



187
34

1.
Всесоюзная
Библиотека
имени
И. Делла



За рулем

14
1938
ИЮЛЬ

РЕДИЗДАТ ЦС ОСОАВИАХИМА СССР

НКМП РСФСР

Республиканская контора
по сбыту металлических изделий

РОСМЕТИЗСБЫТ

ОТДЕЛ ОБОРУДОВАНИЯ

Москва, Рыбный пер., д. № 2, пом. 31
Телефон К-4-49-69

О Т Д Е Л Е Н И Я :

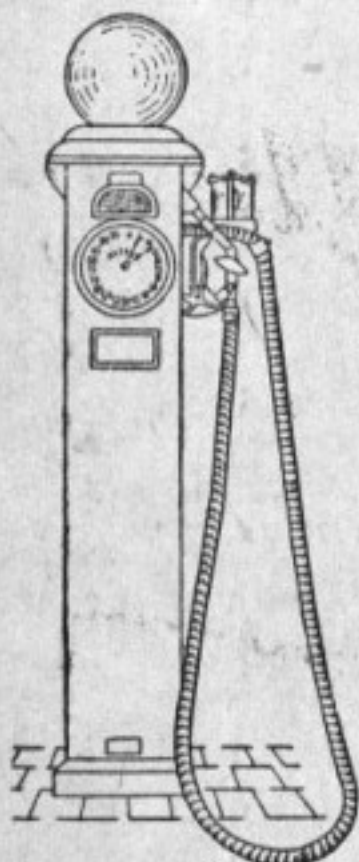
- 1 — МОСКОВСКОЕ — Москва, Ветешный ряд, 17
- 2 — СЕВЕРО-ЗАПАДНОЕ — Ленинград, Апраксин, 18
- 3 — ЮГО-ВОСТОЧНОЕ — Ростов-Дон, М. Садовая, 21
- 4 — УРАЛО-СИБИРСКОЕ — Свердловск, ул. Р. Люксембург, 15
- 5 — ГОРЬКОВСКОЕ — Горький, Кооперативная, 38

ПРИНИМАЕТ ЗАЯВКИ на 1939 г.
на гаражное и авторемонтное
оборудование и инструменты,
изготавливаемые заводами ГУКСО (б. ГАРО)
и сменными производствами

Наименование продукции

Един. Номенк. Цена
изм. № (в руб.)

Компрессорная установка производ. 0,25 м ³ /м. рабоч. давл. 11 атм. в комплекте с автоматич. выключателем	шт.	1	1 740
Подъемник воздушно-гидравлич. грузопод. 2,5 тн.	"	2	900
Подъемник воздушно-гидравлич. грузопод. 5,0 тн.	"	3	1 820
Домкрат механический грузопод. 3,0 тн.	"	4	508
Домкрат гидравлический грузопод. 2,0 тн.	"	5	1 050
Моечная машина высокого давления для мойки автомашин (центробежная)	"	6	1 150
Станок для испытания и регулировки тормозов	"	7	3 500
Станок для ремонта двигателей ГАЗ и ЗИС (производит расточку цилиндров, заливку и расточку коренных подшипников)	"	8	3 000
Станок для расточки цилиндров (переносная колонка)	"	9	2 070
Прибор для шлифовки цилиндров	"	10	100
Прибор для расточки коренных подшипников двигателей ЗИС-5	"	11	485
Прибор для расточки коренных подшипников двигателей ГАЗ и М-1.	"	12	485
Прибор для заливки шатунных подшипников двигателей ГАЗ и ЗИС-5	"	13	85
Прибор для расточки шатунных подшипников двигателей ГАЗ и ЗИС-5	"	14	475
Прибор для выверки поршня с шатуном ГАЗ и ЗИС	"	15	75
Станок для шлифовки клапанов (с электроприводом)	"	16	1 800
Прибор для шлифовки клапанов (ручн.)	"	17	250
Пресс гидравлич. 20,0 тн.	"	18	1 000
Ключи — универсальный комплект (76 предм.)	компл.	19	375
Ключи ГАЗ (24 предм.)	"	20	130
Пневматический тавотонабиватель с пистолетом.	шт.	22	510
Ручной плунжерный тавотонабиватель	"	23	23
Бак с насосом для наполнения тавотонабивателя	"	24	61
Пульверизатор для смазки рессор	"	25	125
Аппарат для промывки радиаторов	"	26	300
Полировочн. машина с комплектом инструментов для зачистки и полировки кузовов	"	27	700
Маслораздаточная колонка для дозированной отпуски масла	"	28	310
Маслораздаточн. насос для дозиров. отпуски масла на бочки	"	29	120
Приспособление для монтажа и демонтажа клапан. пружин	"	30	50
Приспособление для вывертывания и ввертывания шпилек крышек блока	"	31	16
Приспособление для сборки сцепления.	"	32	75
Приспособление для установки сцепления ГАЗ.	"	33	85
Приспособления (съемники) для ремонта машины ГАЗ (12 предметов)	компл.	34	500
То же для М-1 (17 предм.)	"	35	879
То же для ЗИС-5 (13 предм.)	"	36	587
То же для ремонта электрооборудования (71 деталь).	"	37	941
Тележка для работы под автомобилем	шт.	38	30
Веретачный пресс однотонный	"	40	404
Стационарный вулкано-аппарат с паровым котлом	"	41	2 500
Походный вулкано-аппарат с паровым котлом	"	42	1 000
Сектор для вулканизации покрышек 40 × 8	"	43	100
" " " " 34 × 7	"	44	103
" " " " 6,00 — 20	"	45	93
" " " " 7,00 — 16	"	46	93
" " " " 7,50 — 17	"	47	93
Корсеты к секторам размером 34 × 7 и 40 × 8	"	48	100
7,00 — 16, 7,50 — 17, 6,00 — 20	"	49	83
Натяжки к корсетам	"	50	80

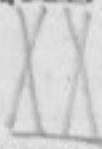


Бензоколонка
(скоростная)



Бензоколонка
(переносная)

Продолжение см. на 3-й странице обложки



187

34

14

ИЮЛЬ 1938 г.

Одиннадцатый
год издания

Выходит два
раза в месяц



СССР — оплот мира

Трудящиеся всего мира, все прогрессивное человечество никогда не забудут кровавых итогов мировой империалистической войны. 10 миллионов убитых, 20 миллионов раненых, огромное количество людей, умерших от неизбежных спутников войны — голода и эпидемии — вот проклятые последствия преступной разрушительной бойни.

С тех пор прошло 24 года и ныне над миром снова нависла угроза войны, подготавливаемой фашистскими агрессорами.

Международная атмосфера накалена до крайности. Фашистский агрессор давно уже перестал маскироваться. Спешно создаются военные союзы, организуются армии вторжения, сколачиваются разбойничьи блоки.

Для подготовки войны фашисты мобилизуют все средства: шантаж, диверсии, провокации, террор. Не жалея золота, они вербуют целые армии шпионов, лазутчиков, жалкое человеческое отребье — трижды проклятых и презренных троцкистско-бухаринских бандитов.

Фашистская Германия захватила Австрию и протянула свои щупальцы к Чехословакии, в которой бешено работает гитлеровская агентура, организуя провокационные выступления, стремясь захватить всю страну.

В войне против Испании действует союз двух фашистских государств — «ось Рим — Берлин». Героический испанский народ уже два года отбивается от полчищ итало-германских фашистских интервентов, отстаивая свою национальную независимость.

На Дальнем Востоке обнаглевшая японская военщина, ни перед чем не останавливаясь, осуществляет свои разбойничьи планы. Разорвав Вашингтонское соглашение девяти держав, Япония захватила Северный Китай и продолжает закабалить новые миллионы китайского народа.

Так сформировался блок военных агрессоров, совершающих в разных концах земного шара одно и то же кровавое дело, разжигающих пожар новой мировой войны.

Необходимость организовать дружный отпор фашистским поджигателям войны проникает все глубже в сознание широчайших народных масс. «Во всем мире нет народа, который хотел бы войны», — говорил товарищ Сталин. Фашистской пропаганде войны народные массы противопоставляют идеи организации мира и отпора агрессорам. Историческое значение VII конгресса Коминтерна находит свое политическое воплощение на практике в едином пролетарском и народном фронте против фашизма и войны.

С каждым днем растет авторитет коммунистической партии — главного организатора народного фронта и побед над мятежниками и интервентами. В борьбе с фашизмом складываются предпосылки для создания единой партии пролетариата Испании.

Во Франции антифашистский народный фронт успешно отбивает атаки реакционных групп финансового капитала, пытающихся перейти в контрнаступление.

В Китае ширится могучее движение за объединение всего народа для борьбы против обнаглевших японских захватчиков. Его сила и размах уже отчасти сказываются на результатах военных действий.

В международный день борьбы против военной опасности трудящиеся всего мира, все передовое и прогрессивное человечество еще раз продемонстрировало не только свою ненависть к фашизму и войне, но и свое горячее стремление к сплоченности и единству в борьбе против фашизма и войны.

Фашистским агрессорам мало, что уже тоеть человечества ввергнута в войну. Они лишь ждут удобного случая, чтобы зажечь



Герои-летчики гг. Коккинаки (сверху) и Бряндинский вписали новую славную страницу в историю советской авиации, совершив беспосадочный перелет Москва — район Владивостока за одни сутки.

пламя новой мировой империалистической бойни, острие которой будет направлено в первую очередь против Советского Союза.

Трудящиеся нашей социалистической родины постоянно помнят о капиталисти-

ческом окружении, о том, что война может вспыхнуть неожиданно, так как «ныне войны не объявляются. Они просто начинаются» (Сталин). Вот почему враги не застигнут нас врасплох. Грозным сокрушительным ударом ответит социалистическое государство рабочих и крестьян на вылазку поджигателей войны.

Советский Союз неуклонно проводит политику мира, политику разоблачения провокаторов и поджигателей войны. И трудящиеся всех стран с надеждой смотрят на наше социалистическое государство.

Победа социализма в нашей стране, могучий расцвет всего народного хозяйства обеспечили народам СССР счастливую и радостную жизнь под солнцем Сталинской Конституции. Сталинская эпоха, в которой мы живем, является эпохой героических дел и подвигов.

В дни, когда фашистские самолеты Гитлера и Муссолини, являющиеся символом войны и варварства, сеют смерть и ужас в героической Испании, — советские самолеты — символ мира и прогресса человечества — показывают высокий уровень передовой науки и техники. Наши гордые соколы, доблестные патриоты Советской страны, воспитанные великой партией Ленина — Сталина, согретыми сталинской заботой о человеке, вниманием и поддержкой всего советского народа, завоевали Северный полюс с воздуха, проложили впервые в истории человечества воздушную трассу между двумя полушариями, побили большинство международных авиационных рекордов.

Недавно летчик Коккинаки и штурман Бряндинский за одни сутки совершили изумительный перелет из столицы Союза в район Владивостока. Летчицы Полина Осипенко, Вера Ломако и Марина Раскова на гидросамолете промчались без посадки в течение 10 часов с юга на север Союза, из Севастополя в Архангельск. Наша страна по праву гордится своими верными сынами и дочерьми.

Фашистские насильники и убийцы не могут примириться с существованием и расцветом нашего великого социалистического государства и все время точат на нас свои хищные зубы, но мы не боимся угроз. Мы знаем свою силу. Наша родная непобедимая Красная Армия, Военно-Морской Флот и мощная авиация — крепки и несокрушимы. Они воспитывают в своих рядах десятки бесстрашных героев Советского Союза, таких людей, как Чкалов, Байдуков, Беляков, как Громов, Юмашев, Данилин, как героев-танкистов и пограничников.

зорко охраняющих рубежи нашей любимой родины.

Как никогда сплочены все трудящиеся Советского Союза, наша Красная Армия и Военно-Морской Флот вокруг партии и правительства, вокруг вождя народов — товарища Сталина. Свое огромное морально-политическое единство народы СССР продемонстрировали с новой силой в знаменательные дни выборов в Верховные Советы союзных и автономных республик, в дни размещения займа Первого года Третьей пятилетки.

Весь наш народ не забывает о том, что он должен быть «в состоянии мобилизационной готовности перед лицом опасности военного нападения» (Сталин).

СССР — защитник всех малых и угнетенных народов, отечество трудящихся всего мира. Проводимая Советским Союзом твердая и неуклонная политика мира срывает кровавую игру фашистских насильников, поджигателей новой мировой войны.

Фашистские агрессоры чувствуют, что время работает не на них, что почва начинает гореть у них под ногами. Вот почему они так лихорадочно готовятся к скорому развязыванию «большой войны». Японские империалисты, безнадежно завязшие в непосильной и истощающей Японии войне против китайского народа, провоцируют на Дальнем Востоке военное столкновение с Советским Союзом. С наглостью отчаяния японская военщина 31 июля нарушила наши границы на Дальнем Востоке.

Но великая страна социализма, носительница подлинной социалистической культуры и гуманизма, страна прославленных во всем мире героев, создавшая лучшую в мире несокрушимую Красную Армию, флот и авиацию, — непобедима. Зарвавшиеся насильники немедленно и крепко получили по рукам.

Наглая провокация японской военщины вызвала глубочайшее возмущение всего советского народа. На митингах и собраниях, проходящих по всей стране, трудящиеся Советского Союза выражают свой гнев и негодование против гнусных провокаций фашистских поджигателей войны.

Рабочие и колхозники Советской страны широким развертыванием оборонной работы Осоавиахима, подготовкой сотен тысяч ворошиловских стрелков, кавалеристов, летчиков, водителей автомашин, бойцов ПВХО обеспечат Красной Армии могучий социалистический тыл.

Наша страна, руководимая партией Ленина—Сталина, высоко несет знамя человеческой культуры, завоевывает новые высоты науки и техники, идет вперед к коммунизму и высится, как гранитный утес, о который разбиваются мутные волны фашизма.

Трудящиеся всех стран еще теснее сомкнули свои ряды в борьбе за единство, против фашизма, для защиты китайского народа, героической республиканской Испании, для защиты свободы и независимости народов, для предотвращения новой мировой бойни.



Три замечательные женщины нашей страны показали всему миру, на какие подвиги способны женщины страны социализма. Старший лейтенант Полина Осипенко (слева), штурман-лейтенант Мария Раскова (в центре) и старший лейтенант Вера Ломако пролетели без посадки за 10 час. 33 мин. от Севастополя до Архангельска

ДАДИМ СОКРУШИТЕЛЬНЫЙ ОТПОР ПРОВОКАЦИЯМ японской военщины!

Из резолюции рабочих, инженеров, техников и служащих автозавода имени Сталина.
Присутствовало свыше 40 тысяч человек

С чувством величайшего возмущения и гнева узнали мы, рабочие, инженерно-технические работники и служащие Московского автозавода им. Сталина, о провокации японских фашистов, посягнувших на неприкосновенность наших границ.

Пусть знает японская военщина, что мы все, как один, готовы встать на защиту нашей родины. «Мы стоим за мир и отстаиваем дело мира. Но мы не боимся угроз и готовы ответить ударом на удар поджигателей войны» (Сталин).

Мы горячо приветствуем героических бойцов, командиров и политработников Краснознаменного Дальневосточного фронта, дающих суровый отпор наглому врагу. Мы заверяем советское правительство, что

по первому зову готовы в любую минуту взять оружие в руки и беспощадно бить врагов на их территории. В ответ на провокацию фашистских наемников коллектив автозаводцев будет еще энергичнее и настойчивее бороться за укрепление мощи и обороноспособности нашей родины. Мы еще больше будем давать автомашин на оборону нашей страны.

Да здравствует великая партия Ленина—Сталина!

Да здравствует Рабоче-Крестьянская Красная Армия — защитница прав трудящихся всего мира!

Да здравствует наш мудрый вождь и учитель — товарищ Сталин!

ВРАГ БУДЕТ СМЯТ И УНИЧТОЖЕН

Ежедневно мы, танкисты — бойцы и командиры — следим за сообщениями печати. На наших дальневосточных границах японские самураи устраивают часто провокации, перебрасывают на нашу территорию свои банды. И каждый раз наши зоркие отважные пограничники дают зарвавшимся нарушителям решительный отпор, уничтожая вражеские полчища.

Пусть запомнят самураи, что каждый наш боец и командир Красной Армии го-

тов в любую минуту быть на передовых позициях.

Техника у нас наготове. Орудия приведены к бою, осмотрена материальная часть, и как только будет приказ выступить на защиту Советского Дальнего Востока, наш танк — танк братьев Михеевых — пойдет во главе грозной колонны сухопутных дредноутов. Враг будет смят и уничтожен.

Павел Михеев, Федор Михеев,
Иван Михеев

В ЛЮБУЮ МИНУТУ ВСТАНЕМ НА ЗАЩИТУ РОДИНЫ

Шоферы, рабочие и служащие 1-й автобазы Мосавтогруза глубоко возмущены наглым провокационным вторжением японской военщины на советскую территорию и горячо приветствуют героических бойцов красного Дальневосточного фронта, давших сокрушительный отпор озверевшим самураям.

