



187
34

Всесоюзная
БИБЛИОТЕКА
В. П. А. 1937



За рулем

15-16

1 9 3 8

АВГУСТ

РЕДИЗДАТ ЦС ОСОАВИАХИМА СССР

Республиканская контора
по сбыту металлических изделий

РОСМЕТИЗСБЫТ

ОТДЕЛ ОБОРУДОВАНИЯ

Москва, Рыбный пер., д. № 2, пом. 31
Телефон К-4-40-69

О Т Д Е Л Е Н И Я

- 1 — МОСКОВСКОЕ — Москва, Ветошный 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

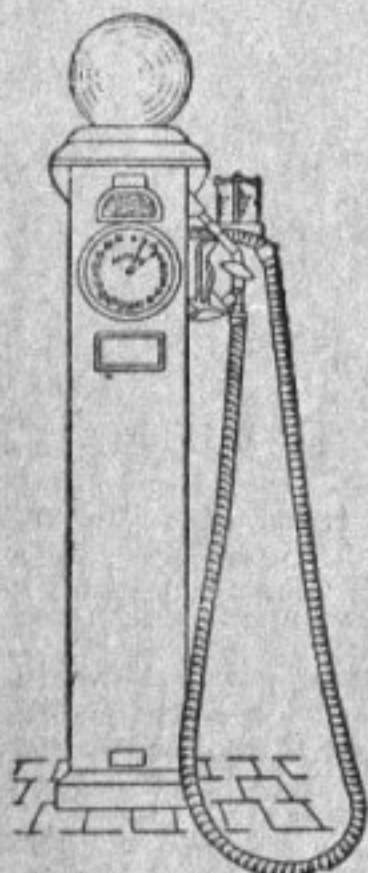
ПРИНИМАЕТ ЗАЯВКИ на 1939 г.

на гаражное и авторемонтное
оборудование и инструменты,
изготавливаемые заводами ГУКСО (б. ГАРО)
и смежными производствами

Наименование продукции

Единиц. Колич. Цена
изм. № (в руб.)

Компрессорная установка производ. 0,25 м ³ /м, рабоч. давл. 11 атм. в комплекте с автоматич. выключателем	шт.	1	1 760
Подъемник воздушно-гидравлич. грузопод. 2,5 тн.	»	2	900
Подъемник воздушно-гидравлич. грузопод. 5,0 тн.	»	3	1 320
Домкрат механический грузопод. 3,0 тн.	»	4	500
Домкрат гидравлический грузопод. 2,0 тн.	»	5	1 050
Моющая машина высокого давления для мойки автомашин (центробежная)	»	6	1 150
Станок для испытания и регулировки тормозов	»	7	3 100
Станок для ремонта двигателей ГАЗ и ЗИС (пронзводит расточку цилиндров, заливку и расточку коренных подшипников)	»	8	3 000
Станок для расточки цилиндров (переносная колонка)	»	9	2 000
Прибор для шлифовки цилиндров	»	10	100
Прибор для расточки коренных подшипников двигателей ЗИС-5	»	11	450
Прибор для расточки коренных подшипников двигателей ГАЗ и М-1.	»	12	450
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	1 000
Прибор для шлифовки клапанов (ручн.)	»	17	250
Пресс гидравлич. 20,0 тн.	»	18	1 000
Ключи — универсальный комплект (70 предм.)	компл.	19	375
Ключи ГАЗ (24 предм.)	»	20	130
Прямая пневматическая тавотонабиватель с выключателем	шт.	22	510
Ручной плунжерный тавотонабиватель	»	23	25
Бак с насосом для наполнения тавотонабивателя	»	24	64
Нульверизатор для смазки рессор	»	25	125
Аппарат для промывки радиаторов	»	26	300
Полнорочная машина с комплектом инструментов для зачистки и полировки кузовов	»	27	700
Маслораздаточная колонка для дозирования отпуска масла	»	28	310
Маслораздаточн. насос для дозирова. отпуска масла из бочек	»	29	120
Приспособление для монтажа и демонтажа клапан. пружин	»	30	50
Приспособление для вывертывания и ввертывания шпилек крышек блока	»	31	10
Приспособление для сбояки сцепления	»	32	75
Приспособление для установки сцепления ГАЗ.	»	33	85
Приспособления (съемники) для ремонта машин ГАЗ (12 предметов)	компл.	34	500
То же для М-1 (17 предм.)	»	35	875
То же для ЗИС-5 (13 предм.)	»	36	587
То же для ремонта электрооборудования (71 деталь)	»	37	541
Тележка для работы под автомобилем	шт.	38	30
Верстачный пресс односторонний	»	40	400
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	101
» » » » 6,00 — 20	»	45	91
» » » » 7,00 — 16	»	46	01
» » » » 7,50 — 17	»	47	91
» » » » 48	»	48	100
Корсеты к секторам размером 34 × 7 и 40 × 8	»	49	83
Патяжки к корсетам	»	50	80



Бензоколонка
(скоростная)



Бензоколонка
(переносная)

АВГУСТ 1938 г.

15-16

Одиннадцатый
год изданияВыходит два
раза в месяц**ЖИТЬ И РАБОТАТЬ****во славу****социалистической родины!**

Велик и могуч советский народ. Каждый день приносит новые бесчисленные доказательства высокого морально-политического единства миллионов советских людей, их пламенного патриотизма, безграничной любви и преданности партии и правительству, вождю и вдохновителю великих побед социализма товарищу Сталину.

Всякий сознательный гражданин Советского Союза стремится жить и работать во славу своей родины.

Стахановцы производства демонстрируют всему миру новые методы работы, дающие возможность намного перекрывать существующие нормы.

Колхозники, комбайнеры, трактористы, шоферы стараются убрать богатый сталинский урожай в кратчайшие сроки и без потерь, чтобы еще больше укрепить колхозный строй и повысить обороноспособность своей страны.

Бойцы и командиры Красной Армии неустанно повышают свои знания в области боевой и политической подготовки, чтобы быть отличными стрелками, артиллеристами, кавалеристами, танкистами, летчиками.

Великий дух советского патриотизма чувствуется на каждом шагу в больших и малых делах граждан Советского Союза.

Подлинные патриотические чувства вдохновляют и героев-летчиков Коккинаки, Брядинского, Полину Осипенко, и десятки тысяч молодых советских людей, готовящих подарки матери-родине к 20-летней годовщине славного ленинского комсомола и допризывников, с радостью и гордостью идущих в свою родную Красную Армию, и бойцов-пограничников, остающихся на сверхсрочную службу в интересах защиты социалистического отечества. Высокую политическую сознательность и исключи-

тельное единодушие продемонстрировали все трудящиеся и в дни подписки на заем Третьей пятилетки, дав займы государству около 6 млрд. рублей.

Растущая мощь СССР, непобедимое единство нашего свободного многонационального народа не дают покоя фашистским агрессорам. Разжегшие кровавое пламя войны в Испании и Китае, они неустанно готовятся к новой большой войне, рассчитывая обрушиться в первую очередь на ненавистное им социалистическое государство трудящихся.

Миролюбивый советский народ знает, какие опасности таит в себе капиталистическое окружение. Он острее оттачивает революционную бдительность в борьбе с врагами народа — агентами фашистских разведок, он не «почивает на лаврах», постоянно повышая свою боевую готовность против всех врагов рабочего класса, он укрепляет славную Красную Армию, Военно-Морской Флот и их могучий резерв — Осоавнахим, чтобы еще более повысить мощь Советского Союза.

Недавно закончившаяся Вторая Сессия Верховного Совета Союза ССР утвердила единый государственный бюджет Союза Советских Социалистических Республик на 1938 год. Средства нашего союзного бюджета идут на увеличение общественного богатства, на повышение материального и культурного уровня трудящихся, на укрепление независимости СССР и усиление обороноспособности родины. 40,9% бюджета составляют расходы на народное хозяйство, 10,6% — на социально-культурные мероприятия, 23,5% — на оборону страны, 15,6% — на укрепление местных бюджетов и т. д.

Ассигнования Наркомату обороны и Наркомату Военно-Морского Флота состав-

ляют 27 млрд. рублей. «Эти ассигнования, — говорил в своем докладе на Сессии нарком финансов т. Зверев, — еще больше усилят обороноспособность нашей родины, и горе тому, кто попытается испробовать силу советского оружия».

Беспредельную любовь и преданность родине советские люди проявили с новой неслыханной силой, в связи с наглыми провокациями японской военщины в районе озера Хасан.

Обанкротившиеся военные клики Японии решили ознаменовать Международный антивоенный день новым кровопролитием, новой провокацией — они еще раз вздумали прощупать крепость наших границ, боеспособность наших дальневосточников.

Страна Советов, сильная своей внутренней мощью, колоссально окрепшая за годы сталинских пятилеток, неуклонно ведет борьбу за коллективную безопасность, является главной защитницей мира во всем мире.

«Наша внешняя политика ясна, — говорил товарищ Сталин в отчетном докладе XVII съезду нашей партии. — Она есть политика сохранения мира и усиления торговых отношений со всеми странами. СССР не думает угрожать кому бы то ни было и — тем более — напасть на кого бы то ни было. Мы стоим за мир и отстаиваем дело мира. Но мы не боимся угроз и готовы ответить ударом на удар поджигателей войны».

Попытка японской военщины захватить кусок чудесного советского Дальневосточ-

ного края дорого ей обошлась. Бойцы Дальневосточного Краснознаменного фронта блестящим ударом решительно осадили зарвавшихся самураев и одновременно показали всему миру неприступность советских рубежей, закованных в стальную броню.

Гневом и негодованием встретили трудящиеся Советского Союза наглую провокацию Японии. Повсеместно на многолюдных митингах рабочие, колхозники, советская интеллигенция с исключительным единодушием заявили:

— Мы восхищаемся и гордимся героизмом и отвагой советских пограничников.

Мы готовы в любую минуту стать на защиту границ своей родины.

Не покладая рук будем работать на заводах, стройках, в колхозах, охраняя их как зеницу ока; усилим революционную бдительность, искореним последышей фашистской троцкистско-бухаринской банды шпионов, диверсантов и убийц.

Мы приветствуем твердую политику советского правительства — политику миролюбия, силы и непоколебимости.

Новая волна энтузиазма и советского патриотизма охватила трудящихся всех одиннадцати союзных республик. В эти дни они еще раз доказали свою неразрывную связь с Красной Армией, доказали, что наша армия имеет бесчисленные резервы — весь 170-миллионный народ, воодушевленный идеями коммунизма, монолитно спаянный вокруг партии Ленина — Сталина.

Осоавиахим — одна из тех организаций, которая призвана практически осуществлять указания товарища Сталина — держать весь наш народ в мобилизационной готовности перед лицом опасности военного нападения.

В ряды Осоавиахима сейчас вливаются новые сотни тысяч трудящихся, которые готовы активно работать в осоавиахимовских организациях.

«В ответ на наглую вылазку японской военщины, — говорится в резолюции 20-тысячного митинга трудящихся в Самарканде, — мы обещаем удесятить нашу работу по укреплению обороноспособности страны, превратить каждую осоавиахимовскую ячейку в боевое подразделение».



Уборка зерновых в колхозе «Первая пятилетка» (Батайский район, Ростовской области).
На снимке: отправка зерна с тока бригады № 6 на элеватор

Фото А. Братолобова



В лагерях Н-ской части Московского военного округа
 На снимке: бойцы на учебных занятиях. На переднем плане — отличники боевой и политической подготовки — тт. Малкин (слева) и Кузнецов

Фото Д. Чернова

Собрание ворошиловских кавалеристов в Миллерове заявило:

«Тысячи снайперов, подготовленных Осоавиахимом, тысячи ворошиловских всадников, воспитанных на славных традициях Первой конной армии, миллионы советских патриотов, — вот тот резерв, который в любой час превратится в многомиллионную армию вооруженного советского народа.

Мы, донские казаки-осоавиахимовцы, свято храним свои боевые традиции и просим правительство, товарища Сталина поставить нас, если это нужно, в передовые ряды бойцов, чтобы истребить фашистских гадов, сующих свое свиное рыло в наш советский огород».

Огромный подъем патриотизма в нашей стране надо всемерно поддержать. Осоавиахимовские организации, располагая достаточным опытом массовой работы, должны со всей большевистской страстью взяться за пропаганду военных знаний, в первую очередь знаний противохимической и противовоздушной обороны среди всего населения Союза.

При активной помощи ленинского комсомола Осоавиахим должен через аэроклубы, кружки планеристов и летные школы глуб-

же продвигать авиационную культуру в массы молодежи, «привить миллионам молодых людей бесстрашие, любовь к пространству и высотам» (Косарев).

Осоавиахим, подготовивший миллион ворошиловских стрелков, должен добиться того, чтобы искусством метко стрелять овладели десятки миллионов трудящихся.

С еще большей энергией и четкостью Осоавиахим должен готовить лихих ворошиловских всадников, славных красных моряков, искусных водителей автомашины, готовых в любую минуту пересечь за руль броневика и танка.

Всемерно оздоровить и укрепить свои низовые организации, быстрее ликвидировать последствия вредительства, установить железную дисциплину, широко развернуть политическую работу — вот неотложная задача осоавиахимовских организаций.

Так же, как бойцы Красной Армии и Военно-Морского Флота, миллионы осоавиахимовцев — пламенных патриотов своей социалистической родины, — должны быть готовы в любую минуту по призыву партии и правительства с воздуха, с суши и с моря обрушиться грозной лавиной на врага при первой попытке поджигателей войны переступить наши священные границы.

День сталинской авиации

18 августа Страна Советов с огромным подъемом отпраздновала День авиации.

Вереницы самолетов, заполнившие гулом и рокотом необъятные просторы нашей родины, тысячи военных летчиков, осовавиэхимовских пилотов, парашютистов, продемонстрировавших свое высокое мастерство и отличную выучку, наглядно свидетельствовали о том, что СССР стал могущественной авиационной державой.

Советский народ под руководством большевистской партии, под руководством товарища Сталина создал мощную авиационную промышленность, построил замечательные конструкции воздушных кораблей, вырастил и воспитал крылатое племя — бесстрашных соколов, которые прославили нашу страну героическими подвигами. Миллионы трудящихся, наблюдавшие воздушный парад в различных городах Советского Союза, выражали свое искреннее восхищение исключительными успехами мощной советской авиации.

В противоположность фашистской авиации, используемой в целях вооруженного закабаления народов, для убийства мирного населения и разрушения городов, советская авиация служит делу мира и цивилизации и каждый успех ее является толчком дальнейшего прогресса науки и техники.

Сталинской авиации мир обязан раскрытием тайны Северного полюса, установлением кратчайшего воздушного пути между СССР и Америкой.

По протяженности авиамагистралей Советский Союз занимает первое место в мире. Авиационные пути связали самые отдаленные уголки нашей необъятной родины с административными и культурно-хозяйственными центрами. По грузовым перевозкам мы обогнали все страны, в том числе и Соединенные Штаты Америки, где воздушный транспорт развит особенно широко.

Самолет у нас занял прочное место в народном хозяйстве, в борьбе с вредителями полей, лесными пожарами. Самолеты арктической авиации проникают в самые отдаленные районы тайги и тундры, выполняя всевозможные научные и хозяйственные задания, и совершают беспримерные рейсы в высокие арктические широты.

Крылатые агитаторы из эскадрильи имени Горького являются великолепными организаторами культурно-массовых мероприятий. Большую работу проделали лет-

чики эскадрильи в период избирательной кампании. Воздушные агитбригады разъясняли избирателям Сталинскую Конституцию и новый Избирательный закон, агитировали за кандидатов сталинского блока коммунистов и беспартийных, обслуживая отдаленные от железнодорожных и водных путей избирательные участки.

В дело завоевания воздуха, овладения искусством вождения самолетов, у нас втягиваются широчайшие массы трудящихся, советская молодежь, комсомольцы. Создана сеть аэроклубов, в которых десятки тысяч молодых людей без отрыва от производства обучаются искусству вождения воздушных кораблей. Клубам предоставлены самолеты, ангары, аэродромы; для работы с молодежью привлечены квалифицированные преподавательские силы.

В то время как в странах капитала к штурвалу самолета допускаются только представители привилегированных классов и фашистские кадровики, в СССР путь в авиацию широко открыт для всей молодежи, и у нас вчерашний грузчик Одесского порта т. Коккинаки сегодня завоевывает мировые авиационные рекорды. Имена героев Советского Союза летчиков Громова, Чкалова, Молокова, Рычагова, Лакеева, Коккинаки, Спирина, Хользунова, Водопьянова и сотен других олицетворяют собой мужество, патриотизм и преданность делу партии Ленина — Сталина и вызывают восхищение трудящихся всего мира.

Развивается и спортивная авиация. Воздушный спорт становится все более любимым делом нашей молодежи. Десятки тысяч молодых пилотов, авиамоделистов и планеристов — грядущая смена гордым соколам нашей славной авиации — настойчиво преодолевают азбуку авиационной культуры. Наши советские планеристы установили на XIII всесоюзных планерных состязаниях ряд новых международных рекордов. Не отстают и школьники — юные строители моделей, которые взяли недавно два международных рекорда. Они стремятся стать в героические ряды авиаторов, избрав своей профессией борьбу с воздушной стихией и завоевание пространств.

Воздушная оборона страны — дело всего народа. Укреплять мощь нашего воздушного флота, создать для него новые людские резервы, хорошо обученные и преданные до конца делу социализма, делу партии Ленина — Сталина, — вот лозун-

ги, с которыми трудящиеся встречали все-народный праздник авиации 18 августа.

Советские люди не останавливаются на достигнутом. Задача наших талантливых конструкторов, инженеров, техников и всей многочисленной армии строителей советских самолетов — непрерывно улучшать качество машин, делать их все более и более совершенными.

Страна требует, чтобы наши аэроклубы дали стране новые тысячи высококвалифицированных летчиков, бортмехаников, штурманов, радистов. Краснознаменный комсомол должен послать в авиацию лучшую молодежь. Решающую роль в деле подготовки кадров авиации могут и должны сыграть аэроклубы, кружки авиамоделизма и планеризма.

Всемерно развивая строительство советской авиации, нельзя ни на минуту забывать о враждебном окружении СССР, о хитрых и злобных врагах, внимательно следящих за нашими успехами. Нужно зорко смотреть за тем, чтобы враги народа, подлое троцкистско-бухаринское охвостье, уже пытавшиеся в свое время задер-

жать развитие массовой авиации в СССР, не проникли в ряды Осоавиахима.

Весь мир является свидетелем славных побед, одерживаемых советской авиацией. Отличные боевые и летные качества советских пилотов не могут не встретить всеобщего признания. Тысячи сталинских соколов сторожат на послушных машинах наши границы и по первому зову родины, подобно военному летчику-комсомольцу т. Слепцову, бесстрашно отбившему наглые нападения девяти японских самолетов, готовы ринуться на зарвавшегося врага.

Наша советская авиация выросла в непобедимую силу и является могучим воздушным заслоном против агрессивных намерений фашистских стран. И если наглые фашистские захватчики попробуют перейти советские рубежи, наша славная непобедимая сталинская авиация сумеет не только преградить им путь в страну социализма, но и дать решающий сокрушительный отпор.

Большевистский привет бесстрашным героям — сталинским питомцам, гордым соколам нашей родины!



Комсомольцы-допризывники автозавода им. Сталина, заканчивающие летную школу без отрыва от производства, перед полетом. Слева направо: И. Г. Абанькин, А. Н. Минаев, С. П. Макаров, И. М. Петров, И. В. Родионов и А. Г. Кублов

Фото И. Ильвовского

Усилим оборонную работу

Комсомольцы автобазы № 1 Наркомпищепрома СССР активно готовятся к встрече 20-й годовщины ленинского комсомола. Еще недавно на нашей автобазе было только 127 комсомольцев. За короткое время 38 юношей и девушек из числа лучшей молодежи автобазы вступили в ряды ВЛКСМ.

Наша комсомольская организация заключила с комсомольцами автобазы Метростроя им. Кагановича социалистический договор на лучшую подготовку к 20-й годовщине ВЛКСМ. В социалистическом договоре мы особо подчеркнули свои обязательства по развертыванию среди комсомольцев и всей молодежи автобазы массовой общественной оборонной работы. Из числа комсомольцев мы обязались подготовить 60 чел. на значок «Ворошиловского стрелка» I ступени и 10 чел. на значок «Ворошиловского стрелка» II ступени. Мы обязались также подготовить из числа комсомольцев 25 мотоциклистов.

Все комсомольцы-шоферы приняли на себя обязательство на 100% выполнять свой трансфинплан, а комсомольцы под-

собных цехов — выполнять производственные задания на 150 и 200%.

Социалистические обязательства обсуждались и принимались на комсомольских группах подсобных цехов и автоколонн и на общем комсомольском собрании. Комсомольцы подсобных цехов и большинство автоколонн заключили между собой групповые и индивидуальные социалистические договоры.

Наши обязательства не остаются на бумаге, они проводятся в жизнь. Много поработали наши комсомольцы в пионерских лагерях. Они оборудовали лагерь, они же составляли и весь его штат. Двое комсомольцев работают на детплощадке.

Среди подростков-учеников автобазы работает комсомолец Семен Мамонтов. Он отдает работе большую часть своего свободного времени и добивается хороших результатов, особенно с теми ребятами, которые в прошлом были беспризорниками; он воспитывает из подростков квалифицированных производственников, крепких комсомольцев, верных патриотов нашей родины.

Среди молодежи проводится большая пропагандистская работа. Раз в шестидневку комитет ВЛКСМ выпускает стенной бюллетень и раз в месяц стенгазету. На их страницах комсомольцы и молодые работники автобазы делятся своим опытом в производственной, общественной и оборонной работе. Бюллетень и стенгазета помогают комсомольцам вскрывать причины, мешающие выполнению социалистических обязательств, помогают подготовиться к достойной встрече 20-й годовщины ленинского комсомола.

Секретарь комитета ВЛКСМ автобазы № 1 Наркомпищепрома

П. Целевин



Комсомольцы Н-ской части (Северо-западная граница) — отличники боевой и политической подготовки Н. Савин (слева) и Н. Кононов в дозоре

Фото М. Редкина



Комсомольцы-орденоносцы, отличники ленинградских курсов РККА активно включились в социалистическое соревнование им. 20-летия ВЛКСМ. На снимке (слева направо): лейтенант т. Кузнецов, ст. лейтенант т. Садченко, капитан т. Титов и секретарь комсомольского бюро т. Сенцов

Фото М. Редкина

Призыв автозаводцев в действии

Призыв молодежи автозавода имени Сталина ко всем комсомольским организациям готовить подарки матери-родине в честь 20-й годовщины ленинского комсомола нашел горячий отклик среди комсомольцев и несоюзной молодежи парка грузовых такси.

Письмо молодежи автозавода, напечатанное в «Комсомольской правде», было широко обсуждено на групповых комсомольских собраниях и на большом митинге комсомольцев и всей молодежи гаража, учебного комбината и мастерских нашего автопарка. В своей резолюции на митинге мы целиком присоединились к предложению автозаводцев и так же, как и они, обязались встретить 20-ю годовщину ленинского комсомола показателями образцовой работы и учебы, широким развертыванием соцсоревнования и стахановского движения.

Один за другим наши комсомольцы берут на себя конкретные производственные обязательства. Комсомолец мастер-стахановец т. Рештук Г. выполняет свой план на 300—400%. Он работает сейчас над изобретением аппарата, механизмирующего

заливку коренных подшипников к двигателю ГАЗ-АА. Свое изобретение он посвящает 20-й годовщине ВЛКСМ и обязуется к этой дате сконструировать аппарат.

Комсомольцы-шоферы тт. Голованов Б. и Мартемьянов обязались выполнять свой трансфинплан на 120%, не иметь никаких нарушений, культурно обслуживать трудящихся столицы, прибегающих к помощи грузовых такси, экономить горючее и бороться за сохранность резины. Комсомолец-слесарь ремонтных мастерских т. Варламов Д. обязался выполнять свое производственное задание не ниже чем на 150%. Молодой техник-электрик т. Литвак также заявил, что будет готовить подарок к 20-й годовщине ленинского комсомола, обязался дать два рационализаторских предложения по ремонту грузовых такси. Комсомолец т. Калининко учится в летной школе и обязался окончить ее на «отлично».

Зам. секретаря комитета ВЛКСМ парка грузовых такси треста «Мостаксомотор» П. Г. Федоров

Москва

МОЛОДЕЖНЫЙ ЗАВОД

На московском авторемонтном заводе АРЕМЗ работает в основном молодежь и вполне понятно, что от ее работы зависит выполнение заводского промфинплана.

Развернувшаяся подготовка к встрече 20-й годовщины ленинского комсомола ознаменовалась подъемом активности комсомольцев и всей молодежи завода и явилась новым толчком к дальнейшему развертыванию соцсоревнования и стахановского движения.

Во всех цехах и группах комсомольцы и несоюзная молодежь готовят к 20-й годовщине ВЛКСМ производственные подарки.

В механическом цехе завода было много молодежи низкой квалификации, так называемых «низкоразрядников». Они в большинстве не выработывали нормы и тормозили выполнение цехового и общезаводского промфинплана. Происходило это потому, что до последнего времени никто на заводе этой молодежью по-настоящему не занимался, не заботился о ее техническом и производственном росте.

Недавно комсомольские группорги — тт. Нсвиков и Ремизов, квалифицированные производственники — стахановцы, создали из числа «низкоразрядников» две специальные бригады и сами стали во главе их. Они наладили в своих бригадах техническую учебу, массовую работу, развернули соцсоревнование и всеми мерами стали передавать молодым рабочим свой производственный опыт. Результат налицо: обе бригады теперь выполняют свои производственные задания до 300%, заработок членов бригад значительно возрос.

Ценный подарок к 20-й годовщине ВЛКСМ готовят рабочим завода, живущим в дачном городке в Измайлове, комсомольцы, где группоргом является т. Гришин. Они обязались во внеурочное

время изготовить и смонтировать крытый автобус, на котором рабочие будут ездить на работу и возвращаться домой в дачный городок. Автобус в основном уже готов, скоро он будет смонтирован и пущен в эксплуатацию.

Все 8 комсомольцев из группы т. Гришина взяли на себя обязательства и по общественной оборонной работе. Двое из них обязались сдать нормы на значок «Ворошиловского стрелка», 5 чел. — на значок ПВХО и один решил подготовиться на «Ворошиловского всадника». Группа вызвала на соцсоревнование комсомольцев группы т. Ремизова и их вызов принят.

Молодежь нашего завода очень интересуется автомобильным и мотоциклетным спортом, стремится овладеть управлением автомобилем и мотоциклом. Готовясь к 20-й годовщине ВЛКСМ, мы развертываем и эту работу. Приобрели три мотоцикла. Комсомольцы, члены заводского комитета ВЛКСМ, тт. Смирнов и Юрий — хорошие мотоциклисты и под их руководством 60 молодых рабочих научились управлять мотоциклом. Сейчас с их помощью изучают мотоцикл еще 38 чел. Недавно группа наших мотоциклистов совершила мотопробег на 60 км.

В ближайшее время комитет ВЛКСМ соберет общезаводское собрание молодежи для разработки социалистических обязательств всей молодежи нашего завода. Мы приложим все усилия для того, чтобы выполнить взятые обязательства и достойно встретить замечательную дату — 20-ю годовщину орденоносного ленинско-сталинского комсомола.

Зам. секретаря комитета ВЛКСМ
завода АРЕМЗ И. Борисов

Москва

„В рядах ленинского комсомола мы должны подготавливать смелых, отважных, самоотверженных и выносливых людей, для которых нет более почетной задачи, чем защита социалистической родины на самых опасных и передовых позициях“.

А. КОСАРЕВ

Стахановский опыт на автотранспорте

Б. АЛЬТШУЛЛЕР

Сила стахановского движения — в его массовости. Когда пионеры стахановского движения на железнодорожном транспорте — гг. Кривонос, Огнев, Закорко и др. под руководством сталинского наркома путей сообщения Л. М. Кагановича, побольшевицки овладев техникой, разгромили на практике вредные предельческие «теории» — в стахановское движение втянулись тысячи и тысячи новых работников транспорта.

Хорошая организация обмена стахановским опытом, широкая пропаганда достижений передовиков железных дорог сыграли огромную роль в освоении методов социалистического труда, в подеме всей работы железнодорожного транспорта.

На автомобильном транспорте также имеется немало мастеров высокой производительности труда, людей, в совершенстве овладевших техникой своего дела, передовиков-стахановцев, в несколько раз перекрывающих существующие нормы. Но что сделано для того, чтобы их опыт, методы их работы стали достоянием широкой массы авторботников?

Крайне мало. Транспортные управления наркоматов даже не организовали обмен опытом стахановской работы. Приведем некоторые факты.

