

Ползушка представляет собой замыкающий треугольник. В положении I рукоятки, обозначенной цифрой 1, — все выключено (рукоятка вдвинута доотказа); в положении II замкнуты клеммы 1, 2, 3; в положении III замкнуты клеммы 1, 3, 4. При этом хвост ползушки 6 нажимает на контактную пружину 7, чем замыкает сопротивление «С» (см. схему).

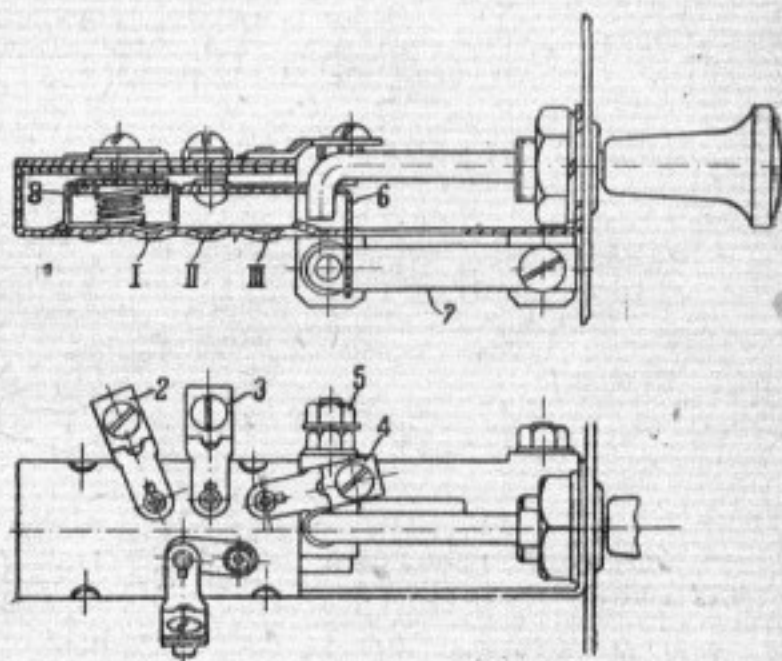


Рис. 1

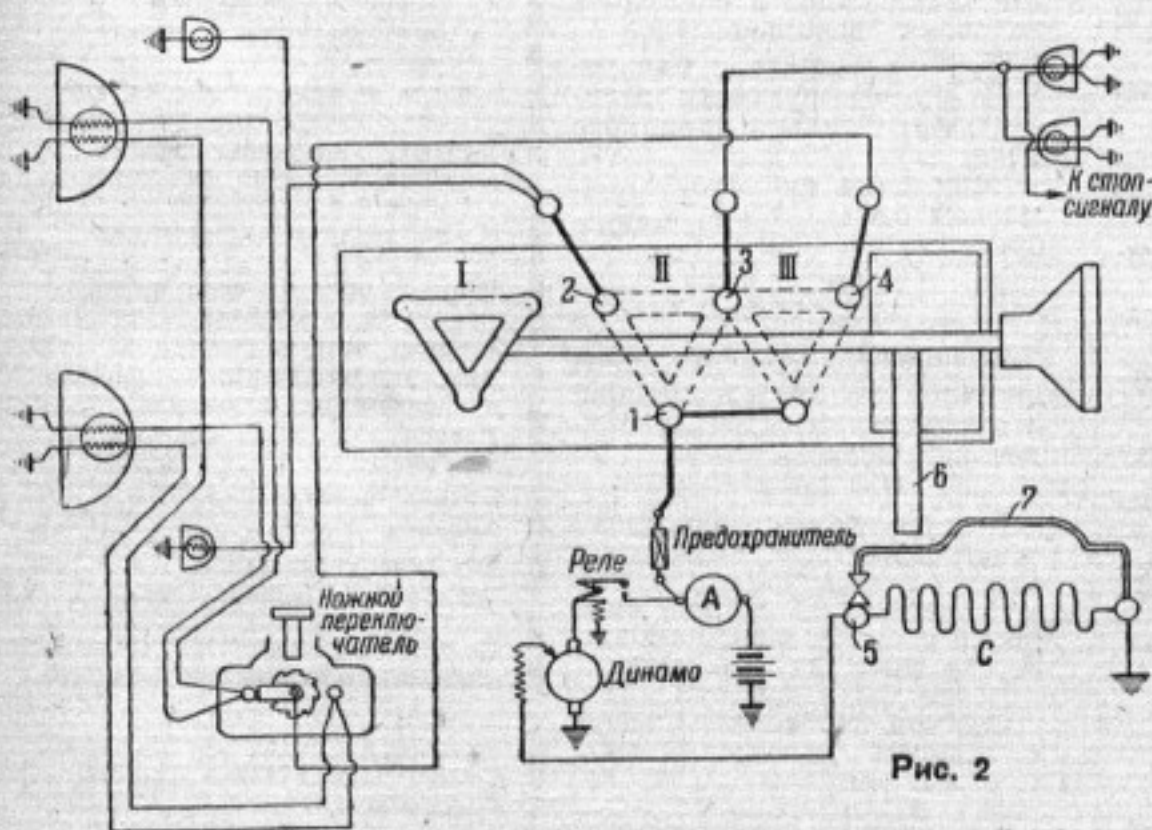


Рис. 2

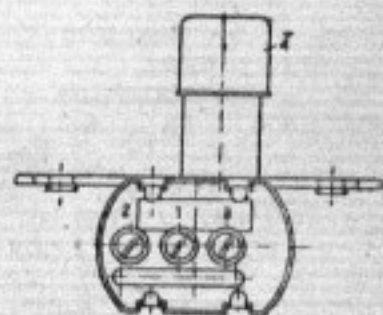


Рис. 3

1 — клемма питающего провода (от динамо через предохранитель), 2 — клемма для проводов от подфарников, 3 — клемма для провода от задних фонарей, 4 — клемма для провода к ножному переключателю и через него к фарам, 5 — клемма для соединения сопро-

тивления «С» с концом обмотки возбуждения динамомашин (рис. 2).

Опишите устройство ножного переключателя фар М-1?

Переключатель — механический с храповичком. При каждом нажиме на кнопку 4 поочередно поворачивается контактный диск внутри пе-

реключателя и соединяет то клеммы 1—2, то клеммы 1—3. К клемме 1 (контактному диску) присоединяется провод от центрального переключателя освещения. К клеммам 2 и 3 присоединяются провода от нитей городского и загородного света ламп фар (см. рис. 3).