Шоферы заявляют о своей готовности в любую минуту по зову партии и правительства встать на защиту неприкосновенности социалистической родины.

«В 1931 году, — заявил шофер-комсомолец т. Десятчиков А. П., — я пошел добровольцем в Красную Армию и служил младшим командиром в бронетанковом отряде, управлял первоклассной машиной. Если понадобится, я по первому зову партии и правительства готов в любую мину-

ту сесть за управление танком и драться до тех пор, пока не будет уничтожен последний враг».

Горят желанием бороться за счастье и неприкосновенность нашей родины не только молодые шоферы и рабочие нашего парка, но и пожилые. Рабочий утильцеха т. Зарутин уже далеко не молод, но и он заявляет, что в любую минуту готов драться с врагами. Он призывает всех работников нашей базы в ответ на провокационное нападение японской военщины ответить всемерным повышением общественно-оборонной работы, овладевать военным искусством, которое понадобится для решительных боев за счастье нашего народа.

Секретарь комитета ВКП(б)
1-го автопарка Мосавтогруза
П. АКИНИЧЕВ

ПРАЗДНИК СТРЕЛКОВОГО СПОРТА

В Москву на стрелковую спартакиаду народов СССР со всех концов необъятного Советского Союза съехались лучшие из лучших стрелков нашей цветущей, счастливой родины, чтобы продемонстрировать свое стрелковое мастерство и тем самым свою готовность без промаха разить врага в случае его нападения на нашу территорию.

В спартакиаде примут участие сильнейшие мастера огня 11 союзных, 22 автономных республик и 9 автономных областей. На линию огня выйдут представители большинства национальностей, населяющих Советский Союз. Спартакиада явится манифестацией не только советского искусства меткой стрельбы, но и братского единения народов СССР, их сплоченности вокруг партии Ленина — Сталина и готовности защищать родину до последней капли крови.

Стрелковый спорт в нашей стране пользуется большой популярностью. Его одинаково любят старики, женщины, дети. Это не случайно. Рабочие, служащие и колхозники прекрасно понимают, что в будущей войне меткие стрелки сыграют огромную роль. Вот почему они так охотно заполняют тир и стрельбища Осоавиахима. Трудящиеся стремятся стать ворошилов-

скими стрелками не ради забавы. Они овладевают искусством меткой стрельбы, чтобы по первому зову партии и правительства встать на защиту священных рубежей нашей замечательной родины и Сталинской Конституции. В этом стремлении советского народа сказывается его преданность делу партии Ленина — Сталина, горячая любовь к своему социалистическому государству.

Стрелковая спартакиада народов СССР имеет огромное оборонное значение. Для всей страны она явится радостным событием, праздником стрелкового спорта, смотром стрелковых достижений. Она послужит зарядкой для подготовки новых отрядов снайперов, умеющих отлично стрелять из любого оружия, в любое время и при любых условиях погоды, высококвалифицированных, политически грамотных стрелков, стойких патриотов — защитников советских рубежей.

Успех стрелковой спартакиады зависит от подготовленности команд. Это еще раз подтвердили проведенные во всех республиках и областях отборочные соревнования. Только та команда может рассчитывать на победу, которая упорно, систематически тренировалась.



На военно-учебном пункте Свердловского районного совета Осоавиахима (Москва).

На снимке — стрелковые занятия осовиахимовцев

Фото А. Межуева

На тренировку должно быть обращено самое серьезное внимание. Командам надо создать все условия, снабдить стрелков оружием и патронами. Областные и республиканские советы Осоавиахима обязаны окружить заботой и вниманием стрелков, завоевавших право участвовать на спартакиаде. За образцовую подготовку к спартакиаде в первую очередь несут ответственность отделы боевой подготовки и спортивно-стрелковые клубы, руководящие стрелково-спортивной работой в данной республике или области.

Успех спартакиады зависит от уровня политической работы. Надо использовать опыт агитационной работы, накопленный нашим Обществом во время выборов Верховных Советов союзных и автономных республик. Политическую работу необходимо поставить так, чтобы о спартакиаде знали все трудящиеся. Во всех командах нужно выделить политруков, отвечающих за воспитание стрелков в духе беззаветной преданности партии Ленина — Сталина, непримиримости к подлым врагам народа — троцкистско-бухаринским агентам фашистских разведок.

На стрельбище Центрального спортивно-стрелкового клуба СССР в Вешняках только что закончились отборочные соревнования РСФСР, на которых от 16 краев и областей участвовали 130 стрелков. Такие же соревнования проведены раньше в других республиках. Сформированные в результате этих соревнований команды должны не забывать, что вся наша страна ждет от них новых всесоюзных и мировых рекордов.

К стрелковой спартакиаде народов СССР хорошо готовилась Карельская автономная республика, где по подготовке к спартакиаде был создан оргкомитет, возглавляемый секретарем обкома ВЛКСМ. Вопрос о спартакиаде обсуждался в обкоме партии, в Совнарком, на собраниях стрелкового актива. Сборной команде Карелии были созданы такие условия, которые позволили ей систематически тренироваться во всех упражнениях программы спартакиады.

Не отстает и Узбекская ССР. Здесь к

командам взрослых стрелков и детей прикрепили опытных тренеров тт. А. Андреева и Р. Кострюшина. К подготовке к спартакиаде большой интерес проявил Совнарком Узбекистана, отпустивший на отборочные республиканские соревнования 26 тыс. руб. В республиканских соревнованиях приняли участие свыше 60 стрелков Ташкента, Самарканда, Бухары и ряда других городов Узбекистана. Лучших результатов добилась сборная команда Ташкентской области.

На помощь отстающим республикам и областям (Чувашии, АССР Коми, Осетии, Ингушетии и др.) пришел организованный при ЦС Осоавиахима штаб по проведению спартакиады. В ряд мест посылались квалифицированные тренеры, часть команд проходила тренировку в Москве.

Спартакиада — мероприятие большой оборонной важности. Каждый стрелок должен ознаменовать спартакиаду повышением своего стрелкового искусства, научиться хорошо стрелять не только из малокалиберной винтовки и в тире, но и из боевого оружия, и притом в обстановке, приближающейся к той, в которой стрелок окажется во время войны.

В стороне от стрелкового спорта не могут стоять и водители машин, шоферы, многие из которых состоят в Осоавиахиме или являются членами спортивного «Старт». Среди шоферов много любителей стрелкового спорта, немало снайперов. Спартакиаду надо использовать так, чтобы все эти стрелки передали свой опыт и свои стрелковые знания товарищам, чтобы военными знаниями и стрелковой техникой овладели сотни и тысячи новых шоферов и водителей машин, прежде не занимавшихся стрелковым спортом.

Для образцового проведения спартакиады имеются все возможности. Нужно использовать их в полной мере и провести спартакиаду так, чтобы она умножила успехи советского стрелкового спорта и мощь Осоавиахима, являющегося неиссякаемым резервом нашей славной, родной Красной Армии.

С. Виноградов

Ознаменуем 20-летие ленинского комсомола новыми успехами в стрелковой подготовке советской молодежи!



Уборка зерновых в колхозе имени Мичурина (Красноармейский район, Сталинградской области)

Фото А. Маклецова

ПО-СТАХАНОВСКИ УБЕРЕМ обильный урожай

По всем данным урожай этого года во многих местах выше рекордного прошлого года. Колхозники по праву называют его сталинским. Развернувшееся стахановское движение на полях, успех уборочных работ — результат горячего стремления колхозных масс выполнить указание вождя товарища Сталина о ежегодном производстве 7—8 млрд. пудов хлеба.

Партия и правительство дали колхозам и совхозам первоклассную технику, обеспечили подготовку десятков и сотен тысяч квалифицированных мастеров социалистического земледелия. К уборочным работам дополнительно выделены необходимые фонды машин, запасных частей, автопокрышек. В этих условиях исключительного внимания к социалистическому сельскому хозяйству успех уборочной кампании, полное использование мощной передовой техники, высокая производительность труда «зависят от нас самих, от нашей работы, от организованности колхозов» (В. Молотов).

Убрать богатый урожай в кратчайшие сроки так, чтобы ни один колос не остал-

ся в поле, вывезти все зерно на элеваторы, разгружая комбайны на ходу и не допуская простоев комбайнового парка, которому принадлежит решающая роль в основных зерновых районах Союза — вот важнейшие задачи.

Но эти задачи еще плохо усвоены в органах Наркомзема. Комбайны, тракторы, автомобили не везде полностью подготовлены к уборке. Недостаточно удовлетворительно проходит ремонт автомобильного парка, значение которого в вывозке урожая исключительно велико. Особенно плохо обстоит дело с ремонтом машин по автоколоннам Сельхозтранса. Автотракторный отдел Наркомзема и областные тресты «Сельхозтранс» не обеспечили еще большевицкого руководства ремонтом машин, не сумели правильно распределить и рационально использовать имеющиеся материальные ресурсы.

Хороший урожай не снижает, а увеличивает ответственность земельных органов, руководителей сельскохозяйственного автотранспорта за успешное проведение уборки. Самотеку и самоуспокоенности,

взаимству и расхлябанности надо объявить решительную войну, так как они открывают лазейки для врагов.

Сейчас центральной задачей является развертывание массового социалистического соревнования и стахановского движения на колхозных полях, в МТС и совхозах.

Совнарком Союза ССР в своем постановлении «Об уборке урожая 1938 г.» отметил, что осуществление задачи по развертыванию стахановского движения должно пойти не по линии увлечения отдельными рекордными выработками, а по пути организации повседневной массовой работы в области широкого внедрения опыта передовиков-стахановцев.

Надо создать все условия, чтобы не только звенья и бригады, но и целые колхозы, МТС и совхозы становились стахановскими. Наряду с развертыванием стахановского движения среди комбайнеров и трактористов необходимо добиться широкой организации стахановского движения и среди шоферов.

Одними из инициаторов социалистического соревнования среди шоферов по образцовой вывозке урожая этого года являются шоферы-стахановцы Волчанской автоколонны Сельхозтранса Харьковской области.

В своем обращении ко всем шоферам, механикам, начальникам автоколонн и инженерно-техническим работникам Сельхозтранса они призывают включиться в социалистическое соревнование за наивысшие показатели работы автомобилей, за технически безупречную эксплуатацию автопарка.

«Наша Волчанская автоколонна, — говорится в обращении шоферов-стахановцев, — решила снизить плановую себестоимость ремонта на 10% против норм, установленных Наркомземом, что составит 11 тыс. руб. экономии. Если все автоколонны Сельхозтранса сумеют по-хозяйски провести ремонт, они сэкономят государству около 22 млн. руб.

300 км среднесуточного пробега машин при среднем расстоянии одного рейса в 18 км., переброска не менее 678 тыс. центнеров грузов — вот наше обязательство.

Мы обеспечиваем суточную производительность:

для машин ГАЗ-АА не меньше 213 тонно-километров,

для машин ЗИС-5 не меньше 425 тонно-километров,

для машин АМО не меньше 350 тонно-километров —

при сохранности машин и полном отсутствии аварий.

Наш коллектив водителей обязуется расходовать горючее на 10% меньше установленных норм (на машину ГАЗ 147 г на километр пробега, на машину АМО—237 г и на машину ЗИС—243 г). Если нашему примеру последуют все работники автоколонн Сельхозтранса, то будет сэкономлено много десятков тысяч тонн драгоценного горючего.

Нормы пробега новых автопокрышек мы перекроем на 25%, усилив уход за резиной, не допуская резкого торможения, езды по колеям, систематически проверяя состояние покрышек и давление воздуха.

Тщательным уходом за машинами беремся увеличить установленные нормы межремонтного пробега не менее, чем на 20%.

Организуя обмен опытом с Ахтырской автоколонной Харьковской области и проводя техническую учебу шоферов, мы добьемся, чтобы водители сдали экзамен на «отлично» и «хорошо».

Для облегчения работы грузчиков наша автоколонна делает в каждой бригаде переносные подходные мостики в уровень с кузовами грузовиков, а на вывозе свеклы обеспечивает бункерную погрузку. Все кузова наших машин приспособляются для безтарной перевозки зерна.

Ни одного дня невыхода на работу, ни одного простоя из-за технической неисправности! Точно будем соблюдать график ремонта и ежедневного технического ухода!»

Призыв шоферов Волчанской автоколонны должны подхватить все автотранспортные организации, участвующие в уборке урожая.

От работников автотранспорта, от людей, сидящих за рулем автомобиля, во многом зависит успех уборочных работ, вывозка зерна в сжатые сроки и без потерь.

Водители автомашин должны помнить, что успешное проведение уборки обильного урожая обеспечит дальнейший рост обороноспособности нашей страны, еще большее укрепление колхозного строя, рост зажиточности колхозников.

МОЛОДЫЕ ПАТРИОТЫ!

Готовьте подарки матери-родине

Молодые стахановцы — специалисты автозавода имени Сталина в связи с предстоящим празднованием 20-летия ленинско-сталинского комсомола обратились ко всем комсомольцам, ко всем молодым рабочим, колхозникам и служащим, к бойцам и командирам Красной Армии и Флота с призывом ознаменовать этот праздник новыми славными делами.

— Вся советская молодежь, — пишут они в своем обращении, — единодушно говорит: счастье быть молодым! В стране социализма нам даровано право на труд, на образование, на отдых, право и обязанность защищать родину, честно трудиться во славу отчизны. В нашей стране осуществляются самые смелые мечты юношей и девушек. Среди нас нет ни одного безработного, ни одного неграмотного. Советский человек — это звучит гордо. Мы

знаем высокую цену достоинству молодого гражданина СССР. Нашу юность лелеет и оберегает великая Сталинская Конституция.

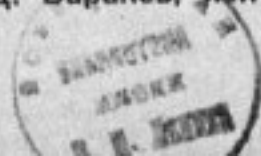
Наши сердца полны чувства благодарности и любви к родине, к партии большевиков, к мудрейшему отцу, другу и учителю всей советской молодежи — товарищу Сталину. Ленин и Сталин выпестовали многомиллионный комсомол, как могучую силу, несокрушимо сплоченную вокруг большевистской партии, ее Центрального Комитета. К славной дате—двадцатилетию ленинско-сталинского комсомола мы идем, готовые отдать все силы на выполнение любого задания Всесоюзной Коммунистической Партии большевиков и советского правительства. Двадцать лет ВЛКСМ — это праздник всего народа, всей страны. Мы готовимся к этому дню,



В ознаменование 20-й годовщины ВЛКСМ комсомольцы Ленинградских курсов РККА развернули социалистическое соревнование на отличные показатели в боевой и политической подготовке.

На снимке: комсомольцы-орденоносцы подписывают договор социалистического соревнования. Справа налево — член бюро ВЛКСМ лейтенант Д. Баранов, лейтенанты А. Пермяков, В. Федюнин, С. Пахомов и капитан П. Титов.

Фото М. Редкина



как к большому радостному событию. Хочется еще самоотверженнее работать, еще лучше учиться большевизму во славу родины. И вот мы, молодые рабочие Московского автозавода, носящего великое имя товарища Сталина, обращаемся с призывом:

Пусть каждый молодой гражданин СССР в честь двадцатилетней годовщины подготовит и преподнесет подарок своей родине.

Этим подарком может быть новый стахановский успех у станка, новые первоклассные конструкции машин, новые произведения советского искусства, отличные оценки в учебе, рекордные урожаи, спортивные достижения, овладение военной специальностью и многое другое. Каждый такой подарок должен быть достоин славной годовщины.

Каждый из нас готовит такой подарок. Зинаида Федорова, возглавив соревнование молодежи своего пролета, обязуется закончить производственную программу III квартала к 15 сентября. Михаил Ушкалов, рекордсмен, кузнец-штамповщик, при норме в 475 дает 860 коленчатых валов. Клара Белая организует новый стахановский пролет в отделении двигателей. Михаил Жучин сдает летние нормы на значок «Готов к труду и обороне» II ступени. Иван Константинов подготовит молодежь своего пролета к сдаче государственного техэкзамена на «хорошо» и «отлично». Комсорг Иван Гаврилкин готовит теоретическую конференцию по истории ВЛКСМ. Владимир Кременецкий вместе с молодыми инженерами-конструкторами Анатолием Пухалиным и Николаем Пульмановым разработает проект спортивного скорост-

ного автомобиля. Прасковья Воробьева подготавливает 6 станков к переходу на выработку двух норм. Георгий Баранов пишет стихи о стахановце-кузнеце Ушкалове. Иван Попов сдает нормы на значок «Ворошиловский стрелок» II ступени.

Дорогие товарищи! Зарево новой войны встает над миром. Фашистские стервятники терзают героическую Испанию, хотят закабалить свободолюбивый китайский народ. Троцкистско-бухаринские, буржуазно-националистические шпионы и диверсанты — эти проклятые всеми трудящимися бешеные псы, которых наплодили Иуда-Троцкий и его хозяева из фашистских разведок, спят и видят петлю на шее советского народа. Никогда этому не бывать! Нет и не будет силы, способной победить советский народ.