* * *

В автобусный парк Ростова-на-Дону в октябре 1935 г. прибыл новый автобус ЗИС-8 (двигатель № 89612, шасси № 79733). 12 октября 1935 г. этот автобус (гаражный № 19) был пущен в эксплуатацию. Бригада его водителей — гг. Мальцев, Сейфулин и Озеров — прошла на этом автобусе на 21 июля 1938 г. 321 545 км без ремонтов № 2 и 3 и продолжает работать на линии.

Норма пробега автобусов ЗИС-8 до капитального ремонта № 3, установленная отраслевой конференцией, составляет от 65 000 до 80 000 км (в зависимости от класса дорог).

По нормам, которые применялись в парке до 1936 г., автобус № 19 должен был простоять в ремонтах всех видов 342 дня, а стоимость ремонтов должна была составить свыше 89 000 руб. Фактически автобус пробыл в ремонтах лишь 30 дней, а стоимость ремонта и техниче-

ского обслуживания составила всего 22 903 руб. Всего за 2½ года эксплуатации бригада автобуса № 19 дала экономии на ремонте (66 372 руб.) и бензине (18 233 руб.) свыше 84 тыс. руб.

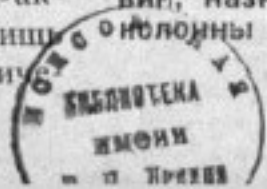
Бригада т. Мальцева — хозрасчетная. Она заключила с администрацией социалистический договор, по которому первоначально обязалась пройти на автобусе 85 000 км без ремонтов № 2 и 3. Этот километраж был пройден к 7 июля 1936 г., а машина попрежнему находилась в прекрасном состоянии. После этого договор перезаклучали три раза: сначала на



Шоферы-стахановцы первой автоколонны Кокчетавской автобазы «Заготзерно» (Казахская ССР) кандидаты партии В. Г. Горинкин и И. Т. Литвин выдвинуты на руководящую работу.

На снимке: В. Г. Горинкин (слева), назначенный дежурным механиком, и И. Т. Литвин, назначенный начальником первой автоколонны Кокчетавской автобазы

Фото В. Болдырева



170 000 км пробега, затем на 240 000 км и в октябре 1937 г. на 300 000 км. К 21 июля 1938 г. бригада перевыполнила последние обязательства, пройдя, как мы указывали выше, 321 545 км.

Бригада т. Мальцева, показавшая такие отличные образцы стахановской работы и добившаяся рекордных показателей, — не единственная в Ростовском автобусном парке. Из 19 автобусов парка 15 перекрыли новые нормы межремонтных пробе-

гов почти в два раза. Среди них автобус № 20 (бригада т. Макарова) прошел без ремонтов № 2 и 3 свыше 278 тыс. км и продолжает работу на линии; автобус № 18 (бригада т. Зельина) прошел 299 895 км без ремонтов № 2 и 3.

О работе автобусов № 18, 19 и 20 с момента их поступления в парк дает ясное представление следующая таблица, составленная в результате осмотра этих машин комиссией 7 апреля 1938 г.

	Автобус № 18	Автобус № 19	Автобус № 20
Машино-дней в хозяйстве	969	902	885
" " в наряде по плану	774	724	712
" " " фактически	922	872	792
Коэффициент использования	0,951	0,966	0,895
Пробег плановый (в тыс. км)	212,6	199,7	196,8
" фактический	291,2	283,0	258,1
" среднесуточный плановый	274,4	275,8	274
" фактический	315,9	337,1	325,9
Перевезено пассажиров по плану (в тыс.)	888,7	850,2	841,7
" фактически (в тыс.)	1355,7	1356,4	1241,5
% выполнения плана по выручке	134,5	152	131,2
Расход горючего по норме (в тыс. литров)	110,6	105,3	95,9
" фактически (в тыс. литров)	88,1	80,7	83,3
Экономлено горючего (в тыс. литров)	22,5	24,6	12,6
Норма бензина на 1 км	0,375	0,372	0,367
Фактический расход на 1 км	0,302	0,285	0,322
По существующим нормам подлежало израсходовать на ремонты всех видов (в рублях)	94,335	88,390	82,900
Фактически израсходовано (в рублях)	25,476	22,902	26,917
Экономия по ремонтному фонду (в рублях)	69,059	66,488	55,983
Экономия по ремонту и бензину (в рублях)	85,664	84,231	65,307

Эксплуатационные показатели, приведенные в этой таблице, говорят о том, что работа бригад автобусов № 18, 19 и 20 — это не рекордсменство, а упорная, настойчивая борьба за овладение техникой культурной эксплуатации машины, за стахановские методы работы на автотранспорте.

Что обусловило, в основном, подлинно стахановские достижения водителей Ростовского городского автобусного парка?

Водительские кадры хорошо освоили технику своего дела, бережно заботятся о машинах и берут от них все, что они могут дать.

В парке водители твердо закреплены за машинами, совершенно ликвидирована обезличка, налажена широкая передача опыта передовых отстающим, осуществляется постоянная забота руководства парка о людях, строжайше соблюдается график технических осмотров и профилактических ремонтов. Работники Ростовского автобусного парка поняли и на деле реализовали указание товарища Сталина о том, что «основу ремонта составляет текущий и средний ремонт, а не капитальный».

Тщательный ежедневный осмотр машин и крепежка, регулярная смена масла и чистка воздушного фильтра, внимательный

уход за системой зажигания, тщательная регулировка карбюратора, внимательное наблюдение самих водителей за качеством ремонтов, — все это стало здесь привычной нормой.

Любовное отношение к машине, социалистическое отношение к труду, плюс развернутая стахановская учеба и материальная заинтересованность водительского состава в экономии ремонтных средств — вот решающие факторы, поднявшие работу Ростовского автобусного парка на высокую ступень.

Здесь ни одна машина не имела пережога горючего против нормы. Наоборот, за прошлый год экономия по гаражу достигла 52 850 л бензина. Себестоимость 1 км пробега автобуса ЗИС-8 составила в 1937 г. в среднем 22,19 коп., в том числе 1,32 коп. премиальных водителю составу (в 1937 г. парк выплатил премиальные за перепробег 15 246 руб.).

Скажут, что, может быть, такой длительный пробег без капитальных ремонтов вредно отразился на техническом состоянии ростовских автобусов? Перед нами акт осмотра автобуса № 19 Госавтоинспекцией (от 13/XI 1937 г.) после пробега 240 тыс. км. Вот результаты замера:

Коленчатый вал	Эллипсо в мм	Конусность
1-я корен. шейка	0,12	66,28—66,50—66,28
2-я " "	0,10	66,32—66,48—66,28
3-я " "	0,05	66,25—66,52—66,32
4-я " "	0,04	66,45—66,48—66,43
5-я " "	0,03	66,33—66,53—66,34
6-я " "	0,07	66,47—66,55—66,43
1-я шатун. шейка	0,10	Замер конусности не производился, так как был снят только первый поршень
2-я " "	0,05	
3-я " "	0,06	
4-я " "	0,07	
5-я " "	0,08	
6-я " "	0,05	

Диаметр 1-го цилиндра:

Верхняя часть	101,7 мм
Нижняя " "	101,63 "
Поршень — диаметр юбки	101,5 "
Поршневое кольцо — толщина	2,8 "
" " — высота	4,4 "

Перед разборкой двигателя тяговые качества автобуса были испытаны пробегом на участке булыжной мостовой в 5,7 км с двумя подъемами в 7°, длиной 1,5 км. Автобус при нагрузке с 24 пассажирами брал подъем на второй передаче с нормальной нагрузкой, соответствующей этой передаче.

Наркомхозы союзных республик осуществляют автобусные перевозки монополично. Ростовский-на-Дону автобусный парк находится в системе Наркомата коммунального хозяйства РСФСР. Но что сделано последним для того, чтобы опыт Ростова стал достоянием всех остальных его автохозяйств? Пока ничего. Работники Ро-

стова не раз писали в наркомат, приезжали в Москву, просили разрешить пробег двух автобусов из Ростова в Москву на автозавод. Им обещали, говорили комплименты, многозначительно намекали на премии. Но быстро об этом забывали.

Профсоюз шоферов требовал от наркомата послать в Ростов работников московских парков, чтобы изучить на месте и перенять их опыт, организовать соревнование автотранспортных трестов, учредить переходящее знамя лучшему предприятию, значки и звание мастера общественного транспорта. Предложения эти охотно принимались и... складывались под сукно.

Пример Ростовского автобусного парка не единичен. В любом наркомате и ведомстве имеется немало автоработников, бригад, автоколонн, добившихся замечательных стахановских результатов. Есть и отдельные гаражи, которые могли бы служить примером для остальных. Но транспортные управления наркоматов их упорно не замечают.

Стахановское движение требует от командиров производства инициативности, борьбы с косностью и консерватизмом, требует возглавления и смелой поддержки начинаний стахановцев, ломающих старые нормы и традиции.

Пропаганда, собрание и распространение стахановского опыта — важнейшая обязанность каждого инженерно-технического работника.

Борьба за массовость стахановского движения — почетное дело каждого советского инженера, хозяйственника, командира. Это — путь к выполнению производственных планов, к дальнейшему росту богатства и мощи нашей великой родины.

Шофер-стахановец Сальской автоколонны Сельхозтранса т. Челомбиев на ЗИС-5 делает ежедневно по 600 тоннокилометров.

За 22 дня на вывозе зерна он сэкономил 346 кг горючего. С 27 июля т. Челомбиев работает бригадиром автоколонны. На снимке Н. С. Челомбиев (справа) беседует с шофером Г. Ф. Поповым перед выездом на перевозку зерна

Фото

А. Штейнкова





Пробег газогенераторных автомобилей. Участники пробега в г. Казани. На снимке: водители машины № 9, орденосцы В. А. Пичугина (слева) и А. П. Волкова

Фото И. С. Папкова

ПРОБЕГ ГАЗОГЕНЕРАТОРНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

1 июля 12 грузовых автомобилей, оборудованных газогенераторными установками, выехали из Москвы в дальний и трудный путь, превышающий 10 тыс. километров.

Маршрут пробега — Москва — Омск — Ленинград — Киев — Москва, рассчитанный примерно на два месяца, дает полную возможность тщательно проверить конструктивное качество наших газогенераторных установок и надежность их работы в различных дорожных условиях — на шоссе, по проселку, на продолжительных крутых подъемах и спусках, в гористой местности.

30 июля, т. е. почти через месяц после старта, колонна газогенераторных автомобилей прибыла в Омск, закончив первый этап пути. За 23 ходовых дня пройдено по маршруту 3870 километров.

Машины со старта пошли уверенно, ускоряя темпы продвижения, но часто встречали на пути тяжелые препятствия в виде разбитых, ухабистых дорог.

Начиная от Коломны, с асфальтированной трассы пришлось перейти на неблагоустроенное Рязанское шоссе. Не порадовало участников пробега и состояние дорог в Мордовской АССР, Тамбовской и Куйбышевской областях. Нередко встречались свеженостроенные мосты, отремонтированные участки дорог, но и они начинают терять нормальный профиль, так как не видят по-

стоянного должного ухода. Особенно плохо с подъездными путями к городам. Областным и районным исполкомам надо с исключительной серьезностью и настойчивостью взяться за приведение в порядок своего дорожного хозяйства.

Чрезвычайно тяжелым был путь от Уфы до Омска. Он был пройден под непрерывными дождями, фактически по бездорожью. Машины с большим трудом продвигались вперед, зачастую не без помощи мускульной силы участников пробега.

— Первый этап пути Москва — Омск, — как сообщает командор пробега т. Никаноров, — завершён успешно. Все без исключения машины приведены в Омск в полной исправности. Отлично выдерживают испытания и люди, горящие единым желанием — с честью выполнить порученное задание.

Среднечасовая техническая скорость, показанная машинами на перегоне Москва—Уфа, колебалась между 18 и 28 километрами. Естественно, что при более удовлетворительной дороге скорость могла бы быть значительно выше.

Расход топлива также дает основание для положительной оценки. Трехтонные грузовики на том же перегоне расходовали на каждые 100 км пути в среднем 80—90 кг чурок, а полутонные грузовики — 50—60 кг.

Для того чтобы выявить действительное состояние машин после четырех тысяч кило-

метров пробега, две из них были разобраны. В результате разборки не было обнаружено никаких дефектов ни в двигателях, ни в газогенераторных установках.

Успех пробега зависит во многом от отличной работы коллектива, среди которого особенно выделялись на первом этапе водители Михеев, Еремин, Быстров, Елизаров, Шибуняев, Евстафьев, Мхитарьян и др. Большую помощь проведению пробега оказывают партийные и советские организации, в частности в Башкирии, Татарии, Петропавловске (Казахская ССР).

В пути колонну газогенераторных автомобилей горячо приветствовали колхозники и население городов. Участники пробега, учитывая специальную задачу, поставленную перед ними, — популяризацию среди широких масс населения экономичности этих машин и полной пригодности их к эксплуатации в различных районах Союза, — всюду и везде разъясняли, что представляет собой газогенераторный автомобиль, насколько он выгоден для народного хозяйства.

Расчетливые колхозники, получив основные сведения, заявляли, что эти машины крайне необходимы им в сельском хозяйстве. Не нужно будет тратить бензин, — говорили они. Заготовка топлива будет зависеть от нас самих, а древесины хватит. Машины у нас всегда будут в работе.

В пути от Москвы до Омска участники пробега провели много бесед с колхозника-

ми, в которых участвовало до 15 тыс. человек. В крупных населенных пунктах проводились многочисленные митинги. Достаточно указать, что в районном центре Исиль-Куль на митинге присутствовало более 2 тыс. человек.

31 июля колонна вступила во второй этап маршрута Омск — Ленинград. Командование пробега разработало новый ускоренный график дальнейшего движения. — в две смены, по 14—18 часов в сутки.

И действительно, дальнейшее движение колонны проходило значительно более форсированно, чем на первом этапе. 12 августа газогенераторные автомобили, пройдя Свердловск, Пермь, Киров, прибыли в Горький, покрыв всего 6719 километров. Техническая комиссия признала, что машины в исправности и могут продолжать путь на Ленинград.

Вечером, 12 августа в Автозаводском районе состоялся большой митинг. Участники пробега поделились с автозаводцами своими впечатлениями о пробеге, о пройденном пути, о качестве газогенераторных автомобилей и обратились к коллективу завода с призывом — покончить с невыполнением плана по выпуску автомобилей. В ответном слове представители завода обязались шире развернуть стахановское движение, ликвидировать производственные неполадки, выполнить план.



Пробег газогенераторных автомобилей. 6 июля машины прибыли в г. Куйбышев, сделав от Москвы 1125 километров.

На снимке: машины на площади в г. Куйбышеве

Фото М. Клименкова

БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ ТАНКОВ

А. САМОЙЛОВ

Из опыта военных действий в Испании

Танки, являясь мощной огневой и ударной силой, могут успешно выполнять боевые задачи только в тесном взаимодействии с другими родами войск и в первую очередь с пехотой, решающей исход боя. Без такого взаимодействия танки, несмотря на свою огневую и ударную силу, не могут удерживать, а тем более закрепить захваченный ими район.

Во время теруэльской операции (декабрь 1937 года) республиканские танки по нескольку раз в день переходили в атаку, уничтожая укрепления, живую силу и огневые средства фашистов, но удерживать и закрепить за собой захваченный район без пехоты не могли.

Для взаимодействия танков с другими родами войск и в первую очередь с пехотой большое значение имеет рекогносцировка, производимая танковыми начальниками совместно с начальниками других родов войск.

На рекогносцировке уточняются исходные позиции для наступления танков и пехоты, командные пункты, огневые позиции артиллерии, наблюдательные пункты командиров артиллеристов, начало и общее направление атаки пехоты.

Если обстановка вынуждает изменить не-

которые мероприятия, намеченные на совместной рекогносцировке, то все командиры войсковых частей, принимающие участие в операции, должны быть об этом немедленно поставлены в известность. Незнание последними изменений в обстановке повлечет за собой лишние потери и срыв операции.

Главная задача танков в наступательном бою — проложить дорогу пехоте путем подавления огневого сопротивления обороняющегося и разрушения его искусственных препятствий. Вот почему отдельным танкам, поддерживающим действия пехоты, приходится то выдвигаться вперед, то возвращаться назад или двигаться в сторону, уничтожая мешающие продвижению пехоты огневые точки противника.

Перед атакой, при выдвигании танков на исходные позиции, принимаются все меры по маскировке их как от наземного, так и от воздушного наблюдения. Танки занимают исходные позиции ночью при потухших фарах. Атака танков обязательно поддерживается мощным артиллерийским огнем. Пехота также должна поддерживать атаку танков, ведя огонь по орудиям противотанковой обороны, способным открывать огонь с очень коротких дистанций. Артиллерия наступающего в период танковой атаки направляет



В республиканской Испании. Танки отправляются на фронт

Союзфото

все свои усилия на подавление противотанковой обороны противника.

В момент, когда танки, поддерживающие пехоту, начинают атаку, артиллерия и минометы должны ослепить наблюдательные пункты противника и его вероятные противотанковые районы. Для выполнения этой задачи следует иногда выдвигать несколько орудий и даже батарей на открытые позиции для стрельбы прямой наводкой. Огонь артиллерии с открытых позиций наносит противнику большие поражения.

В первый период войны республиканские танки, поддерживающие пехоту, обычно отрывались от нее, уходили в глубь оборонительной полосы противника и, будучи оторванными от своей пехоты, не могли закрепить достигнутый ими успех.

Впоследствии республиканские танки хотя и двигались впереди пехоты, но не отрывались от нее далее, чем на 100—200 м. Пехота, укрываясь небольшими группами за корпусами танков, продвигалась вперед. Однако такая скученность пехоты около танка нецелесообразна, так как противник, открывая огонь по атакующим танкам, может одновременно поражать и двигающуюся за ним пехоту. Наилучшая дистанция движения пехоты за танками — 50—75 м. Двигаясь на таком расстоянии, пехота несет гораздо меньше потерь и своевременно использует успех танков.

Подойдя на дистанцию 800—1 000 м от переднего края оборонительной полосы противника, танки двигаются перекатами от одного укрытия к другому. При атаке оборонительной полосы, в зависимости от местности и сопротивления противника, танки двигаются вместе с пехотой без остановок. Если производится остановка, то она должна быть очень короткой и только для выстрела по обнаруженной цели. Всякая продолжительная остановка в момент движения танков в атаку влечет за собой лишние потери. Остановившийся танк будет немедленно подбит противотанковой артиллерией противника.

Не следует также применять танки для атаки густо застроенных населенных пунктов с каменными постройками. Танки могут быть успешно использованы против населенного пункта, где постройки рассредоточены и не стесняют их маневра; они могут быть применены для обстрела отдельных зданий, огонь из которых мешает продвижению пехоты. Но, как правило, танки нецелесообразно пускать по узким улицам, где они не могут развернуться.

В тех случаях, когда танки нельзя использовать для атаки населенного пункта, они сопровождают пехоту до окраины. Подойдя по возможности ближе к атакуемому объекту, танки своим пушечным огнем обеспечивают атаку пехоте.

В оборонительном бою танки являются мощным и губительным средством контрудара по танкам и пехоте наступающего. Они, как правило, располагаются и действуют совместно с ударной группой обороняющегося. Но это отнюдь не означает, что танки обороняющегося не могут переходить в контратаку самостоятельно. Если позволяет обстановка, то танки не только могут, но и



Танкисты республиканской армии Испании следят за ходом воздушного боя на Каталонском фронте

Союзфото

обязаны самостоятельно, без поддержки пехоты, перейти в контратаку против наступающей пехоты и танков противника.

Во время теруэльской операции республиканские танки неоднократно выходили за передний край обороны и там уничтожали противника. Так, один из республиканских танковых батальонов, находившийся с ударной группой дивизии в районе Конкуд, выйдя за передний край обороны своих войск, атаковал колонну фашистской пехоты. В этой атаке республиканцы уничтожили до 3 000 человек фашистской пехоты, не потеряв при этом ни одного танка.

Опыт боевых действий танков в Испании показывает, что чем скорее танки обороняющегося войдут в гущу наступающей пехоты, тем для них лучше, так как в этом случае артиллерия наступающего не может вести огонь по контратакующим танкам, боясь поразить свою пехоту.

Таким образом мы видим, что танки являются грозным оружием против живой силы и огневых средств противника. Действуя строго согласованно с другими родами войск, они обеспечивают успех операции и способствуют пехоте в выполнении поставленных ей задач.

ТЕХНИКА ВОЖДЕНИЯ ТАНКА

и требования к водителю

Майор М. СРЕДНЕВ

Наша Красная Армия оснащена перво-классной техникой. Она имеет на вооружении быстроходные самолеты, самые разнообразные типы танков, все виды современной артиллерии, средства инженерной техники, связи и т. п.

Но для боевых действий мало одной техники, надо иметь людей, овладевших этой техникой, готовых отдать свои знания, свое умение делу защиты социалистической родины. «Техника без людей, овладевших техникой, — мертва. Техника во главе с людьми, овладевшими техникой, может и должна дать чудеса» (И. Сталин).

Успех боевой работы танка в основном зависит от его экипажа и в частности от механика-водителя. Что значит быть водителем-механиком танка? Это значит отлично знать устройство танка, освоить уход за ним, обслуживание, ремонт и, наконец, уметь водить танк в сложных условиях современного боя.

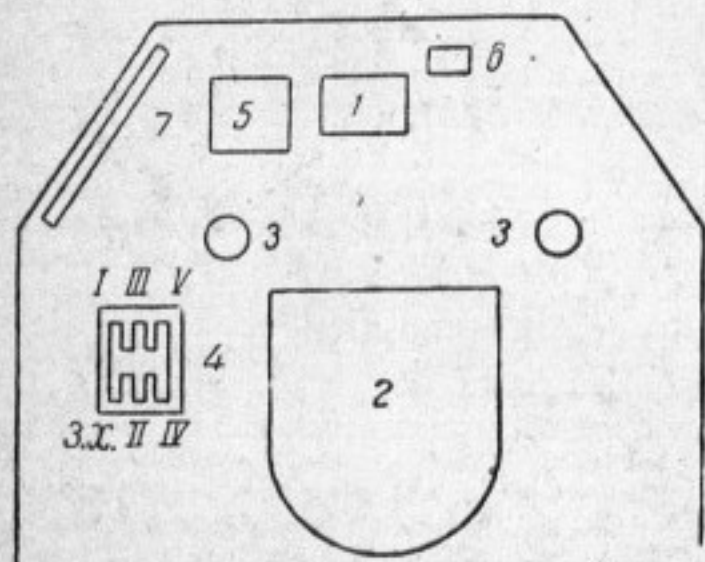


Рис. 1. Схема размещения органов управления танком.

1 — тормозная педаль; 2 — сиденье водителя; 3 — рычаги управления; 4 — положение рычага перемены передач на различных скоростях показано римскими цифрами. з. х. — задний ход; 5 — педаль главного сцепления; 6 — педаль акселератора; 7 — штыки с контрольно-измерительными приборами

Опыт войн в Испании и Китае с новой силой подтверждает, какое огромное значение в современном бою играет авиация. Отсюда вытекает задача: уметь водить танк ночью, чтобы скрыть передвижение танков от наблюдения противника и в частности от его авиации.

Во время боя водителю-механику танка приходится преодолевать все виды естественных и искусственных препятствий, способствовать меткому ведению огня из оружия танка, использовать при движении естественные укрытия, изменять направление движения танка, чем уменьшить возможность поражения танка противотанковыми орудиями и другими огневыми средствами противника.

Вождение танка требует огромного искусства водителя, инициативы, находчивости. Водитель танка должен быть подлинным мастером своего дела.

Нарком обороны, маршал Советского Союза г. Ворошилов на 1-м Всесоюзном совещании стахановцев говорил: «Наши танкисты с успехом добиваются того, что их танки путем простейших приспособлений, а главным образом, благодаря пытливой работе своих водителей, техников, командиров, свободно ходят по болоту, на что «нормы» их рассчитаны не были, переплывают реки, озера и даже морские заливы при свежей волне. У нас немало есть доблестных танкистов, которые, как виртуозы, буквально играют своими грозными машинами».

Водитель танка Рабоче-Крестьянской Красной Армии, наряду с высоким знанием техники, должен обладать и другими качествами. Действия танкистов республиканской испанской армии всякий раз дают новые примеры героизма и самоотверженности танкистов. Всем, очевидно, памятен случай, когда экипаж республиканского танка пробыл 24 часа в лапах фашистов, но не сдался и в результате возвратился невредимым в расположение своих частей. Нередко танкисты под обстрелом противника организовывали помощь танкам, застрявшим на территории врага и благополучно доставляли их к своим. Наши танкисты должны воспитывать себя на изучении этих героических примеров. Быть танкистом РККА — ответственная и почетная задача.

* * *

В прошлом номере журнала мы кратко познакомили читателя с особенностями устройства танка. Теперь рассмотрим подробнее органы управления танком и технику вождения его.

Если вы подойдете к носовой части танка, откроете люк над сиденьем водителя и заглянете внутрь отделения управления, то с обеих сторон сиденья вы увидите рычаги

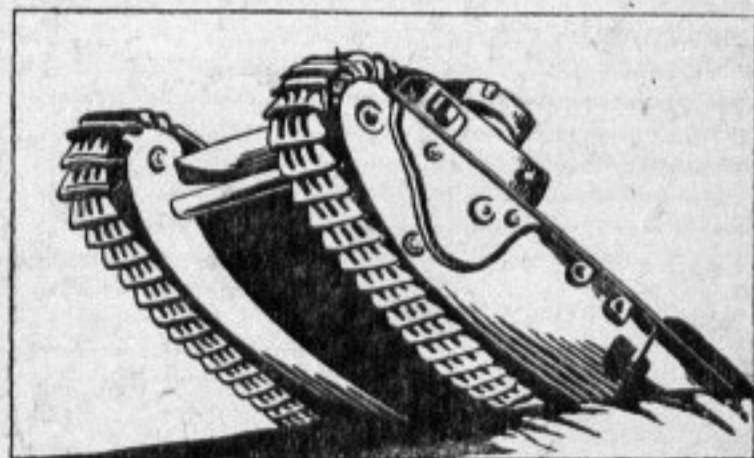


Рис. 2. Положение танка при отрыве передней части гусениц от земли

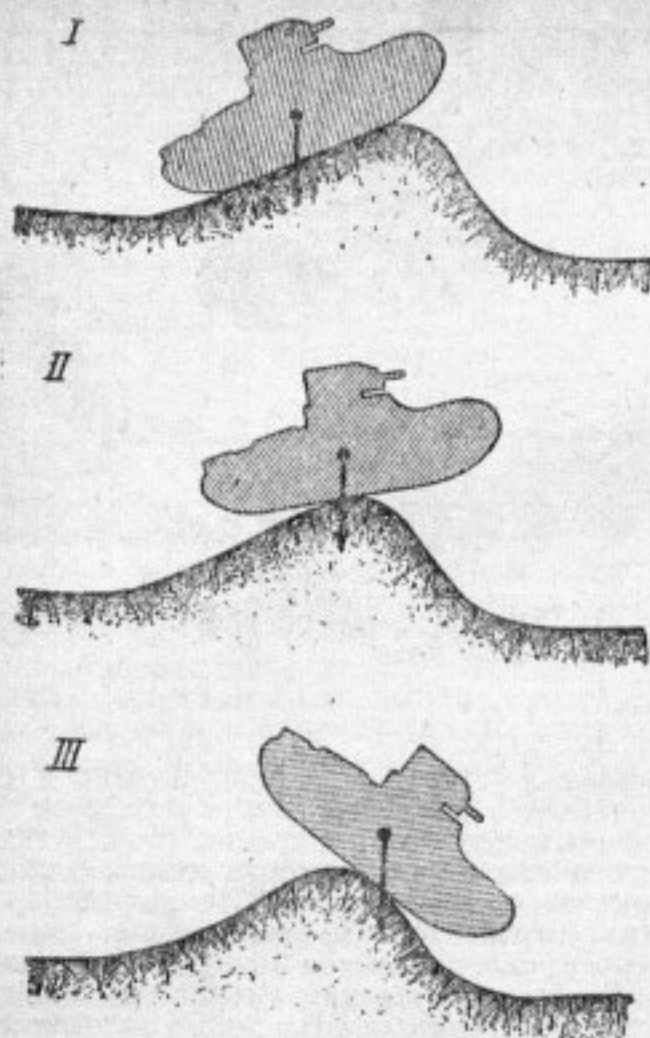


Рис. 3. Положение танка при преодолении холма

управления танком (знакомые нам из предыдущей статьи).

У шофера, привыкшего сидеть за рулем автомобиля, сразу возникнет вопрос, куда танкист должен класть свои руки во время вождения. При движении по более или менее ровной местности водитель их кладет на колени, а при преодолении препятствий — на рычаги управления или держится за специальные поручни. Слева (у некоторых танков справа) имеется еще один рычаг (рис. 1) — рычаг перемены передач. Впереди на полу расположены три педали: под левой ногой — педаль сцепления или, как принято называть у танкистов, педаль главного Фрикциона; правее ее — педаль тормоза (ее может и не быть, тогда торможение осуществляется подтягиванием на себя обоих рычагов управления), еще правее — небольшая педаль-акселератор.