Тов. В. ПАВЛОВУ (Тульский район)

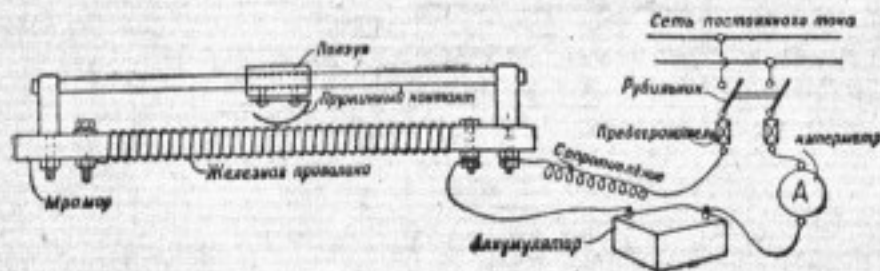
Как сделать проволочный реостат для зарядки аккумуляторной батареи?

Реостат можно сделать из железной проволоки, намотав ее на кусок мрамора. Для изменения силы зарядного тока необходимо сделать ползун. Проволоку надо смазать маслом и накалить. Образовавшийся на ее поверхности слой окислы

прижимем в 115 вольт, составляет

$$R = \frac{E - 2N}{I} = \frac{115 - (2 \times 3)}{5} = \frac{109}{5} = 21,8 \text{ ома.}$$

В конце заряда при напряжении каждого элемента 2,5 вольт и уменьшенной силе зарядного тока до 2,5 ампера, необходимо сопротивление



будет служить изоляцией между витками. На поверхности реостата нужно очистить от окислы дорожку для ползуна.

Если напряжение сети высокое, то надо сделать несколько реостатов, чтобы вся система не была громоздкой.

Сопротивление подсчитывается по формуле

$$R = \frac{E - 2N}{I},$$

где  $R$  — искомое сопротивление в омах,

$E$  — напряжение сети зарядного тока в вольтах,

$N$  — число последовательно включенных элементов (отдельных банок, батарей), напряжением по 2 вольта,

$I$  — допустимая сила зарядного тока в амперах.