Задача нас, молодых пролетарских интернационалистов, — быть готовыми к великим испытаниям, быть всегда в состоянии мобилизационной готовности, о котором говорил товарищ Сталин.

Проведем же наш славный праздник под лозунгом усиления обороноспособности отечества!

Комсомольцы и комсомолки, молодые товарищи сверстники! Из миллионов наших подарков составит замечательный фонд двадцатилетия комсомола. Мы уверены, что никто из молодых советских людей не останется в стороне от этого дела. Пусть каждый внесет посильный вклад в золотой фонд скромных и больших дел, укрепляющих могущество страны, ее оборонную мощь, повышающих ее культурный уровень. Ознаменуем славную годовщину делами, которых ждут от нас большевистская партия и товарищ Сталин!

Начали подготовку к 20-летию ВЛКСМ

Через несколько месяцев исполняется 20-я годовщина создания Всесоюзного ленинского коммунистического союза молодежи.

Комсомольская организация 3-го автобусного парка разворачивает деятельную подготовку, чтобы достойно ознаменовать эту замечательную дату.

В работе нашей комсомольской организации еще много недочетов. Недавно райком ВЛКСМ вынес специальное решение, в котором отметил слабость политмассовой работы и недостаточный рост комсомольских рядов в нашем парке. Учитывая эти недочеты, мы сейчас перестраиваемся.

В период подготовки к выборам в Верховный Совет РСФСР и реализации займа 3-й пятилетки наши комсомольцы активно работали.

Подготовку к 20-летию комсомола мы проводим под знаком усиления политмассовой

работы, вовлечения лучшей молодежи в комсомол и усиления работы с несоюзной молодежью. В выходные дни мы наметили провести молодежные массовки, посвященные 20-летию комсомола.

Одним из слабых участков у нас является общественная оборонная работа. Долгое время в парке не существовало даже организации Осоавиахима. Недавно у нас создано оргбюро совета ОСО, в него вошли активные комсомольцы. Мы создали кружок по подготовке шоферов на значок «Ворошиловского стрелка». В качестве инструктора обучает молодежь стрельбе работник нашего парка т. Гусев. Мы добились возможности заниматься в тире НКПС, достали малокалиберные винтовки, получили патроны.

Н. Н. Видусов

Секретарь комитета ВЛКСМ 3-го автобусного парка Москвы

Молодежь, на мотоцикл!

Подготовка к выборам в Верховный Совет РСФСР значительно активизировала общественную и политико-воспитательную работу комсомольской организации 1-го таксомоторного парка. Одновременно у нас развернулась и подготовка к 20-летию ленинского комсомола.

Комсомольцы нашего парка соревнуются с комсомольцами 2-го таксомоторного парка Москвы на лучшую подготовку к 20-й годовщине ВЛКСМ. Мы разработали и утвердили на общекомсомольском собрании социалистический договор. По этому договору мы взяли на себя обязательство вовлечь всех комсомольцев и несоюзную молодежь в кружки по повышению квалификации и общеобразовательного уровня. Мы обязались также поднять производительность труда комсомольцев в среднем на 10%, ликвидировать перерасход горючего, добиться строгого соблюдения комсомольцами правил уличного движения.

До сих пор еще слабо развернута среди молодежи парка массовая оборонная работа. В прошлом году осоавиахимовская организация подготовила 670 значкистов ПВХО, 50 значкистов «Ворошиловского стрелка»,

четверо комсомольцев сдали экзамены на звание инструкторов пулеметного дела и подготовили в парке 18 пулеметчиков. Но в 1938 г., особенно летом, оборонная работа у нас, к сожалению, ослабла. Готовясь к встрече 20-й годовщины комсомола, мы обязались всемерно оживить оборонную работу. В частности, мы поставили себе задачу — вовлечь всех комсомольцев и несоюзную молодежь в Осоавиахим и подготовить 90 значкистов ПВХО, 90 «ворошиловских стрелков» и 50 значкистов ГТО. Кружки по подготовке на значок «Ворошиловского стрелка» уже начали работать. 80 чел. подали заявления о приеме их в члены Осоавиахима.

Молодежь нашего парка увлекается мотоциклетным спортом. На средства рабочкома приобретен мотоцикл. Группа мужчин в 20 чел. уже овладела искусством управления мотоциклом. Сейчас организована специальная женская группа из 25 чел., которая в ближайшее время приступит к занятиям.

А. Шапыгина

Секретарь комитета ВЛКСМ 1-го таксомоторного парка Москвы.

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

К трехлетию постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) о генеральном плане реконструкции Москвы

Три года прошло со дня опубликования исторического постановления Совнаркома СССР и ЦК ВКП(б) о генеральном плане реконструкции Москвы. За это время, несмотря на вредительство врагов народа, столица добилась огромных успехов в осуществлении сталинского плана реконструкции.

Изменился весь облик Москвы. Неузнаваемы стали улицы и площади, мосты и набережные. Прокладываются новые магистрали вдоль набережных — Фрунзенской, Москворецкой, Котельнической, Гончарной, Краснохолмской, Кадашевской, Овчинниковской, Озерковской и Дербеневской.

Выпрямляются и расширяются основные радиальные и кольцевые магистрали. Расширены Мещанская, Каляевская, Б. Калужская и ряд других улиц. Радикально перестраивается Пушкинская площадь. Здесь и на площади Маяковского намечено организовать движение на двух уровнях. Реконструированы привокзальные и другие площади столицы.

Ликвидирована разнотипность замощения улиц. Большинство улиц, площадей и набережных замощено усовершенствованным покрытием. Асфальтом покрыто 2,5 млн. кв. м мостовых.

В строй вступили новые мосты-красавцы: Большой и Малый Москворецкие, Большой и Малый Каменные, Крымский, Большой и Малый Краснохолмские, Устьинский, до-

страивается Малый Устьинский мост, реконструирован Новоспасский мост, поднят железнодорожный мост. Кроме того, выстроен через Москва-реку мост метрополитена.

Исключительно высокие показатели своей работы дает реконструированный транспорт столицы. Уже в прошлом году трамвай перевез 1781 млн. пассажиров (в 1931 году — 257 млн.). К концу 1938 года в Москве будет 2385 вагонов трамвая, 569 троллейбусов, 1422 автобуса, 4000 пассажирских и 1500 грузовых такси.

Прокладывается 13 новых троллейбусных линий. Общая протяженность троллейбусных линий в этом году составит 202 км.

Значительны достижения и в области электрификации железнодорожного транспорта: электрифицирован уже ряд пригородных сообщений.

Новые огромные жилые дома высятся на улицах и площадях Москвы. К концу 1938 года по генеральному плану будет выстроено 12 млн. кв. м жилой площади. 123 млн. рублей отпускаются в этом году на ремонт существующего жилищного фонда.

Огромные средства вложены за три последних года в культурно-бытовое строительство Москвы. Выстроено 278 новых школ, больница и 11 больничных корпусов, 12 родильных домов, три кинотеатра, универмаг, холодильник, хлебозавод и много другого.

ИТОГИ ПЕРВОГО СЕЗОНА

безгаражного хранения автомобилей

Инж. А. АНТОНОВ

За последние годы ни одно мероприятие в области эксплуатации автомобильного транспорта не вызывало такого интереса, как безгаражное хранение автомобилей. Эта система хранения была сразу подхвачена передовыми автомобильными хозяйствами Москвы, где по инициативе Московского Комитета ВКП(б) и лично т. Хрущева были оборудованы первые в Союзе площадки для подогрева двигателей паром, горячей водой и электроэнергией.

К концу зимы 1937/38 г. безгаражное хранение было введено в Москве в 39 автохозяйствах, оборудовавших 1903 машино-места, а к предстоящей зиме предполагается ввести в эксплуатацию в 43 автохозяйствах еще 2647 машино-мест.

Безгаражное хранение получило развитие не только в Москве. В Научно-исследовательском институте городского транспорта на карте Советского Союза флажками отмечены самые различные районы Советского Союза, где реализована новая система хранения автомобилей. Быстрота, с которой было подхвачено это дело, свидетельствует о безусловной своевременности применения различных способов безгаражного хранения.

Работникам автотранспорта известно, какие трудности вызывает запуск холодного двигателя зимой. Подогрев двигателя указанными выше источниками тепла намного облегчает труд водителя: двигатель легко заводится стартером после одного-двух проворачиваний рукояткой коленчатого вала; водителям не приходится работать в атмосфере, насыщенной угарным газом (окисью углерода) вследствие плохой вентиляции в ряде гаражей; облегчается расстановка автомобилей на стоянке и выезд их на линию; значительно уменьшается пожарная опасность. На площадке каждый автомобиль имеет свое место; начальнику колонны здесь гораздо удобнее следить за техническим состоянием автомобилей, чем при стоянке машин в боксах гаражей.

С точки зрения экономики безгаражное хранение также имеет ряд значительных преимуществ. Площадку для безгаражного хранения можно даже в зимнее время оборудовать в несколько дней, а материалов для этого требуется несравненно меньше, чем для строительства гаража.

Стоимость подогрева двигателей посторонним источником тепла во много раз дешевле стоимости подогрева двигателей вхолостую. Подсчеты показали, что часовой расход бензина при работе двигателя ЗИС вхолостую на малых оборотах составляет около 2,5 кг в час. Если считать, что из 8 часов стоянки двигатель должен прогреваться только 4 часа (остальное время он будет остывать), то расход бензина составит 10 кг. Таким образом стоимость подогрева одного автомобиля за время стоянки будет не выше 10 руб. или 1,25 руб. в час. Если этому противопоставить средние цифры стоимости подогрева при безгаражном хранении: электроэнергией—16 коп. за машино-час; паром — 7 коп. машино-час;

горячей водой из котельной базы — 5 коп. машино-час и водой, подогреваемой теплоцентралью, 3 коп. машино-час, — то вывод напрашивается сам собой.

Хранение автомобилей в утепленных гаражах обходится дешевле, чем подогрев двигателя бензином, но все же дороже, чем безгаражное хранение, даже если в расчет стоимости хранения не принимать капитальные затраты по строительству гаража, а лишь расходы по его отоплению. Отметим также, что и в утепленных гаражах температура зимой поддерживается на уровне 3—5° тепла, при которых запуск двигателя крайне затруднен.

Действовавшие в Москве площадки безгаражного хранения дали возможность сэкономить 270 тыс. л бензина, который пришлось бы израсходовать на подогрев двигателей при работе вхолостую на стоянке.

Сокращение времени на запуск холодных двигателей на площадках безгаражного хранения можно исчислить в десятки тысяч часов, что повысило количество выполненных за это время тонно-километров.

Нельзя не указать и на такое важное обстоятельство, как дополнительный износ механизма двигателя при работе вхолостую. Насколько запуск холодного двигателя вредно отзывается на его техническом состоянии, видно из данных, имеющихся в иностранной технической печати. На основании этих данных один запуск холодного двигателя вызывает примерно такой же износ стенок цилиндров, как 80—100 км нигде не регистрируемого пробега автомобиля.

Каковы же первые итоги первого сезона безгаражного хранения автомобилей? Что показала проверка теоретических положений на практике?

В течение истекшей зимы в центральной полосе СССР были дни, когда температура опускалась до -26°C , но двигатели автомобилей, стоявших длительное время на площадках безгаражного хранения и при этих температурах беспрепятственно заводились от первых включений стартера.

По способу подвода пара, разработанному Институтом городского транспорта и реализованному на ряде площадок, пар вводится в нижний трубопровод, с направлением струи его в сторону блока цилиндров. Это необходимо для подогрева блока цилиндров и масла в картере двигателя, а также для создания интенсивной циркуляции воды, обеспечивающей равномерный подогрев всего двигателя.

На ряде площадок были случаи использования для ввода пара заглушек цилиндров или центрального ввода, расположенного в нижней части рубашки блока. Были также попытки вводить пар в радиатор.

Последний способ ничем не обоснован, так как при этом нельзя создать циркуляции воды, — необходимого условия для хорошего подогрева блока. Первые два места ввода заманчивы с точки зрения доступности их для присоединения планга, но по техническим

основаниям не могут быть рекомендованы. Струя пара, направленная в одну точку внутренней стенки блока, создает неравномерный и слишком интенсивный нагрев одной части блока и может послужить причиной образования трещин при подогреве холодного двигателя, в том случае, когда вода спущена из системы охлаждения.

Для нормальной работы двигателя с момента запуска очень важное значение имеет подогрев масла.

Масло в картере двигателя при длительном подогреве паром и наружной температурой до -15° имело благодаря теплоотдаче блока цилиндров вполне достаточную температуру. Замедлялось и остывание масла в коробке передач. Когда температура опускалась ниже -15° подогрева паром, обогрев масла в картере не был обеспечен и необходимо было давать двигателю поработать на малых оборотах в течение 8—10 мин. до выезда автомобиля на линию. В случае подогрева горячей водой это указание надо соблюдать при наружной температуре ниже -10° Ц.

Длительность сохранения достаточного тепла в системе охлаждения при электроподогреве зависит от температуры нагрева двигателя в момент постановки автомобиля под подогрев, соблюдения всех необходимых технических условий и тщательного укрытия радиатора и капота двигателя утеплительными чехлами. Электроподогревательные приборы не обеспечивают подогрева масла и уже при наружной температуре ниже -5° нужно перед выездом на линию доливать горячее масло и давать двигателю равномерно прогреваться самостоятельной работой на малых оборотах. Водители это часто не учитывают и нередко дают двигателям большое число оборотов с первых же моментов его самостоятельной работы. Такая поспешность вредно отзывается на техническом состоянии двигателя, влечет за собой преждевременный износ, а иногда расплавку подшипников.

Практическим путем было установлено, что расход пара для подогрева двигателя ГАЗ-АА составляет примерно 2,4 кг, а для двигателя ЗИС — 3 кг в час; расход электроэнергии для подогрева двигателя ГАЗ-АА составляет в зависимости от систем электронагревательных приборов от 0,6 до 1,2 киловатт-часа, а для двигателя ЗИС — 1,5 киловатт-часа.

Значительные расхождения получались при замерах тока заземления, величина которого имеет немаловажное значение в отношении безопасности персонала, обслуживающего площадки, и лиц, соприкасающихся с автомобилями, стоящими под подогревом. В некоторых случаях сила тока определялась от 50 до 250 миллиампер. Эти колебания следует отнести за счет различных систем электронагревательных приборов, разных условий заземления и разной степени загрязнения воды. Как правило, персонал, обслуживающий площадки с электроподогревом, должен быть соответственно проинструктирован.

Важна ли герметичность системы при подогреве водой? Испытания показали, что форсирование пропускания воды, необходимое в зависимости от понижения наружной температуры, возможно только при условии герметичности.

В процессе эксплуатации площадок безгаражного хранения и в порядке консультации с соответствующими научно-исследовательскими учреждениями было установлено, что длительное хранение автомобиля вне гаража, при температуре в пределах минус $20-30^{\circ}$ Ц не оказывает вредного влияния и на покрышки. Только при температуре ниже минус $40-45^{\circ}$ покрышки из синтетического каучука теряли свою эластичность, но она восстанавливалась при повышении температуры. Не отмечено и вредного влияния безгаражного хранения на окраску кузовов.

Практика показала, что можно упростить технические требования, предъявлявшиеся при организации первых площадок.

Прежде всего можно применять котлы низкого давления порядка 0,7 избыточных атм, причем практически в паропроводе достаточно давления 0,5 атм (а в некоторых случаях и 0,4 и 0,3 атм), несмотря на довольно большую протяженность паропровода. Возможность установки котлов низкого давления значительно облегчает организацию и строительство площадки. Котлы низкого давления легче найти, проще правила ухода за такой котельной установкой, требуются менее квалифицированные кочегары и т. п. В семи хозяйствах установка котлов низкого давления дала 57 000 руб. экономии по сравнению со стоимостью котлов высокого давления.

Практика также показала, что прокладка подземного паро- и водопровода может быть с успехом заменена наземным в коробах с изоляцией шлаком. Это также дает существенную экономию.

Опыт безгаражного хранения в течение зимы 1937/38 г. позволяет сделать следующие выводы. Безгаражное хранение надо организовать во всех автохозяйствах, где количество гаражных стоянок недостаточно для наличного и растущего парка. Строительство площадок надо вести по разработанному плану, по тщательно составленным проектам, утвержденным компетентной организацией.

Крайне желательна унификация дооборудования автомобилей арматурой для различных способов подогрева при выпуске автомобилей из капитального ремонта. Безгаражное хранение нельзя рассматривать как кратковременное мероприятие и поэтому безусловно целесообразно наладить выпуск автомобилей с конвейеров автозаводов с необходимым унифицированным дооборудованием для безгаражного хранения.

Это относится в частности и к оборудованию двигателя змеевиками для подогрева масла.

Необходимо также подготовить без отрыва от производства персонал для обслуживания площадок безгаражного хранения. Эту задачу надо решать немедленно, организовав краткосрочные курсы.