Слева на броне на уровне головы водителя размещен контрольный щиток. Здесь расположены: центральный переключатель с замком для включения и выключения зажигания, кнопка сигнала (гудка), амперметр, масляный манометр, аэротермометр, т. е. указатель температуры нагрева воды и масла, тахометр — указатель оборотов двигателя и, кроме того, в некоторых танках, как и в автомобиле, — спидометр — указатель скорости движения.

Для чего в танке нужен тахометр? Танковый двигатель требует для длительной и безотказной работы определенного режима, при котором он дает максимальную производительность. Этот режим определяется из-

вестными максимальными, минимальными и нормальными оборотами. При вождении водитель должен наблюдать за тахометром и держать обороты двигателя в этих определенных пределах.

Техника вождения танка. Благодаря большому сопротивлению гусениц танк при движении быстро теряет инерцию, поэтому, даже при небольшой задержке на холостом ходу, он замедляет ход и останавливается. Учитывая эту особенность танка, необходимо более быстро производить перемену передач, почти не задерживая рычаг в нейтральном положении.

Рычаги управления при трогании с места и во время движения должны находиться в крайнем переднем положении. Техника трогания с места, перемены передач и движения по прямой не имеют принципиального отличия от автомобиля.

Поворот танка на гусеницах должен совершаться плавно, путем торможения одной из гусениц, в зависимости от того, в какую сторону надо совершить поворот (влево — левой, вправо — правой). Резкие повороты недопустимы, так как они могут привести к разрыву или соскакиванию гусениц и другим повреждениям.

При движении на высших передачах поворот может производиться на небольшой угол ($10-15^\circ$). Если необходимо произвести поворот на больший угол, следует включать низшие передачи. Для поворота на месте на 180° требуется включение нижней передачи (первой), а повороты на 90° можно производить на средних передачах (второй), посте-

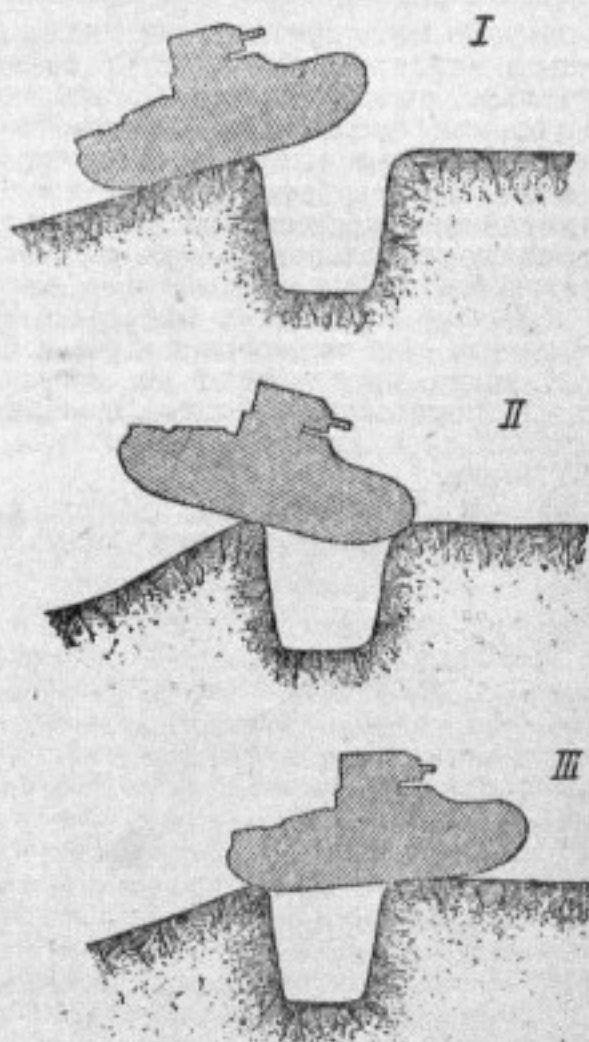


Рис. 4. Положение танка при преодолении окопа

пенно делая полукруг. Для этого нужно взять рычаг на себя, сделать поворот до 30° , после этого отпустить рычаг для прямого движения, затем снова произвести поворот до 30° и т. д., до взятия нужного направления.

Так как при повороте происходят большие потери силы тяги на преодоление сопротивления заторможенной гусеницы, то необходимо прибавлять газ. По этой же причине для использования инерции машины рекомендуется производить повороты по возможности на спусках.

Остановки и замедление хода должны производиться путем сбрасывания газа и потери инерции. Применять торможение можно только в случае крайней необходимости. Производится оно нажимом специальной ножной тормозной педали или взятием на себя равномерно обоих рычагов управления (рычагов бортовых фрикционов).

Спуск и подъем, как и на колесных автомашинах, производится путем заблаговременной постановки низшей передачи. При спуске применяется главным образом торможение двигателем. Подъем берется равномерным движением, без остановок, до полного взятия подъема.

Перед тем как преодолеть то или иное препятствие, водитель должен определить: а) можно ли преодолеть его вообще, б) на какой передаче и в) с какого направления. Для выполнения этой задачи водитель должен хорошо знать проходимость своего танка, иметь опыт в преодолении препятствий и в оценке их. Командир танка, ведя наблюдение за местностью, при возможности указывает водителю удобное направление.

Преодоление всех препятствий должно производиться под прямым углом. Резко выступающие препятствия (холмы, бугры), а также углубления нужно преодолевать по особым правилам, учитывая свойства гусеничных машин. Эти свойства состоят в следующем: гусеничная машина при движении опирается на грунт (дорогу) всей опорной поверхностью своих гусениц. Это происходит и при преодолении мелких препятствий, поглощаемых за счет гибкости подвески. В тех случаях, когда препятствия не могут быть поглощены подвеской, происходит отрыв части опорной поверхности гусениц (рис. 2) и перевал танка.

Рассмотрим подробно, как происходит перевал танка при преодолении холма. Танк

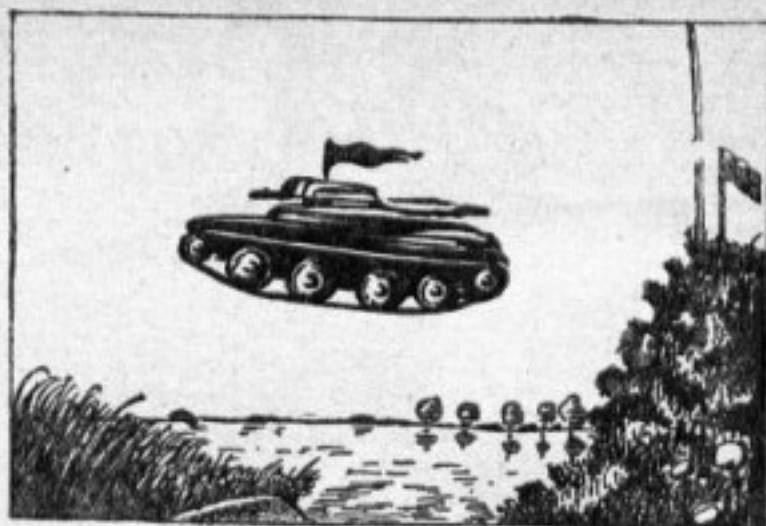


Рис. 6. Танк на большой скорости совершает прыжок через реку

везжает на холм и движется вперед с постепенным отрывом от земли передней части опорной поверхности гусениц (рис. 3, I). После того как центр тяжести танка совпадает с вершиной холма (рис. 3, II), начинается перевал танка. Потеряв равновесие, передняя часть танка спускается вниз до соприкосновения передней части гусениц с поверхностью земли (рис. 3, III). Водитель при преодолении холма должен двигаться до перевала на низшей передаче (первой или второй), а в момент начала перевала сбрасывать газ и для более плавного спуска производить торможение. После перевала водитель опять должен увеличить газ и продолжать нормальное движение с переходом на высшие передачи.

Итак, преодоление холма можно разделить на три этапа: 1) движение на подъем, 2) перевал и 3) спуск после перевала. Самым ответственным моментом является перевал. Водитель должен знать центр тяжести своей машины и чувствовать наступление момента перевала, чтобы своевременно сбросить газ и плавно спустить переднюю часть танка. Преждевременное сбрасывание газа приводит к остановке двигателя до перевала, а значит, к застреванию танка на самом видном для противника месте. Позднее сбрасывание газа приводит к резкому падению носа танка вперед, что может вызвать сильный

удар о землю и повреждение ходовой части танка. Включение сцепления во время спуска с холма и во время перевала танка воспрещается, так как также приводит к стремительному движению танка вниз:

Преодоление окопа состоит из: а) подхода к окопу (рис. 4, I), б) перевала на передней (задней) стенке (рис. 4, II), в) въезда на заднюю (переднюю) стенку (рис. 4, III) и г) движение после преодоления окопа.

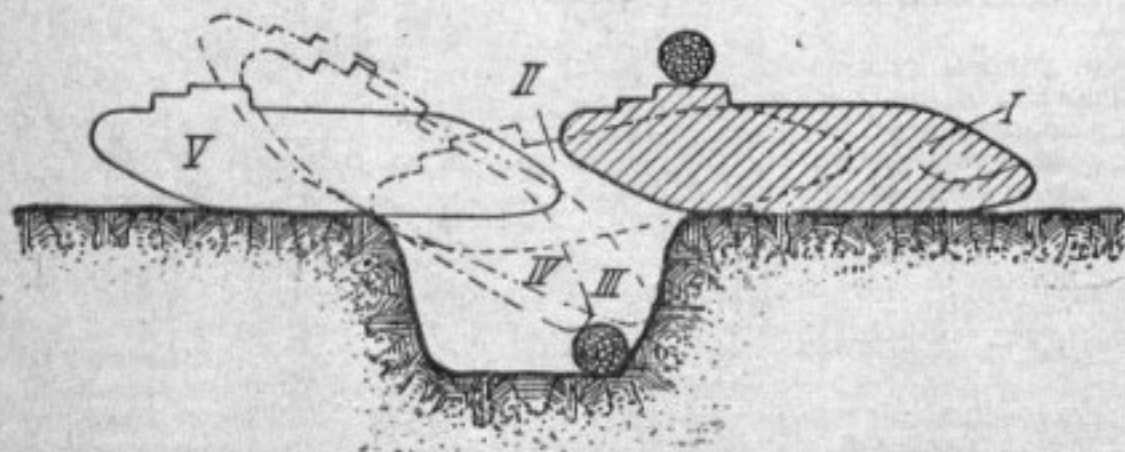


Рис. 5. Преодоление танком ширины рва больше нормы при помощи фашины.

I, II, III, IV и V — последовательные положения танка при преодолении рва

Подходить к окопу надо на первой передаче. Перевал происходит до того момента, пока нос танка не коснется противоположной стенки. После перевала водитель, нажимая на газ, въезжает на противоположную стенку окопа по правилам взятия под'ема.

Танк без специальных приспособлений может преодолеть окоп шириной 0,5—0,6 своей длины. Каждый танк, в зависимости от своей длины, может преодолевать окоп только до определенной ширины. Например, польская танкетка ТК-3 при длине 2,58 м может преодолеть окоп шириной 1—1,5 м, легкий танк Виккерс (длина 4,88 м) может преодолеть окоп шириной 1,83 м, тяжелый танк Виккерс-Индепендент, при длине 9,3 м, преодолевает окоп шириной 4,57 м. При преодолении окопа большей ширины танк без специальных приспособлений может провалиться носом в окоп и застрять. Вывод провалившегося танка очень труден и может быть произведен самостоятельно задним ходом только при твердом грунте. Чаще же всего из такого положения танк вытягивается на буксире.

Техника преодоления рвов и канав такая же, как и окопа. Преодоление рва или оврага, имеющих ширину больше длины данного танка, производится проездом по дну и состоит из опускания в ров (перевал), проезда по дну и выезда из рва (взятие под'ема).

Для увеличения ширины преодолеваемого танком окопа (рва) англичане в мировую войну (20 ноября 1918 г.) применяли фашины, представляющие связку сучьев (перевязанных проволокой) диаметром 1½ м. Сброшенная в окоп фашина служила танку точкой опоры для того, чтобы выбраться из окопа. На рис. 5 показаны различные положения танка при преодолении им рва с помощью фашины. Фашина прикреплялась к носу танка с таким расчетом, чтобы перед преодолением рва ее легко можно было сбросить в него.

Развитие быстроходных танков с мягкой и прочной подвеской (танк «Кристи») позволило не только преодолевать окопы и рвы, медленно переползая их, но и брать эти препятствия с полного хода, совершая прыжок (рис. 6).

Прыжок совершается за счет силы инерции, развиваемой танком на большой скорости. Опытные водители, совершая прыжки, преодолевают рвы, ширина которых в 6—7 раз больше нормы, установленной для данного танка при медленном его движении.

Величина преодоления вертикальных препятствий (стенки, ступени) зависит от высоты зацепа танка (см. статью в журнале «За

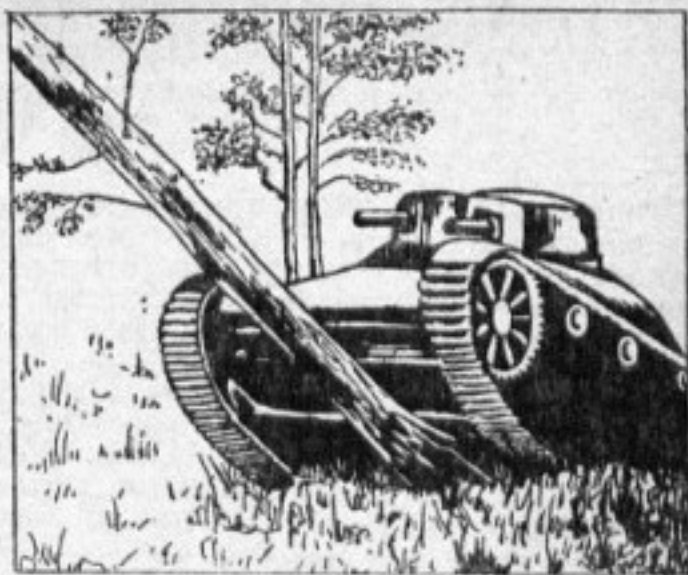


Рис. 7. Танк ломает дерево

рулем» № 14). Преодоление вертикальной стенки состоит из под'ема танка на стенку, перевала и спуска со стенки. Наиболее трудным является перевал через стенку. Водитель должен его производить плавно, с торможением гусениц.

Танк свободно преодолевает кустарники и молодой лес. Легкий танк способен лобовым ударом на низшей передаче ломать деревья толщиной до 25 см. (рис. 7). Сломав дерево, водитель преодолевает его заездом сбоку. Преодоление лежащего дерева (бревна) вдоль с пропуском его между гусеницами не всегда удается и танк может быть посажен на «брюхо». Имея определенный клиренс, танк может двигаться по рубленому лесу только при небольшой высоте пней (ниже клиренса). Это слабое место танков используется противником для устройства противотанковых заграждений путем пневания леса.

Кроме того танк без особого труда преодолевает проволочные заграждения, разрывая и подминая под себя проволоку, и тем самым создавая проходы в ней для пехоты; танк может двигаться по песку, мягкому грунту и по болотистой местности, где, не проваливаясь, проходит нога человека.

Отличники-танкисты частей Ленинградского военного округа: командир танка комсомолец т. А. Козлов (справа), механик-водитель т. Г. Дворников (в центре) и Г. Зыков



МЕТОДЫ ПОДЛОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

агентов фашистских разведок¹

Пронсходивший в марте этого года процесс антисоветского «право-троцкистского блока» разоблачил перед всем миром презренную двурушническую бандитскую деятельность этого передового отряда международного фашизма.

Банда агентов и слуг иностранных разведок, объединенная звериной ненавистью к нашей цветущей стране и ее народам, стремилась помочь своим фашистским хозяевам свергнуть правительство Советов и восстановить в СССР власть капиталистов. Фашистские наемники, троцкистско-бухаринские, протитуированные до конца, негодяи, не брезгали никакими средствами в своей подлой, изменнической, преступной деятельности. «Они, — как сказал т. Вышинский в своей обвинительной речи, — продавали родину, торговали военными тайнами ее обороны, они были шпионами, диверсантами, вредителями, убийцами, ворами...»

Пойманные и разоблаченные советской разведкой, уличенные в вопиющих преступлениях, они всячески изворачивались на суде, пытались скрыть от советского народа, от трудящихся всего мира гнусные методы своей диверсионной, вредительской работы.

Лазутчик фашистской разведки Чернов, пробравшийся в органы Наркомзема, вынужден был признать, что немецкая разведка особенно настаивала на организации вредительства в области коневодства с тем, чтобы не дать лошадей для Красной Армии. Выполняя преступные задания и пытаясь вызвать озлобление колхозников, Чернов составлял вредительские планы севооборотов, организовывал массовый падеж скота.

Матерый провокатор, шпион и диверсант Зеленский, орудовавший в кооперации, под давлением неопровержимых улик вынужден был признать, что он и его сообщники уничтожали вагонами необходимейшие продукты питания, подбрасывали стекло и гвозди в такие продукты широкого потребления, как масло.

Факты говорят о том, что свора троцкистско-бухаринских псов и палачей не все рассказала суду.

Стремясь вызвать недовольство широких масс, агенты фашистских разведок, троцкистско-бухаринские бандиты вели диверсионно-вредительскую работу и на предприятиях общественного питания. Особенно привлекали внимание врагов пищевые предприятия воинских частей. На этом важном участке обеспечения боевой подготовки и боеспособности РККА вредители и диверсанты всячески изоощрялись в своих попытках подорвать военную мощь нашей великой родины.

В пищевых предприятиях некоторых воинских частей долгое время безнаказанно орудовали ставленники фашистских разведок.

В одном из гарнизонов Белорусского военного округа зимой 1937 года разновремененно вспыхнули желудочно-кишечные заболевания: в Н-ской механизированной части, затем

в кавалерийском полку и несколько позже в стрелковом полку. Этим фактам не было придано должного значения. Через некоторое время в тех же частях возобновились массовые заболевания. Разоблаченные на этот раз диверсанты, пробравшиеся в части под видом врачей и работников материального обеспечения, признались, что они с начала 1937 года отпускали на кухни заведомо негодные консервы, рыбу и мясо. Когда же распространялись заболевания, преступники разъясняли командованию частей, что это «результат плохой обработки продуктов поварским составом».

Приемы мерзкой деятельности фашистских вредителей и диверсантов весьма разнообразны. Диверсанты, работавшие врачами в одном из крупных гарнизонов Дальнего Востока, признались, что на мирное время они «решили ограничиться мероприятиями по созданию бактериальной и эпидемической угрозы, так как со стороны эти мероприятия не вызывают подозрения на диверсию и в то же время достаточно эффективны, ибо сами по себе вызывают вспышки эпидемических заболеваний».

Вредители не только умышленно создавали антисанитарные условия и отпускали на кухни заведомо негодные продукты. Они подбрасывали в пищу металлическую стружку, стекло, ядовитые грибы. В Н-ском гарнизоне на Украине при изготовлении колбасы для столовой начальствующего состава диверсантом была подсыпана в колбасный фарш мелкая металлическая стружка. В другом гарнизоне в картофельном пюре было обнаружено мелкобитое стекло.

В ряде случаев вредители и диверсанты применяли методы неправильного и длительного хранения готовой пищи и полуфабрикатов. Так, например, в Н-ском строительном батальоне в июле 1937 г. было выдано для закладки в котел мясо, покрытое плесенью, кроме того, это же мясо в сваренном виде вредители продержали в теплом месте еще 22 часа. В результате, при выдаче мясо уже содержало в себе яд «птомани».

В своей бешеной злобе против страны социализма враг идет на самые чудовищные преступления. Имели место факты, когда диверсанты и вредители подливали в готовую пищу керосин, уксусную эссенцию, сырую воду, пересаливали пищу в жаркие дни и на походах (в этих случаях вредители обычно объясняли заболевания тем, что красноармейцы «употребляют сырую воду из случайных источников»); применяли при лужении кухонной посуды повышенный процент свинца; заражали воду и кухонную посуду специально выращенными или импортированными бактериями. В Н-ском гарнизоне Белорусского военного округа враг, орудовавший в мастерских Военторга, систематически повышал процент свинца (до 45% вместо 0,75%) при лужении мелкой кухонной посуды для столовой начальствующего состава.

Лазутчики фашизма не останавливаются и перед прямым применением ядов для отравления пищи. Представители одного фашист-

¹ Статья опубликована в газете «Красная звезда» от 12 июня 1938 г.

ского государства летом 1937 года завербовали агентов среди работников дегазационного отряда Осоавиахима и пищевых предприятий Н-ской части ленинградского гарнизона. Этим агентам была поставлена задача — организовать массовое отравление военнослужащих. Заведующий кухней — фашистский агент — вызвал другого агента, работавшего в дегазационном отряде, и, под предлогом истребления насекомых, оставил его на ночь на кухне. За ночь «дегазатор» заразил котлы и посуду сильнодействующим ядом — щелочным соединением фтора, применявшимся в дегазационном отряде под невинным названием порошка «Тараканомор».

Пробравшийся в СССР агент одного граничащего с нашей страной фашистского государства связался с группой троцкистов, орудовавших в предприятиях Военторга на Дальнем Востоке. При их активной помощи он расставил в ряде столовых Военторга сеть диверсантов на должностях поваров, кладовщиков, кельнерш, заведующих и врачей. В ноябре 1937 года один из таких «поваров» отравил первое блюдо стрихнином, а другой подсыпал в котлеты мышьяк.

Славные чекисты своевременно настигли и разгромили эти осиные гнезда диверсий и вредительства.

Враг практиковал и заражение предубойного скота. В Н-ском гарнизоне Северокавказского военного округа осенью 1937 года среди красноармейцев, начальствующего состава и их семей вспыхнули желудочно-кишечные заболевания. Через десять дней после первой вспышки отравление пищей повторилось. Своевременно принятыми мерами смертные случаи были предотвращены. Оказалось, что на городской бойне орудовала банда троцкистов-диверсантов, заражавшая предубойный скот. Часть зараженного мяса попала к местному населению, причем несколько граждан от отравления умерли.

Таков неполный перечень коварных методов и приемов, применявшихся для подрыва боеспособности РККА ставленниками зеленских, черновых и других участников троцкистско-бухаринской шпионской банды.

Работники санитарных и продовольственных частей иногда объясняют случаи массо-

вых заболеваний лишь летней жарой или употреблением сырой воды.

Неправильность подобных рассуждений совершенно ясна. Каждый случай массового заболевания требует тщательного расследования. Факты говорят о том, что враги народа вредили и пытаются вредить в продовольственно-пищевых предприятиях в любое время года. Преступную халатность и небрежность продовольственников, медицинского и поварского состава враги народа и диверсанты используют в своих подлых целях.

Предприятия общественного питания — красноармейские столовые, столовые Военторга, буфеты и ларьки — требуют к себе повседневного внимания командиров и комиссаров частей, которые несут полную ответственность за состояние и качество работы продовольственно-пищевых предприятий. Контроль за деятельностью этого участка тыла должен быть организован так, чтобы сюда не смог проникнуть ни один вредитель. На повседневную и неослабную борьбу с попытками вредить в продовольственно-пищевых предприятиях должна быть мобилизована вся армейская общественность.

Товарищ Сталин учит нас «пснить и никогда не забывать, что пока есть капиталистическое окружение, — будут и вредители, диверсанты, шпионы, террористы, засылаемые в тылы Советского Союза разведывательными органами иностранных государств, помнить об этом и вести борьбу с теми товарищами, которые недооценивают значения факта капиталистического окружения, которые недооценивают силы и значения вредительства».

На важнейшем участке боеспособности частей Красной Армии — участке общественного питания — особенно необходимы неослабная зоркость, постоянная настороженность, подлинно большевистская бдительность. Ни на один миг нельзя забывать слова товарища Сталина о капиталистическом окружении, ни на один миг нельзя забывать о необходимости беспощадной борьбы с вредителями и диверсантами — подлой агентурой фашистских разведок.

Бригвоенюрисст Л. Брайнин

Боевая задача каждого гражданина социалистической родины—еще выше поднять большевистскую бдительность, полностью ликвидировать политическую беспечность, неустанно овладевать большевизмом, разоблачать и беспощадно выкорчевывать троцкистско-бухаринское и буржуазно-националистическое охвостье.



НА ПРАВИЛЬНОМ ПУТИ

Три года назад перед физкультурными организациями была поставлена задача создания авто-мотоклубов — очагов массового обучения молодежи автомобильной и мотоциклетной технике без отрыва от производства. За сравнительно короткий срок в стране возникли десятки авто-мотоклубов, и на этой базе начал разворачиваться авто-мотоспорт.

Авто-мотоспорт сначала культивировался преимущественно в узком кругу актива авто- и мотоспортсменов, однако, увлекательный оборонный вид спорта, развиваясь, начал охватывать все более широкие массы физкультурников. Появились спортсмены-автомобилисты и мотоциклисты в низовых коллективах добровольных спортивных обществ. При советах «Локомотива», «Спартак», «Авангарда», «Старта», «Буревестника», «Учителя» и других спортивных обществ возникли авто-мотосекции, расширялась и укреплялась их материально-техническая база, увеличивался авто-мотопарк.

Комитеты физкультуры не заметили этого. Увлечшись созданием авто-мотоклубов, они не сумели превратить их в подлинные центры организационно-методического руководства авто-мотоспортом. Клубы оторвались от широкого актива добровольных спортивных обществ, противопоставили себя последним.

Массы физкультурников требовали от Всесоюзного комитета по делам физкультуры и спорта скорейшего наведения порядка в руководстве авто-мотоспортом, установления правильной, четкой организационной структуры.

3 августа Всесоюзный комитет созвал совещание актива, в котором приняли участие руководители Комитета, работники Центрального авто-мотоклуба, Герой Советского Союза т. Ляпидевский и др.

Председательствующий А. В. Зеликов, отметив существующие недостатки в руководстве авто-мотоспортом, подробно остановился на вредном параллелизме в работе двух руководящих центров авто-мотоспорта — Авто-мотосекции Всесоюзного комитета и Центрального авто-мотоклуба СССР.

Средства, отпускаемые государством Центральному авто-мотоклубу, до сих пор расходовались на малые дела. Большой аппарат клуба, его ценный опыт никак не использовались для развития авто-мотоспорта в стране. Название «Центральный» звучало в приложении к практике работы клуба иронически.

Тов. Зеликов указал, что назрел вопрос о создании единого, мощного руководящего центра, способного обеспечить подлинно массовое развитие авто-мотоспорта в стране. Таким центром должен стать Центральный авто-мотоклуб.

Мнение это было единодушно поддержано совещанием. Почти все выступавшие считали, что Центральный авто-мотоклуб должен стать организационным и методическим руководящим центром всей спортивной, учебной и массовой работы по авто-мотоспорту в Союзе ССР, лабораторией авто-мотоспорта и вместе с тем образцовой практической спортивно-учебной организацией.



Мотоспортсмены, члены общества «Старт». Слева направо: рекордсменка Галина Теплякова, Мария Емельянова и Е. Н. Якушина

Фото Б. Дорофеева

В системе клуба должен быть выделен специальный аппарат для руководства периферийными авто-мотоклубами, и таким образом Центральный клуб превратится в орган государственного руководства и контроля над авто-мотоспортивной работой всех физкультурных организаций.

Аналогичная перестройка должна быть проведена и на местах. Авто-мотоклубы должны превратиться в руководящие центры авто-мотоспорта в своем крае, области, республике, городе. Должен быть положен конец обособлению клубов от добровольных спортивных обществ.

Таковы основные решения совещания о перестройке руководства авто-мотоспортом в Союзе ССР. В течение сентября этого года намечено провести совещания авто-мотоспортивных активистов городов по всему Союзу, а в октябре — всесоюзное совещание по авто-мотоспорту.

Внесение ясности в вопросы руководства авто-мотоспортом ставит на очередь ряд неотложных вопросов, которые должны быть разрешены в кратчайший срок.

Основным недочетом в авто-мотоспортивной работе является отсутствие заботы о подготовке руководящих кадров. Преподаватели и инструктора по подготовке автомобилистов и мотоциклистов-любителей, тренеры по авто- и мотоспорту, спортивные судьи — вот крайне нужные и вместе с тем крайне дефицитные кадры. Подготовка их через стационарную учебную сеть при Центральном и крупнейших областных авто-мотоклубах страны, при институтах физической культуры, через сеть временных курсов, семинаров и учебных сборов — является неотложной задачей.

Почему, в частности, не практикуется проведение учебных сборов начальников авто-мотоклубов, авто-мотоучебных пунктов и инспекторов по авто-мотоработе при комитетах физкультуры и добровольных спортивных обществах? Все они с нетерпением ждут такого сбора, хотят даже, чтобы он превратился в ежегодную традицию, хотят учиться, обмениваться опытом.

