

XX 187  
34

Всесоюзная  
Библиотечная  
Сеть  
И. М. Долганов



# За рулем

13

июль  
1933

жургазобъединение, моск



**ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПРИЕМ  
ПОДПИСКИ на 1937 год  
НА ВСЕСОЮЗНЫЙ  
ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ  
ЖУРНАЛ СТАХАНОВЦЕВ**

# СТАХАНОВЕЦ

## „СТАХАНОВЕЦ“

БОРЕТСЯ ЗА ВСЕМЕРНОЕ РАЗВЕРТЫВАНИЕ СТАХАНОВСКОГО ДВИЖЕНИЯ,  
ЗА ПРЕВРАЩЕНИЕ ФАБРИК И ЗАВОДОВ В СТАХАНОВСКИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ.

## „СТАХАНОВЕЦ“

ОРГАНИЗУЕТ ШИРОКИЙ ОБМЕН ОПЫТОМ ПО СТАХАНОВСКИМ МЕТОДАМ  
РАБОТЫ В ИХ ОРГАНИЧЕСКОЙ СВЯЗИ С НОВОЙ ТЕХНИКОЙ.

## „СТАХАНОВЕЦ“

СИЛАМИ РАБОТНИКОВ НАУКИ И ТЕХНИКИ ОБОБЩАЕТ ПРАКТИЧЕСКИЕ  
ДОСТИЖЕНИЯ РАБОЧИХ-СТАХАНОВЦЕВ И ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКИХ РАБОТ-  
НИКОВ ПРЕДПРИЯТИЙ.

## „СТАХАНОВЕЦ“

ПОМЕЩАЕТ ОЧЕРКИ О ЛЮДЯХ СТАЛИНСКОЙ ЭПОХИ, ОБ УЧЕБЕ СТАХАНОВ-  
ЦЕВ, ОБ ИХ НОВОВВЕДЕНИЯХ, ИНФОРМИРУЕТ ЧИТАТЕЛЕЙ О НОВЫХ ПРОБЛЕ-  
МАХ В ЭКОНОМИКЕ И ТЕХНИКЕ, О НАУЧНЫХ И ТЕХНИЧЕСКИХ ОТКРЫТИЯХ  
И ИЗОБРЕТЕНИЯХ В СССР И ЗА ГРАНИЦЕЙ; ЖУРНАЛ ДАЕТ КОНСУЛЬТАЦИЮ ПО  
ВОПРОСАМ ТЕХНИКИ И ОРГАНИЗАЦИИ ПРОИЗВОДСТВА. ЖУРНАЛ ПУБЛИКУЕТ  
МАТЕРИАЛЫ, СОДЕРЖАЩИЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ СТАХАНОВЦЕВ, КРИТИКО-БИО-  
ГРАФИЧЕСКИЕ И ПР.

ОБЪЕМ НОМЕРА —  
НА БУМАГЕ ЛУЧ

П О

12 м

6 м

3 м

ЦЕН

ТРЕ

ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ  
инструкторами и уполномоченными Жургаза на местах. Полноемство почтой,  
отделами Союзпечати и уполномоченными транспортных газет.

ЖУРГАЗОБ'ЕДИНЕНИЕ



# Организуем специализированные автохозяйства<sup>1</sup>

С. ПРОТОПОВ

Низкий коэффициент использования автопарка, большой процент холостого пробега, линейных простоев, ненадежность ремонтных баз — все это говорит о неудовлетворительном состоянии коммерческой эксплуатации.

Хорошая работа машин на линии определяется правильной организацией службы эксплуатации. Между тем в автохозяйствах, за исключением некоторых крупных автобаз, служба эксплуатации поставлена большей частью плохо.

Чем обычно занимаются начальники эксплуатации, старшие и рядовые диспетчеры, нарядчики и т. д.? Распределение машин по объектам работ, выписки, выдача и прием путевых листов, выдача бензоталонов водителям, ведение журналов выхода и прибытия машин — вот, пожалуй, и все содержание их работы. Эксплуатационные отделы не занимаются самым главным — оперативным планированием, не управляют машинами на линии, не имеют связи с линией, не знают объектов и условий работы на линии, не ведут анализа работ и т. д.

Выйдите, например, на какое-нибудь из московских шоссе в утренние часы. Здесь вы увидите вереницы грузовых машин, идущих порожняком; одни идут за грузом в город — это машины ближайших МТС, совхозов, колхозов и заводов, — другие идут за грузом из города в районы.

Так, например, на Подольский цементный завод, находящийся в нескольких десятках километров от Москвы, ежедневно уходит из города порожняком до сотни машин. Там они часами простаивают в ожидании очереди погрузки и затем с грузом идут обратно.

При такой организации работы трудно обеспечить выполнение планов перевозок. Как же лучше организовать это дело?

Мне кажется, что хорошо было бы создать автобазы специального назначения по роду перевозимого груза, т. е. автохозяйства коммерческого типа, обслуживающие перевозки определенных грузов и осуществляющие весь производственный процесс без участия в нем потребителя продукции.

Например, можно было бы организовать автохозяйство, обслуживающее кирпичные заводы, расположенные в радиусе 25—30 км от Москвы. Кирпич должен отпускаться потребителю не франко-завод, а франко-постройка. Автопарк такого хозяйства должен состоять из серийных машин соответствующего тоннажа (в данном случае крупнотоннажных) с возможностью использования двухосных прицепов, что позволит снизить стоимость перевозок<sup>2</sup>. Подвозя кирпич к объектам работ, машины могут забирать в обратный рейс грунт и отходы строительства.