Для строительства площадок следует использовать наиболее благоприятное время года — лето и раннюю осень.

Перед Научно-исследовательским институтом городского транспорта, где сосредоточена основная работа по данному вопросу, стоят ответственные задачи — дальнейшая разработка проектов площадок и снабжение ими автохозяйств, упрощение и совершенствование способов безгаражного хранения и консультация автохозяйств.



Политическая и боевая подготовка в лагерях Приволжского военного округа. На снимке — командир подразделения N-ской части т. Киричков дает задание экипажу танка. Фото Н. Финикова

РОЛЬ ТАНКОВ В СОВРЕМЕННОМ БОЮ

Полковник В. ТЕРЕЩЕНКО

Мировая империалистическая война 1914—1918 гг., вскоре после ее начала, приняла характер позиционной окопной борьбы. На западном театре войны (Франция) фронт от Бельгийского побережья до Швейцарии стал почти непрерывной полосой окопов, прикрытых широкими полосами проволочных заграждений. Войска обеих сторон за колючим забором, при помощи отличной системы пулеметного и артиллерийского огня, создали неприступную оборону. Все попытки прорвать ее оканчивались дорогостоящей неудачей.

Главная причина неудач заключалась в том, что даже многодневная артиллерийская подготовка не давала полного подавления сил обороны; оставались отдельные, хорошо укрытые пулеметы, «оживавшие» при появлении пехоты наступающего. Меткий, заранее подготовленный огонь этих пулеметов выкашивал плотные цепи наступающего противника и заставлял его останавливаться для новой артиллерийской подготовки. Пока артиллерия перемещалась на новые позиции и открывала огонь по вновь обнаруженным целям, обороняющиеся успевали подтягивать свои резервы и прочно закрывать намечавшийся прорыв. Таким образом пехота оказалась бессильной против пулеметов, а артиллерия не могла их уничтожить целиком.

Необходимо было средство, которое, двигаясь вместе с пехотой, могло бы сразу подавлять пулеметы и другие виды огневой борьбы. Необходимо было средство, движение которого не стесняло бы наличие окопов, рвов, плохих дорог, воронок от снарядов, средство, дающее возможность атаковать врага внезапно, без многодневной артиллерийской канонады.

Таким средством явился танк¹. Родина первого современного танка — Англия. Вслед за Англией танки появились во Франции и других странах.

Первый бой с участием танков произошел в сентябре 1916 г. на р. Сомме во Франции. В этом бою, несмотря на все недостатки машины, было доказано, что танк способен оправдать возлагаемые на него надежды. Впоследствии, с ростом и усовершенствованием танков, английское и французское командование убедилось, что новое боевое средство может принести победу только при внезапном и массовом его применении. Это и было достигнуто в дальнейших боях, в которых танки доказали, что при их помощи можно обратить войну позиционную в маневренную.

Танки в прошлом всегда применялись как средство сопровождения пехоты или конницы в бою, способное проложить последним путь через проволочные заграждения и систему пулеметного огня врага. Роль их оказалась бесспорной настолько, что английское и французское командование собиралось довести их количество к весне 1919 г. до 30 тыс.

Наша Красная Армия в начале героической гражданской войны танков не имела. Она вооружилась ими впоследствии, отобрав их у врага² и применила как средство сопровождения пехоты.

¹ Слово «танк» на английском языке означает водоем или резервуар. Название это дано с целью скрыть от противника истинное назначение этой боевой машины.

² В 1920 г. весной при разгроме Деникина было захвачено 60 первых танков.

После мировой войны, закончившейся поражением империалистической Германии, некоторые фашиствующие военные писатели, на основе успехов танков, создали новые теории «машинной» войны, где роль людей-бойцов сводилась к роли механических придатков у танков, самолетов и других видов боевой техники. Теории эти явились выполнением закона фашистской и прочей империалистической буржуазии, боявшейся массовых по своему составу армий и стремившейся заменить последние группами проверенных фашистских молодчиков, вооруженных всеми видами усовершенствованной техники. Но одно дело теория, основанная на практике, и совсем иное дело теория, надуманная ради удовлетворения классовых стремлений правящей верхушки капиталистических стран.

Опыт войн в Абиссинии, Испании и Китае опрокинул все рассуждения о малых механизированных армиях. Агрессия в перечисленных странах потребовала от интервентов сотен тысяч солдат и большого количества артиллерии.

На основе продолжающегося бурного количественного и качественного роста противотанковой артиллерии в зарубежной печати появились высказывания, предрекающие конец могущества танков.

Подобные теории так же неверны, как и теории о малых механизированных армиях. Авторы этих «новых» мыслей не понимают основ современного боя и считают, что на войне танки будут вести бой в единоборстве с артиллерией, а не во взаимодействии с другими родами войск.

Применение танков в Красной Армии от-лично выражено в Полевом уставе РККА, который требует для разгрома противника не простого сосредоточения превосходных сил и средств, а взаимодействия всех родов войск, действующих на одном направлении на всю глубину...

Таким образом танки всегда будут действовать при поддержке артиллерии, авиации, пехоты, химических средств и других родов войск, помогая, в свою очередь, и пехоте и коннице.

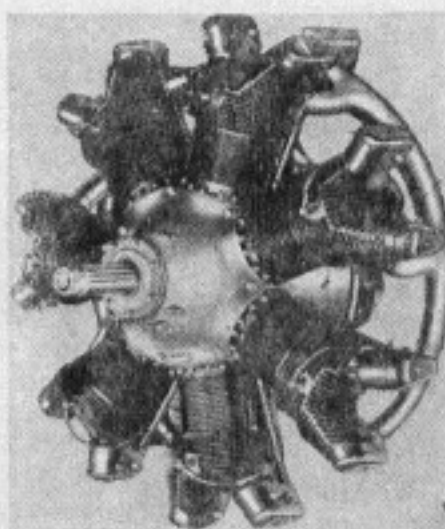
Основная задача танков в наступлении — проложить пехоте дорогу через линию обороны противника. По смыслу наших уставов задачу эту танки могут решать, сопровождая пехоту без большого отрыва от последней, а также путем быстрого выхода вперед и подавления огневых средств и живой силы врага, расположенных в глубине его обороны. Группы танков, выделенные для решения задач первым способом, называются танками поддержки пехоты (ТПП). Группы, действующие в отрыве от пехоты, но в общих интересах наступающего, называются танками дальнего действия (ТДД). Успех танковой атаки зависит от местности и налаженности взаимодействия танков с другими родами войск. Танки должны применяться на широком фронте внезапно, в большом количестве, подряд несколькими эшелонами.

При всем этом надо всегда помнить, что в конечном счете ни танк и никакая другая машина не решает участь боя; достигнуть победы могут только люди. Только в руках человека-бойца машина становится грозным оружием борьбы с врагом.

ЗВЕЗДООБРАЗНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ ДЛЯ ТАНКОВ

На ряде новых танков американской армии установлены звездообразные авиационные двигатели (см. рисунок). Смысл их установки заключается в том, чтобы уменьшить длину машинного отделения танка и тем самым увеличить размеры боевого отделения машины.

Увеличение размеров боевого отделения позволяет установить на танке больше единиц вооружения (3—4 пулемета вместо 1—2) и облегчает работу экипажа. Но звездообразный двигатель одновременно повышает высоту машинного отделения, что является его недостатком, так как вблизи танка создаются необстреливаемые мертвые пространства. Показанный на рисунке двигатель марки



Континенталь, 7-цилиндровый, с воздушным охлаждением. Мощность двигателя—257 л. с. при 2 400 об/мин.

клапаны подвесные с нижним распределением, зажигание от магнето.

Двигатель Континенталь является широко распространенным стандартным авиационным двигателем. Это имеет большое экономическое значение, так как позволяет иметь большой готовый мобилизационный запас двигателей внутри страны и вместе с тем использовать для танков те двигатели, которые вследствие некоторого износа становятся непригодными для самолетов.

Семицилиндровые легкие танки американской армии, снабженные звездообразными двигателями Континенталь, способны развивать максимальную скорость до 80 км/час.

Силовая передача танка. В танковом двигателе за счет преобразования тепловой энергии в механическую мы получаем на коленчатом валу усилие, которое нужно передать ведущим колесам, чтобы привести танк в движение. Механизмы, передающие это усилие, называются силовой передачей или трансмиссией.

В силовую передачу танка входят сцепление и коробка передач, но в отличие от автомобиля сцепление в танках принято называть главным фрикционом.

Главный фрикцион танка по своему назначению и устройству не имеет принципиального отличия от автомобильного механизма сцепления, а коробка передач обычно отличается от автомобильной большим количеством передач (скоростей). Это объясняется тем, что танк, с одной стороны, должен развивать большую скорость на высших передачах, а с другой — иметь на низших передачах достаточное тяговое усилие, чтобы преодолевать подъемы до 45°, рвы, вертикальные стенки и т. п. и ударную силу, чтобы ломать деревья, пробивать кирпичные стены и пр.

От коробки передач усилие передается бортовым фрикционам через пару конических шестерен ведущей оси танка, на концах которой укреплены ведущие барабаны бортовых фрикционов. Таким образом у танка имеется два бортовых фрикциона (левый и правый). По своему устройству они представляют собой многодисковые сцепления (рис. 2) и позволяют путем выключения одного бортового фрикциона прекращать передачу усилия на одну из гусениц при продолжении движения другой, в результате чего получается поворот танка.

Для получения поворотов разного радиуса (разной крутизны) к бортовым фрикционам присоединяются тормозы.

Тормоз состоит из тормозной ленты, охватывающей при торможении наружную поверхность ведомого барабана бортового фрикциона.

Взаимодействие бортового фрикциона и тормоза позволяет получать самые разнообразные повороты танка. При выключенном бортовом фрикционе и полном включении тормоза можно полностью повернуть танк почти на одном месте (рис. 3).

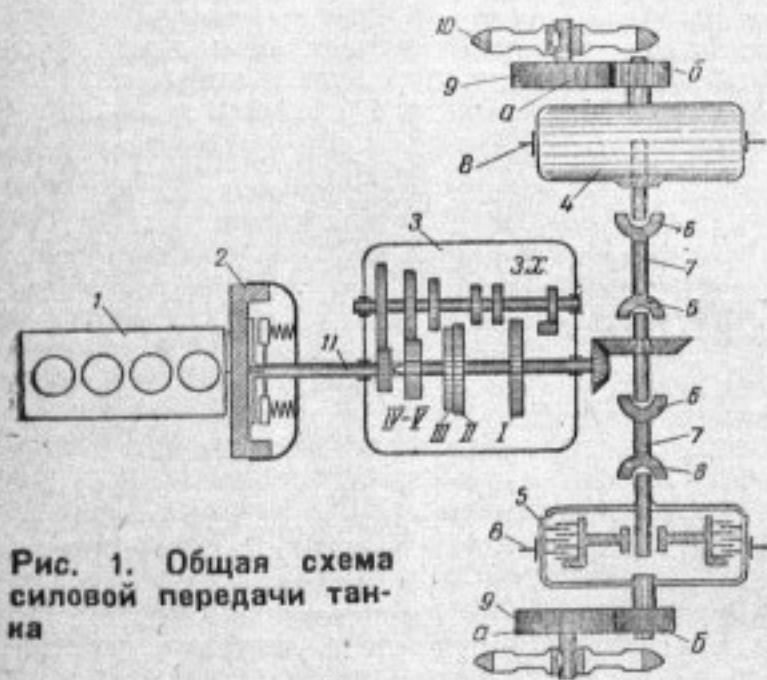


Рис. 1. Общая схема силовой передачи танка

1 — двигатель; 2 — сцепление (главный фрикцион); 3 — коробка передач; I — шестерня 1-й передачи; II — шестерня 2-й передачи; III — шестерня 3-й передачи; IV и V — шестерни 4-й и 5-й передач; з.х. — шестерня заднего хода; 4 — правый бортовой фрикцион; 5 — левый бортовой фрикцион; 6 — карданные сочленения; 7 — карданный вал; 8 — тормозы бортового фрикциона; 9 — конечная передача; а — ведомая шестерня конечной передачи; б — ведущая шестерня конечной передачи; 10 — ведущее колесо гусеницы; 11 — первичный вал.

В силовую передачу автомобиля, помимо сцепления и коробки передач, входит дифференциал, чего нет у большинства существующих конструкций танков. Вместо дифференциала в силовую передачу танка входят механизмы, называемые бортовыми фрикционами (рис. 1).

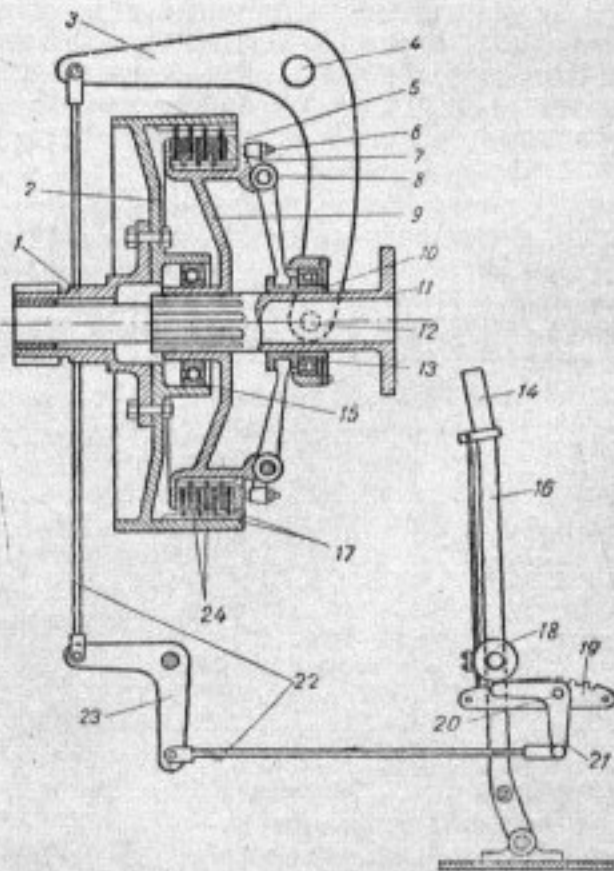


Рис. 2. Схема устройства бортового фрикциона легкого танка «Виккерс»

1 — вал бортовой передачи; 2 — наружный барабан; 3 — двухплечий рычаг; 4 — ось; 5 — нажимной диск; 6 — винты регулировочные; 7 — нажимные рычаги; 8 — оси нажимных рычагов; 9 — внутренний барабан; 10 — нажимная муфта; 11 — вал фрикциона; 12 — цапфа нажимной муфты; 13, 15 — шариковые подшипники; 14 — рукоятка рычага управления; 16 — рычаг управления; 17 — ведомые диски трения; 18 — ролик; 19 — сегмент; 20 — ось коленчатого рычага; 21 — коленчатый рычаг; 22 — тяги; 23 — промежуточный рычаг; 24 — ведущие диски трения.

¹ Окончание. См. № 13 «За рулем».

Поворотливость — одно из важнейших качеств танка. Она дает возможность при действии в бою быстро изменять направление движения для атаки противотанковых пушек и других неожиданно обнаруженных целей, для объезда или преодоления препятствий и пр. Быстроходность современных танков в сочетании с поворотливостью значительно повышает их боевую способность.

Бортовые фрикционы, кроме поворотов, служат также для замедления хода и остановок танка при одновременном действии обоими бортовыми фрикционами.

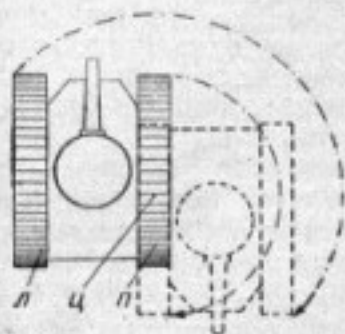


Рис. 3. Поворот танка на 180°

Правая гусеница (II) выключена и заторможена. Левая гусеница (I) продолжает движение. Пунктиром и стрелками показано направление движения носовой части гусеницы. Ц — центр поворота танка у заторможенной гусеницы

Включение и выключение каждого бортового фрикциона производится отдельным рычагом. К этому же рычагу подводится привод от тормоза. Механизм рычага управления устроен так, что водитель танка, действуя им, сначала выключает только фрикцион, разобщает ведущие и ведомые диски, а затем начинает затягивать тормоз. Рычаги управления помещаются с обеих сторон сиденья водителя — несколько впереди от него (рис. 4).

Для того чтобы повернуть танк направо, водитель должен взять за правый, налево за левый рычаг управления и потянуть его на себя. Чем круче поворот, тем больше надо взять рычаг на себя.

У колесно-гусеничных танков для движения на колесном ходу имеется рулевое управление, действующее на передние колеса танка и позволяющее так же, как в автомобиле, поворотом рулевого колеса производить в нужную сторону поворот управляемых колес танка. При движении на гусеничном ходу рулевое колесо обычно снимается.

Ходовая часть танков по своему устройству подразделяется на ходовую часть гусеничных танков и колесно-гусеничных танков.