Очень серьезным недочетом является также отсутствие ясности в вопросах финансирования работы по авто-мотоспорту на местах. В особенно тяжелом положении находятся авто-мотоклубы и учебные пункты комитетов физкультуры в РСФСР. Не имея ассигнований по бюджету, они вынуждены либо свертывать свою работу, либо заниматься такими делами, которые не всегда соответствуют духу физкультурных организаций (коммерческая эксплуатация автомашин и т. п.). В Краснодаре, Туле и Сталинграде авто-мотоклубы сузили рамки своей деятельности до масштаба рядовых учебных пунктов. Отдельные клубы начали искать «богатого хозяина» и ставят вопрос о переходе в ведение добровольных спортивных обществ (Иваново, Ижевск).

Каков же выход из создавшегося положения? Правильно было бы, в связи с превращением клубов в центры авто-мотоспортивной работы добровольных спортивных обществ, сразу же решить практически, с помощью ВЦСПС, вопрос о кооперировании части средств спортивных обществ в клубах.



25 июля на стадионе «Динамо» состоялся показ выступлений всесоюзного физкультурного парада на Красной площади в Москве.

На снимке: выступление студентов Государственного Центрального ордена Ленина института физической культуры им. Сталина на мотоцикле

Фото Ф. Кислова

Весьма неблагоприятно с организацией снабжения, с обеспечением условий для развития авто-мотоспорта. Нет гоночных шлемов. Нет руководящей литературы и учебников; свое же издательство — «Физкультура и спорт» отказывается выпускать необходимые литературу и плакаты.

Местные организации испытывают большие затруднения со снабжением запасными частями, инструментом, оборудованием для учебных классов, ремонтных баз и т. п., а имеющаяся в системе Всесоюзного комитета снабженческая организация не берется за это дело, ссылаясь на отсутствие оборотных средств.

Наличие у Всесоюзного комитета своего издательства, центральной лаборатории, спортивного инвентаря и хозяйственного управления позволяют упорядочить снабжение.

Необходимо принять и реализовать план практических мероприятий по подготовке руководящих кадров авто-мотоспорта, выпуску литературы, изготовлению спортивного инвентаря для авто-мотогонок и др.

Организационная четкость в сочетании с правильным большевистским, конкретным руководством, в сочетании с заботой о кадрах, о своевременном снабжении — обеспечат успешное развитие авто-мотоспорта, являющегося любимым спортом нашей прекрасной советской молодежи.

Е. Русанов

ВСЕСОЮЗНЫЕ МОТОСОРЕВНОВАНИЯ на первенство заводской марки

Военинженер I ранга И. ДЮМУЛЕН



На дистанции соревнований

Авто-мотосекция Всесоюзного комитета по делам физкультуры и спорта 30 июля провела в Могилеве всесоюзные мотоциклетные соревнования на первенство заводской марки на дистанцию в 300 км.

Основные задачи соревнования заключались в том, чтобы выявить достижения наших мотоциклетных заводов по улучшению выпускаемой ими продукции, повышению динамических качеств советских мотоциклов, выявить достоинства отдельных марок и популяризировать их спортивно-технические качества.

В соревнованиях приняли участие четыре мотоциклетных завода — Ленинградский, Ижевский, Подольский и Таганрогский. Каждый из них выставил команду в составе пяти мотоциклов со своими гонщиками. В отличие от соревнований прошлого года, заводы не готовили мотоциклы специально к соревнованиям; машины были взяты представителями Авто-мотосекции и членами технической комиссии непосредственно с конвейеров заводов за несколько дней до начала соревнований. Все основные агрегаты и детали этих мотоциклов были запломбированы.

Для участия в соревнованиях все мотоциклы были разбиты на две категории: машины с рабочим объемом двигателя до 300 куб. см (10 мотоциклов) и машины до 750 куб. см (10 мотоциклов). Для каждой категории был установлен переходящий командный приз «Первенство заводской марки» и индивидуальные призы для участников, показавших лучшее время. Кроме того заводам было предоставлено право выставить

для участия в соревнованиях вне конкурса специально подготовленные скоростные или экспериментальные мотоциклы. По два экспериментальных мотоцикла прислали в Могилев Ленинградский и Ижевский заводы. К участию вне конкурса был допущен также мотоцикл с двухтактным двигателем 300 куб. см конструкции т. Кучеренко.

Все мотоциклы, прибывшие для участия в розыгрыше «Первенство марки», подвергались в течение трех дней до начала соревнований обкатке. Обкатка машин производилась под наблюдением технической комиссии на участке шоссе длиной в 12 км (по кругу — 24 км); в дальнейшем длина круга была увеличена до 46 км. В процессе обкатки производилась регулировка мотоциклов и крепление отдельных деталей.

Обкатка мотоциклов стандартной заводской сборки выявила отдельные недочеты сборки, а также недостаточность комплекта инструмента, прилагаемого к мотоциклу, и плохое качество насосов для шин. Представители заводов временно очутились в положении потребителя своей продукции и это, надо думать, помогло им сделать соответствующие выводы для улучшения качества машин и удобства ухода за ними.

Последний день обкатки (29 июля) был посвящен ознакомлению участников с трассой соревнований, которую они и прошли на мотоциклах в обе стороны. За период обкатки машины проходили от 700 до 1 000 км.

Соревнования на первенство заводской марки проводились на участке Бобруйского шоссе длиной в 75 км. Таким образом каж-



Питательный пункт



Команда Ижевского мотоциклетного завода, взявшая командный приз «Первенство марки» в категории мотоциклов до 300 куб. см

дый участник должен был сделать четыре конца по шоссе и три погорота. Для снабжения мотоциклов горючим и смазочным были организованы три питательных пункта — два по концам дистанции и один запасный посередине.

По условиям соревнования на прохождении всей дистанции (300 км) была установлена определенная норма времени: 5 часов для мотоциклов до 750 куб. см и 5 час. 30 мин. для мотоциклов до 300 куб. см, что давало среднюю скорость движения 60 и 64,5 км в час. Участники, не уложившиеся в эту норму времени, выбывали из соревнования как командных, так и личных. Командный приз мог быть выигран только командой, пришедшей к финишу в составе не менее четырех машин и показавшей лучшее командное время.

В категории до 300 куб. см командный приз «Первенство марки» выиграла команда Ижевского завода, пришедшая к финишу в составе четырех машин со средним командным временем 4 ч. 40 м. 44,9 с.

Индивидуальные призы за лучшее время прохождения дистанции получили:

1 приз—т. Малахов П. Н., мотоцикл ИЖ-8, время 4 ч. 12 м. 46,3 с.

2 приз—т. Леканцев В. Н., мотоцикл ИЖ-8, время 4 ч. 24 м. 48,6 с.

3 приз—т. Константинов И. К., мотоцикл Л-300, время 4 ч. 33 м. 28,1 с.

Командный приз «Первенство марки» в категории до 750 куб. см остался неразыгранным, так как ни одна из команд не уложилась в норму времени, вследствие неисправностей двигателей и проколов резины.



Тов. Бучин, установивший новый всесоюзный рекорд для категории советских мотоциклов до 300 куб. см

Индивидуальные призы за лучшее время прохождения дистанции были присуждены:

1-й приз — т. Глазунову А. У., мотоцикл АМ-600, время 3 ч. 49 м. 35,3 с.

2-й приз — т. Грингаут Е. И., мотоцикл АМ-600 время 4 ч. 04 м. 59,9 с.

3-й приз — т. Кузнецову В. Н., мотоцикл А-750, время 4 ч. 09 м. 07,2 с.

Кроме того Ленинградскому заводу был присужден приз за хорошее состояние машин, хотя команда его не уложились в норму времени.

Из внеконкурсных машин лучшие результаты показал т. Бучин на машине с двигателем конструкции Кучеренко, прошедший дистанцию 100 км за 1 ч. 07 м. 55,4 с. и установивший новый всесоюзный рекорд для советских мотоциклов в категории до 300 куб. см.

После соревнований все мотоциклы были осмотрены технической комиссией с разборкой отдельных агрегатов и двух двигателей каждого завода для определения состояния мотоциклов и качества сборки.

В дальнейшем, для более полного выявления всех качеств советских мотоциклов необходимо проводить комплексные соревнования, включающие в себя не только соревнования по шоссе на 300 км, но и по пересеченной местности, по тяжелой дороге, а также соревнования на 1 километр для определения максимальной скорости мотоциклов стандартной сборки. Кроме того необходимо проводить соревнования между мотоциклами с колясками.

Авто-мотосекция Всесоюзного комитета по делам физкультуры и спорта предполагает в дальнейшем проводить соревнования на первенство заводской марки именно с учетом этих требований, для чего должно быть совместно с представителями заводов выработано соответствующее положение о соревнованиях.

Соревнования, впервые проведенные в Могилеве, вызвали большой интерес среди трудящихся города, а также сел и деревень, окружающих трассу соревнования.

За массовую подготовку мотоциклистов-любителей

Среди добровольных физкультурных обществ Советского Союза одно из ведущих мест вполне заслуженно занимает Всесоюзное физкультурное общество «Динамо». Имена лучших физкультурников и спортсменочдинамовцев широко известны трудящимся.

Как и все физкультурные общества нашей страны, «Динамо» пользуется большой заботой государства. В распоряжение динамовцев предоставлены прекрасные стадионы, теннисные корты, гимнастические залы, водные станции.

Но одна важнейшая область физкультурной и спортивной работы в системе «Динамо» долгие годы влечет жалкое существование. Речь идет о подготовке в Обществе шоферов и мотоциклистов-любителей.

Враги народа, орудовавшие в свое время в руководстве «Динамо», взячески стремились заглушить интерес физкультурных масс к овладению искусством вождения автомобилем и мотоциклом. Авто-мотосекцию московского «Динамо» вредители поставили в такие условия, что она работать фактически не могла. Они ликвидировали существовавшую в Москве школу по подготовке мотоциклистов-любителей. Когда несколько лет назад перестраивали Центральный стадион «Динамо», авто-мотосекцию перевели в тесное неблагоустроенное помещение под воэлочной трибуной стадиона. Здесь 20 мотоциклов были размещены на 30 кв. метрах! Больше половины мотоциклов приведено в негодность. А когда, наконец, для авто-мотосекции было построено на стадионе специальное помещение, оно, по решению Центрального совета «Динамо», было передано... торговому отделу Общества.

Лишенная элементарных условий для нормальной работы, авто-мотосекция прекратила подготовку мотоциклистов-любителей, стала заниматься исключительно тренировкой динамовцев, уже умеющих владеть мотоциклом, и замкнулась в узком кругу мотогонщиков.

Ныне, после того, как враги народа, окопавшиеся в «Динамо», разоблачены, спортивная работа в Обществе заметно улучшилась. Усилилось внимание и к авто-мотоспорту. Отпущены средства на оборудование помещения для стоянки машин и для ремонтных мастерских, оборудуются шесть боксов, аудитории и другие помещения для работы и учебы, приобретаются новые мотоциклы. В ближайшее время авто-мотосекция московского «Динамо» сможет развернуть массовую подготовку мотоциклистов-любителей.

Однако далеко еще не полностью ликвидированы последствия вредительства в авто-моторазботе.

В Москве существует школа по подготовке шоферов-любителей. Находится она в запущенном состоянии и не ведет никакой массовой спортивной работы. У «Динамо» даже нет ни одного легкового автомобиля для спортивных целей.

С каждым днем растет тяга широких масс динамовцев к овладению автомобилем и мотоциклом с тем, чтобы в дальнейшем по первому зову партии и правительства переесть за руль боевых машин. Мотогонщики Общества много уделяют внимания тому, чтобы скорее овладеть высшими скоростями. Однако у нас еще не совсем налажена опытная технико-конструкторская, исследовательская работа. Давно назрела необходимость создать в «Динамо» авто-мотоклуб. Только тогда можно будет шире и продуктивнее развивать важнейшее дело подготовки шоферов и мотоциклистов-любителей, заняться воспитанием высококвалифицированных авто- и мотоспортсменов, передавая им технический и спортивный опыт наших лучших гонщиков.

А. Иваненко

Спортсмен-мотогонщик «Динамо»,
чемпион Союза ССР.

АВТО-МОТОСПОРТ В ОБЩЕСТВЕ „СПАРТАК“

Призыв к молодежи Героя Советского Союза т. Ляпидевского — овладеть вожженным автомобилем — нашел живейший отклик среди физкультурников нашей страны. Одними из первых этот призыв поддержали члены Всесоюзного физкультурного ордена Ленина общества «Спартак».

В апреле прошлого года при оргбюро Центрального совета «Спартака» была создана авто-мотосекция, и с этого времени Общество начало разворачивать в Москве и на местах работу по подготовке шоферов и мотоциклистов-любителей, создавать базу для массовой авто-мотоспортивной работы.

В 1937 г. оргбюро поставило себе задачей создать при республиканских областных советах «Спартака» 10 авто-мотосекций, с охватом до 250 авто-мотоспортсменов. По инициативе самих местных советов общества «Спартак», в этот план была внесена существенная поправка: авто-мотосекции были созданы не при 10, а при 18 местных советах Общества, с охватом 730 авто-мотоспортсменов. Контрольное задание оргбюро Центрального совета по подготовке шоферов и мотоциклистов-любителей в прошлом году выполнено не было: вместо 1920 шоферов и мотоциклистов-любителей было подготовлено 738, в то время как количество охваченных учебой значительно превышало контрольное задание. Это объясняется тем, что на местах авто-мотосекции были еще слабы, их материально-техническая база была недостаточна. На авто-мотоработу, в том числе на проведение чисто спортивных мероприятий, было затрачено около 650 000 руб., большая часть которых израсходована на приобретение инвентаря и капитальное строительство. К 1 января 1938 г. «Спартак» имел 22 грузовых автомобиля и 184 мотоцикла. В Москве, Ленинграде и Киеве были созданы авто-мотоклубы.

В 1938 г., согласно планам оргбюро Центрального совета общества «Спартак», по всей системе Общества должно быть подготовлено 6970 шоферов и мотоциклистов-любителей. Сведения, поступающие с мест, говорят о том, что учеба в ряде городов разворачивается успешно. Так, за шесть месяцев этого года в Тбилиси уже подготовлено 85 мотоциклистов, в Краснодаре — 30, в Москве — 230, в Киеве — 52 и т. д. Почти вдвое, по сравнению с прошлым годом, выросла техническая база авто-мотосекции и авто-мотоклубов общества. «Спартак» имеет сейчас 40 грузовых автомобилей для учебных целей и 350 мотоциклов.

На 1938 год для авто-мотоработы оргбюро Центрального совета Общества отпустило значительные средства — около 1400 тыс. руб. Это дало возможность провести в Москве большой зимний мотокросс (с участием свыше 70 машин) и массовый агитационный пробег по Московской области. Сейчас идет подготовка к проведению в Москве большого летнего мотокросса и всесоюзных соревнований общества «Спартак» на первенство по мотоциклу. Оспаривать первенство готовится более 100 молодых мотоциклистов-спортсменов из многих городов СССР и среди них немало женщин.

Наличный учебный и спортивный парк общества «Спартак» недостаточен. Легковых

автомобилей у «Спартака» нет вовсе, если не считать одной машины в Харькове. И все же, даже при существующей технической базе, можно сделать несравненно больше. Примером может служить опыт Оренбурга: местные спартаковцы, имея в своем распоряжении всего лишь два мотоцикла, сумели воспитать из числа мотоциклистов-любителей целую группу спортсменов и спортсменок.

Авто-мотоспортивная работа «Спартака» во многих городах тормозится из-за отсутствия квалифицированных тренеров. Оргбюро Центрального совета намечает в текущем году подготовить 50 инструкторов-тренеров из числа авто- и мотоспортсменов.

Не совсем удовлетворительно поставлено руководство местными авто-мотоклубами и секциями со стороны авто-мотосекции оргбюро Центрального совета общества «Спартак». Секция при аппарате в 12 чел. занимается только разработкой и утверждением различных методических материалов, инструкций и пр., а вся оргработа, инспектура, выезды на места лежат на одном работнике секции — т. Борисове. В ближайшее время должен состояться пленум секции, к работе секции обязательно должны быть привлечены представители местных организаций, и тогда секция сможет продуктивнее работать, оперативнее руководить работой на местах. Ведь только отсутствием такого руководства можно объяснить, что некоторые республиканские советы «Спартака» — например, белорусский и украинский — фактически до сих пор не наладили у себя авто-мотоработу, что минский, харьковский и тбилисский советы Общества до сих пор еще не выполнили решений оргбюро Центрального совета об открытии авто-мотоклубов.

Д. Вольф



Мотоспортсмен Г. А. Антиленко (Таганрогский мотоклуб) Фото Г. Петрова

В МОСКОВСКОМ АВТО-МОТОКЛУБЕ „СПАРТАК“

Работу московского авто-мотоклуба общества «Спартак» пока нельзя считать удовлетворительной. За год с лишним клуб подготовил всего 75 шоферов-любителей и 290 любителей-мотоциклистов, а учебой охвачено только 350 физкультурников. Эти цифры для столичного авто-мотоклуба крупнейшего в Союзе орденосного физкультурного общества явно недостаточны.

Московский авто-мотоклуб «Спартак» впервые выступил на общемосковской и всесоюзной авто-мотоспортивной арене осенью прошлого года. В мотокроссе им. 20-й годовщины Октября приняли участие 20 мотоциклистов-любителей «Спартака». Результат первого дебюта был неплох: спартаковцы заняли три первые места. Прошедшей зимой мотоциклисты «Спартака» участвовали в соревнованиях по зимним видам мотоспорта, проведенных Центральным авто-мотоклубом СССР (ЦАКС). В зимнем женском мотокроссе спартаковка Елена Горн зарекомендовала себя как квалифицированная и растущая мотогонщица.

В период подготовки к выборам в Верховный Совет РСФСР мотоциклисты «Спартака» участвовали в общемосковском мотокроссе и провели предвыборный агитационный пробег по колхозам Московской области. В первой половине лета авто-мотоклуб организовал авто- и мотоэкскурсии на канал Москва — Волга и участвовал в проведенном ЦАКС общемосковском мотокроссе, где спартаковка З. Старостина заняла первое место. Ныне клуб подготавливает ряд других авто-мотоспортивных мероприятий.

Но в жизни авто-мотоклуба «Спартака» было одно событие, о котором клубные работники вспоминают неохотно. Речь идет о километровых мотоциклетных соревнованиях, недавно проведенных ЦАКС. На этих соревнованиях спартаковцы провалились. Причины этого провала коренятся в самоуспокоенности Центрального и Москов-

ского советов «Спартака» и руководства авто-мотоклуба, почивших на лаврах первых успехов, в плохой организации массовой спортивной учебы.

Работники авто-мотосекции Центрального совета и клуба «Спартак» не имеют помещений. Клуб до сих пор на чужой «жилплощади», ютится из милости в учебном комбинате автобазы Моссовета, где в его распоряжении находится одна комнатка в 6 м² и одна аудитория. Из-за отсутствия помещения авто-мотоклуб не может оборудовать ни читальни с библиотекой, ни технических кабинетов. Членам клуба негде даже присесть, не говоря уже об организации занятий. Для проведения общих собраний клубу каждый раз приходится снимать где-нибудь помещение, платя большие суммы. Секциям клуба (мотоциклетной, автомобильной, туристской, учебной, технико-конструкторской и оборонной) работать негде.

Борьба за повышение скоростей автомашин и мотоциклов — основа авто-мотоспортивной работы клуба. Молодые спортсмены очень хотели бы заняться этим делом. И в клубе есть люди, могущие помочь молодежи в этом. Член клуба, инженер-мотоциклист т. Яухцы работает над повышением скорости мотоцикла ИЖ-8. Он объединил вокруг себя около 15 членов клуба и вместе с ними ведет экспериментальные работы. Но ведет пока только теоретически, ибо, как уже сказано, ни технического кабинета, ни мастерских, ни необходимого оборудования у клуба нет. В мотоциклетном гараже, где стоят 60 клубных мотоциклов, негде повернуться, места нет для установки оборудования.

Орденосный «Спартак» — достаточно мощная организация, чтобы суметь создать своим членам необходимые условия для широкой и плодотворной работы.

Димин

Госавтоинспекция забыла о мотоциклистах

Вместе с ростом советского мотоциклетного строения необычайно возрос интерес молодежи к мототехнике. Десятки тысяч людей изучают мотоцикл, обучаясь в авто-мотоклубах и учебных пунктах Осоавиахима, физкультурных организаций и др. По прохождении теоретического курса (устройство мотоцикла, монтаж и демонтаж, правила движения по улицам и дорогам), обучающиеся проходят специальный курс вождения мотоцикла, после чего сдают испытания в квалификационных комиссиях госавтоинспекции на получение права управления мотоциклом.

Казалось бы, что порядок достаточно ясный. Однако все выглядит хорошо только внешне.

До настоящего времени Госавтоинспекция Союза ССР не разработала единой программы испытаний в квалификационных комиссиях на получение прав мотоциклиста и местные органы Госавтоинспекции вынуждены заниматься «свободным творчеством», по разному определяя нормы требований к сда-

ющим испытания. Дело доходило до того, что в Ижевске, Горьком и других городах квалификационные комиссии отказывались принимать испытания от лиц, закончивших обучение по программе мотоциклистов-любителей.

Неясно также, какие требования должны предъявляться к преподавателю описательного курса по мотоциклу и к инструктору практической езды. Для этих профилей также не установлены программы испытаний в квалификационных комиссиях.

Необходимо как можно скорее разработать единые нормы и программы испытаний на получение прав для мотоциклистов-любителей и преподавательско-инструкторского состава.

Нам кажется, что такая единая программа испытаний должна базироваться на общепринятой типовой программе подготовки мотоциклистов-любителей, утвержденной Всесоюзным комитетом по делам физкультуры и спорта при СНК СССР.

Е. Р.

ПОВЫСИТЬ КАЧЕСТВО УЧЕБНИКОВ

по автомобильному делу

Качество учебной подготовки наших автомобилистов вызывает справедливые нарекания.

Студенты автомобильных вузов, учащиеся техникумов, школ шоферов и автослесарей часто отмечали на своих собраниях и в печати различные недостатки, мешающие коренному улучшению учебного дела. Все эти замечания носили общий характер. А между тем подготовка автомобильных кадров, так же, как и специалистов других областей техники, во многом зависит от качества учебников, о чем говорил в своей речи на всесоюзном совещании работников высшей школы т. Молотов.

Почему наши автоинженеры, если не считать вечерников, выходят из стен вуза недостаточно подготовленными для непосредственной практической деятельности? Почему идут бесконечные споры о терминологии и технических понятиях в шоферских квалификационных комиссиях, где экзаменуемые, подготовлявшиеся по самым различным пособиям, часто с трудом понимают вопросы экзаминаторов? Существует ли хоть один пригодный учебник для подготовки такой важной для нас категории работников, как автослесаря?

«Чтобы по-настоящему обеспечить издание хороших учебников, — говорил т. Молотов, — надо проделать очень большую работу. Надо прежде всего умело собрать необходимые для этого научно-преподавательские силы».

Есть ли у нас квалифицированные научно-преподавательские силы? Безусловно, есть.

Возьмем, например, наши журналы по вопросам техники. Там систематически появляются интересные статьи на самые актуальные темы. Многие из авторов журнальных статей обнаруживают глубокое знание автомобильного дела, любят его и могут в понятной форме довести свои знания до читателей. Так почему же эти товарищи ограни-

чиваются лишь статьями, а не составляют индивидуально или коллективно хорошего учебника?

Повидимому, наши издательства проявляют неповоротливость и боязнь в привлечении к серьезной работе молодых кадров автоспециалистов.

«Нам нужен учебник, — говорил т. Молотов, — отвечающий современным требованиям. Он должен быть на уровне современной науки и вполне доступен учащимся по своему языку. Он должен дать необходимый объем знаний и вместе с тем готовить учащегося к его будущей практической деятельности. Он должен широко использовать прежние наши учебники и иностранные учебники, где очень много ценного для учебы, и вместе с тем он должен в необходимой мере отвечать задачам идейно-политического воспитания молодежи».

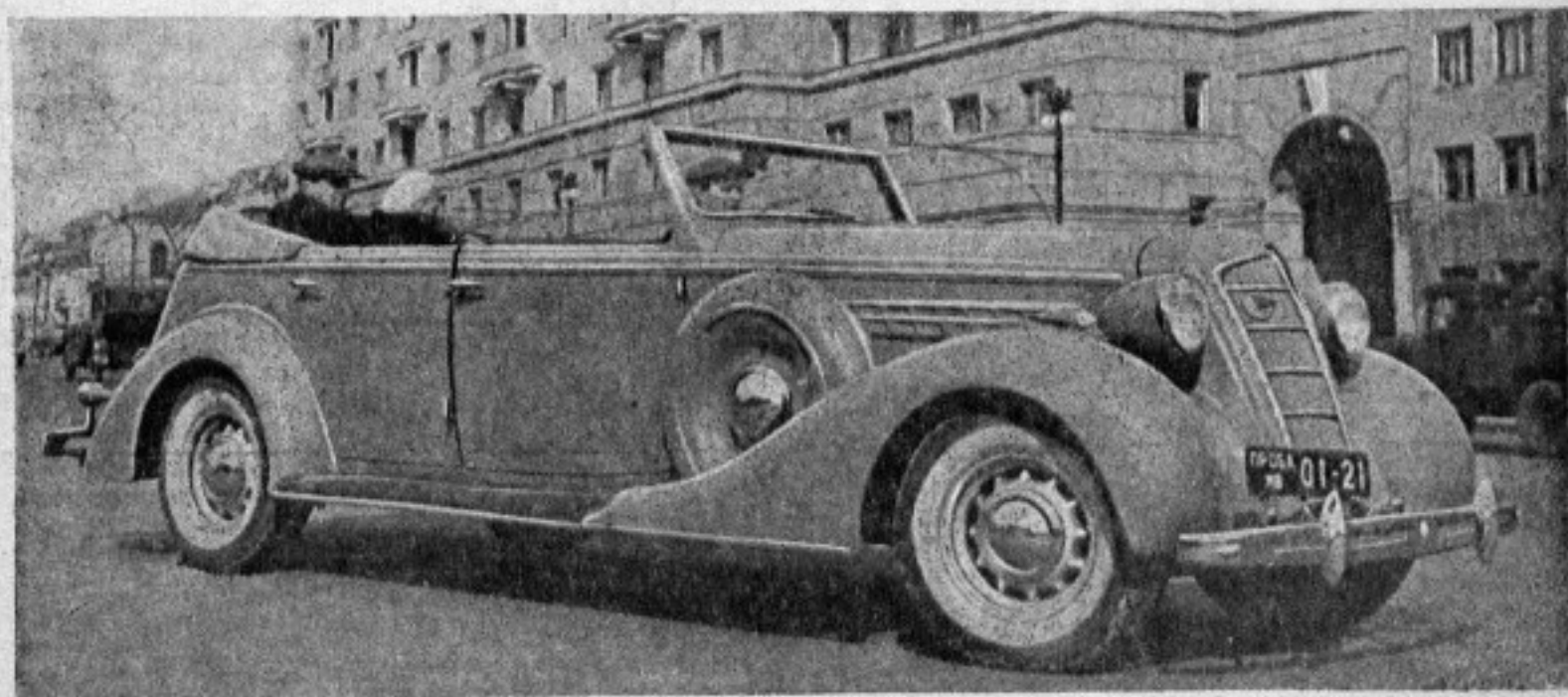
На должном ли техническом уровне наши автоучебники? Нет. К сожалению, в большинстве своем они не могут удовлетворить требованиям программы.

Книги, посвященные ремонту автомобилей, имеют немало пробелов и построены на устаревшем материале; еще хуже с книгами по авторемонтному оборудованию.

Недавно вышла вторым изданием книга С. Р. Лейдермана «Авторемонтное оборудование». Надо прямо сказать, что автор не справился с задачей. Общие рассуждения и поверхностные описания механизмов целиком заполняют книгу и она не может служить серьезным руководством. Ни к какой практической деятельности учащийся по такому учебнику подготовиться не сможет.

Необходимо создать новые учебники по вопросам ремонта и авторемонтного оборудования.

Инж. И. Крузе



Легковой автомобиль ЗИС-102 на Човинском бульваре (Москва)

СЧЕТЧИК ДЛЯ ТАКСИ

Инж. ТИХОМИРОВ

Конструктор счетчика для такси

Таксомоторный парк Москвы, как известно, будет иметь к 1 января 1939 г. 4000 легковых и 1500 грузовых машин. Бурный рост таксомоторного хозяйства требует большого количества счетчиков, недостаток, которых остро ощущается уже сейчас, а к концу года только в одной Москве потребуется 3500 счетчиков-таксометров.

В настоящее время более 800 машин работает по спидометрам, что создает целый ряд неудобств в эксплуатации такси.

Пассажир оплачивает проезд согласно показаниям на спидометре в километрах, вследствие чего он должен производить подсчет причитающейся с него суммы за проезд путем умножения пройденного километража на стоимость проезда за один километр. Не всякий пассажир разбирается в показаниях спидометра, чем пользуются отдельные нечестные шоферы, обчитывая пассажиров.