Длину проволоки, согласно требуемому сопротивлению, можно подобрать по таблице:

Диаметр проволоки (в мм)	Сопротивление железной проволоки (в омах на 1 м)
0,8	0,259
0,9	0,204
1,0	0,166

Сопротивление реостата, необходимое для заряда одной 6-вольтовой батареи током силой в 5 ампер от сети постоянного тока на-

$$R = \frac{115 - (3 \times 2,5)}{2,5} = \frac{107,5}{2,5} = 43 \text{ ома.}$$

Таким образом, нужно сделать два сопротивления по 21,8 ома каждое и соединить их последовательно. Одно из них надо сделать с ползунком для возможности регулировки силы зарядного тока.

Если взять проволоку диаметром 0,8 мм, то ее потребуется

$$\frac{21,8}{0,259} = 84 \text{ м.}$$

Если взять кусок мрамора шириной 10 см и толщиной 2 см, то на один виток пойдет проволоки:

$$10 + 10 + 2 + 2 = 24 \text{ см.}$$

Реостат будет иметь:

$$8400 \text{ см} : 24 \text{ см} = 350 \text{ витков.}$$

При толщине проволоки 0,8 мм и плотной намотке, длина мрамора с обмоткой  $350 \times 0,8 = 280$  мм.

Мрамор необходимо взять с запасом длины на 50%, т. е. 420 мм.

#### ПОПРАВКА

В № 6 журнала в заметке «Образец хорошей работы» была неправильно указана фамилия начальника автоколонны. Начальником колонны Бурсажовской МТС является т. Юдин Иван Максимович.

В НОМЕРЕ:

Стр.

Речь товарища Сталина на приеме в Кремле работников высшей школы 17 мая 1938 года . . . . .	2
Избирательная кампания и задачи Осоавиахима . . . . .	4
С. АКИФЬЕВ. — Трудовой путь Зинаиды Федоровой . . . . .	5
Улучшить качество и увеличить выпуск автомобильных шин . . . . .	6
Инж. СТУРЛИС. — Станция обслуживания автомобилей . . . . .	7
Инж. А. КИРИЛЛОВ. — Фаэтон на шасси М-1. . . . .	10
Инж. А. СУРМИН. — Шиноремонтную мастерскую каждому областному центру . . . . .	13
И. К. — Готовить квалифицированных водителей . . . . .	13
Е. О. — Внимание безгаражному хранению автомобилей . . . . .	15
Е. ОСИПОВИЧ. — О производстве гаражного оборудования . . . . .	16
Д. ЛЯСКОВСКИЙ и Л. РЕЙГОФ. — Улучшить качество газогенераторных автомобилей . . . . .	17

#### СПОРТ

Спортивный сезон в Москве. . . . .	19
Новая программа для подготовки автомобилистов и мотоциклистов-любителей . . . . .	19
Вовлечь в авто-мотоклубы шиферов-профессионалов . . . . .	20
Почему запрещены рекордные прыжки на мотоцикле с трамплина . . . . .	20
В Центральном авто-мотоклубе . . . . .	21
Шины против скольжения колес мотоцикла. . . . .	21
Хроника авто-мотоспорта . . . . .	22
Инж. М. БРИТНЕВ. — Американские мотоциклы . . . . .	23
Новости мировой автотехники . . . . .	26
Письма читателей . . . . .	28
Хроника . . . . .	28
Короткие сигналы . . . . .	30
Техническая консультация . . . . .	31

#### РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Издатель — Редакрат ЦС Осоавиахима.  
 Адрес редакции: Москва, 6, 1-й Самотечный пер., 17.  
 Уполн. Главлита В-37161.  
 Техред. Н. Свешников.  
 Зак. т. 377. Тираж 107 000  
 Бум. 72 × 108 см/16 1 бум. лист.  
 Коллч. зн. в 1 бум. листе 202 700  
 Журнал одан в наб. 4/V 1938 г.  
 Подпис. к печати 10/VI 1938 г.  
 Приступлено к печати 14/VI 1938 г.  
 Тип. и шинк. Гослитиздата, Москва, 1-й Самотечный пер., 17.



2

Цена 30 коп.

М4017