Ходовая часть гусеничных танков (типа «Виккерс») состоит из: а) двух гусениц, б) подвески, в) роликов, поддерживающих верхнюю ветвь гусеницы и г) ведущих и направляющих гусеницы колес.

Гусеницы состоят из мелких стальных звеньев (траков), шарнирно соединенных между собой стальными пальцами. Палец входит в отверстия проушин двух смежных звень-

ев, прочно соединяя их. Чтобы пальцы в движении не выскакивали, они расклепываются или крепятся шплинтами. Крепление шплинтами позволяет в случае повреждения звена или пальца произвести быструю смену их, разогнув или срезав шплинт.

На наружной поверхности гусениц имеются выступы для лучшего сцепления с грунтом, а на внутренней — гнезда для зубцов ведущего колеса и гребни, направляющие движение катков и препятствующие соскакиванию гусеницы при движении танка. Гусеница (бесконечная лента), собранная из



Рис. 4. Рычаги управления танком

На рисунке справа: I — бортовой фрикцион выключен; II — бортовой фрикцион выключен и выключен тормоз; III — бортовой фрикцион выключен. На рисунке слева: 1 — рычаг перемены передач; 2 — правый рычаг управления; 3 — левый рычаг управления; 4 — место водителя

звеньев, натягивается на систему катков, роликов и на направляющее и ведущее колеса (рис. 5).

Нижняя часть гусениц соприкасается с землей и составляет опору танка. Чем шире гусеницы и длиннее их опорная часть, тем больше опорная площадь танка, определяющая его проходимость по мягкому и болотистому грунту.

Опорная площадь автомобиля весьма невелика. Весь вес автомобиля передается на дорогу через шины колес, что дает довольно большое удельное давление, т. е. давление на 1 см² площади. У танка опорная площадь во много раз больше автомобиля, поэтому удельное давление танка значительно меньше автомобиля, как видно на рис. 6; у двухосного грузового автомобиля удельное давление составляет 2—3 кг на 1 см², а у гусеничных танков только 0,5—0,6 кг на 1 см².

Гусеница приводится в движение **ведущим колесом**, представляющим собой зубчатку. Усилие на ведущие колеса танка передается

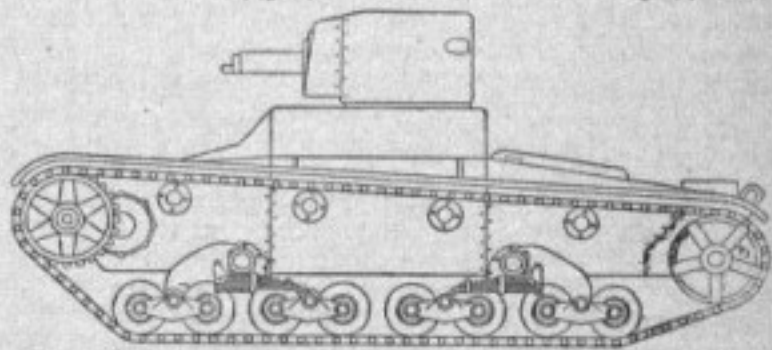
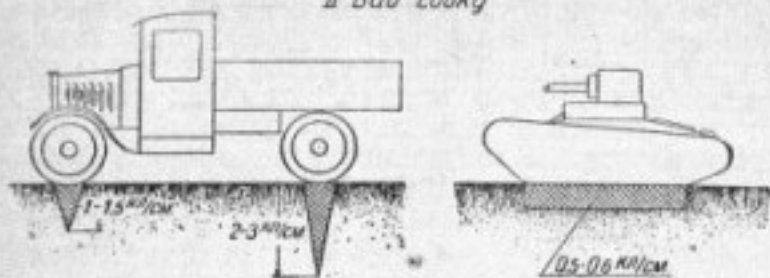


Рис. 5. Ходовая часть легкого танка «Виккерс».

II Вид собоку



I План

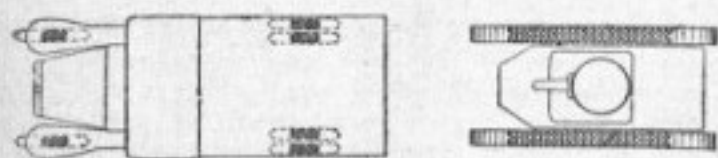


Рис. 6. Опорная площадь и удельное давление танка и автомобиля

от ведомого барабана бортовых фрикционов через пару цилиндрических шестерен, называемых бортовой передачей. Эта передача является последней, так как после нее усилие передается ведущим колесам непосредственно гусенице.

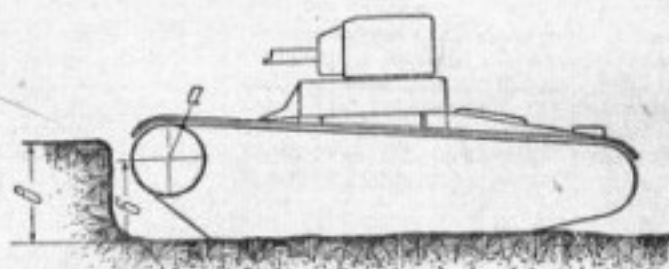
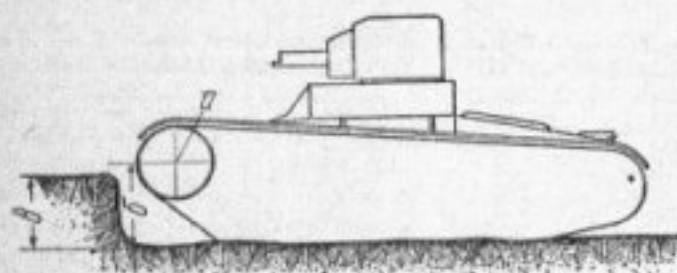


Рис. 7. Высота зацепа танка

Слева — вертикальное препятствие, преодолеваемое танком, справа — вертикальное препятствие не преодолеваемое танком. а — переднее колесо танка; б — высота зацепа; в — высота вертикального препятствия

У некоторых танков ведущим колесом является переднее, а направляющим — заднее. Примером такого расположения колес является легкий танк «Виккерс» (рис. 5). Встречается и иное расположение колес, например в танке «Кристи». Здесь переднее — направляющее, а заднее — ведущее колесо. Такое расположение несколько упрощает передачу вращения ведущим колесам, особенно в длинных танках, так как силовую передачу не нужно вести через весь корпус танка вперед. Кроме того расположение ведущего колеса сзади удобно для колесно-гусеничных танков, так как позволяет легко передать усилие одновременно задним ведущим колесам колесного хода и ведущим колесам гусеничного хода.

Направляющее колесо имеет приспособление, позволяющее передвигать его вперед и назад, чем достигается регулировка натяжения гусениц.

Регулировка натяжения гусениц производится специальным рычагом, посредством которого направляющее колесо, посаженное на кривошип (эксцентрично), подается вперед или назад (танк «Виккерс»).

Натяжение прекращается, когда гусеница своей верхней частью свободно ложится на ролики, почти не провисая между ними.

Высота расположения передних колес называется высотой зацепа и определяет способность танка к преодолению вертикальных препятствий — стенок, ступенек (рис. 7).

Подвеска предназначена для поглощения неровностей пути, чтобы обеспечить плавное движение танка и создать благоприятные условия для меткой стрельбы из танка на ходу.

У танков встречаются несколько типов подвесок. По своей жесткости подвески могут быть разделены на: а) жесткие, б) полужесткие и в) мягкие.

Полужесткая подвеска (танк «Виккерс») состоит из системы катящихся по гусенице катков, подвешенных на качающихся рессорах, составляющих тележку. Катки и направляющие колеса имеют сплошные резиновые шины для амортизации и бесшумности хода. При наезде на препятствие тележка приподнимается одной стороной, поглощая препятствие. Небольшие толчки поглощаются шинами катков и рессорами (рис. 8).

Ходовая часть колесно-гусеничных танков типа «Кристи» (рис. 9) состоит из: а) колес, поддерживающих танк с обеих сторон, б) подвески, в) двух направляющих и двух ведущих колес для гусениц, г) двух гусеничных лент, надеваемых на колеса.

Колесный ход танка имеет 8 колес, т. е. 4 оси, из которых ведущей делается одна задняя, остальные — поддерживающие; передняя из них, кроме того, является управляемой.

Колеса танков — двухскатные с эластичными грузошинами, не боящимися проколов и прострелов. Каждое колесо подвешено к корпусу танка на отдельной спиральной рессоре (пружине), помещенной в длинном цилиндре, похожем на свечу. Вот почему подвеска со спиральными рессорами, довольно часто употребляемыми в танках, называется свечной. При переезде через неровности пути каждое колесо, имея самостоятельную подвеску (свечу), приподнимается или опускается, хорошо поглощая неровности пути. Такая подвеска относится к типу мягких.

Для движения по местности и для боя на колеса танка надеваются гусеницы. Гусеницы приводятся в движение ведущим колесом, расположенным сзади. Привод к ведущим колесам колесного и гусеничного хода — общий. От ведущей оси, на которой насажены ведущие колеса колесного хода, идет система цилиндрических шестерен (пять), передающих усилие ведущим колесам гусеничного хода. Эти шестерни помещаются в специальном кожухе и носят название гитары.

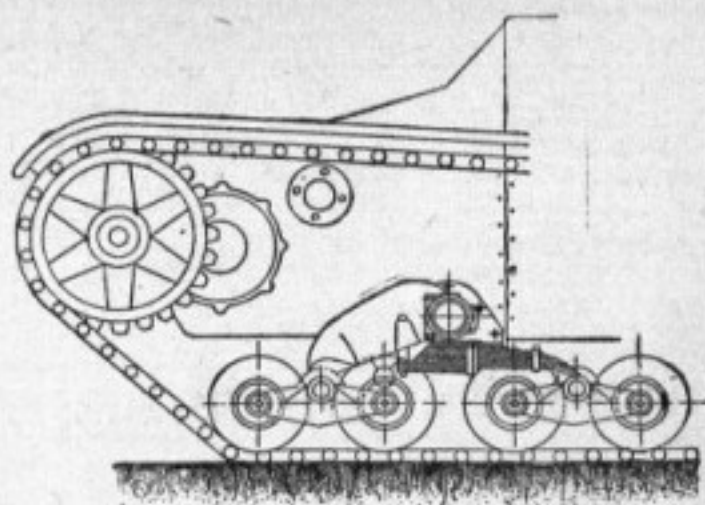
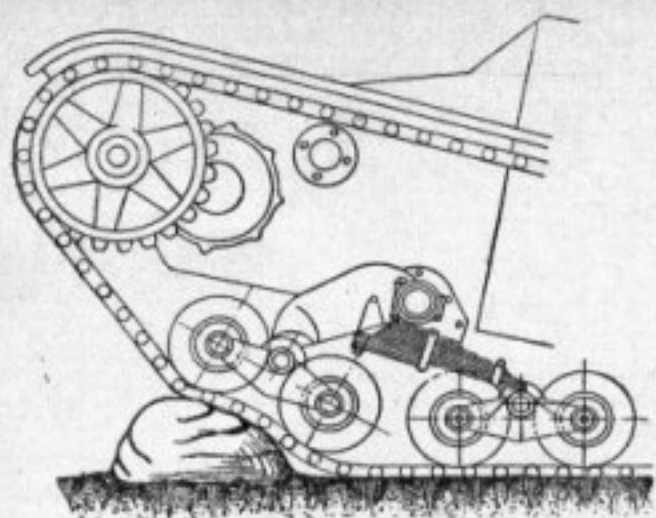


Рис. 8. Работа тележки подвески танка. Справа — тележка при движении танка на ровной местности; слева — тележка при наезде на препятствие

При движении на гусеничном ходу все колеса танка выполняют роль катков и ведущие колеса колесного хода ставятся на холостой ход, посредством вынимания из ступицы колеса так называемого блокировочного кольца, соединяющего ведущий вал с колесом. Передние управляемые колеса закрепляются в прямом положении, а рулевое колесо вынимается.

Гусеница состоит из плоских стальных звеньев (рис. 9) с зубьями через одно звено для зацепления с ведущим колесом.

Для перехода с колесного на гусеничный ход гусеница собирается и укладывается впереди танка по ширине его колес. Танк своим ходом медленно въезжает на гусеницы, которые после этого соединяются в бесконечную ленту и натягиваются. Направляющие колеса специальным рычагом подаются вперед до тех пор, пока гусеница не перестанет провисать между колесами, но будет своей поверхностью касаться поддерживающих колес.

После этого ведущие колеса колесного хода ставятся на холостой ход. Для этого отвертываются колпаки ведущих колес и вынимаются блокирующие кольца. Блокирую-

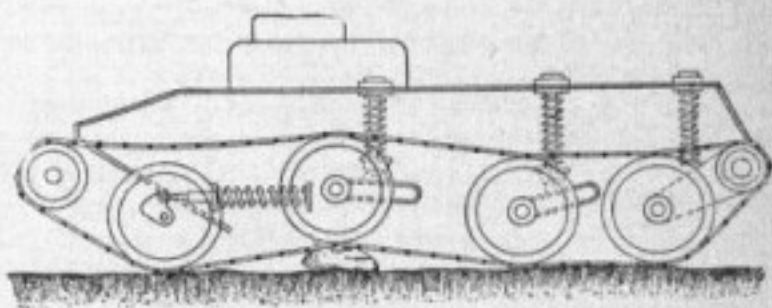


Рис. 9. Ходовая часть танка «Кристи»

щее кольцо (диск) имеет выступы, которыми оно входит в зацепление с колесами, будучи само насажено на шлицы ведущего вала. После снятия диска колпаки колес завертываются и укрепляются.

Для перехода с гусениц на колесный ход сначала вставляют в ступицы ведущих колес блокировочные кольца, освобождают передние управляемые колеса, ставят руль, а потом уже разъединяют гусеницы. Каждая гусеница разделяется на четыре части. Эти части укладываются на щитки над колесами и закрепляются специальными скобами и ремнями.

ПО КОЛЬЦЕВОМУ МАРШРУТУ

В период подготовки к выборам в Верховный Совет РСФСР Куйбышевский авто-мото-клуб провел агитационный кольцевой авто-мотопробег. На четырех автомобилях и пяти мотоциклах авто-мотоспортсмены прошли 1218 км.

На некоторых участках маршрута пробег проходил в трудных условиях, по бездорожью. Но авто-мотоспортсмены успешно преодолели все трудности. В пути не было ни одной поломки и аварии. Пример того, как надо вести мотоцикл в любых дорожных условиях и при любой погоде, показал 50-летний участник пробега т. Вершинин.

В колхозах, МТС, в городах и районных центрах области участники пробега проводили доклады и беседы о международном положении, о том, что дала советская власть трудящимся, о великой дружбе народов и о большом значении авто-мотоспорта. Участвовавшие в пробеге артисты проводили

спектакли и концерты, кинопередвижка демонстрировала звуковые фильмы.

Всюду колхозники и рабочие совхозов тепло и приветливо встречали участников пробега. Колхозники знакомили авто-мотоспортсменов со своим хозяйством, наглядно демонстрировали огромный материальный культурный рост колхозного села и высокий уровень технического оснащения колхозного производства.

Новая техника породила на селе и новые квалификации. Почти в каждом колхозе воспитаны свои шоферы, трактористы, комбайнеры, машинисты, механики, полеводы, агрономы.

«Эту счастливую, радостную, зажиточную жизнь дала нам партия Ленина — Сталина, наш родной великий Сталин», — говорили колхозники.

Командор пробега Вишневский



Большой летний мотокрысс

30 июня Центральный авто-мотолюб СССР провел интереснейшие соревнования — большой летний мотокрысс. Участие в кроссе лучших представителей Центрального клуба и десяти крупнейших добровольных спортивных обществ, большое количество молодых водителей и среди них женщин — превратили это соревнование в подлинный праздник мотоспорта.

Длинной цепью растянулись участники кросса, каждый у своего мотоцикла, перед нарядно убранной трибуной. Их приветствовал главный судья соревнований — заслуженный летчик Советского Союза т. Моисеев.

«Авто-мотоспорт наиболее прикладной оборонный вид спорта. Отличное владение автомобилем и мотоциклом — необходимое качество сегодняшнего спортсмена, завтрашнего бойца. Выковывайте в себе отвагу, решитель-

ность, мужество, подымайте свою техническую грамотность. Это даст вам возможность стать надежным резервом нашей родной непобедимой Красной армии», — так закончил свое выступление т. Моисеев.

Дистанция кросса, проведенного в районе Боровского шоссе, состояла из двух кругов по 47,5 км. Она изобиловала труднейшими местами. Броды, пески, подьемы, лесные дорожки, целина требовали от участников кросса отличного знания материальной части, выносливости и находчивости.