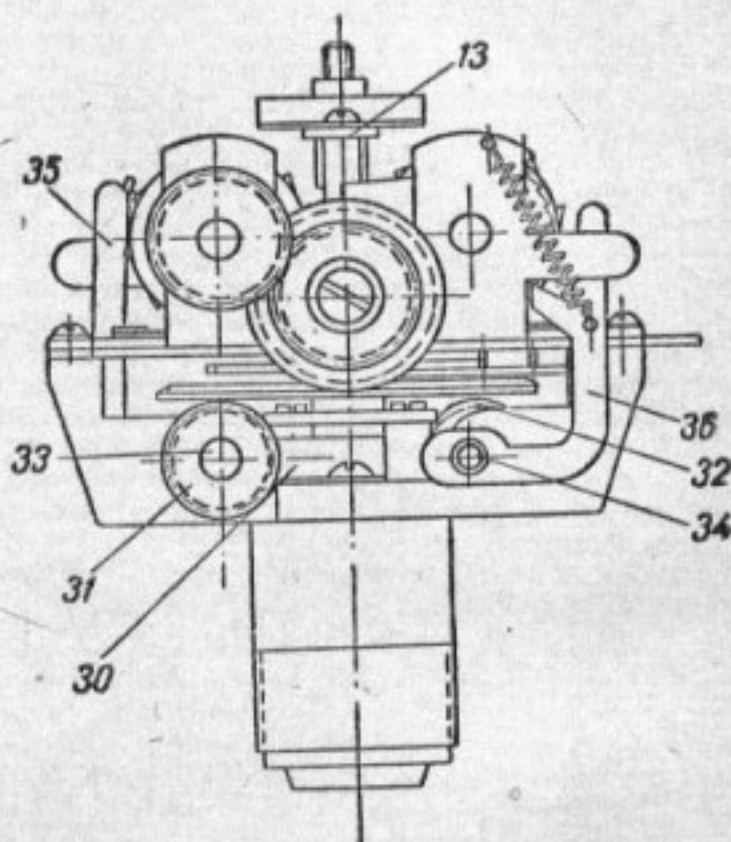
Злоупотребления со стороны шоферов привели к тому, что пассажиры часто избегают пользоваться таксомоторами со спидометрами. В результате создалось совершенно нетерпимое положение, когда при наличии на стоянках таксомоторов со спидометрами стоят очереди пассажиров за таксомоторами со счетчиками.

Отсутствие счетчиков создает неудобства и для автохозяйств при расчете с шоферами, так как количество платных километров, сделанных машиной без счетчика за рабочий день, точно учесть невозможно.

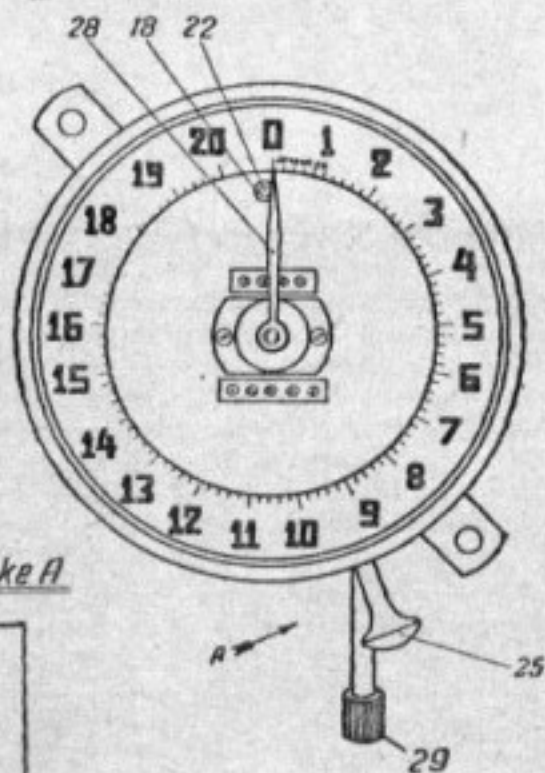
Шоферы, работающие на машинах без счетчика, в среднем привозят выручку на 30—40

руб. в день меньшую, чем шоферы на машинах со счетчиком, что приносит тресту «Мос-таксомотор» около 700 000 руб. убытка ежемесячно.

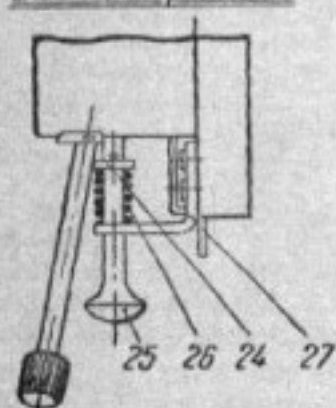
Изготовление счетчиков для такси было поручено около двух лет назад владимирскому заводу «Автоприбор», который до сего времени не освоил их производство.



Вид счетчика со стороны ведущих шестерен



Вид по стрелке А



Вид счетчика со стороны циферблата

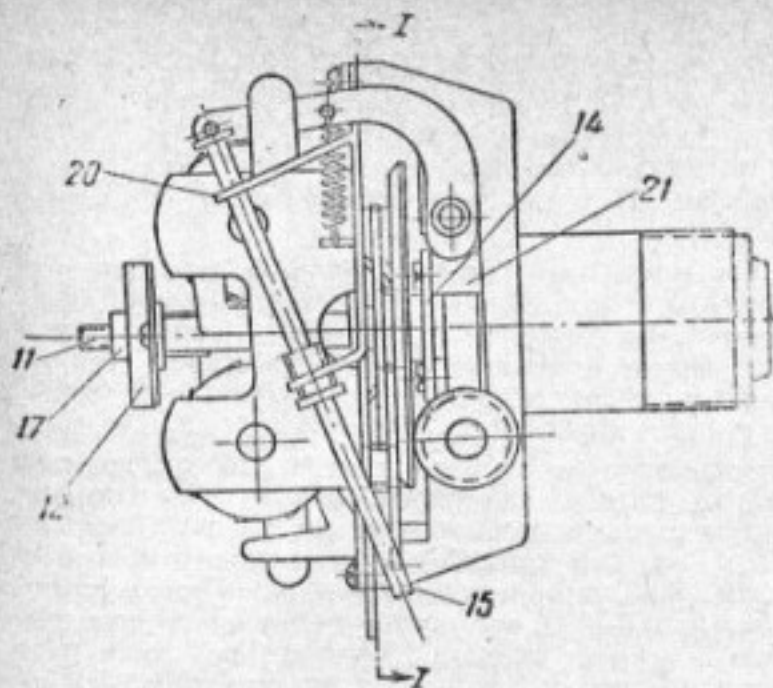
Чтобы быстро удовлетворить острую потребность Московского таксомоторного парка и такси других крупных городов Союза в счетчиках, необходимо изготовление более упрощенного счетчика, вполне отвечающего требованиям пассажира, а также дающего возможность контролировать работу шофера на линии.

Мною совместно с т. Микус сконструирован по принципу спидометра счетчик для такси, дающий следующие основные показатели работы таксомотора на линии:

- а) стоимость проезда в рублях и копейках;
- б) платный километраж;
- в) общий километраж;
- г) холостой пробег (путем подсчета).

Конструкция счетчика ясна из чертежей и является настолько простой, что его можно сделать в условиях гаража, при наличии простейшего оборудования. Изготовление одного счетчика обходится в 100—150 руб.

Первоначальное движение счетчик получает от коробки передач при помощи троса, надевающегося на колпачок 29. Трос, вращаясь, приводит в движение червячный винт 30 и две шестерни 31 и 32, насаженные на эксцентриковые валики 33 и 34. На эксцентриковых валиках помещаются собачки 35 и 36, которые заставляют вращаться

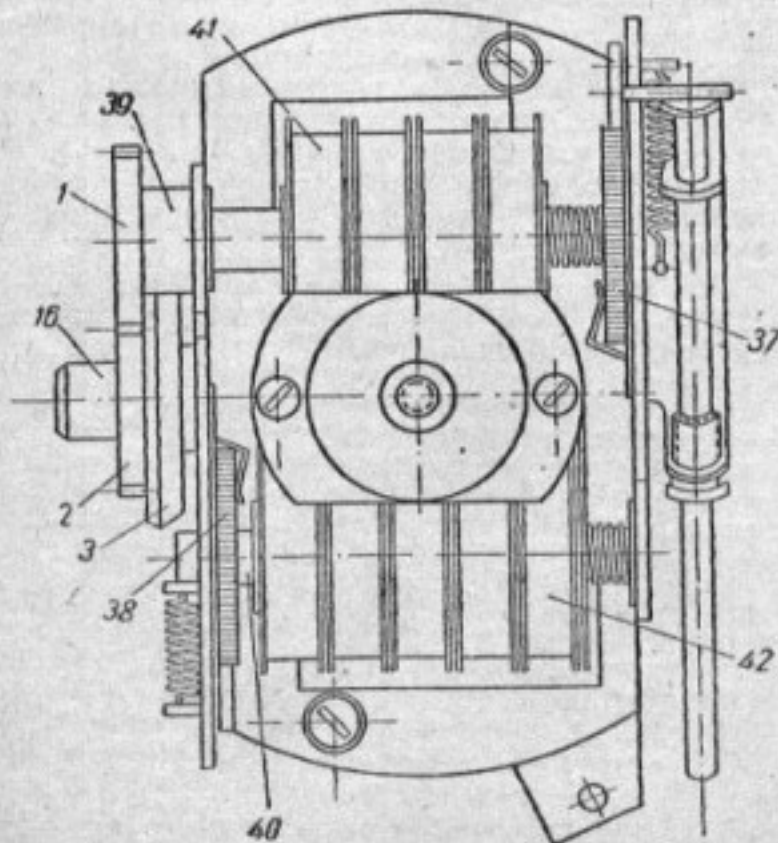


Вид счетчика со стороны валика выключателя

шестерни храповичка 37 и 38, расположенные на валиках 39 и 40, вместе с барабанчиками 41 и 42. Барабанчик 41 показывает платный километраж, а барабанчик 42 — общий километраж.

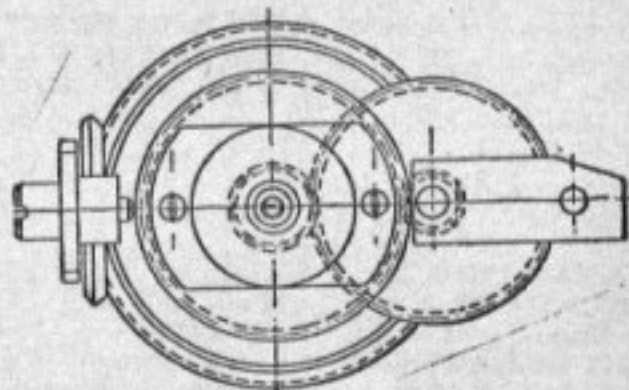
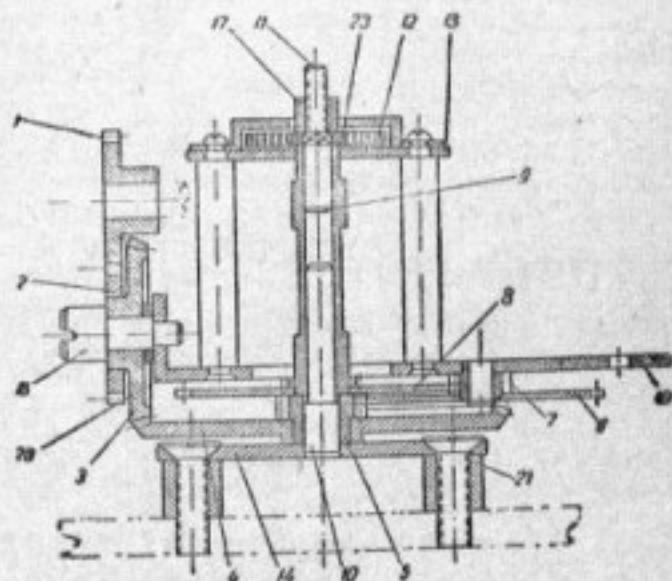
На продолжении валика 39, где помещается барабанчик 41, расположена цилиндрическая шестерня 1, сцепляющаяся с промежуточной шестерней 2. На одной оси с шестерней 2 крепится и малая коническая шестерня 3, сцепляющаяся с большой конической шестерней 4. Последняя насажена на ось 10, на которую одновременно насажена шестерня 5.

Таким образом число оборотов шестерен 4 и 5 одинаковое и в два раза меньше, чем число оборотов шестерни 1. Шестерня 5 сцепляется с шестерней 6, в которую запрессована малая шестерня 7, сцепляющаяся с шестерней 8, насаженной на втулку 9. Во втул-



Вид счетчика сверху при снятом циферблате

ку 9 запрессована ось 11, несущая на себе стрелку, показывающую стоимость проезда в рублях и копейках. Шестерни 6 и 7 при помощи прикрепленного к ним ползуна 19 могут раз'единяться с шестерней 8. Это необходимо для того, чтобы, рассчитавшись с пассажиром, шофер мог, потянув за валик 25, соединенный с ползуном 19, раз'единить сцепление шестерен 7 и 8. После этого пружина, помещенная в корпусе 12 и прикрепленная с помощью шайбы 23 к оси 11, на которую насажена стрелка 28, возвращает последнюю в нулевое положение и тем самым сбрасывает показание стоимости проезда.

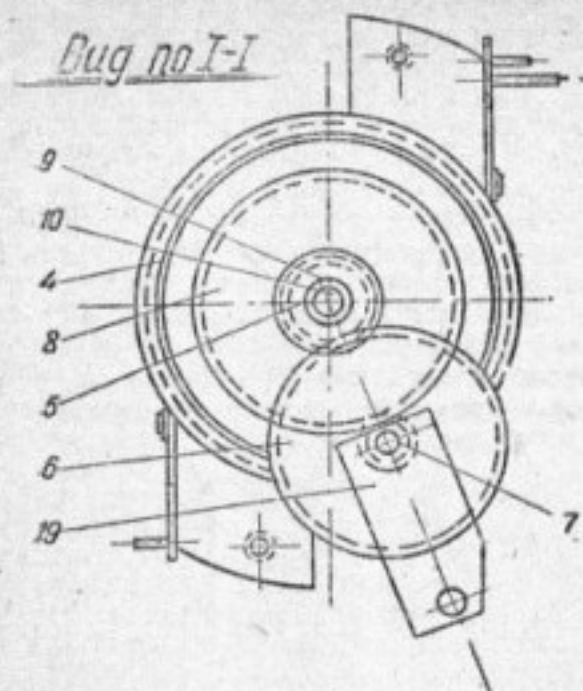


Разрез счетчика по шестерням

Включение счетчика на платный проезд в холостой пробег достигается при помощи валика 15, снабженного резьбой. При вращении валика по часовой стрелке, последний отжимает собачку 35, вращающую шестерню 37, насаженную на валик 39 барабанчика 41. С прекращением движения барабанчика 41 прекращает также свое движение по циферблату и стрелка 28, показывающая стоимость проезда. Барабанчик же 42 вращается все время при движении машины.

При вращении валика 15 против часовой стрелки доотказа стрелка 28, показывающая стоимость проезда, начинает двигаться по циферблату и одновременно вращается барабанчик 41.

После окончания поездки пассажир уплачивает шоферу сумму, согласно показаниям стрелки на циферблате. Получив деньги, шофер берет за штифт выключения 25 и тянет его к себе. В этот момент стрелка автоматически, под действием пружины, помещенной в корпусе 12, становится в нулевое



Шестерни сцепления

положение, а штифт выключения 25 под действием пружины 26 возвращается в свое первоначальное положение.

Во время этого выключения отъемные шестерни 6 и 7 раз'единяются с шестернями 5 и 8, так как, вместе со штифтом выключения 25, мы одновременно оттягиваем ползун 19, несущий на себе объемные шестерни 6 и 7.

Счетчики эти весьма удобны при расчете шофера с пассажиром, так как последний по окончании поездки уплачивает сумму, показываемую стрелкой, и ему не нужно производить никаких арифметических подсчетов.

Один счетчик нашей конструкции был установлен на машине пятого таксомоторного парка треста «Мостаксомотор» 12 февраля этого года и проработал до 25 мая, пройдя 13 597 км без всякой поломки, после чего был снят для определения износа. При осмотре специальной комиссией было установлено, что счетчик может вполне работать и в дальнейшем и его снова установили на машину того же парка, где он работает по сей день.

Счетчики нашей конструкции эксплуатируются в данное время в Москве, Ленинграде, Одессе, Ворошиловске, Калинин, Горьком и других городах, причем отовсюду шлют хорошие отзывы об их работе.

МИРОВАЯ АВТОПРОМЫШЛЕННОСТЬ

В 1937 г. во всем мире было произведено 6 350 264 автомобиля, из которых 4 990 117 легковых (78,6%) и 1 334 397 грузовых автомобилей и автобусов (21,4%). Если бы все эти автомобили поставили один за другим, то получилась бы лента длиной в 32 000 км, которой можно было бы почти опоясать весь земной шар по экватору.

Производство автомобилей сосредоточено в 15 государствах трех частей света — Америки, Европы и Азии. За 1937 г. в Америке (США и Канаде) было произведено 5 016 515 автомобилей (78,99% мирового производства), в Европе (12 государств) — 1 313 749 автомобилей (20,84%) и в Азии — 20 000 автомобилей (0,17%).

Производство автомобилей за 1937 г. по отдельным странам указано в следующей таблице.

Америка	
1. США	4 809 515 шт.
2. Канада	207 000 "
Итого 5 016 515 шт.	
Европа	
1. Англия	507 749 шт.
2. Германия	310 000 "
3. { СССР	200 000 "
{ Франция	200 000 "
4. Италия	70 000 "
5. Чехословакия	13 000 "
6. Австрия	5 250 "
7. Швеция	4 500 "
8. Польша	2 000 "
9. { Бельгия	500 "
{ Болгария	500 "
10. Дания	250 "
Итого 1 313 749 шт.	
Азия	
Япония	20 000 шт.

Молодая советская автомобильная промышленность растет гигантскими темпами и уже стоит на одном уровне с автомобильной промышленностью Франции, существующей более 50 лет. Советская автопромышленность в 1937 г. заняла по общему выпуску третье место в Европе и пятое в мире, а по производству грузовых автомобилей — второе место в мире и первое в Европе. Небезынтересно отметить, что по выпуску 3-тонных грузовиков СССР стоит на первом месте в мире. Все заводы США выпустили в 1937 г. 19 090 автомобилей грузоподъемностью от 2½ до 3½ т, тогда как один московский автозавод им. Сталина даст в 1938 г. 65 000 трехтонных автомобилей, т. е. в три с половиной раза больше, чем вся американская автопромышленность.

Производство грузовых автомобилей в 1937 г. по различным странам иллюстрируется следующей таблицей.

1. США	893 652 шт.
2. СССР	181 760 "
3. Англия	118 116 "
4. Канада	54 369 "
5. Германия	50 000 "
6. Франция	20 000 "
7. Италия	10 000 "
8. Австрия	4 500 "
9. { Чехословакия	1 000 "
{ Польша	1 000 "
Всего 1 334 397 шт.	

В США, имеющей самую мощную автомобильную промышленность, грузовые автомобили выпускаются 42 заводами со средней производительностью одного завода в

21 277 шт. в год. В СССР средняя производительность одного завода примерно в три раза больше — 60 586 шт. в год.

Сравнение выпуска грузовых автомобилей трех наших заводов с выпуском всех заводов Канады, Германии, Франции, Италии, Австрии, Чехословакии и Польши показывает, что наши заводы выпустили в 1937 г. на 47 400 грузовых автомобилей больше, чем все заводы указанных выше стран. Все это говорит о грандиозном масштабе советского автопроизводства.

Если мы обратимся к главным производителям легковых автомобилей в Европе, то увидим, что в Англии в 1937 г. 28 заводов выпустили 112 моделей в количестве 389 633 шт., что дает 13 915 автомобилей на один завод, во Франции 14 заводов выпустили 35 моделей в количестве 180 000 шт., что дает 12 850 автомобилей на один завод. В то же время один наш горьковский завод им. Молотова в 1938 г. дает 22 000 легковых автомобилей.

Масштаб производства американских заводов легковых автомобилей значительно больше европейского. Но здесь подавляющее большинство машин выпускают три крупных концерна, — Форд, Дженерал Моторс и Крейслер. На своих 10 заводах они изготовили 3 600 149 легковых автомобилей, т. е. 88,5% всего выпуска 1937 года. Все остальные 11 автомобильных заводов разных компаний изготовили 468 345 легковых автомобилей, т. е. 11,5%.

Новый экономический кризис, начавшийся в 1937 г., сказался и на автомобильной промышленности США, производительность которой в 1938 г. значительно снизилась. Сейчас уже встает вопрос о закрытии заводов на 2—3 месяца. Некоторые компании в результате кризиса прекратили свое существование,

как, например, старейшая компания «Оберн» и «Корд», а также «Пирс-Арроу», основанная в 1901 г. и выпускавшая первоклассные автомобили. Компания «Рио», основанная в 1903 г., прекратила выпуск легковых автомобилей и занимается теперь производством только грузовиков.

Дальнейшее углубление кризиса в 1938 г. приведет к ликвидации еще нескольких компаний и к еще большей концентрации промышленности в руках трех концернов — Форд, Дженерал Моторс и Крейслер. Причем и эти компании выпускают главным образом дешевые небольшие машины — Форд, Шевроле, Плимут. В 1937 г. все автомобильные заводы США и Канады выпустили 92,59% автомобилей стоимостью до 750 долларов, 6,26% автомобилей стоимостью от 751 до 1 000 долларов, 0,75% автомобилей стоимостью от 1 001 до 1 500 долларов и 0,40% автомобилей стоимостью от 1 501 доллара и выше.

Понижение покупательной способности населения и затоваривание рынка более дорогими и менее экономичными машинами уже вызвало и вызовет в дальнейшем появление автомобилей с рабочим объемом двигателя около 2,0 л (малая модель Форд У-8 имеет рабочий объем 2,2 л), более легких по весу и более экономичных в эксплуатации.

Ярким контрастом тому, что происходит за рубежом, является непрерывный расцвет советской автомобильной промышленности, которая не только не сокращает свою продукцию, но, наоборот, из года в год увеличивает выпуск. В 1938 г. должен вступить в строй новый автозборочный завод в Ростове-на-Дону, скоро закончится реконструкция всех существующих заводов и тогда (к 1941 г.) выпуск автомобилей в СССР достигнет 615 000 автомобилей в год.

И. Д.

Автобусное сообщение в РСФСР

Свыше 3 тыс. автобусов курсирует по городам и трактам областей, краев и автономных республик РСФСР. Автобусы завоевали себе прочное место в самых отдаленных уголках Российской Федерации.

Протяженность всех городских автобусных линий по республике составляет около 8 тыс. км. За первые три месяца этого года автобусы в городах перевезли 138 млн. пассажиров. Среди городов первое место по развитию автобусного транспорта занимает столица СССР — Москва. В Москве свыше 800 автобусов и за первый квартал 1938 г. они перевезли 54 млн. пассажиров и сделали 3 млн. км.

Из года в год растет в РСФСР междугородное пассажирское автобусное сообщение. Автобусы движутся по степям Башкирии, по знойным пескам Бурят-Монголии, по тучным равнинам Поволжья, по лесам Карелии. Протяженность загородных и междугородных автобусных линий сейчас почти вдвое превышает городские и составляет около 13 тыс. км.

Здесь первое место принадлежит Крымской республике. В Крыму 1 050 автобусов. Протяженность автобусных линий небольшой по территории республики составляет

2 792 км, что чуть ли не вдвое больше расстояния от Москвы до Севастополя. Междугородный пассажирский автотранспорт в Крыму стал основным. Многие сотни тысяч трудящихся Советского Союза, приезжая поездом во всеююзную здравницу с конечных и узловых железнодорожных станций — Севастополя, Симферополя, Феодосии, Керчи — развозятся автобусами по бесчисленным санаториям и домам отдыха цветущего Крымского побережья.

Второе место в РСФСР по развитию междугородного автобусного сообщения занимает Орджоникидзевский край. Здесь 1 145 км автобусных линий. Третье место принадлежит Карелии. Характерно, что в городах Северной Осетии нет ни одной автобусной линии, а междугородные линии составляют 630 км.

О росте городского и междугородного автобусного транспорта красноречиво говорят следующие цифры. За весь 1935 г. автобусный транспорт РСФСР сделал 212 млн. пассажиро-километров, а за один только первый квартал 1938 г. — 545 млн. пассажиро-километров.

Д. В.

АВТОМОБИЛИ ГАЗ-АА

с карбюраторами М-1

Технич. отдел ГАЗ. Инж. Р. ЛИФШИЦ

В связи с быстрым ростом парка грузовых автомобилей ГАЗ-АА и непрерывно возрастающим их производством перед автозаводом им. Молотова была поставлена задача — добиться снижения расхода горючего.

В результате ряда проведенных испытаний было установлено, что наиболее экономичная работа двигателя грузового автомобиля ГАЗ-АА достигается путем установки карбюратора типа М-1 (экономия 5—6%). Исходя из этого, автозавод им. Молотова с апреля 1938 года приступил к выпуску грузовых автомобилей ГАЗ-АА, снабженных карбюраторами М-1.

Для установки на автомобили ГАЗ-АА карбюраторов М-1 требуются следующие изменения:

1. Всасывающая и выхлопная трубы модели ГАЗ-АА должны быть заменены всасывающей и выхлопной трубами модели М-1, что не требует никаких переделок блока.

Всасывающая труба модели М-1, в целях лучшего подогрева смеси, окружена в вертикальной части рубашкой, соединенной с выхлопной трубой (рис. 1). Небольшой отрезок

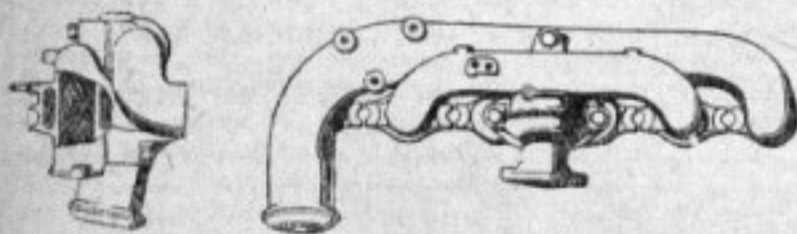


Рис. 1. Всасывающая труба модели М-1

вок трубы, оказываясь под непосредственным действием горячих выхлопных газов, прогревается, а проходящие по всасывающей трубе частицы топлива, ударяясь о горячие стенки, быстро испаряются, что улучшает процесс образования смеси горючего и воздуха.

2. Валик акселератора А-9725 нужно удлинить. Для этого валик в месте перегиба у шарика необходимо выпрямить, а наклонную часть удлинить, перерезав и сварив в нее кусок круглого металла диаметром 8 мм, длиной 84 мм.

Удлиненная наклонная часть валика загибается так, чтобы шарик был отнесен от места перегиба на 76 мм (рис. 2).

3. Тяга воздушной заслонки А-9700 должна быть заменена тягой АА-9700.

При отсутствии указанной тяги для этой цели могут быть использованы тяги М-9700 или М-9775, но перед установкой их следует укоротить до размеров, указанных на рис. 3.

В кабине шофера тяга крепится к кронштейну, находящемуся на бензобаке, через который проходила тяга А-9700. Для этого резиновая втулка из кронштейна удаляется, а плоскость кронштейна спиливается на 3 мм, после чего муфта тяги может быть укреплена гайкой к указанному кронштейну (рис. 3).

Для соединения тяги с коленчатым рычажком, расположенным на всасывающей трубе, ее следует пропустить через щиток, просверлив в щитке отверстие, как показано на рис. 4. Отверстие, через которое раньше проходила тяга А-9700, следует заглушить.

4. Для соединения карбюратора с бензиновым отстойником может быть использована старая трубка А-9240. Ее необходимо лишь перегнуть, подогнав по месту.

5. Трубку вакуумного очистителя ветрового стекла А-17543, идущую от всасывающей трубы, следует также перегнуть, чтобы она не задевала за гибкий шланг воздухоочистителя. При установке карбюратора М-1 гибкий шланг воздухоочистителя Р-9625 должен быть заменен или удлинен на 60 мм, а чугунный патрубок Р-9628 заменен на АА-9628—Z.

Карбюратор. Карбюратор М-1 разбирается на две части. Верхняя его часть 3 (рис. 5), укрепленная к всасывающей трубе, может быть отсоединена от нижней части — поплавковой камеры 1 (рис. 5), для чего необходимо отвернуть центральный болт 36 (рис. 7). Для уплотнения стыка разъемных частей между ними проложена прокладка 21 (рис. 5).

Из бензинового бака бензин поступает самотеком к отверстию 32 (рис. 7) и через отверстие 35 (рис. 7) запираемого клапаном подачи топлива, находящегося в особом штуцере 33 (рис. 7), наполняет поплавковую камеру 20 (рис. 5).