В классе советских машин до 300 см³ к концу первого круга вперед вышла четверка гонщиков Центрального клуба — Громыхалин, Кириллов, Кудряков и Озеревский, которым удалось пройти первый круг, не слезая с седла. Конкуренты их постепенно отсеивались. Много «жертв поглотил» брод у деревни Марьино. Едва вытянув колеса машин из трудно проходимого илистого дна, гонщики должны были преодолеть 50-градусный песчаный подьем.

Четверка лидеров уверенно прошла и второй круг. У самого финиша Громыхалин, решив оторваться от попутчиков, попытался взять последний брод спуртом (резким рывком). За легкомысленный спурт по глинистому дну Громыхалин был наказан десятью минутами простоя и проиграл первое и второе мест. Первое место занял Кудряков, за ним Кириллов, Громыхалин и Озеревский.

Интересно прошла борьба двух мастеров Грингаута и Красовского, шедших на импортных машинах. Они, с исключительным мастерством преодолевая трудности пути, не раз вызывали восторженные возгласы зрителей.

Грингаут «был пущен» через минуту после Красовского. Нажав «на всю железку», он попытался «достать» Красовского. Один, два, три, четыре, пять километров... Красовского не видно. Настроение Грингаута явно портится. Случайно обернувшись, он вдруг увидел Красовского. Тот, тоже отвернув ручку дотказа, нагонял конкурента. Оказывается, Красовский заблудился, и Грингаут уже на втором километре обошел его, не заметив. Друзья вступили в жестокую борьбу.

Используя естественные препятствия, как трамплины, совершая прыжки, делая головоломные повороты и восьмерки, Грингаут и Красовский соревновались в продолжении всей гонки. Под аплодисменты, с абсолютно лучшим временем дня (2 ч. 31 м. 8,2 с.) финишировал Грингаут.

В классе советских машин до 750 см³ спартаковцы взяли реванш за проигрыш классных мест по двухтактным машинам. Симеонов и Гусаков были первыми в этом классе.



Гришин («Спартак») на дистанции.
Фото В. Зверева



Кириллов (ЦАКС), занявший 2-е место среди мастеров, удачно проходит первый брод
 Фото В. Зверева

С большим спортивным интересом прошло соревнование у женщин. Из 10 участниц лучше других прошли дистанцию (1 круг) Старостина З. («Спартак»), Зезюлинская («Медик») и Андросова (Центральный авто-мото-клуб СССР), много потерявшая на ремонтах в пути. В таком порядке они и финишировали.

Приятно отметить хорошие результаты молодых водителей. Время Корнеева («Локомотив») — 2 ч. 59 м. — говорит само за себя.

Центральный авто-мото-клуб СССР (организатор гонки) и судейская коллегия хорошо провели трудное соревнование. Специально установленная рация была надежной связью по всей дистанции кросса.

ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Личное первенство

Класс советских до 300 см³

Мастера:

1. Кудряков (ЦАКС) — 2 ч. 34 м. 57,5 с. (ИЖ-8).
2. Кириллов (ЦАКС) — 2 ч. 39 м. 45 с. (ИЖ-7).
3. Громыхалин (ЦАКС) — 2 ч. 42 м. 10,6 с. (ИЖ-8).

Новички:

1. Корнеев («Локомотив») — 2 ч. 59 м. 21,5 с. (Л-300).
2. Беспалов (СКИФ) — 3 ч. 24 м. 55,6 с. (ИЖ-8).
3. Зефирин («Рот фронт») 3 ч. 29 м. 24 с. (Л-300).

Женщины:

1. Старостина («Спартак») 1 ч. 48 м. 06,3 с. (ИЖ-8).
2. Зезюлинская («Медик») 2 ч. 43 м. 19 с. (ИЖ-7).
3. Андросова (ЦАКС) 3 ч. 07 м. 27 с. (ИЖ-8).

Класс советских мотоциклов до 750 см³

1. Симеонов («Спартак») 2 ч. 51 м. 35 с. (ТИЗ).

2. Гусаков («Спартак») 3 ч. 01 м. 17,7 с. (ПМЗ).

3. Золотарев (ЦАКС) 3 ч. 39 м. 15,6 с. (ТИЗ).

Класс импортных мотоциклов

1. Грингаут (ЦАКС) — 2 ч. 31 м. 08,3 с. («Нортон»).

2. Красовский (ЦАКС) — 2 ч. 43 м. 38,1 с. («БСА»).

Командное первенство

По классу советских мотоциклов до 300 см³.

Мастера:
 Команда ЦАКС, в составе: Громыхалин, Кириллов, Кудряков, Бучин А., Золотарев. Зачет по четырем — 10 ч. 58 м. 05,3 с.

Новички:
 Команда общества «Локомотив», в составе: Корнеев, Воробьев, Шаханов, Шубочкин. Зачет по трем — 10 ч. 13 м. 45,5 с.

Женщины:
 Команда общества «Спартак», в составе: Старостина З., Горн, Попова, зачет по двум (один круг) 5 ч. 17 м. 38,8 с.

Мотоциклетное первенство общества „Старт“

Фотографии М. Прехнера

С 30 июня по 2 июля в г. Владимире проводились мотосоревнования на первенство добровольного спортивного общества «Старт».

В программе соревнований шоссейные гонки для мужчин на 100 км, для женщин на 50 км и кросс для мужчин и женщин на 60 и 30 км. В гонках участвовали 39 мотоспортсменов — победителей отборочных соревнований, проведенных советами общества Москвы, Ленинграда, Иванова, Калининна, Ярославля, Архангельска и Владимира.

Наряду с положительными сторонами соревнования: достаточно высокими спортивными результатами, успехами молодых водителей, широким привлечением населения (на шоссейных гонках присутствовало около 3 000 зрителей), нельзя не отметить существенные недостатки.

Прежде всего о подготовке машин. Уровень технических знаний многих спортсменов был настолько низок, что такие элементарные вещи, как степень сжатия, были для них камнем преткновения в подготовке ма-

шин. В результате командное первенство по шоссе не было разыграно: ни одна из пяти команд не пришла к финишу в полном составе.

Личное первенство по шоссе в категории мотоциклов до 300 см³ выиграл т. Норман (Москва) на мотоцикле ИЖ-8 в отличное время — 1 ч. 10 м. 44,5 с., за ним т. Бусоргин (Москва) — 1 ч. 15 м. 26,7 с., третьим — т. Артемьев (Ярославль) — 1 ч. 17 м. 44,6 с.

В категории советских мотоциклов до 750 см³ первенство по шоссе выиграл Антон (Ленинград) со временем 1 ч. 11 м. 28,3 с., вторым т. Антонов (Москва) 1 ч. 14 м. 50 с. В группе женщин лучшее время показала т. Левина (Москва), пройдя 50 км за 44 м. 13,4 с. За ней т. Евангулова (Ленинград) — 44 м. 27 с. Участвовавший вне конкурса чемпион СССР т. Силкин прошел 100 км на мотоцикле АЖС, 350 см³, за 1 ч. 02 м. 33,3 с., близко подойдя к им же поставленному в 1937 г. всесоюзному рекорду.

Достаточно высокие технические результаты мотоциклетных соревнований, несомненно, могли быть еще выше, если бы шоссе было приведено в удовлетворительное состояние.

Дистанция кросса по профилю была исключительно трудной, включая в себе подъемы, пески, броды и лесные выбитые дороги.

По классу мотоциклов до 300 см³ в кроссе снова первенствовал т. Норман (Москва) — 1 ч. 17 м. 28,7 с., вторым был т. Попов (Архангельск) — 1 ч. 18 м. 34,8 с.

В классе советских мотоциклов до 750 см³ первым был т. Антонов (Москва) — 1 ч. 30 м. 12,8 с., за ним Антон (Ленинград) — 1 ч. 41 м. 58,0 с.

У женщин первенствовала т. Якушина (Москва) — 54 м. 40,6 с.

Необходимо отметить большой интерес к соревнованиям, проявленный населением г. Владимира, и помощь, оказанную судейскому аппарату городским комитетом и техникумом физкультуры. В течение всех трех дней на соревнованиях были тысячи зрителей, следивших с неослабевающим вниманием за результатами гонок и достижениями отдельных спортсменов.

Для повышения квалификации гонщиков чемпион СССР т. Силкин после соревнований прочитал лекцию о подготовке мотоцикла к гонкам и кроссам. Она была прослушана всеми участниками с большим вниманием.



Тов. Калюсин (Москва) на дистанции шоссейной гонки на 100 км



Тов. Якушина, занявшая первое место среди женщин в кроссе на 30 км



Тов. Норман, занявший первые места в шоссейной гонке на 100 км и в кроссе на 60 км



Гонщик т. Калианиди (Москва) на повороте

Подготовка мотоцикла ПМЗ-750

к скоростным состязаниям

Е. ГРИНГАУТ

Чемпион СССР по мотоспорту



Чемпион по мотоспорту Е. Грингаут

Мотоцикл ПМЗ-750 получает все большее распространение среди советских мотоспортсменов. Многие из них горят желанием установить на этой машине новые рекорды.

В этой статье я хочу поделиться своим опытом подготовки мотоцикла ПМЗ-750 к всесоюзным мотосоревнованиям на первенство СССР 1937 г. На этой машине мною были установлены всесоюзные рекорды по трем дистанциям на 1 км с хода и с места и в шоссейных соревнованиях на 300 км, и завоевано звание чемпиона СССР по мотоспорту.

Для участия в соревнованиях потребовалось тщательно подготовить новую машину, полученную мной от Подольского механического завода, и пройти тренировку на больших дистанциях. Несмотря на то, что я в течение ряда лет ежедневно сидел за рулем и многократно участвовал на мотосоревнованиях на различные дистанции, я все же перед соревнованиями систематически совершал тренировочные поездки по пути Москва — Серпухов и нередко проезжал этот путь дважды в день, покрывая 400 км.

Для получения наилучших результатов на различных дистанциях — «километровке», 300-километровой шоссейной гонке и кроссе мотоцикл требует различной регулировки.

Поэтому пришлось по-разному настраивать двигатель, ставить различное передаточное соотношение, пользоваться резиной разных размеров.

Для подготовки мотоцикла к скоростным соревнованиям нужно использовать не только все свои технические знания и спортивный опыт, но и... терпение. Известны факты, когда подготовленная машина с тренированным гонщиком приходила на соревнованиях последней. Из-за неудачно подобранной свечи, из-за мелкого дефекта регулировки.

Поставив себе целью увеличить мощность двигателя, я руководствовался правилом не пренебрегать ни одной мелочью, которая могла бы повлиять на увеличение мощности.

Внутренняя поверхность картера и вся поверхность маховиков была отполирована. Шатуны опилены так, чтобы облегчить их движение в масляном тумане картера. Коленные, шатунные и поршневые пальцы, а также наружные обоймы роликовых подшипников и сепараторы роликов были испытаны в лаборатории.

Уменьшения объема камеры сгорания я достиг двумя путями: смещением центра пальца относительно днища поршня, что удалось сделать без затруднения, используя стандартную отливку, и проточкой алюминиевой головки цилиндра. Эти два мероприятия уменьшили камеру сгорания и позволили добиться степени сжатия 6,6—6,7. При обработке головки, помимо проточки ее по плоскости соединения с цилиндром, был выбран алюминий над клапанами. Образовавшееся углубление необходимо для того, чтобы клапан не уперся в головку и чтобы не уменьшилось проходное сечение для газов.

Поршень помимо смещенных центров пальца отличался от обычного тем, что был опилен вокруг бобышек пальца и в юбке. На юбке остались неопиленными только те места, которые, грубо говоря, необходимы поршню, чтобы не потерять направления в цилиндре. Делалось это в целях уменьшения трения. Кроме того в юбке были просверлены 5-мм дыры для улучшения смазки и облегчения поршня. Острия кромок кольцевых канавок были слегка затуплены, чтобы предотвратить случайную закатку колец при возможном перегреве двигателя при гонке на 300 км.

Уменьшение веса поршней и шатунов надо обязательно учитывать при последующей балансировке кривошипно-шатунного механизма. Эллиптичность и конусность внутренней поверхности цилиндра не должны превышать номинальных заводских допусков; чистота шлифовки зеркала должна соответствовать заводским нормам. Наружную поверхность цилиндра следует вычистить от масла и грязи.

Канал всасывающего клапана был обработан шлифовальным камнем, канал выхлопного клапана дополнительно расточен, а за-

тем также отшлифован. Это было сделано с целью уменьшения торможения газов, чрезвычайно значительных при больших скоростях. Для этой же цели был увеличен диаметр выхлопных труб. Стержень выхлопного клапана был поставлен уменьшенного диаметра, с зазором в направляющей втулке, чтобы исключить возможность заедания. О необходимости тщательной притирки клапанов можно не упоминать, так как каждый молодой гонщик начинает подготовку двигателя к спортивным соревнованиям именно с притирки клапанов.

У клапанов было отшлифовано место перехода стержня клапана в головку, имеющее шероховатости. Считаю обязательным усиление клапанных пружин. Достигается это или путем применения более тугих пружин или за счет установки внутрь основных пружин добавочных, или в крайнем случае подкладкой шайб.

Газораспределение форсируемого двигателя требует основательных изменений. В описываемом случае были изготовлены новые шестеренки с кулачками измененного профиля. После фрезеровки и балансировки они были пригнаны вручную, со следующими фазами распределения.

В с а с ы в а ю щ и й к л а п а н
Начало открытия — 22° до ВМТ.
Закрытие 64° — после НМТ.

В ы х л о п н о й к л а п а н
Открытие — 64° до НМТ.
Закрытие — 22° после ВМТ.

При километровой гонке динамо было снято для уменьшения потерь мощности.

В масляной системе я проверил плотность установки шестерен в корпусе насоса, продул все масляные каналы и сверления, соблюдая абсолютную чистоту. Это тем более необходимо, что на машине отсутствуют контрольные приборы и недостаток смазки на ходу может быть обнаружен слишком поздно.

Количество подачи масла устанавливается практическим путем с учетом качества масла и условий, в которых придется работать машине. Масло я применял авиационное.

Один из способов определения подачи масла следующий: запустить двигатель на малые обороты, спустить масло из картера и постепенно переводить двигатель на средние обороты. После этого надо дать двигателю проработать 1—1½ минуты и затем вторично спустить масло в мерную посуду. По количеству вытекшего масла можно судить о подаче насоса. Нормально должно вытечь около 70 см³ масла. Если работа масляного насоса вызывает сомнения, нужно немедленно вывернуть регулировочный винт; из отверстия должно интенсивно брызгать масло.

В системе зажигания был увеличен угол поворота коробки прерывателя, для чего потребовалось пропилить ограничитель поворота. Этим был достигнут большой диапазон опережения. Распределительный щиток с машины был снят. Из всех приборов зажигания был оставлен только замок. Он был установлен с правой стороны рамы рядом с эмблемой завода.

В карбюраторе потребовалось расточить диффузор на 2 мм и отполировать его. Патрубок карбюратора был изготовлен новый V-образной формы, также отполированный внутри с целью уменьшения торможения потока газовой смеси. Боуденовский трос я от-

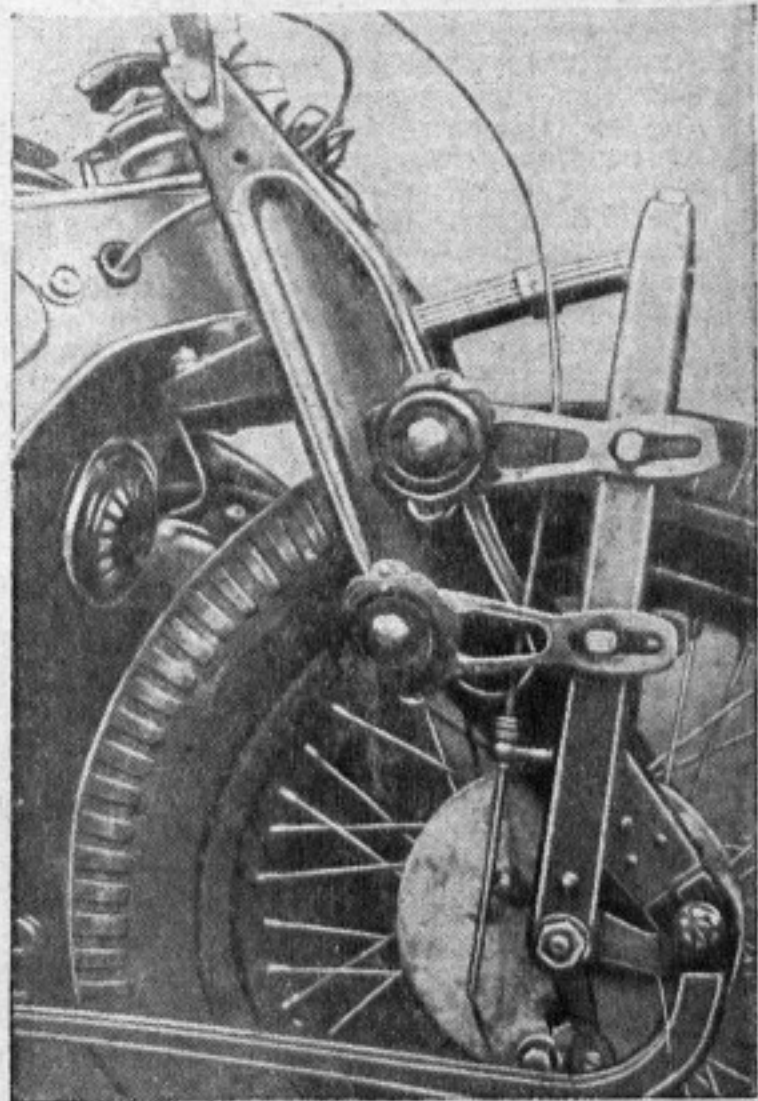
регулировал так, чтобы обеспечить полное открытие дроссельной заслонки карбюратора. Рычажок дроссельной заслонки был снабжен легкой пружиной, помогающей заслонке закрываться. Бензиновый трубопровод разрезан и соединен бензиностойкой резиновой трубкой, чтобы гарантировать трубопровод от поломки, могущей произойти от вибраций. В качестве горючего я применял смесь: 40% бензола и 60% бензина.