Из поплавковой камеры по каналу 16 (рис. 5) бензин поступает к главному жиклеру 15. Кроме того бензин через компенсационный жиклер 18 и дальше по каналу поступает в распылитель компенсационного жиклера 17.

Главный жиклер и распылитель компенсационного жиклера окружен диффузором 4, который служит для увеличения скорости проходящего возле них воздуха. Главный жиклер 15 соединен непосредственно с поплавковой камерой и имеет у своего основания калиброванное отверстие.

В распылитель компенсационного жиклера бензин поступает через компенсационный

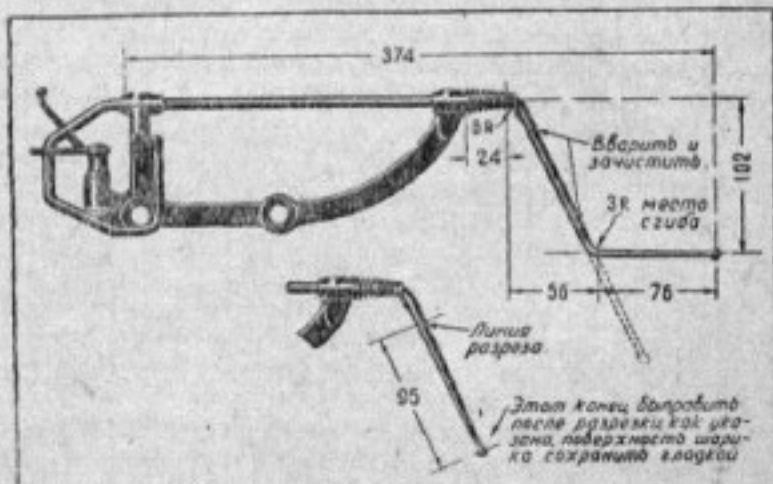


Рис. 2. Валик акселератора

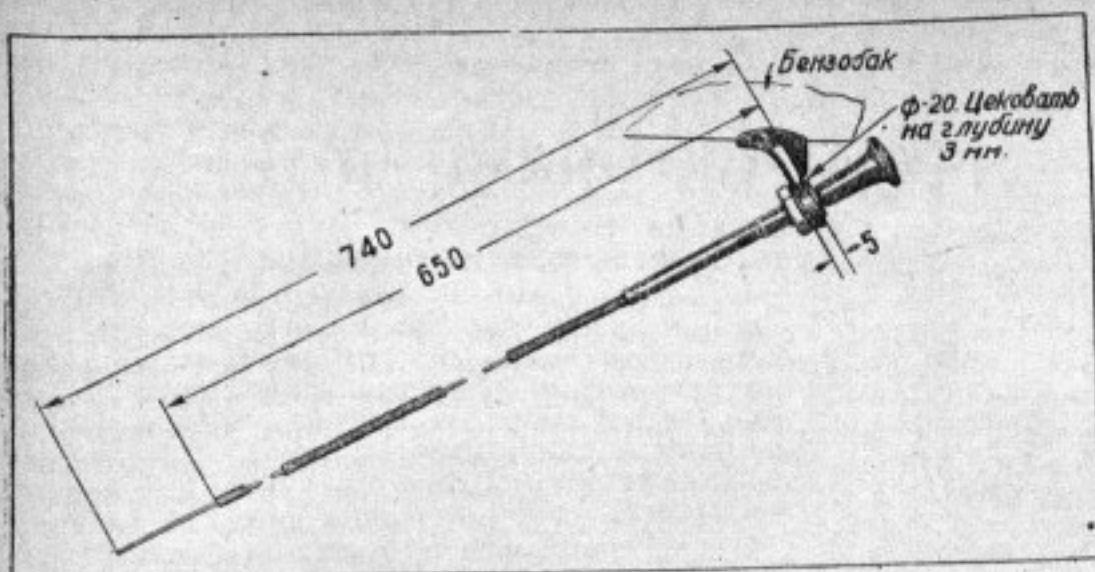


Рис. 3. Тяга воздушной заслонки

колодец 19, сообщающийся с атмосферой. Нижний удлиненный конец распылителя компенсационного жиклера снабжен рядом отверстий, через которые частично засасывается воздух из колодца 19.

Для обогащения рабочей смеси при запуске холодного двигателя служит обогатитель карбюратора.

При вытягивании иглы 29 (рис. 6) бензин начинает поступать по каналам 27 и 28 к распылителю компенсационного жиклера 17, осуществляя его дополнительное питание.

Главный и компенсационный жиклеры отрегулированы на экономичную работу, при которой двигатель не будет давать полной мощности. Поэтому карбюратор снабжен третьим жиклером-экономайзером 26 (рис. 6), вступающим в действие только при открытии дроссельной заслонки примерно на $\frac{3}{4}$ ее хода.

При небольшом открытии дроссельной заслонки канал экономайзера 25 (рис. 6) сообщается с атмосферой через сверление 24 и лыску 23, сделанную на оси 5 дроссельной заслонки.

При приближении открытия дросселя к полному — сверление 24 (рис. 6) перекрывается осью дроссельной заслонки и при этом в канале 25 образуется разрежение, вследствие которого бензин начинает поступать через отверстие 32 в смесительную камеру. В результате смесь становится богаче и мощность двигателя увеличивается.

Таким образом работа двигателя при нормальном ездовом режиме экономична и обеспечивает отдачу максимальной мощности при езде на большом открытии дросселя.

В эксплуатации двигатель редко работает на полном открытии дросселя. В большин-

стве случаев дроссельная заслонка открыта меньше чем на $\frac{3}{4}$ хода, поэтому наличие экономайзера обеспечивает экономичный расход горючего при нормальной езде.

Для работы двигателя на холостом ходу и малых оборотах служит жиклер холостого хода 8 (рис. 6). Этот жиклер питается бензином из колодца 19 и имеет выходное отверстие 7, расположенное несколько выше дроссельной заслонки 6. На холостом ходу

двигателя дроссельная заслонка почти закрыта, вследствие чего все жиклеры, находящиеся ниже ее, не работают, и питание двигателя осуществляется только жиклером холостого хода.

Состав смеси, выходящей из отверстия 7 (рис. 6) жиклера холостого хода, регулируется винтом 22.

При отвертывании винта 22 количество воздуха увеличивается и смесь обедняется, при заворачивании винта количество воздуха уменьшается и смесь становится богаче.

Тарировка жиклеров. Количество бензина, протекающего через калиброванные отверстия жиклеров, зависит не только от диаметра отверстия, но также от длины его канала и от степени гладкости стенок, проверка которых затруднительна. Поэтому жиклеры тарируются водой, т. е. измеряется количество воды, протекающей через отверстие жиклера в течение одной минуты.

Жиклеры карбюратора М-1 имеют следующую тарировку по истечению воды за 1 минуту при напоре водяного столба в 1000 мм.

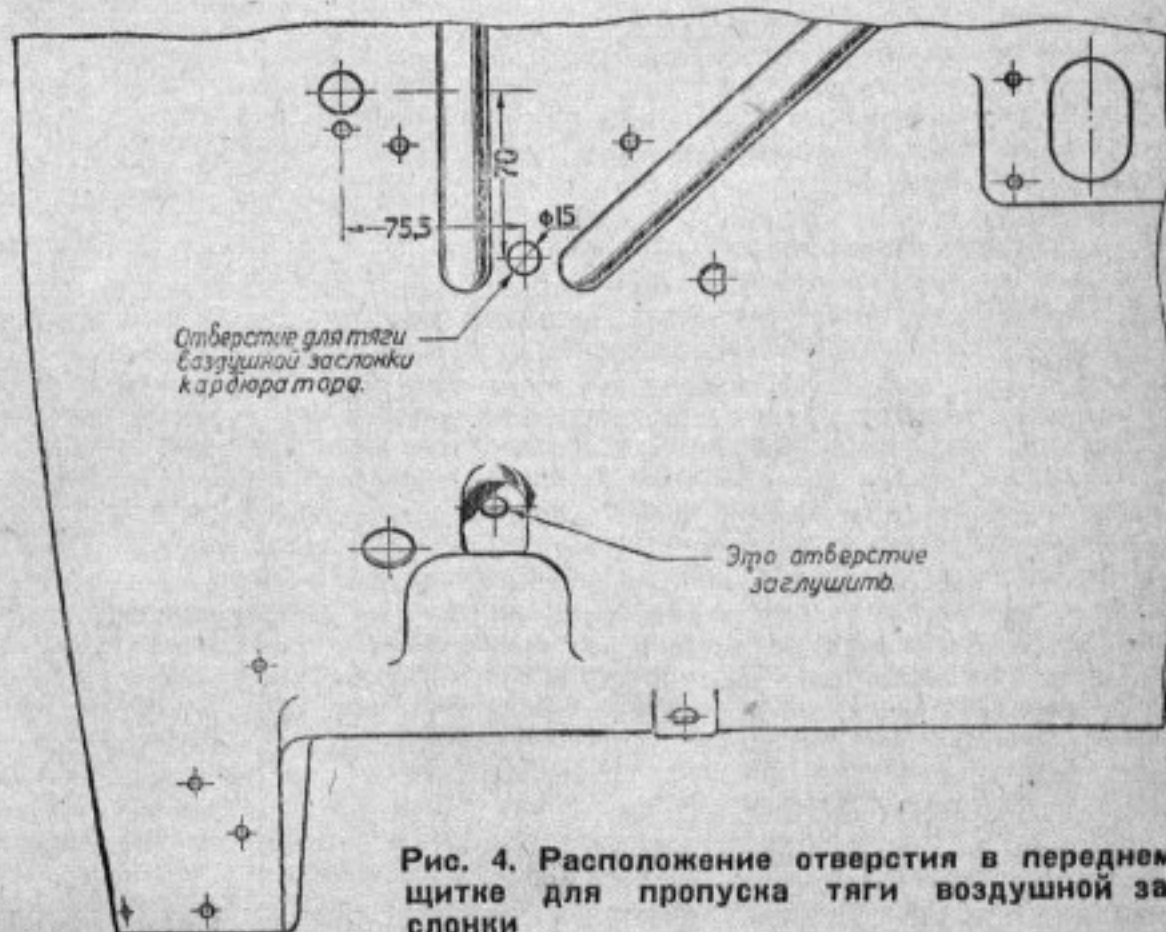


Рис. 4. Расположение отверстия в передней щитке для пропуски тяги воздушной заслонки

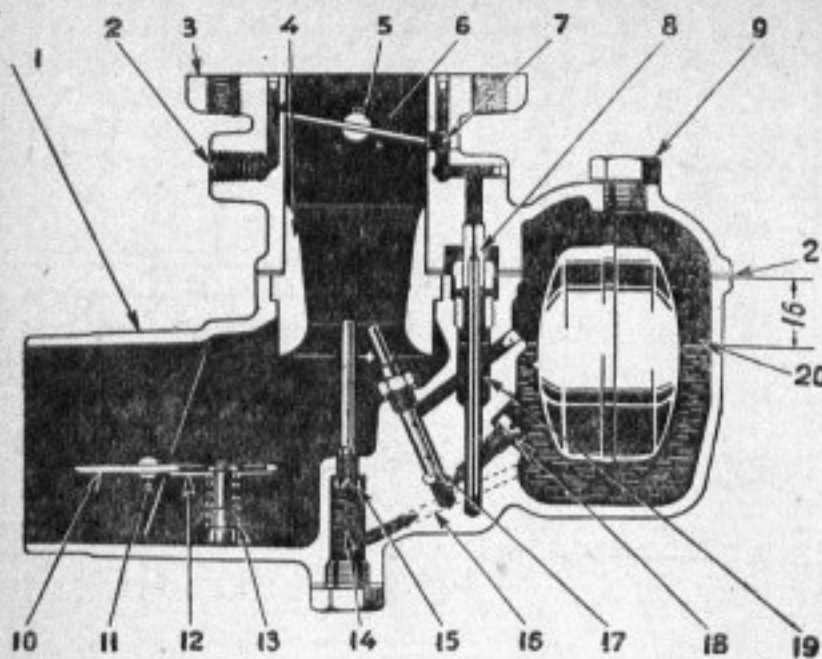


Рис. 5. Карбюратор М-1

Главный жиклер	166—170 см ³
Компенсационный жиклер	170—174 »
Жиклер холостого хода	45—50 »
Жиклер экономайзера	95—105 »
Диаметр диффузора	22×0,14 мм

Управление карбюратором. Дроссельная заслонка управляется при помощи рычага 41 (рис. 7), связанного тягой 40 с педалью акселератора и манеткой ручного газа.

Для установки минимальных оборотов на холостом ходу служит винт 39 (рис. 7), при отвертывании которого число оборотов уменьшается. Винт 22 (рис. 6) служит для регулировки состава смеси, выходящей из жиклера холостого хода.

Для обогащения рабочей смеси при заводе холодного двигателя, в воздушном патрубке карбюратора имеется воздушная заслонка 10 (рис. 5), закрываемая от руки. Воздушная заслонка вращается на оси 11 (рис. 5), которая снесена вниз. Кроме того в заслонке имеется автоматический предохранительный клапан 12, удерживающийся в закрытом состоянии пружиной 13. Клапан предназначен для предотвращения пересасывания бензина.

Пересасывание бензина происходит не только вследствие неумелого обращения с кнопкой подсоса; оно неизбежно также, если двигатель завелся, а водитель еще не успел открыть воздушную заслонку.

Открытие воздушной заслонки связано с действием обогатителя. При вытягивании кнопки подсоса тяга 43 (рис. 7) поворачивает коленчатый рычаг 44, который через тягу 42 в свою очередь поворачивает рычаг, закрепленный на оси воздушной заслонки.

При повороте рычага 38 поворачивается сделанный заодно с ним кулачок, нажимающий на колено рычага 30 (рис. 7). Рычаг 30 упирается при этом в регулировочную гайку 31 и поднимает иглу обогатителя 29. Бензин, проходя через открытое отверстие, начинает поступать в колодец 19 (рис. 6), питая дополнительно распылитель компенсационного жиклера 17.

Так как рычаг 38 (рис. 7) укреплен на оси воздушной заслонки, то при повороте его заслонка начинает постепенно прикрываться.

При кнопке, вытянутой доотказа, заслонка плотно прикрывает проходное сечение воздушного патрубка.

Если после запуска и прогрева двигателя игла обогатителя останется поднятой, то водитель может это заметить, так как двигатель на холостом ходу будет работать неравномерно и с перебоями.

Игла обогатителя должна плотно закрывать отверстие дополнительного питания, для чего зазор между рычагом 30 (рис. 7) и кулачком рычага 38 должен быть в пределах 0,6—0,8 мм. При отсутствии указанного зазора игла обогатителя может «сесть» неплотно, отчего расход топлива значительно увеличится.

Отсутствие зазора может быть и от неправильного закрепления троса тяги 43 (рис. 7) в рычаге 44. Неправильное закрепление оболочки тяги обычно затрудняет заводку двигателя из-за неполного закрытия воздушной заслонки карбюратора, вследствие упора рычага 44 (рис. 7) в конец оболочки тяги.

Правильный монтаж тяги обогатителя воздушной заслонки состоит в следующем:

а) Отсоединив тяги 42 и 43 (рис. 7), надо проверить наличие зазора в 0,6—0,8 мм между рычагом 30 и кулачком рычага 38 (воздушная заслонка должна быть при этом полностью открыта). При отсутствии указанного зазора необходимо расшплинтовать гайку 31 иглы обогатителя и отвернуть ее так, чтобы выдержать указанный выше зазор между рычагом и кулачком, а затем вновь зашплинтовать ее.

б) Соединить тягу 42 с рычагами 44 и 38.

в) Закрепить оболочку тяги 43 в зажимах на всасывающей трубе так, чтобы конец оболочки выступал из зажимов на 3—5 мм.

г) Вытянуть кнопку тяги так, чтобы ее торец не доходил до своего упора на 2—3 мм.

д) Повернуть рычаг 44 доотказа вправо, поставив таким образом воздушную заслонку в положение полного открытия. Закрепить тягу 43 в рычаг 44.

е) Проверить правильность действия и надежность закрытия иглы обогатителя. При кнопке обогатителя, вытянутой доотказа,

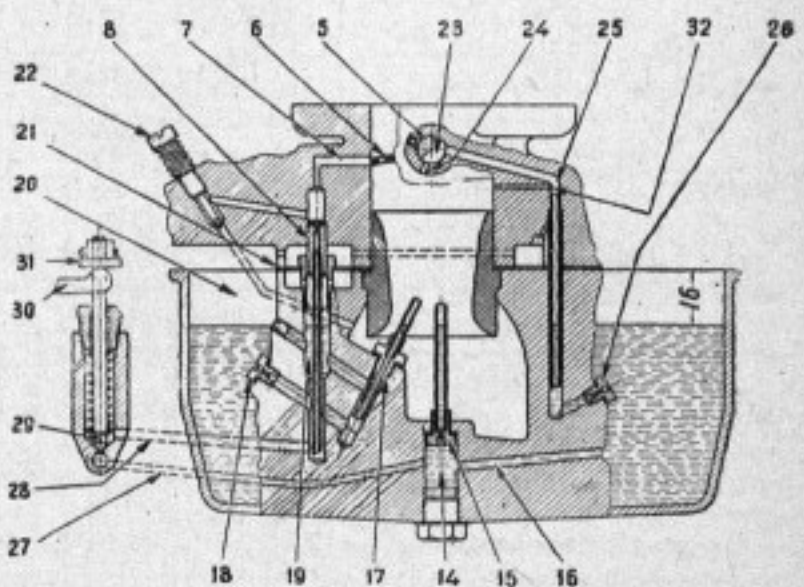


Рис. 6. Схема карбюратора М-1

воздушная заслонка карбюратора должна быть полностью закрыта. При кнопке, вдвинутой до упора, должен быть обеспечен зазор 06—08 мм у рычага 30 иглы обогатителя. Вдвинутая кнопка может отойти на 2—3 мм (за счет упругости системы).

При включенном обогатителе двигатель работает вполне устойчиво, даже будучи холодным, что позволяет трогаться с места немедленно после запуска двигателя, не дожидаясь его прогрева.

Как только двигатель прогреется, кнопку необходимо немедленно вдвинуть доотказа, так как езда с открытым обогатителем вызывает перерасход горючего, чрезмерное отложение нагара в головке цилиндров и быстрое разжижение смазки.

Пуск холодного двигателя. При запуске холодного двигателя кнопку подсоса следует вытянуть доотказа, в результате чего включается обогатитель и полностью закрывается воздушная заслонка. Затем необходимо включить зажигание и нажать педаль стартера. Как только двигатель заведется и послышится характерный шум предохранительного клапана, помещенного в воздушной заслонке, кнопку подсоса необходимо вдвинуть, но не до конца, оставив ее вытянутой на 5—10 мм, чтобы обогатитель остался включенным. Когда двигатель прогреется (на это требуется 5—10 минут) кнопку надо вдвинуть доотказа.

Если двигатель после нескольких оборотов не завелся, то рекомендуется сделать паузу на 1/2 минуты. Это необходимо для «отдыха» батареи аккумуляторов и для того, чтобы испарился бензин в цилиндрах двигателя.

Уход за системой питания. Для правильной работы системы питания двигателя следует:

1. Наливать в бак только чистый бензин. Если в этом нет уверенности, то надо наливать бензин через воронку с частой сеткой или замшей.

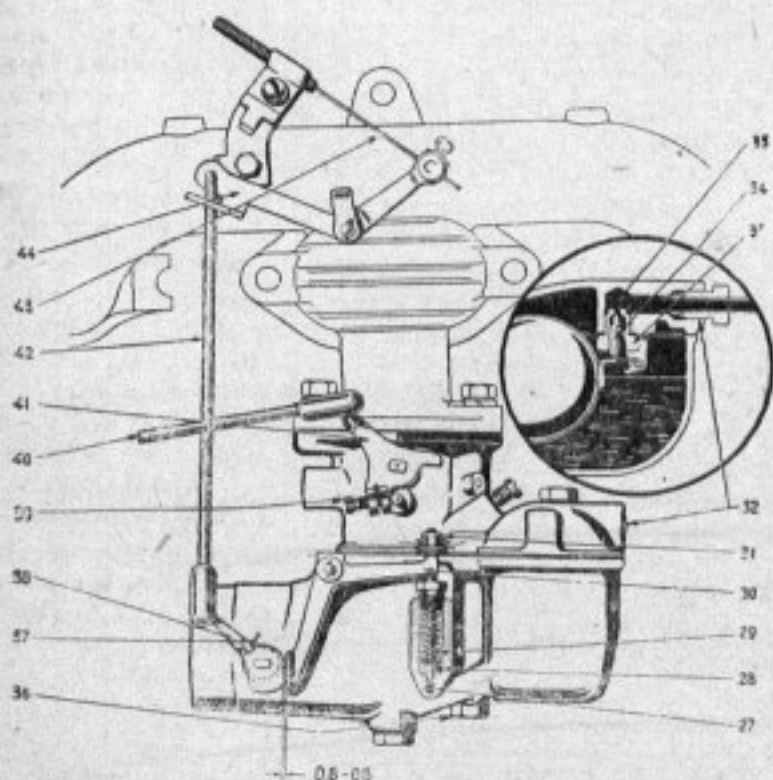


Рис. 7. Управление карбюратором

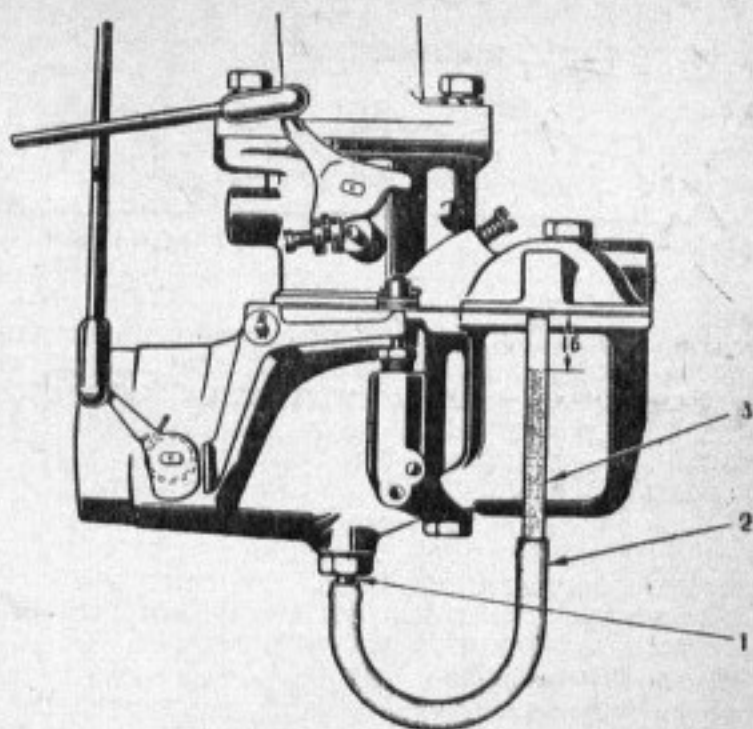


Рис. 8. Определение уровня бензина в поплавковой камере с помощью стеклянной трубки

2. Необходимо периодически выпускать из отстойника скопившуюся грязь и воду, а также очищать его.

3. Периодически очищать карбюратор.

При очистке карбюратора нельзя употреблять металлических предметов — проволоки, отверток и т. д., так как этим можно повредить слой паркеризации.

При чистке карбюратора надо пользоваться исключительно деревянной палочкой, насосом и чистыми тряпками.

Особенно осторожно надо обращаться с поплавком. Вмятины на поплавке или погнутость его кронштейна вызывают изменение уровня бензина в поплавковой камере, что нарушает правильность работы карбюратора.

Высота уровня бензина в карбюраторе имеет весьма большое значение для нормальной работы двигателя и, следовательно, для экономии топлива. Уровень бензина в поплавковой камере должен быть на 16 мм ниже плоскости раз'ема карбюратора.

Положение уровня бензина необходимо регулярно проверять, особенно после разборки карбюраторов для чистки и продувки жиклеров. Эта операция производится при помощи несложного приспособления, состоящего из штуцера 1 (рис. 8), на который надевается резиновый шланг 2; в другой конец резинового шланга вставляется стеклянная трубочка 3.

Штуцер заворачивают на место спускной пробки карбюратора, а стеклянную трубочку прикладывают к поплавковой камере и линейкой измеряют расстояние от плоскости раз'ема карбюратора до уровня бензина в трубочке. Уровень бензина в трубочке (по закону сообщающихся сосудов) будет на той же высоте, что и в поплавковой камере.

Жиклеры карбюратора следует прочищать исключительно при помощи продувки сжатым воздухом из насоса или компрессора. Прочистка проволокой неизбежно приведет к увеличению калиброванных отверстий жиклеров, что вызовет увеличение расхода горючего.

ЭЛЕКТРОПОДОГРЕВ ДВИГАТЕЛЯ

Инж. В. ЛУКАЧЕР

Проблема безгаражного хранения автомобиля в зимнее время сводится в основном к поддержанию такой температуры масла в картере двигателя и внутри цилиндров, которая обеспечивала бы нормальную смазку и возможность запуска стартером. Остальные трущиеся части автомобиля имеют шариковые и роликовые подшипники и относительно меньше боятся низкой температуры.

В настоящей статье мы хотим описать систему электроподогрева, испытанную в течение всей минувшей зимы. Эта система заключается в том, что обмотка электрообогревателя помещается непосредственно в масло в картере двигателя. Вода из системы охлаждения двигателя на стоянке выпускается и машина может стоять долгое время при любом морозе.

Электрообогреватель помещается в картер двигателя без всякой переделки последнего. На двух железных рамках укреплены фарфоровые изоляторы, на которых намотана обмотка обогревателя. Рамки небольшими винтами крепятся к стенкам противня картера. Конструкция рамок с обмоткой и их крепление видны на рис. 1.

После установки обогревателя к обмоткам припаивают выводы из голой медной проволоки сечением не меньше 1,5 кв. мм. Для изоляции следует надеть на выводы стеклянные бусы. Применять в качестве изолятора резиновую или эбонитовую трубку недопустимо. Сама обмотка не изолируется, так как масло, в котором она находится, является для нее прекрасным изолятором. Выводы проходят через дно противня (рис. 2) и присоединяются к изолированным от корпуса клеммам, установленным на передней лобовой части картера (рис. 3).

В одном из двигателей, оборудованных подобным подогревом, выводы были пропущены через сапун. Это можно делать, если установка клемм на картере по какой-либо причине неудобна.

Подогреватель мощностью в 1 квт для двигателя ГАЗ и 1,5 квт для ЗИС может быть выполнен из любого провода, имеющего большое электрическое сопротивление.

Так как обмотка никогда не нагревается выше 90°, то для нее не требуются тугоплавкие материалы. Между прочим, это гарантирует масло от кипения и разложения. Лабораторные исследования многократно нагретого масла не показали в нем каких-либо изменений.

Высокоомный провод (манганин, никелин, нихром и пр.) идет на обмотку в незначительном количестве и прибор по-

лучается достаточно компактным. Диаметр провода должен быть не меньше 0,5 — 0,6 мм.

В одном из опытных обогревателей применен нихром диаметром 0,5 мм, а в другом, показанном на рисунках — манганин диаметром 0,9 мм. Расчет обмотки при заданной мощности и известном напряжении сети сводится к определению необходимого сопротивления обмотки и ее длины.

Требуемая длина провода может быть определена по формуле

$$l = 0,785 \frac{v^2 d^2}{\rho w}$$

где l — длина провода в метрах,
 v — напряжение сети в вольтах,
 d — диаметр провода обмотки в мм,
 w — мощность обмотки в ваттах,
 ρ — удельное сопротивление провода, определяемое по следующей таблице:

Материал	Удельное сопротивление (в омах на 1 м) при сечении 1 кв. мм
Константан	0,48
Никелин	0,42
Нихром	1,00

Данные о других материалах можно найти в соответствующих справочниках (например, в книге Г. Гинкина «Проволока», Радиоиздат, 1935 г.).

Для примера попробуем подсчитать, какую длину провода обмотки нужно взять, чтобы при напряжении в 120 вольт из нихрома диаметром 0,9 мм получить нагреватель мощностью в 1 квт (1000 ватт).