После всех описанных мероприятий и переделок двигатель прошел холодную обкатку, потом горячую и после этого был разобран для проверки. Собранный затем окончательно с прокладками на бакелитовом лаке, он подвергся регулировке на стенде. При испытании двигатель развил мощность в 21 л. с. при 4000 оборотах в минуту.

Форсировкой двигателя не ограничивается подготовка мотоцикла к скоростным состязаниям.

Соответственно повышенной мощности двигателя и увеличению заданной скорости изменяются требования, предъявляемые к ходовой части, чтобы приспособить ее к специфике высоких скоростей.

Наибольшим изменениям подверглась передняя вилка. Прежде всего с вилки были сняты все детали, бесполезные в гонке, утяжеляющие машину и увеличивающие лобовое сопротивление. К ним относятся: передний щиток, фара, передняя подставка, электрический распределительный щиток. Из рессоры был удален лист, сверху коренного.



Измененная передняя вилка мотоцикла. Сняты все детали, утяжеляющие машину, установлены добавочные амортизаторы

С обеих сторон вилки было установлено по добавочному амортизатору. Форму руля пришлось изменить — он был изогнут в соответствии с выработанной мною лежачей посадкой, необходимой для коротких дистанций.

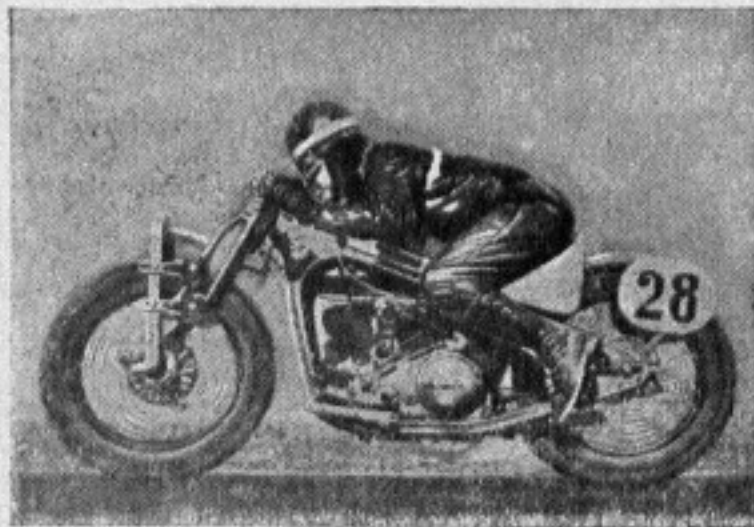
Тщательно были проверены все сочленения вилки. Особое внимание было обращено на подшипники рулевой колонки. Рессорные листы смазали графитовой смазкой. Как видно из фотографии, передняя вилка приняла необычный вид.

Проверку сварных швов рамы, правку ее, а также окончательные испытания нужно производить до окраски. Поскольку мне предстояло пройти на одной и той же машине и километровку, и шоссейные соревнования на 300 км, и кросс, я счел обязательным всесторонне проверить раму в условиях, сходных с теми, в которых ей впоследствии придется работать. Для этого я неоднократно прыгал на машине с небольшого трамплина.

Для удобства лежачей посадки и улучшения обтекаемости верхняя часть бензобака, выступающая над рамой, была срезана. Выбитая новая верхняя крышка лишь слегка возвышалась над рамой. Горловина была смещена вперед, к рулю так, чтобы пробка горловины, не упиралась в грудь при лежачей посадке. Бак установили на добавочных резиновых прокладках; аккумуляторный ящик — под седлом на место бобины, так как на своем обычном месте (сбоку на задней вилке) он сильно выступает и может быть сорван при первом же падении. Откидную часть заднего сиденья мы сняли и убрали также подставку заднего колеса и подножки, оставив один болт со стороны тормозной педали. На задней вилке установили добавочные подножки, соответствующие лежачей посадке. Упор демпфера изготовили из более толстого материала и подогнули его вниз, ближе к основанию упора на баке. Усилили действие демпфера добавлением одной звездообразной пружинной шайбы.

Седло было установлено специальное для лежачей посадки. Никаких конструктивных изменений в коробку передач и в сцепление не вносили и только путем тщательной сборки и регулировки достигли максимальной легкости вращения деталей и плавности переключения. Для уменьшения потерь на трение в коробку и в трансмиссию была залита жидкая смазка. Передаточное отношение трансмиссии изменили путем замены шестерни заднего колеса, имевшей 31 зуб, шестерней в 27 зубов. Заднюю цепь проварили в графитной мази.

Стандартные колеса с размером шин 4,50 × 18" пришлось сменить. Был поставлен обод 19" с соответственно более легкой резиной 27" × 4".



Тов. Грингаут на своем мотоцикле PM3-750 в момент скоростного состязания

Учитывая, к каким печальным последствиям в условиях скоростных гонок приводит лопнувшая камера или сорванная покрышка, следует особо внимательно относиться к монтажу резины. Прежде всего следует проверить качество покрышки и камеры. Если нет флиппера, то нужно обклеить ложе обода брезентом, чтобы предохранить камеру от головок ниппелей. Монтаж резины я считаю законченным только в том случае, если есть твердое убеждение, что камера легка, ровна, без морщин, нигде не защемлена, не попорчена монтажной лопаткой и вентиль стоит без перекоса.

При большой скорости вращения колес начинает сказываться вес вентиля. Его нужно уравновесить. Для этого в диаметрально противоположной стороне обода нужно высверлить отверстие 8—10 мм, в которое установить «барашек». Он служит одновременно и для балансировки и для предохранения покрышки от проворачивания.

Конечно, колеса на моей машине были тщательно выверены и спицы имели одинаковую натяжку. Ни о какой «восьмерке», ни о каком «яйце» не могло быть и речи.

Между коническими роликовыми подшипниками втулок были поставлены тщательно припиленные распорные трубки для предохранения их от заклинивания. Для смазки был выбран технический вазелин. Оси прошли лабораторную проверку.

Ведомая шестерня была строго центрирована относительно оси колеса. Даже незначительное биение, не сказывающееся при скоростях, обычных для дорожных машин, может привести к разрушению цепей на скоростных соревнованиях. Тормозные колодки и приклепка феродо были также тщательно проверены.

Окраска или хромирование колес имеют также немаловажное значение. При полировке, являющейся подготовительной операцией к покрытию хромом, могут быть выявлены дефекты металла. Мотоцикл, на котором были установлены всесоюзные рекорды, имел хромированные колеса.

Органы управления также требуют тщательной подготовки, проверки, смазки и наладки, чтобы исключить возможность обрыва, защемления и вообще отказа в работе. На моей машине в газовой ручке был нарезан более крутой червячный паз, благодаря чему диапазон вращения ручки уменьшился.

Рычаг кулисы передач понадобилось выгнуть главным образом для того, чтобы приспособить его к лежачему положению гонщика.

При регулировке ножного и ручного привода выключения сцепления рекомендую лучше оставить небольшой люфт, чем рисковать буксовкой дисков.

Этими мероприятиями в основном исчерпывается подготовка мотоцикла PM3-750 к скоростным состязаниям.

НАМ НУЖЕН ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННЫЙ МАЛОЛИТРАЖНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

В газете «Правда» от 3 июня была напечатана в порядке обсуждения статья инж. Г. Зимелева «Малолитражный автомобиль», в которой поставлен вопрос о производстве в СССР дешевого массового автомобиля с рабочим объемом цилиндров меньше 1,5 л.

Ниже мы помещаем ряд высказываний о необходимости скорейшей организации выпуска надежных малолитражных автомобилей.

Освоить новое производство к концу третьей пятилетки

М. САРНАКОВ

Главный инженер Глававтопрома

Необходимость в выпуске малолитражного автомобиля назрела уже давно.

Несколько лет назад были попытки создать советский малолитражный автомобиль, но конструкция его оказалась весьма неудачной и была отвергнута.

Вредительство в НАТИ и ГУТАП сильно затормозило разрешение этой проблемы, как и многих других актуальных проблем авто и тракторостроения. И надо прямо сказать, что к моменту опубликования в «Правде» статьи инж. Г. В. Зимелева о малолитражном автомобиле Главное управление автомобильной промышленности не было подготовлено ни к обсуждению этого вопроса, ни, тем более, к его практическому разрешению. Между тем потребность в таком экономичном, легком и дешевом автомобиле чрезвычайно велика.

Незначительный расход горючего, легкость малолитражного автомобиля и сравнительно небольшие габариты, обуславливающие большую проходимость, особенно на узких грунтовых колхозных дорогах, — все это говорит за то, что такой автомобиль нужен во многих областях народного хозяйства, в колхозах, в спортивном и учебном обиходе. Для личного же пользования он незаменим. С выпуском отечественного малолитражного автомобиля трудящиеся Союза получают доступную по цене, хорошую, экономичную машину.

Каким должен быть советский малолитражный автомобиль? Я считаю, что при разработке конструкции малолитражного автомобиля наши конструкторы ни в коем случае не должны пренебрегать богатым опытом зарубежной автомобильной техники. Необходимо выписать 5—6 лучших типов автомобилей, хорошо изучить их и при проектировании синтезировать все лучшее, что имеется в конструкциях машин малого литража. Задача конструкторов создать на основе лучших образцов законченную компактную конструкцию. Среди многочисленных типов малолитражных автомобилей, выпускаемых различными зарубежными фирмами, наибольшей популярностью пользуются Мерседес-Бенц, Остин, Опель, DKW, Ситроен и др.

Каким эксплуатационным и техническим требованиям должен отвечать наш малолитражный автомобиль? Грузоподъемность — 200—250 кг (3—4 места); скорость не менее 75—80 км в час; мощность двигателя до 25—30 л. с.; расход горючего — 8—10 л на 100 км пути.

Выпускать автомобиль с кузовом одного типа — открытым или закрытым — нецелесообразно. Осваивая производство малолитражных автомобилей, мы должны учесть климатические условия обширной территории Союза и разработать обе конструкции — открытого типа и лимузина.

Какое выбрать охлаждение двигателя. Воздушное или водяное? Лучше, водяное. Применение воздушного охлаждения только осложнит производство малолитражных автомобилей, вызовет значительный расход специального высококачественного металла, удорожит машину.

По внешнему оформлению наш малолитражный автомобиль должен отвечать всем требованиям первоклассных машин данного типа. Это должен быть изящный, комфортабельный, культурно отделанный обтекаемой формы автомобиль, не уступающий лучшим зарубежным образцам.

Намечаемое производство малолитражных автомобилей потребует создания специального завода, производственной мощностью в 100 тыс. машин в год.

Необходимо учесть, что завод, выпускающий малолитражные машины, должен отличаться особо высокой производственной культурой, так как специфические свойства этого автомобиля — легкость, быстроходность, экономичность потребуют создания безупречного по своей точности технологического процесса и применения специальных легких и прочных материалов — высококачественного металла, легированной стали и т. д.

Освоить новое производство к концу третьей пятилетки (в течение трех лет) — достаточно ответственная и трудная задача, но она может быть разрешена автомобильной промышленностью.

ИНСПЕКТОРА ТАКСИ

Для оперативного регулирования работы таксомоторов в Москве решено организовать сеть специальных инспекторов. Эти инспектора будут обслуживать отдельные районы города, маневрировать машинами, перебрасывая их в случае надобности с одной стоянки на другую. Они же будут поддерживать связь с диспетчером, у которого смогут требовать увеличения количества машин или, наоборот, передавать в его распоряжение свободные такси.

23 500 АВТОМАШИН ДЛЯ КОЛХОЗОВ

В первом полугодии этого года потребительская кооперация продала колхозам различных районов Союза 10 тысяч грузовых автомобилей.

Колхозы Белоруссии купили 1021 машину, колхозы Казахской ССР — 740 машин, колхозы Алтайского края — 476. Большое количество грузовых автомобилей продано колхозам Украины.

В третьем квартале текущего года для продажи колхозам потребительская кооперация получит еще 13 500 автомашин. На 5 июля из этого количества в различные районы Союза уже отгружено 1 780 автомобилей.

50 ТАКСИ «ЗИС-101» ДЛЯ КРЫМА

Совнарком РСФСР выделил для Крыма 50 автомобилей «ЗИС-101». Новые автомашины пополнят таксомоторный парк городов Крымской республики. Часть из них будет использована под маршрутные такси на линиях Симферополь — Ялта, Ялта — Севастополь, Севастополь — Симферополь и др., остальные предназначены для индивидуального пользования.

Автотрест организовал курсы повышения квалификации на 50 шоферов, которые будут водителями такси ЗИС-101.

Письма ЧИТАТЕЛЕЙ

Передовая автобаза

Автобаза Курского управления связи идет впереди всех автохозяйств города. Большинство водителей автомашин имеет высокие показатели работы. Средний межремонтный пробег автомобилей превышает норму. В 1938 г. на автобазе не было ни одной аварии. Исключительно хороших результатов добились шоферы-стахановцы тт. Козьмин и Бурсов. Они прошли на машине ГАЗ-АА без капитального ремонта 79 680 км. В

результате произведенного высококачественного ремонта машина работает бесперебойно. После пробега в 112 000 км она находится в хорошем техническом состоянии.

Недавно горком союза шоферов Юга и госавтоинспекция присудили автобазе переходящее красное знамя. Управление связи премировало начальника автобазы и лучших стахановцев-шоферов и ремонтных рабочих.

Автотехник К. Андреев

Нет порядка

Дирекция Пермской конторы Союзпродмага не заботится о техническом состоянии своего автопарка. Шесть грузовых и одна легковая автомашина сильно изношены, но в гараже нет оборудования даже для производства текущего ремонта. Нередко на линию выходит одна машина, а остальные бездействуют из-за отсутствия резины и запчастей.

Совершенно не выполняется график планово-предупредительного ремонта. Машины ремонтируются от случая к случаю и, как правило, ходят до тех пор, пока не выйдут из строя.

В гараже нет плана грузоперевозок. Учет коэффициента использования автопарка и расхода горючего отсутствует.

Пермь

Н. Игумнов



Колхозники колхозов «Луч Востока» и «Горный Гигант» (Алма-Атинская область) навестили в лагерях Осоавиахиме своих сыновей-допризывников. Колхозникам был оказан радушный прием.

На снимке — политрук лагеря т. Можов (в центре) беседует с колхозниками

Фото Г. Акмолинского

Письма ЧИТАТЕЛЕЙ

Не ведут массовой работы

В текущем году Ростовский-на-Дону авто-мото клуб провел ряд авто-мотоспортивных мероприятий. Но все же клуб слабо ведет массовую работу с авто-мотолюбителями. В городе более 100 мотоциклистов, но многие из них даже не вовлечены в члены клуба. Все свое внимание клуб отдает так называемому здесь «костяку» — нескольким профессиональным гонщикам. В результате автомобилисты и мотоциклисты-любители не тренируются, не растут. Клуб тратит много средств на подготовку и проведение различных соревнований, но в них, как правило, участвуют 5—6 одних и тех же спортсменов.

В распоряжении клуба 8 мотоциклов. Но они не разделены на спортивные и учебные. В результате нередко лучшие машины используются для учебных целей, а выступления на соревнованиях проводятся на технически неисправных машинах.

На положении пасынка

За последние годы в несколько раз вырос автопарк Ленинградского союза потребительских обществ. Сейчас он насчитывает уже около 500 машин. Но эксплуатация автотранспорта в ЛОСПО поставлена очень плохо. За прошлый год план его работы остался недополненным на 3 млн. тонно-километров, не было перевезено 220 тыс. т груза.

Основная причина плохой работы автотранспорта — отсутствие кадров технических и руководящих работников. Во многих местах автохозяйствами руководят пожарные, кладовщики, завхозы, а то и просто конторщики. Подготовка людей, могущих руководить работой

Отношения между клубом и добровольными спортивными обществами ненормальны. В мероприятиях, проводимых клубом, спортивное общество участвуют неохотно. Члены спортивного общества в клубных соревнованиях почему-то всегда идут «вне конкурса» и, добившись победы, все же остаются без призов.

Плохо обстоит дело с ремонтом мотоциклов членов клуба. Клуб не имеет своих мастерских, а в мастерских облисполкома ремонт обходится втридорога. Владельцы машин предпочитают ремонтировать их домашним способом, что не всегда удачно.

Клуб совершенно не ведет со своими членами туристской работы. За весь прошлый год и в этом году клуб не провел ни одной туристской поездки. А именно такие поездки наиболее интересуют массы мотоциклистов-любителей.

Б. Хацевич

Ростов-на-Дону

автотранспорта, транспортный отдел ЛОСПО не занимается. Делались, правда, попытки дать хоть некоторое понятие об автотранспорте людям, обучающимся на различных курсах системы ЛОСПО, но лекторы приглашались такие, которые сами не имели практических знаний в этой области.

Давно пора правлению ЛОСПО понять, что успех работы потребительской кооперации во многом зависит от своевременной переброски грузов, для чего нужны не одни автомашины, но и люди, умеющие правильно руководить работой автотранспорта.

И. Скляров

Ленинград

ХРОНИКА

РЕЗУЛЬТАТ СТАХАНОВСКОЙ РАБОТЫ

Работники автобазы Архангельской конторы связи шоферы В. Козлов и М. Шарпов на машине ГАЗ Пикап № 0087 покрыли 108 324 км пути.

Несмотря на бездорожье Севера, машина прошла этот путь без капитального и среднего ремонта, значительно перекрыв существующие нормы межремонтных пробегов.

ПРОЕКТ НОВЫХ ПРАВИЛ УЛИЧНОГО ДВИЖЕНИЯ

Управление московской городской милиции разработало проект новых правил уличного движения. К этой работе, кроме группы специалистов, было привлечено свыше 250 стахановцев — водителей автомашин, троллейбусов и трамваев.

Прежнее деление Москвы на зоны с различной градацией скоростей движения намечено отменить. Максимальная скорость движения по Москве для легковых автомобилей и мотоциклов, указанная в проекте, — 45 км в час, для трамваев, троллейбусов, автобусов и грузовых машин — 35, для велосипедов — 15 и для гужевого транспорта — 10—12.

Во время гололедицы и в ряде других случаев, а также при проезде мимо стоящего на остановке трамвая скорость движения ограничивается 15 км. При въезде и выезде со двора, при осаживании автомобиля и в других случаях, указанных в проекте новых правил, машины обязаны двигаться со скоростью 5—6 км в час.

Перевозка людей, стоящих в кузове грузового автомобиля или сидящих на его бортах, воспрещена.

Проект новых правил уличного движения систематизирован так, что в нем очень легко найти ответ на интересующий водителя или пешехода вопрос.

Этот проект недавно рассматривался президиумом Моссовета, который выделил специальную комиссию для окончательной разработки правил уличного движения.

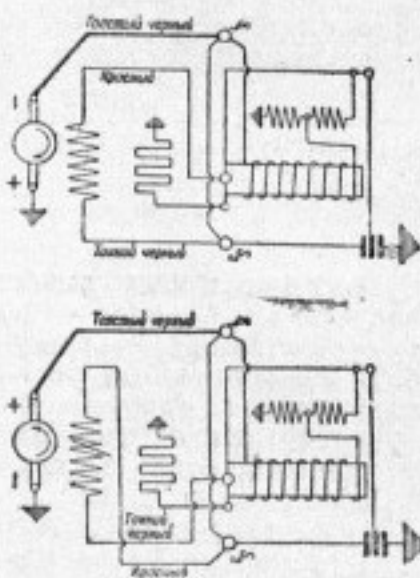
Под редакцией инж. И. ДЮМУЛЕНА

Как переставить динамо-машину, работающую на тракторе или автомобиле на левую сторону вращения?

Для перестановки динамо трактора СТЗ (динамо ГВТ) на вращение в левую сторону необходимо поменять местами концы обмотки возбуждения. Тонкий красный конец присоединяется к клеммам регулятора S_1 — S_2 , а тонкий черный — к сердечнику вибрационного регулятора (рис. 1).

Для изменения вращения динамо ГВФ необходимо поменять местами концы обмотки возбуждения и переставить щеткодержатель третьей щетки так, чтобы при сдвиге щетки в новую сторону вращения ток возбуждения увеличился.

Главные щетки динамо ГВФ несколько смещены с нейтральной линии в сторону вращения для уменьшения искрения, поэтому при перемене вращения необходимо дать такое смещение щеток в новую сторону вращения.



Переделку динамо ГВФ следует производить в специальной мастерской.

Необходимо иметь в виду, что при вращении якоря в другую сторону, вырабатываемый динамо ток меняет свое направление. Поэтому, если машина должна работать в системе электрооборудования автомобиля с батарейным зажиганием и батареей, нужно перемагнитить полюса возбуждения на противоположную полярность.

Завод «АВТОПРИБОР» имеет в продаже **РАЗРЕЗНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПРИБОРЫ,**

являющиеся учебными пособиями
для автошкол и курсов шоферов

С заказами обращаться:

гор. Владимир, Ивановской области
«АВТОПРИБОР» — отдел связи

АВТОПОЛИРОВОЧНУЮ ЖИДКОСТЬ

для придания блеска кузовам М-1 и ЗИС-101 изготовляет производственная артель «РЕАПЛАСТ» г. Москва, ул. Разина, 3, пом. 73.

Требуйте автополировочную жидкость

производственной артели «РЕАПЛАСТ» во всех магазинах, торгующих автопринадлеленностями и химико-моксательными товарами.

В НОМЕРЕ:

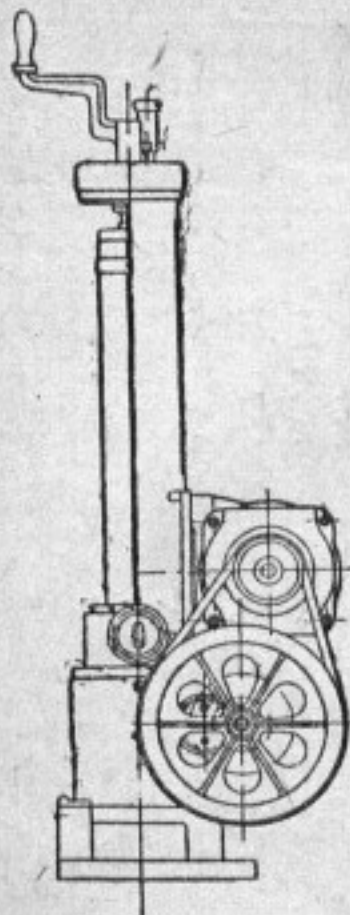
	Стр.
СССР — оплот мира	1
Дадим сокрушительный отпор провокациям японской военищины!	4
Враг будет смят и уничтожен В любую минуту встанем на защиту родины	4
С. ВИНОГРАДОВ. — Праздник стрелкового спорта	5
Н. З. — По-стахановски уберем обильный урожай	7
Молодые патриоты! Готовьте поддержку матери-родины Н. ВИДУСОВ. — Начали подготовку к двадцатилетию ВЛКСМ	9
А. ШАПЫГИНА. — Молодежь, на мотоцикл!	11
Цифры и факты	11
Инж. А. АНТОНОВ. — Итоги первого сезона безаварийного хранения автомобилей	12
Полковник В. ТЕРЕШЕНКО. — Роль танков в современном бою	14
Звездобразный двигатель для танков	15
Майор М. СРЕДНЕВ. — Особенности устройства танка	16
ВИПНЕВСКИЙ. — По кольцевому маршруту	19

СПОРТ

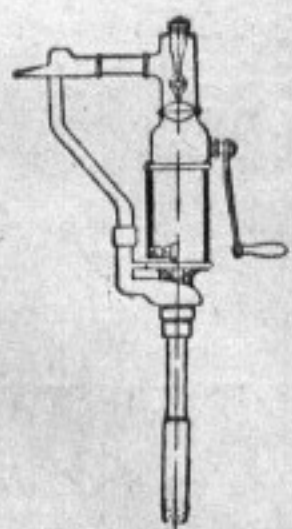
Большой летний мотокросс	20
Мотоциклетное первенство общества «Старт»	22
Е. ГРИНГАУТ. — Подготовка мотоцикла ПМЗ-750 к скоростным состязаниям	24
М. САРНАКОВ. — Освонить новое производство к концу третьей пятилетки	27
Инж. А. КОРОСТЕЛИН. — Советский малолитражный автомобиль должен быть первоклассным.	28
Инж. И. ДЮМУЛЕН. — О типе малолитражного автомобиля	29
Инж. МАЛАХОВСКИЙ. — Важная задача автопромышленности	29
Письма читателей	30
Хроника	30
Техническая консультация	32

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Издатель — Редакцат ЦО Осоавиахима.
Адрес редакции: Москва, 6, 1-й Самотечный пер., 17.
Уполю. Главбухста В—46238.
Техред. В. Сокольков
Зак. т. 132а. Тир. 83 000
Бум. 72 × 108 см/16 1 бум. лист.
Колич. экз. в 1 бум. листе 202 700
Журнал сдан в наб. 20/VII 1938 г.
Подпис. к печати 19/VIII 1938 г.
Приступл. к печати 19/VIII 1938 г.
Тит. и цинк. Гослитиздата
Москва, 1-й Самотечный пер., 17.



Вертикальный расточный станок



Маслораздаточный насос



Прибор для проверки якорей

Наименование продукции	Едн. изм.	Номенк. №	Цена пром. (1 руб.)
Прокладки бортовые для вулканизации покрышек 40×8	шт.	51	37
34×7	"	52	37
6.00—20	"	53	30
7.00—16	"	54	30
7.50—17	"	55	30
Прокладки протекторные для вулканизации покрышек			
40×8	"	56	34
34×7	"	57	34
6.00—20	"	58	24
7.00—16	"	59	24
7.50—17	"	60	24
Полуплита для вулканизации бортовой поверхности покрышек	"	61	121
Струбинка к полуплите	"	62	85
Ручной сиредер для выворачивания покрышек	"	63	25
Стенд для ремонта двигателей и коробок передач машин ГАЗ и М-1	"	64	140
Стенд для ремонта передних и задних мостов	"	65	110
Мульда нераздвижная для вулканизации покрышек			
40×8	"	66	610
34×7	"	67	50
6.00—20	"	68	475
7.00—16	"	69	610
7.50—17	"	70	620
Плита для вулканизации камер	"	71	300
Станок для снятия автошин	"	72	1 050
Портальный передвижной кран грузоподъёмн. 2,0 тн	"	73	1 000
Гибкий вал диам. 10 мм дл. 1 500 мм с арматурой для крепления инструментов	"	74	172
То же диам. 12,5 мм дл. 1 750 мм	"	75	142
То же диам. 15 мм дл. 2 000 мм	"	76	210
То же диам. 20 мм дл. 10 м без арматуры	"	77	15
Ролики для вулканизационных работ (3 шт.)	компл.	78	13
Развильные шарошки к гибкому валу для вулканизации работ (3 шт.)	"	79	36
Дисковый развиль диам. 150 мм для вулканизации работ	шт.	80	36
Металлические щетки диам. 100 мм	"	81	8
То же диам. 150 мм	"	82	17
То же диам. 200 мм	"	83	20
Станок (без мотора) для зачистки и шпороховки покрышек развильем и металлической щеткой при ремонте	"	84	400
Абразивный камень диам. 100 мм	"	85	4
Пушок цинковой ошحيны для полировки кузовов	"	86	7
Вилка нагрузочная для проверки напряжения аккумуляторов, батарей	"	87	60
Стенд для проверки аккумуляторов	"	88	410
Специальный ареометр для проверки плотности электролита	"	89	10 00
Прибор для проверки якорей	"	90	300
Прибор для намагничивания дуг магнето	"	91	150
Магнетометр — прибор для определения степени намагниченности ротора магнето	"	92	75
Мотоконтроль — прибор для определения неисправности систем питания газораспределения и зажигания двигателей	"	93	360
Дрель для притирки клапанов (ручная)	"	94	26
Станок для приклейки и зачистки ферродо	"	95	1 100
Универсальная линейка для проверки передних осей автомашин	"	96	550
Домерат (бутылочного типа) в 1,5 тн	"	97	27,50
То же (бутылочного типа) в 2,0 тн	"	98	27
То же (телескопическ. типа) 3,0 тн	"	99	35
То же (бутылочного типа) 5,0 тн	"	100	45
Стетоскоп для выслушивания моторов	"	101	40
Брандспойт-р сылитель для мойки машин	"	102	150
Ртутный выпрямитель для зарядки аккумуляторов (М 2В—20)	"	103	1 000
Набор инструментов (шарошки и развертки) для ремонта клапанных гнезд и направляющих клапанов машин и тракторов	компл.	104	850
Электродрель для шлифовки клапанных гнезд автомашин и тракторов	набор	105	1 000
Бензораздаточная колонка (скоростного типа) с электроприводом производ. 60 л/м	шт.	106	4 000
То же (объемного типа) с ручным приводом производ. 25—30 л/м	"	107	4 000
То же (объемного типа «переносная») с ручн. приводом производ. 30 л/м	"	108	4 000
Индикатор — нутромер	"	109	374
Индикаторная головка	"	110	130
Универ. штатив для крепления индикатора при измерении плоскостей и цилиндр. поверх.	"	111	113
Супортная головка для шлифовки коленчатых валов с приводом от трансмиссии	"	112	1 500
Установка для испытания двигателей автомашин с гидротормозом	"	113	16 000
То же для авто и тракторных двигателей	"	114	20 000

№ 5414

Наименование продукции

Един. изм. Номенклат. № Цена в руб.



Портальный кран

Электродрель для полировки кузовов автомобилей с набором инструментов	шт.	115	450
Установка для пневматической окраски разбрызгиванием (компрессор с распыляющим пистолетом)	»	116	1 500
Термометр для вулкано-аппаратов и мульд.	»	117	14
Тахометр переносный с числом оборотов 500—3 000 в/м	»	118	180
Автоматическ. выключатель для воздушн. компресс.	»	119	100
Прибор для проверки плотности притирки клапанов.	»	120	75
Универсальн. стенд для ремонта моторов	»	121	500
Тележка для перевозки задних мостов	»	122	190
Тележка для перевозки моторов	»	123	90
Пневматический спредер	»	124	300

ОБОРУДОВАНИЕ, ОСВАИВАЕМОЕ И НАМЕЧЕННОЕ К ОСВОЕНИЮ



Нагрузочная вилка

Консольный передвижной кран грузоподъемн. в 1,0 тн	»	125	1 200
Приспособления (съемники) для монтажа и демонтажа автомобиля ЗИС-101	компл.	126	750
Безинерционный сливной счетчик диам. 50 мм	шт.	127	610
Насос для перекачивания горюч. свст. Барановского	»	128	170
Водовоздухораздаточная колонка	»	129	550
Прибор для заливки подшипников с электроподогревом	»	130	600
Прибор ручной для проверки и регулировки тормозов	»	131	300
Компрессор передвижной для накачки шин	»	132	1 200
Универсально-шлифовальн. станок для шлифовки клапанов и мелких шлифовальн. работ	»	133	4 000
Прибор для доводки шеек коленчатых валов	»	134	300
Суппортно-шлифовальный станок для шлифовки коленчатых валов (с электроприводом)	»	135	4 000
Моечная машина (плужерная) давлением до 25 атм. с двумя плантами	»	136	3 000
Водомаслогрейка системы Антонова	»	137	1 000
Установка для регенерации масла	»	138	1 200
Машина для мойки деталей	»	139	1 000
Прибор для проверки конденсаторов	»	140	120
Прибор для приайки контактов	»	141	100
Электродрель для притирки клапанов	»	142	500
Прибор для тарировки жиклеров	»	143	250
Механический тавотонабиватель	»	144	600
Пылесос для кузовов автомашин	»	145	250
Верстачный пресс 3-тон.	»	146	950
Приспособление для переноски аккумуляторов	»	147	20
Автополировочная жидкость для полировки кузовов литр.	»	148	4

Заявки принимаются от учреждений и организаций по следующей форме:

Наименование продукции	Вольтаж	Номенклат. №	Количество заявляемого оборудования	Цена	Сумма
------------------------	---------	--------------	-------------------------------------	------	-------

П Р И М Е Ч А Н И Е

1. Заявки должны быть составлены точно по указанной форме.
2. В заявках необходимо указывать вольтаж, при котором будет работать оборудование.
3. В заявках должны быть указаны железнодорожные и банковские реквизиты.
4. Срок подачи заявок не позже 1 октября 1938 г.
5. Заявки, составленные не по форме, а также поступившие после 1 октября, — рассматриваться не будут.

ЗАЯВКИ НАПРАВЛЯТЬ ПО АДРЕСУ

„РОСМЕТИЗСБЫТ“

ОТДЕЛ ОБОРУДОВАНИЯ

Москва, Рыбный пер., 2, пом. 31