Определяем по формуле:

$$l = 0,785 \frac{120^2 \cdot 0,9^2}{1 \cdot 1000} = 9 \text{ м.}$$

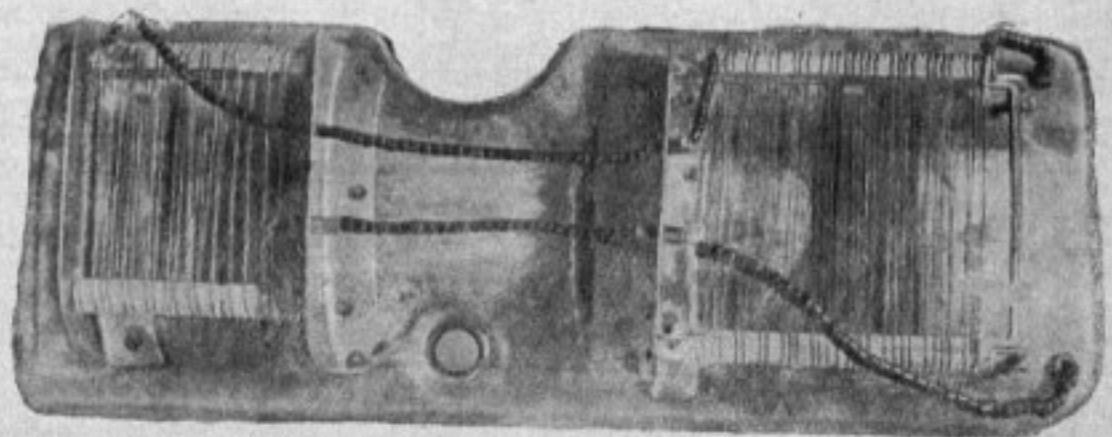


Рис. 1. Крепление обогревателя и расположение обмоток

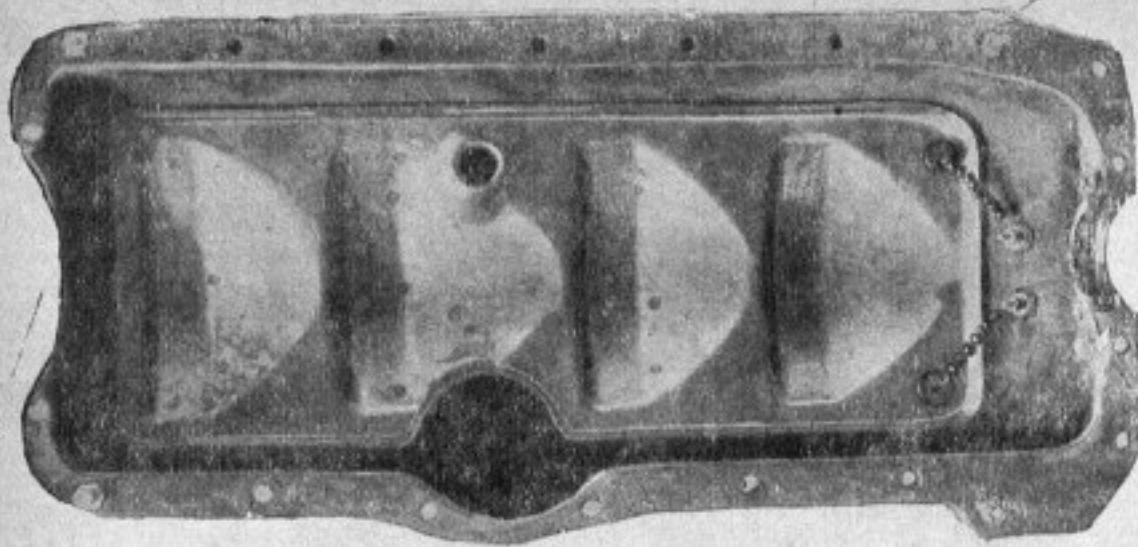


Рис. 2. Вывод обмотки

Однако может случиться, что материал провода неизвестен, или вообще расчет по каким-либо причинам затруднителен. Тогда требуемую длину провода можно определить опытным путем следующим образом. На дворе или в помещении растягивают провод заведомо большей длины, чем нужно для обогревателя. Затем концы провода включают в электросеть через амперметр и уменьшают длину провода до тех пор, пока установится ток нужной силы. Требуемая сила тока при заданной мощности и известном напряжении определяется так:

$$J = \frac{w}{v}$$

где J — ток в амперах,
 w — мощность в ваттах и
 v — напряжение в вольтах.

Так например, для получения мощности нагревателя в 1 кВт при напряжении в 120 V нужна сила тока в 8,3 амп., а при 220 V — 4,5 амп.

Если в гараже нет амперметра переменного тока, то можно воспользоваться амперметром с автомобиля. Нужно определить, при какой длине провода в нем (при присоединении через прибор к автомобильной батарее) будет получаться определенная выше сила тока и взять для намотки обогревателя провод, длина которого будет больше во столько раз, во сколько напряжение электросети больше напряжения батареи.

Так например, если при 6-вольтовой батарее требуемая сила тока получается при

длине провода в 0,5 м, а напряжение сети 120 вольт, т. е. в 20 раз больше, чем батареи, то и провод для намотки обогревателя нужно взять в 20 раз большей длины, т. е. 10 м. Прежде чем наматывать провод, нужно отжечь его и он будет мягче.

Электрообогреватель включается за 25 — 30 минут до запуска двигателя. После разогрева масла двигатель легко запускается стартером. Тут же после запуска, пока двигатель не нагрелся,

система охлаждения заполняется водой. Таким образом, полная подготовка машины к выходу занимает меньше 40 мин. и при условии включения обогревателя по графику машина может быть готова к любому времени.

Основное преимущество масляного электрообогревателя перед водяными, полученными некоторым распространением, заключается в том, что при всех возможных повреждениях обогревателя, машина не пострадает. Кроме того значительно снижается расход электроэнергии.

Подобным подогревом была оборудована машина ГАЗ-А № МС-03-91, находившаяся

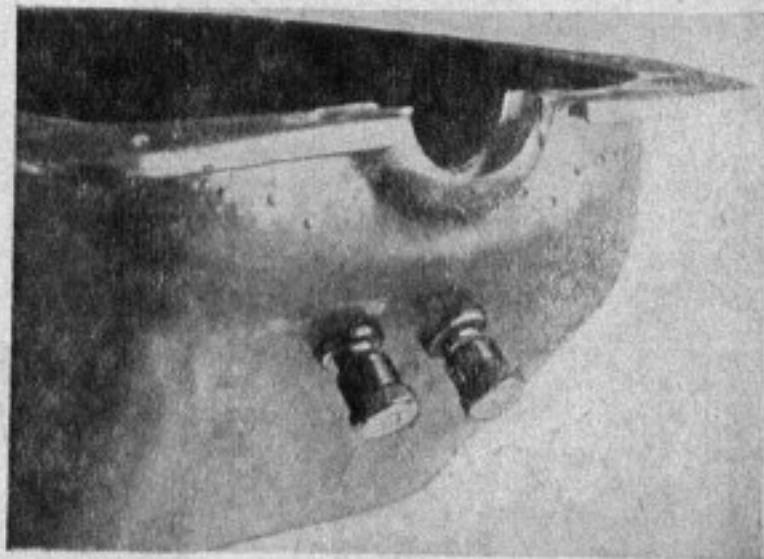
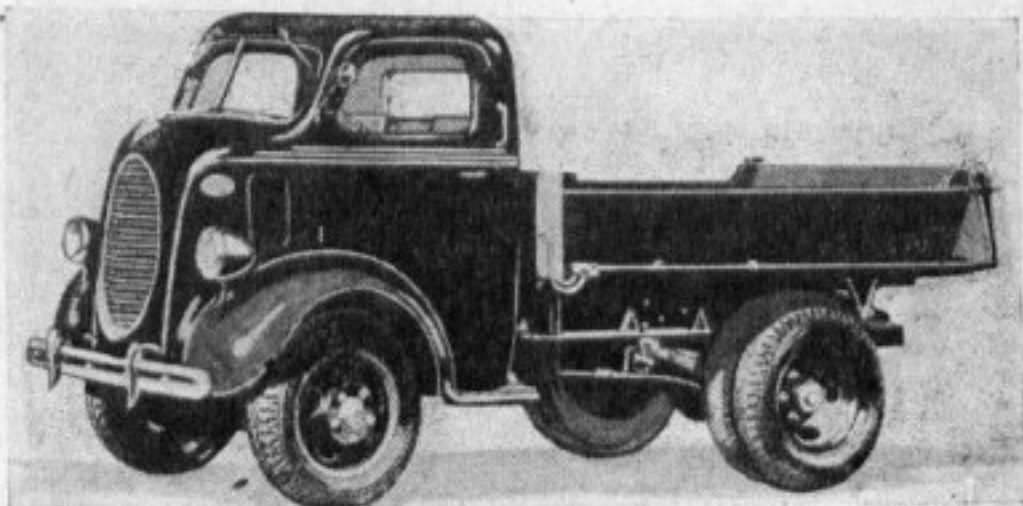


Рис. 3. Расположение клемм на картере

вне гаража в течение зимы 1937/38 г. При любых морозах она заводилась с одного короткого нажима педали стартера.

ВНИМАНИЮ АВТОРОВ!

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



ЗАКРЫТЫЙ ГРУЗОВИК ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ И УБОРКИ МУСОРА



В США выпущен грузовик, позволяющий производить быструю, гигиеничную уборку мусора.

Присоединенный к грузовику рукав вакуум-насоса засасывает мусор непосредственно из мусорного ящика в герметически закрытый кузов машины, совершенно не загрязняя при этом окружающего воздуха. Уборка производится самим водителем машины. Благодаря большой скорости воздуха, стенки мусорного ящика остаются после уборки чистыми и проветренными.

Выгрузка мусора производится при помощи того же рукава.

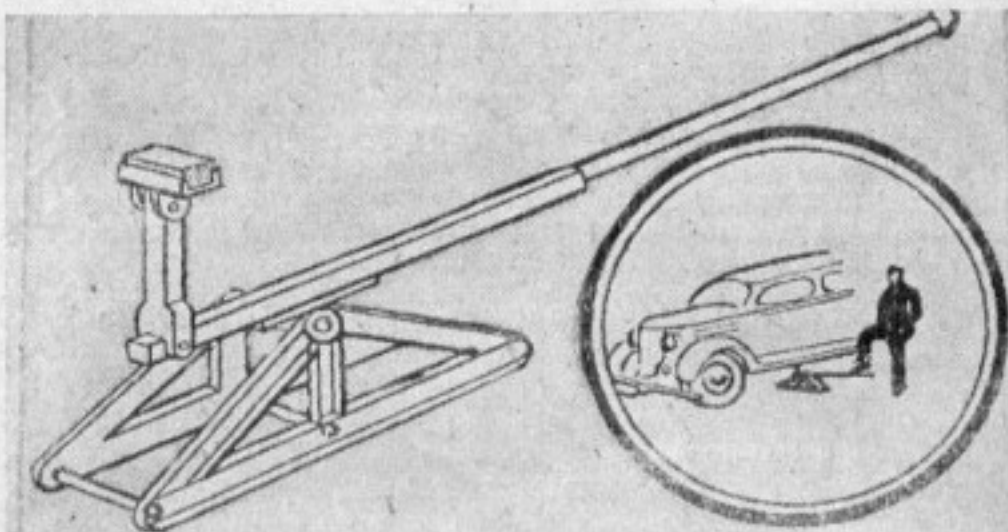
Форд на базе своей старой модели У-8 выпустил две новые модели грузовика. Обе они имеют кабину, расположенную над двигателем (Cab Over Engine), откуда и взято наименование грузовиков — тип С. О. Е.

Разница между обоими грузовиками заключается лишь в длине базы. У одного из них она равна 2,57 м (см. рисунок), а у другого — 3,4 м. Двигатель, сцепление, коробка передач и задний мост оставлены без изменений. Обе модели имеют новую усиленную переднюю ось и новые рессоры длиной в 950 мм и шириной в 57 мм.

Кузов и кабина — цельнометаллические, сварные. Передний ветровой щит кабины разделен вертикальной стенкой пополам, так что оба стекла щита могут откидываться независимо. Внутри кабины — две мягкие подушки для водителя. Вход и выход из кабины весьма удобны.

Двигатель изолирован от пола кабины тремя стальными крышками с очень плотными прокладками — одной центральной и двумя боковыми, обеспечивающими легкий доступ к отдельным частям двигателя, требующим частой регулировки.

РЫЧАГ, УСКОРЯЮЩИЙ СМАЗКУ АВТОМОБИЛЯ



Для ускорения и увеличения эффективности смазки автомобиля в США применяется специальный рычаг, служащий для раскачивания машины.

При раскачивании машины масло быстро проникает во

все места смазки. Упор рычага подставляется под подножку или бампер автомобиля.

На рисунке слева — рычаг, справа — раскачивание автомобиля с помощью рычага.

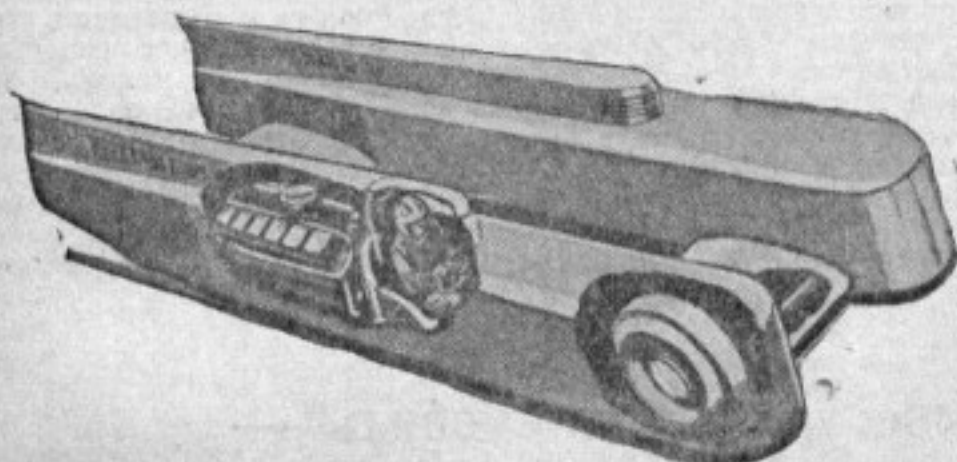
АКСЕЛЕРАТОР НОВОГО ТИПА

На новых машинах легко может быть установлен акселераторный рычаг, прикрепляемый к инструментальной доске и выдающийся вперед так, что он действует под нажимом колена водителя.

На улицах с усиленным движением водитель может одной ногой регулировать как акселератор, так и тормозную педаль, обеспечивая скорейшее приведение тормозов в действие.



НОВЫЙ ГОНОЧНЫЙ АВТОМОБИЛЬ С ДВУМЯ КУЗОВАМИ



Французский изобретатель Жан Лакэн спроектировал новую гоночную машину, на которой предполагается перекрыть последний мировой рекорд скорости.

Лакэн увеличивает скорость своей машины не за

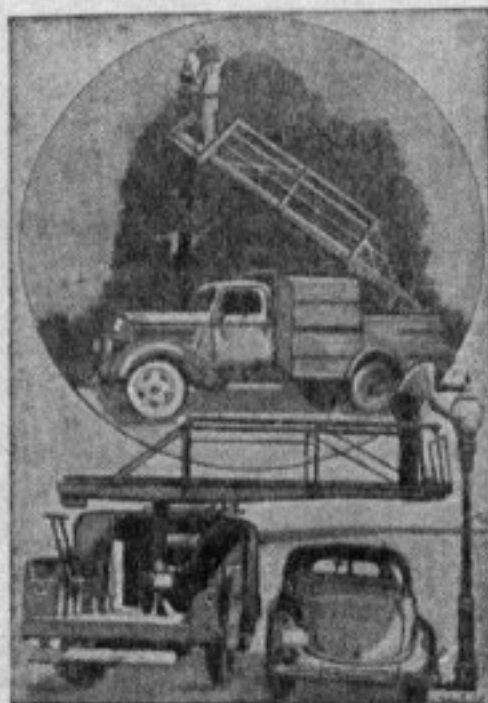
счет усиления мощности двигателей (которая будет равна лишь 700 л. с.), а путем своеобразной расстановки их в двух продольных кузовах, соединенных поперечными стабилизаторами.

ГРУЗОВИК С МОСТИКОМ ДЛЯ РЕМОНТА УЛИЧНЫХ ФОНАРЕЙ

Для чистки и ремонта уличных фонарей в США построен грузовик с лестницей, вращающейся вокруг оси и обеспечивающей доступ к самым высоким фонарям.

Лестница установлена так высоко, что даже в своем обычном горизонтальном положении может быть перекинута к фонарю через стоящий под ней автомобиль, не задевая его. С целью доступа к наиболее высоким фонарям лестницу устанавливают наклонно, изменяя угол наклона в соответствии с высотой фонаря.

Для выдвигания и наклона мостика требуется не только секунд.



ДОРОГИ В ГОРАХ

Бездорожье в Киргизии — горной стране — служило серьезным препятствием экономическому развитию республики.

С 1925 г. Киргизия начала покрываться сетью благоустроенных дорог. Продолжается строительство Великого киргизского тракта, который соединит юг Киргизии с севером. Благоустраивается гравийная дорога по северному берегу Иссык-Куля. Быстро строятся дороги районного и сельского значения.

На строительство дорог за эти годы затрачено около 110 млн. рублей.

САНИТАРНЫЕ ПОСТЫ НА ШОССЕЙНЫХ ДОРОГАХ

Исполком Союза обществ Красного креста и Красного полумесяца СССР, совместно с Главным управлением шоссейных дорог НКВД, приступает к организации санитарных постов на дорогах с большим автомобильным движением. В ближайшее время будет организовано 15 санпостов.

Задача постов — оказывать проезжающим первую медицинскую помощь при несчастных случаях и внезапных заболеваниях.

О местонахождении санитарных постов будут извещать расставленные на дорогах специальные опознавательные знаки Красного креста.

Санитарные посты укомплектовываются из числа работников дорожных эксплуатационных участков, сдавших нормы на значок ГСО и прошедших специальный семинар.

РЕКОНСТРУКЦИЯ ПОДЪЕЗДНЫХ ПУТЕЙ СТОЛИЦЫ

Московский дорожностроительный трест Гумосдора НКВД СССР производит работы по улучшению шоссейных дорог Москвы. Асфальтовое покрытие Рязанского шоссе расширяется до 12 м, ширина Каширского шоссе доводится до 9 м, Дмитровского — до 10,5 м. Крутые повороты выпрямляются.

ПРОБЕГ МОСКВА — МОГИЛЕВ НА 65 ЛИТРАХ БЕНЗИНА

В 6 часов утра 28 июля в Москве на Красной площади был дан старт экспериментальному автомобильному пробегу по маршруту Москва — Могилев, общим протяжением 659 км.

Пробег был организован Научно-исследовательским институтом городского транспорта, с целью покрыть на автомобиле М-1 наибольшее расстояние с наименьшей затратой горючего.

В участвовавшем в пробеге автомобиле М-1 были применены двойные диффузоры к карбюратору и установлена новая регулировка, снижающая расход горючего на 30—40 проц. без уменьшения мощности двигателя.

На старте бензиновый бак с 65 л бензина был запломбирован, и автомобиль под водительством инженеров тт. Гордеева и Позниозкина, тронулся в путь.

В тот же день, в 23 ч. 10 м. экспериментальный автомобиль М-1 финишировал в Могилеве.

Установлено, что 659 км пройдены при среднем расходе бензина в 10,03 л на каждые 100 км пути. Скорость машины составила 43,6 км в час. Обычно автомобиль М-1 расходует на 100 км 15 л бензина. Таким образом экономия против фактически существующей нормы превысила 30 проц.

НОВЫЙ ТИП ГАЗОГЕНЕРАТОРОВ

В центральных ремонтно-механических мастерских треста Свердловск изготавливаются шесть новых газогенераторов для автомашин, сконструированных Ленинградской лесотехнической академией. Для их изготовления не требуются литье и запасные части заводской обработки. Газогенераторы рассчитаны на применение щепы и угольного топлива.

В октябре установки будут сданы в эксплуатацию.

Письма ЧИТАТЕЛЕЙ

Знаете ли вы правила уличного движения?

В г. Кирове состоялись организованные авто-мотоклубом соревнования на знание шоферами правил уличного движения, в которых участвовали лучшие шоферы автохозяйств и автолюбители г. Кирова.

Соревнования показали, что шоферы слабо знакомы с правилами уличного движения. Ни один шофер не проехал всего маршрута без нарушений.

Из итогов соревнований гаражи и авто-мотоклуб должны сделать практические выводы — принять ме-

ры и повышению знаний шоферами правил уличного движения, путем организации специального техминимума, в частности при автоклубе.

Слабо борется за безаварийность в работе автотранспорта и Кировский горсовет. До сих пор горсовет не удосужился издать обязательного постановления о правилах уличного движения, а Горкомхоз еще не обеспечил город дорожными знаками.

Веснин

г. Киров

Кинокурсу „Автомобиль“ — массовый тираж

В мелких автохозяйствах отдаленных местностей трудно обеспечить необходимую для учебы материально-техническую часть и опытных квалифицированных преподавателей.

На помощь этому пришел звуковой технический кинофильм «Автомобиль», демонстрируемый в различных городах Союза ССР. «Автомобиль» — хорошее наглядное пособие, которое ясно и просто показывает устройство автомобиля, принципы работы отдельных его частей, важнейшие неисправности и способы их устранения. Фильм наглядно объясняет работу двигателя, демонстрирует много опытов по химии и физике. Удачный метод показа отдельных процессов работы автомобиля делают этот фильм поучительным и интересным. Он легко усваивается и доступен для каждого авто-мотолюбителя, курсанта и шофера.

Везде, где бы ни демонстрировался кинокурс «Ав-

томобиль», работники автотранспорта смотрели и слушали его с большим интересом.

Недостатком фильма является отсутствие раздела «Уличное движение» — одного из важнейших для подготовки водительского состава. В связи с ростом нашей автотехники крайне важно также обновить некоторые разделы фильма.

Хорошее начинание, успешно внедряющее технические знания в широкие массы советских водителей, — звуковой кинофильм «Автомобиль» должен быть выпущен в массовом тираже и быстрее продвинут во все концы нашей необъятной социалистической родины.

Всесоюзному комитету по делам физкультуры и спорта при СНК СССР необходимо организовать его распространение в каждом уголке страны, всюду, где работает советский автотранспорт.

Г. Лелюх

Киев.

Письма ЧИТАТЕЛЕЙ

Консервативные руководители

Партией и правительством принят ряд мер к расширению производства газогенераторных автомобилей и внедрению их в народное хозяйство, как более экономичного вида автотранспорта. Проводимый большой пробег газогенераторных автомобилей каждый день в различных дорожных условиях наглядно демонстрирует выносливость, высокую экономичность и производительность автомобилей, работающих на древесном топливе.

Но кое-где газогенераторный автомобиль не в почете. Вот недавно автобаза 1-го управления центральных складов Наркомата оборонной промышленности получила один автомобиль ЗИС-13 с газогенераторной установкой. На автобазе никто не сумел пустить его в ход. Вместо того чтобы овладеть техникой использования этого вида авто-

транспорта, начальник автобазы Ермилов и механик Бацяновский переоборудовали ЗИС-13 для работы на бензине. За два месяца двигатель износился и пережег 840 кг горючего.

Вскоре на базу пришел газогенераторный мотовоз. И когда за дело взялись по-настоящему, то оказалось, что газогенераторные установки надежны и работают хорошо. Тогда ЗИС-13 снова перевели с бензина на древесное топливо.

А если бы на автобазе не нашлось людей, желающих овладеть новой техникой, то, по милости руководителей автобазы, газогенераторный автомобиль так и продолжал бы, пережигая горючее, работать на бензине и новый вид автотранспорта, работающего на древесном топливе, был бы в глазах шоферов нашей автобазы скомпрометирован.

Петленко

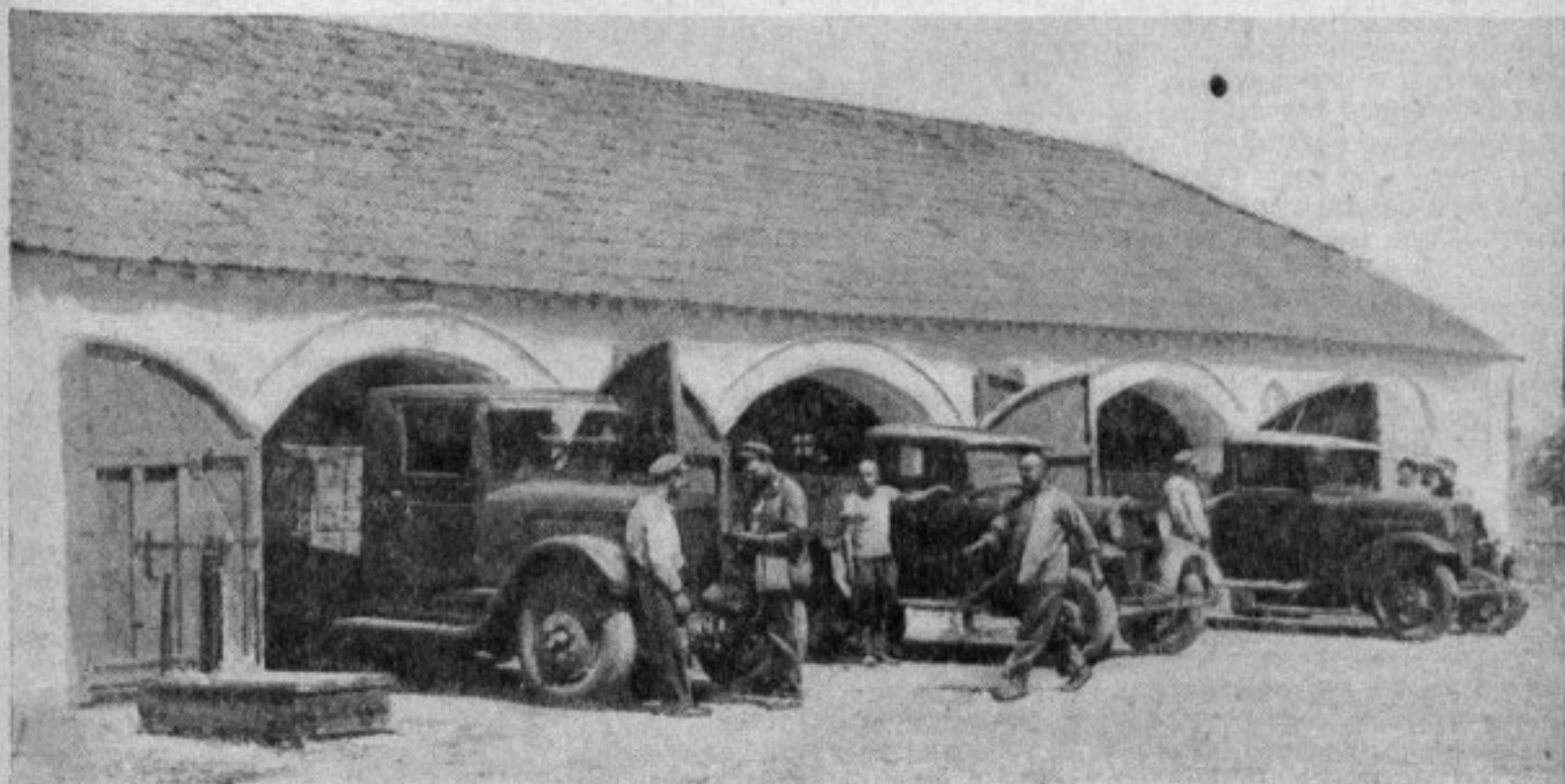
ХРОНИКА

АВТОМАШИНЫ РАБОТАЮТ НА ПРИРОДНОМ ГАЗЕ

В Приазовском районе Днепропетровской обл. пущена в частичную эксплуатацию газонаполнительная станция, построенная на базе природных газов, которыми изобилует Приазовье. Станция будет обслуживать производственные и бытовые нужды колхозов, в первую очередь автотракторный парк, путем замены обычного горючего сжатым природным газом.

На поля уже вышли четыре газовых автомашины ЗИС-5. Две из них, принадлежащие колхозам им. Тельмана и им. 17-й партконференции, работают круглые сутки на вывозке хлеба нового урожая. За первые пять дней уборки эти автомашины сэкономили по 500 кг горючего. По предварительным подсчетам, до конца уборки каждая из них сэкономит по 5 тонн бензина. Дальность пробега трехтонной газовой автомашины ЗИС-5 при одной зарядке — 180 км.

В ближайшие месяцы будут переоборудованы для работы на газе еще 18 автомобилей и 5 тракторов.



Зажиточно живет колхоз «Победа» № 1 Матвеево-Курганского района, Ростовской области. На снимке — общий вид колхозного автогаража

Фото С. Николенко

АВТОМАТИЧЕСКАЯ СТАНЦИЯ ПО УПРАВЛЕНИЮ СВЕТОФОРАМИ

Ежемесячно автопарк Москвы пополняется сотнями новых машин. Для регулирования движения решено установить в этом году на улицах и площадях Москвы около 70 новых светофоров. Часть из них будет поставлена в ближайшее время у территории Всесоюзной сельскохозяйственной выставки, у Зоопарка и на других перекрестках.

Сейчас оборудуется автоматическая станция, которая будет регулировать работу всех светофоров Москвы.

Новая станция сможет одновременно регулировать работу светофоров на 180 перекрестках.

ЗАВОД АВТОМОБИЛЬНЫХ ШИН

Для строительства завода автомобильных шин в Омске президиум горсовета отвел площадку размером в 40 га около автосборочного завода. Составление проекта завода заканчивается. В ближайшее время начнется строительство. Пуск завода в эксплуатацию, по решению СНК СССР, состоится в первом квартале 1939 г.

РАСТУТ РЯДЫ ОСОАВИАХИМА

Сотни тысяч трудящихся столицы — членов Осоавиахима — в школах, аэроклубах, кружках с большой любовью и охотой изучают военное дело. Они учатся метко стрелять, владеть протирогазом, управлять автомобилем, осваивают летное и парашютное дело, учатся в школах кавалерийской езды. В оборонных кружках состоят рабочие, инженеры, техники, служащие, учащиеся, домашние хозяйки.

Растут ряды Осоавиахима. Только за последние месяцы по Москве вступило в ряды общества свыше 50 тыс. человек. Особенно большой рост наблюдается в Куйбышевском, Первомайском, Сталинском и Ленинградском районах.

Письма ЧИТАТЕЛЕЙ

В автопарке Памирстроя неблагополучно

В г. Токмаке (Киргизская ССР) на автобазе Памирстроя имеется около 200 автомашин — преимущественно марки ЗИС-5. Но в эксплуатации из них находится едва ли половина; остальные или по полгода стоят в ремонте, или ожидают запасных частей.

Начальник конторы эксплуатации т. Сарапкин, технорук ходового парка т. Тимаев и зав. гаражом т. Кондрашев, чтобы не снижать коэффициента использования работающего парка и формально выполнить плановые показатели, идут по линии наименьшего сопротивления. Они обеспечивают ремонт ходового парка следующим образом. С машин, требующих ремонта № 2 и 3, они снимают детали и ставят их на ходовые машины.

— Все равно эта машина идет в ремонт. Снимай деталь и ставь ее на другую машину, — обычно говорит Сарапкин.

Графика межремонтных пробегов на автобазе Памирстроя не существует, профилактического ремонта машин также. В результате по парку имеется колоссальный пережог горючего.

Культурно-воспитательная работа среди водительского состава кое-как ведется только в г. Токмаке, а на участках она совершенно отсутствует. Соцсоревнование, ударничество, стахановское движение среди водительского состава не развернуто. На автобазе царит полная обезличка. Текучесть водительского состава недопустимо высока.

Работа ремонтных мастерских автобазы (начальник — т. Ермаков) стоит на чрезвычайно низком уровне. Но мало того, что ремонт производится из рук вон плохо, автомастерская часто допускает всевозможные махина-

ции, граничащие с преступлением. Например, машина № 88 ЗИС-5, вышедшая из капитального ремонта, во время испытательного пробега на пятом километре остановилась. При осмотре машины и вскрытии редуктора были обнаружены старые негодные подшипники, на трансмиссии был найден ряд дефектных деталей. Такие случаи не единичны.

Когда т. Ермакову предъявляют обвинения в плохом ремонте, он отвечает:

— А где я вам возьму запасные части? У меня не автомобильный завод...

Ставить при ремонте бракованные детали и выдавать затем машину за капитально отремонтированную — вот стиль работы наших мастерских. Лишь бы спихнуть с территории мастерских машину в гараж и записать выполнение плана на 100%, а там — хоть трава не расти! Эти позорные явления в работе ремонтных мастерских покрывают контрольный мастер т. Скорбан и ряд других лиц.

Плохой ремонт и негодное руководство довели ходовой парк до развала. В ремонтных мастерских уже скопилось около 50 машин, — как раз в самое горячее время, когда нужно срочно возить стройматериалы для дороги Фрунзе—Ош, имеющей важное значение для всей республики.

В свое время шоссеино-дорожное управление НКВД Киргизской ССР указало руководителям автобазы Памирстроя на необходимость немедленно улучшить работу автопарка и мастерских. Однако здесь и на сегодняшний день никаких изменений в работе не произошло.

Ф. Соколов

г. Фрунзе

Листья ЧИТАТЕЛЕЙ

День авто-мотоспорта в Одессе

Вознаменование Дня автоспорта Одесский автоклуб организовал на ипподроме мотоциклетные соревнования. Были приглашены из Ленинграда известные спортсмены — тт. Силантьев (мотоцикл «Б.С.А.», 350 см³), Зотов (мотоцикл «Ариель», 500 см³), Мазнин Гр. (мотоцикл ИЖ-8, 300 см³) и Мазнин Евг. (мотоцикл «Красный Октябрь», 300 см³).

В заезде на 2 круга (1600 м) для отечественных машин в классе до 300 см³ первое место занял т. Сержантов (Одесса) на мотоцикле «Красный Октябрь» со временем 2 мин. 31,7 сек. В заезде на 2 круга для машин иномарок до 350 см³ красиво финишировал за 2 мин.

23,6 сек. т. Силантьев (Ленинград) — на мотоцикле «Б.С.А.». Тов. Зотов (Ленинград) на мотоцикле «Ариель» занял первое место в заезде для машин иномарок до 500 см³, пройдя 2 круга за 2 мин. 15,7 сек.

Командную гонку на 5 кругов (8 км) выиграла команда Ленинграда.

Тов. Сержантов (Одесса) установил рекорд на отечественной машине «Красный Октябрь», пройдя круг за 1 мин. 11,4 сек.

Одесситы сердечно принимали ленинградцев и остались весьма довольны товарищеской встречей с лучшими спортсменами СССР.

Д. Тютяев

Одесса

Растут кадры водителей

На курсах шоферов Добрянского завода (Свердловская область), после 6-месячной учебы без отрыва от производства сдали зачеты группа слушателей в количестве 38 чел.

Зачеты на «отлично» сдали 15 курсантов, на «хорошо» — 21 и на «удовлетворительно» — 2.

В настоящее время большинство будущих водителей автомобилей уже приступило к стажировке.

На заводе организуется новая группа шоферов для учебы с отрывом от производства на весь срок обучения (около 3 месяцев).

Шофер Баранов

Нелепое распоряжение

Днепропетровская мастерская аккумуляторного треста обслуживает автохозяйства всей нашей области. Конечно, мелкие ремонты аккумуляторов, если у автохозяйств имеются аккумуляторщики, всегда производились в гаражах на месте, и лишь для сложных ремонтов (например, замена пластин) машины посылались в Днепропетровск.

В июне с. г. неожиданно последовало распоряжение управляющего ВАРМТ т. Кузнецова, запретившее днепровской мастерской принимать в ремонт

аккумуляторы, которые были вскрыты в автохозяйствах. Таким образом наш гараж, находящийся от мастерской на расстоянии 95 км, в случае необходимости сменить, например, изоляционные прокладки, должен тратить на поездку в Днепропетровск около 80 руб.

Спрашивается, чем руководился т. Кузнецов, давая такое нелепое и вредное распоряжение?

Нач. гаража алюминиевого завода им. Кирова

Коршаков

Запорожье

ХРОНИКА

САМОВЫТАСКИВАТЕЛЬ АВТОМАШИН

Попав в трясины или канаву, наполненную водой, автомашина обычно начинает буксовать и не может выбраться на твердый грунт.

Тов. А. Савинов, много лет проработавший шофером, сконструировал специальное простое приспособление к автомашинам ГАЗ-А, ГАЗ-АА и ЗИС-5, которое дает возможность шоферу без посторонней помощи, за 20—30 минут, вытащить автомашину.

Самовытаскиватель системы т. Савинова неоднократно подвергался испытаниям в Наркомсовхозов, Наркомземе СССР и др., а также в автопробегах. Во всех случаях применение самовытаскивателя дало хорошие результаты.

Рязанская артель «Металлист» пока одна в СССР выпускает эти приборы. В середине июня, по заданию Оргкомитета ВЦИК по Рязанской области, специальная техническая комиссия проверила самовытаскиватель. Комиссия отметила, что он работает хорошо, и решила широко внедрить его в совхозах, колхозах, МТС и в системе треста «Сельхозтранса» области.

В настоящее время т. Савинов усовершенствует самовытаскиватель с целью применения его на машинах других марок.

180 000 РУБЛЕЙ ВЗАИМЫ ГОСУДАРСТВУ

С огромным подъемом прошла в автохозяйствах Кисловодска подписка на государственный заем Третьей пятилетки. В реализации займа, — как сообщил в редакцию т. Кулев, — приняли активное участие рабочие коллективы автохозяйств. 1 029 шоферов города (100%) подписались на заем и дали взаймы государству свыше 180 000 руб.

На митингах шоферы и рабочие парков заверили партию и великого вождя народов товарища Сталина в том, что они в любую минуту готовы встать на защиту нашей счастливой социалистической родины.

КУСТАРЩИНА В ПОДГОТОВКЕ АВТО-МОТОЛЮБИТЕЛЕЙ

Саратовский авто-мотоклуб располагает солидной авто-мотоучебной базой. Он имеет 9 легковых и 4 грузовых машины, 5 мотоциклов, новый гараж, обеспечивающий стоянку всех автомашин и мотоциклов, целую серию авто-учебных агрегатов и деталей, учебные экспонаты. Клуб обслуживается штатом квалифицированных инструкторов и преподавателей по теории авто- и мотодела.

Саратовский клуб имеет возможность готовить на «отлично» и «хорошо» до 700—800 автолюбителей в год, а работая в две смены на 10 машинах, — до 1500 автолюбителей. Кроме того он легко мог бы на базе своих 5 мотоциклов подготовить за год 500 любителей-мотоциклистов.

Но эти возможности клуб не использует даже наполовину, так как массовая подготовка авто-мотолюбителей поставлена в прямую зависимость от желания саратовских добровольных спортивных обществ, организаций и учебных заведений финансировать этот участок работы. Последние не желают понять, что успешная (и дешевая) массовая подготовка авто-мотолюбителей возможна только на базе крупного авто-мотоучебного центра, каким при правильной организации дела мог бы стать Саратовский авто-мотоклуб.

Вместо того, чтобы использовать хорошо оснащенную базу авто-мотоклуба, саратовские спортивные общества и организации в течение 1937 и 1938 гг. пытались организовать подготовку авто- и мотолюбителей при помощи собственных средств. Естественно, в силу отсутствия у них технических возможностей и программно-методических материалов, все эти попытки привели к тому, что они израсходовали крупные суммы денег и растратили время слушателей впустую.

Общество «Спартак» (отв. секретарь — т. Савочкин) в феврале 1937 года заключило с авто-мотоклубом договор на подготовку

двух групп мотолюбителей в составе 40 чел. Клуб сумел быстро и успешно провести теоретическую подготовку групп, но затем «Спартак» вдруг отказался финансировать подготовку (как раз практическую езду), мотивируя это тем, что он получил два мотоцикла и сам обеспечит практическую часть учебы. В результате — ни одного мотолюбителя «Спартак» не подготовил и до сих пор.

Спортивное общество «Буревестник» (секретарь — т. Лепяев) в октябре 1937 года также обратилось к автоклубу с просьбой подготовить группу в 10 чел. Клуб провел с группой курс теории мотодела, а проведение практики курсантов взял на себя «Буревестник». В результате — только 3 слушателя из всей группы прошли практическую езду. Больше того, несмотря на такие совершенно позорные итоги «подготовки», «Буревестник» снова затеял подготовить (своими «силами») 30 чел., хотя хорошо знает, что авто-мотобазы для учебы этих групп он у себя не имеет и что никакой практики слушатели получить в «Буревестнике» не смогут.

Не лучше обстоит дело и в спортивном обществе «Учитель» (секретарь — т. Леонидов, председатель — т. Юшков). Имея всего два стареньких мотоцикла (ИЖ-7 и «Красный Октябрь»), с марта стало комплектовать группы для подготовки мотолюбителей. К настоящему времени уже четыре группы «Учителя» (по 20 чел. каждая) прослушали теорию мотодела, но практику сдал только один человек.

Спортивные общества Саратова за последние годы затратили на подготовку авто-мотолюбителей огромные средства, а результаты плачевны.

Кустарщине в подготовке авто- и мотолюбителей в Саратове, разбазариванию государственных средств должен быть положен конец.

Саратов

С. Передрев

ЗАВОД „АВТОПРИБОР“ ИМЕЕТ В ПРОДАЖЕ

РАЗРЕЗНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПРИБОРЫ,
являющиеся учебными пособиями
для автошкол и курсов шоферов.

С заказами обращаться: г. Владимир, Ивановской области,
завод „АВТОПРИБОР“, — отдел сбыта

АВТОПОЛИРОВОЧНУЮ ЖИДКОСТЬ

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

Требуйте автополировочную жидкость **пласт** во всех магазинах, торгующих автопринадлежностями и химико-москательными товарами. производственной артели „РЕА-

Под редакцией инж. И. И. ДЮМУЛЕНА

Как переделать магнето правого вращения на левое вращение?

Для переделки магнето производства Электростроительного завода с правого на левое вращение необходимо переставить кулачковую шайбу, прерыватель, распределитель и ускоритель.

Прерыватель (рис. 1) надо снять с магнето, вынуть его

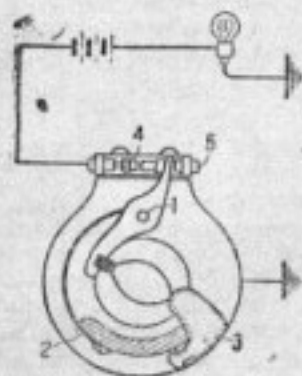


Рис. 1

ось 1, отвернуть нижний конец пружины 2, смазочный фитиль 3, контакт наковальни 4 и ограничитель размаха молоточка 5. Затем прерыватель с перевернутым обратной стороной молоточком надо снова собрать. Остальные детали для работы устанавливаются также соответственно в другую сторону.

Точный момент размыкания прерывателя по отношению к углу поворота ротора имеет очень большое значение, поэтому необходимо освободить кулачковую шайбу и установить ее так, чтобы прерыватель начал размыкаться при повороте ротора в сторону нового вращения на 8 или 10°, как показано на рис. 2. В положение, показанное на рисунке пунктиром, ротор, при хорошо намагниченном магните, устанавливается сам. Не происходит это только при трении в подшипниках.

Для точного отчета градусов поворота ротора на нем устанавливается картонный, металлический или фанерный диск с делениями на 360°.

Момент размыкания прерывателя должен происхо-

дить при 8—10° угла поворота ротора в положении раннего зажигания и при отрегулированном зазоре между контактами прерывателя на 0,25—0,35 мм. При меньшем или большем зазоре угол поворота ротора изменяется.

Точность момента размыкания достигается перестановкой кулачковой шайбы и подвертыванием ограничительных винтов прерывателя. Проверка производится электрической лампочкой в 3—5 ватт, соединяемой последовательно с прерывателем (см. схему на рис. 1). Лампа гаснет в момент начала разрыва контактов прерывателя.

Шестерня распределителя должна быть установлена так, чтобы при указанном выше угле поворота ротора



Рис. 2

риска на шестерне приходилась против риски на кожухе и была повернута в сторону нового вращения на один зуб по отношению к риску кожуха, что соответствует углу опережения около 5° (рис. 3).

Изменив направление вращения, надо переместить и цифры на щеках распределителя: 4—2 вместо 2—4. Изменяется также нумерация распределителя магнето 6-цилиндрового двигателя.

Если момент зажигания приходится изменять во время работы двигателя, а магнето взято тракторное, с постоянным моментом зажигания, то необходимо вывинтить установочные винты прерывателя так, чтобы прерыватель с положения полного опережения (которое

соответствует 8—10° поворота ротора) мог устанавливаться на запаздывание в 30°. Тогда полное запаздывание, даваемое магнето, будет равно 35° (рис. 4). Если полное запаздывание (или опережение) необходимо в 40°, то распределительную шестерню при установке на-

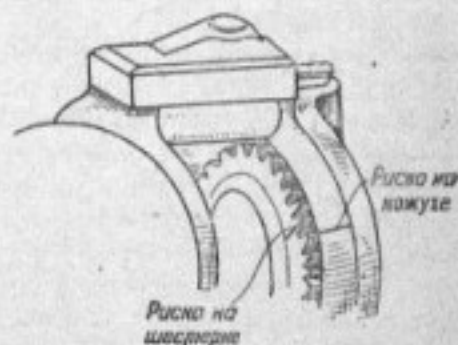


Рис. 3

до повернуть не на один, а на два зуба по отношению к моменту размыкания прерывателя.

Во время этой работы необходимо принять меры предосторожности против размагничивания магнита при снятии трансформаторной катушки (сердечника с первичной и вторичной обмотками). Трансформатор можно снимать только при положении магнита, показанном на рис. 2 пунктиром, т. е. когда его магнитная цепь замкнута. Стойки сердечника для большей надежности должны быть замкнуты толстой железной планкой вместо снятого трансформатора.

Для работы ускорителя в левую сторону необходимо перевернуть на другую сторону и рычажки с пружинами.

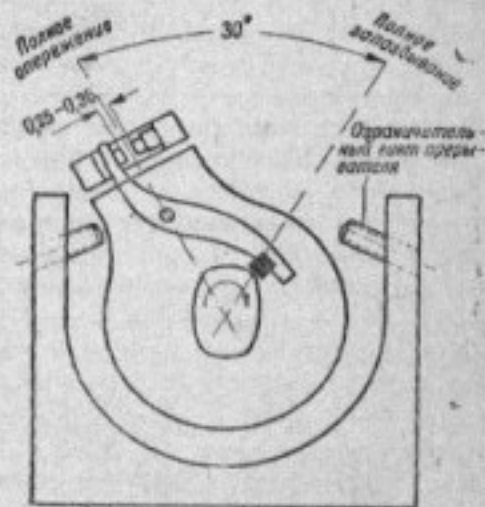
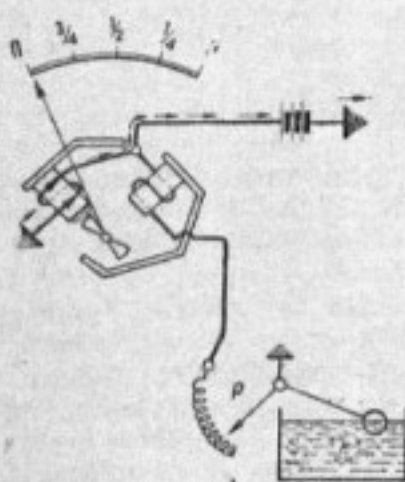


Рис. 4

На чем основана работа указателя уровня в бензобаке М-1?

Указатель уровня бензина состоит из двух частей: указателя на щитке в кабине водителя и ползункового реостата с поплавком, устанавливаемого на баке.

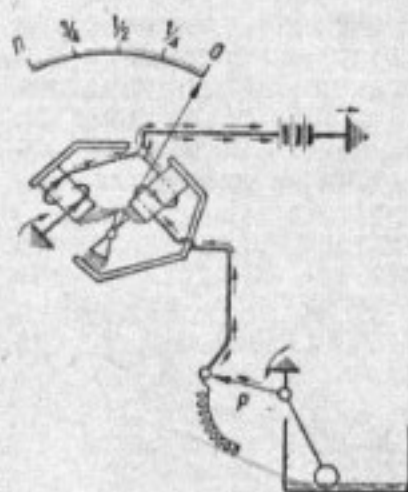
Указатель имеет два электромагнита, расположенных под углом 90° один к другому (см. схему на рисунке). Электромагниты, при прохождении тока по их обмоткам, действуют на якорек с прикрепленной к нему стрелкой, указывающей уровень топлива в баке.



левый электромагнит притягивает якорек стрелки на свою сторону, и стрелка показывает полный бак.

По мере расхода бензина поплавок опускается и постепенно выводит ползунком сопротивление реостата. При этом сила тока, поступающего в правый электромагнит, увеличивается, так как уменьшается сопротивление реостата (справа на рисунке), и путь тока через правый электромагнит становится путем меньшего сопротивления.

Благодаря увеличению притягивающей силы правого электромагнита стрелка дви-



гается вправо, указывая на уменьшение уровня в баке.

Так как на якорек стрелки действуют одновременно два электромагнита, то на показания прибора не влияют ни колебания напряжения в сети, ни увеличение сопротивления обмоток от нагревания.

Погрешности, происходящие от изменения напряжения или температуры, возникают одновременно в обоих электромагнитах и тем самым взаимно компенсируются.

Указатель уровня бензина снабжен выключателем, скомбинированным вместе с выключателем зажигания. Когда зажигание выключено, не работает и указатель уровня.

ПОПРАВКА

В № 10 журнала, в статье «Готовить квалифицированных водителей» были приведены неточные цифровые данные по подготовке шоферов Днепропетровским областным отделением «Трансэнергоаэдра» за четвертый квартал 1937 г.

Фактически, по сведениям областного отделения, были допущены к экзамену в квалификационной комиссии 608 чел., из которых выдержали экзамен 444 чел. Это составляет 73,1 проц.

В Н О М Е Р Е:

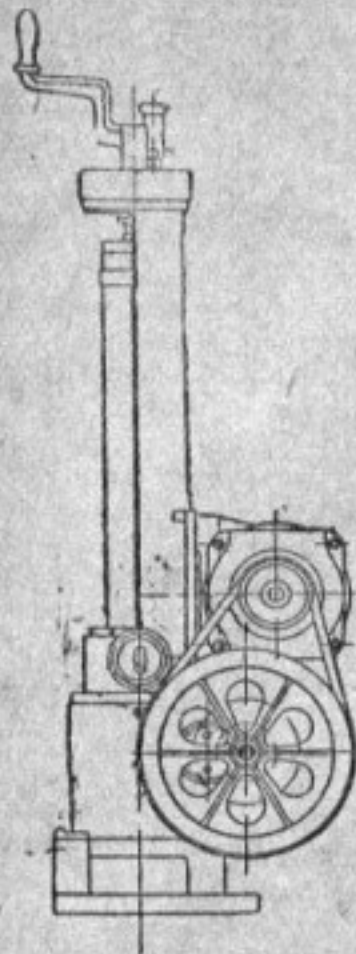
	Стр.
Жить и работать во славу социалистической родины	1
День сталинской авиации	4
П. ПЕЛЕВИН.—Усилим оборонную работу	6
П. ФЕДОРОВ.—Призыв автозаводцев в действии	7
И. БОРИСОВ.—Молодежный завод	8
В. АЛЬТШУЛЛЕР.—Стахановский опыт на автотранспорте	9
Пробег газогенераторных автомобилей	12
А. САМОЙЛОВ.—Боевые действия танков	14
М. СРЕДНЕВ.—Техника вождения танка и требования к водителю	16
Л. БРАЯНИН.—Методы подлой деятельности агентов фашистских разведок	20

СПОРТ

Е. РУСАНОВ.—На правильном пути	22
И. ДЮМУЛЕН.—Всесоюзные мотосоревнования на первенство заводской марки	24
А. ИВАНЕНКО.—За массовую подготовку мотоциклов-любителей	26
Д. ВОЛЬФ.—Авто-мотоспорт в обществе «Спартак»	27
ДИМИН.—В московском автомото клубе «Спартак»	28
Е. Р.—Госавтоинспекция забыла о мотоциклистах	28
И. КРУЗЕ.—Повысить качество учебников по автомобильному делу	29
ТИХОМИРОВ.—Счетчик для такси	30
И. Д.—Мировая автопромышленность	32
Д. В.—Автобусное сообщение в РСФСР	33
Р. ЛИФШИЦ.—Автомобили ГАЗ-АА с карбюраторами М-1	34
В. ЛУКАЧЕР.—Электроподогрев двигателя	38
Новости мировой автотехники	40
Хроника	41
Письма читателей	42
С. ПЕРЕДРЕЕВ.—Кустарщина в подготовке автомотолюбителей	46
Техническая консультация	47

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Издатель — Редаклат ЦО Осоавиахима.
 Адрес редакции: Москва, 6, 1-й Самотечный пер., 17.
 Уполн. Главлита В—37174.
 Техред. В. Сокольков
 Зак. т. 170а. Тир. 83 000
 Бум. 72×108 см/16 л/1 бум. лист.
 Колич. выд. в 1 бум. листе 202 700
 Журнал сдан в наб. 4/VIII 1938 г.
 Подпис. к печати 28/VIII 1938 г.
 Приступил к печати 3/IX 1938 г.
 Тип. и изд. Гослитиздата
 Москва, 1-й Самотечный пер., 17.



Вертикальный расточный станок



Маслораздаточный насос



Прибор для проверки якорей

Наименование продукции	Едн. изм.	Номенк. №	Цена в руб.
Прокладки бортовые для вулканизации покрышек 40×8	шт.	51	37
34×7	"	52	37
6.00—20	"	53	39
7.00—16	"	54	39
7.50—17	"	55	39
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
Струбцинка к полуплите	"	62	85
Ручной сиредер для выпорачивания покрышек	"	63	25
Стенд для ремонта двигателей и коробок передач машин ГАЗ и М-1	"	64	190
Стенд для ремонта передних и задних мостов	"	65	190
Муфта передняя для вулканизации покрышек			
40×8	"	66	610
34×7	"	67	640
6.00—20	"	68	475
7.00—16	"	69	610
7.50—17	"	70	620
Плита для вулканизации камер	"	71	300
Станок для снятия антишин	"	72	1 000
Портальный передвижной кран грузоподъемн. 2,0 тн	"	73	1 000
Гибкий вал диам. 10 мм дл. 1 500 мм с арматурой для крепления инструментов	"	74	123
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	75
Ролики для вулканизационных работ (3 шт.)	компл.	78	13
Рашильные шарошки к гибкому валу для вулканизационных работ (3 шт.)	"	79	30
Дисковый рашильщик диам. 150 мм для вулканизационных работ	шт.	80	30
Металлические щетки диам. 100 мм	"	81	8
То же диам. 150 мм	"	82	12
То же диам. 200 мм	"	83	20
Станок (без мотора) для зачистки и шлифовки покрышек рашильщиком и металлической щеткой при ремонте	"	84	400
Абразивный камень диам. 100 мм	"	85	4
Пушок цитрейской овчины 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	10,25
Прибор для проверки якорей	"	90	300
Прибор для намагничивания дуг магнето	"	91	130
Магнетометр — прибор для определения степени намагниченности ротора магнето	"	92	75
Мотоконтроль — прибор для определения неисправности систем питания газораспределения и зажигания двигателей	"	93	300
Дрель для притирки клапанов (ручная)	"	94	28
Станок для приклепки и зачистки ферродо	"	95	1 160
Универсальная линейка для проверки передних осей автомашин	"	96	550
Домкрат (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	65
То же (бутылочного типа) 5,0 тн	"	100	45
Стетоскоп для выслушивания моторов	"	101	40
Брандспойт-распылитель для мойки машин	"	102	150
Ртутный выпрямитель для зарядки аккумуляторов (№ 2В—20)	"	103	1 000
Набор инструментов (шарошки и развертки) для ремонта клапанных гнезд и направляющих клапанов машин и тракторов	набор	104	850
Электродрель для шлифовки клапанных гнезд автомашин и тракторов	"	105	1 000
Бензораздаточная колонка (скоростного типа) с элект. приводом 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
Спортивная головка для шлифовки коленчатых валов с приводом от трансмиссии	"	112	1 500
Установка для испытания двигателей автомашин с гидротормозом	"	113	10 000
То же для авто и тракторных двигателей	"	114	20 000



Портальный кран



Нагрузочная вилка

Наименование продукции

Едв. изм.	Номенклат. №	Цена прот. (в руб.)
шт.	114	400
"	116	1 500
"	117	14
"	118	100
"	119	100
"	120	75
"	121	500
"	122	100
"	123	50
"	124	300

ОБОРУДОВАНИЕ, ОСВАИВАЕМОЕ И НАМЕЧЕННОЕ К ОСВОЕНИЮ

Кансольный передвижной кран грузоподъемн. в 1,0 тн	"	125	1 200
Приспособления (е'омники) для монтажа и демонтажа автомобиля ЗИС-101	компл.	126	700
Безинерционный сливной счетчик диам. 50 мм	шт.	127	650
Насос для перекачивания горюч. сист. Барановского	"	128	170
Водовоздухоподдаточная колонка	"	129	550
Прибор для проверки подшипников с электроподогревом	"	130	600
Прибор ручной для проверки и регулировки тормозов	"	131	300
Компрессор передвижной для накачки шин	"	132	1 200
Универсально-шлифовальный станок для шлифовки клапанов и мелких шлифовальн. работ	"	133	4 000
Прибор для доведения шеек коленчатых валов	"	134	300
Сувальтно-шлифовальный станок для шлифовки шестенчатых валов (с электроприводом)	"	135	4 000
Моечная машина (плунжерная) давлением до 25 атм. с двумя плантами	"	136	3 000
Ведомослужебная система 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 проверки контактов	"	141	100
Электродрель для притирки клапанов	"	142	500
Прибор для тарирования жидкостей	"	143	550
Механический тавотонабиватель	"	144	600
Пылесос для кузовов автомашин	"	145	250
Веретачный пресс 3-тон.	"	146	550
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 1933 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