Благодаря однообразию этих работ легче внедрить механизацию погрузо-разгрузочных операций. Постоянный маршрут облегчит управление транспортом, упростит организацию технической помощи, позволит безболезненно производить смену водителей без простоев машины и нарушения графика. Единство руководства даст возможность легко маневрировать транспортом и перебрасывать его в нужный момент на наиболее напряженные участки.

Помимо всего этого в данном случае исключается возможность простоев, вызываемых отсутствием груза, нехваткой потребителя или задержкой с оформлением груза. Потребитель, оплачивая кирпич, одновременно оплачивает перевозку и таким образом освобождается от лишних забот.

Несколько сложнее разрешить вопрос гаражного строительства, но мы считаем, что важно иметь лишь центральный, хорошо оборудованный профилакторий, помещение для агрегатного ремонта, а на местах стоянок можно ограничиться простыми навесами, кофторкой для диспетчера и небольшими помещениями для резины и масла.

Работу по организации такого автохозяйства надо проводить постепенно, выделив для этой цели сначала хотя бы одну колонию из крупного хозяйства, занимающегося и сейчас массовыми перевозками однотипных грузов.

<sup>2</sup> В настоящее время наряду с машинами крупного тоннажа за десятки километров от города идут малотоннажные машины, поднимающие всего 375 шт. кирпича. Между тем пятитонка с прицепом может забрать 2 000—2 250 шт., т. е. в 6 раз больше.

<sup>1</sup> Статья т. С. Протопова печатается в порядке обсуждения.

Одним из способов улучшения эксплуатационно-технических показателей работы автотранспорта является применение грузопоездов, состоящих из тяговых автомашин и прицепов.

В результате все возрастающих требований на прицепы СНК СССР 26 октября 1936 г. постановил выпустить в текущем году 25—27 тыс. автоприцепов. Такой масштаб производства естественно выдвигает повышенные требования к конструкции прицепов.

До сих пор наши мелкие производственные предприятия выпускали по существу двухосные конные ходы деревянной конструкции на пневматических шинах и с тормозом, управляемым специальным ездовым, сидящим на передних козлах. Можно с уверенностью сказать, что почти ни одна из старых конструкций наших прицепов не удовлетворяет новым требованиям к прицепному транспорту. Прицепы, принятые на производство в 1937 г., и одноосные ходы для длинномерных грузов также не удовлетворяют ни эксплуатационно-техническим требованиям, ни тому уровню конструкции, которого достигли США и некоторые европейские страны.

Необходимо, чтобы уже с первого года третьей пятилетки страна была обеспечена в достаточном количестве прицепами современных конструкций.

## Тягачи

В качестве тягачей должны быть использованы основные типы обычных грузовых автомобилей с некоторыми изменениями. В основном эти изменения можно свести к следующему.

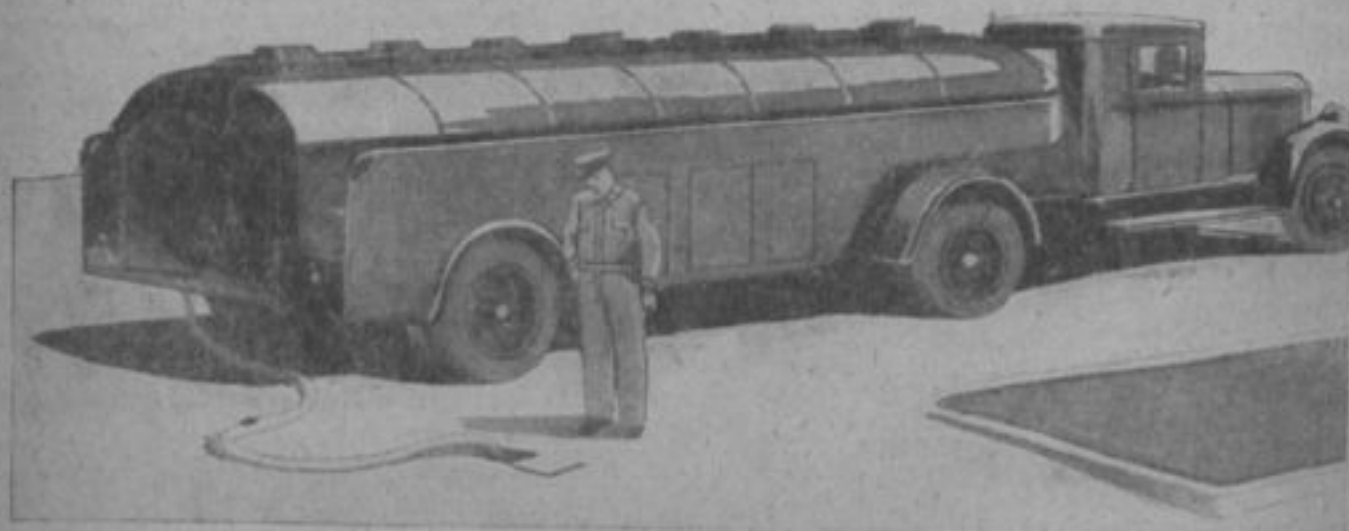
Рама шасси грузового автомобиля должна быть укорочена за счет заднего свеса лонжеронов. Одновременно с этим надо усилить задние рессоры. Передаточное отношение главной передачи должно быть увеличено (например, для седельных тягачей типа ЗИС задний мост рекомендуется с передаточным отношением 8,4:1, вместо обычного 6,4:1).

Для обеспечения автоматического торможения необходим вакуум-тормозной агрегат с приводом на прицеп, действующим с места водителя. Над задней ведущей осью нужно установить опорно-сцепной прибор.

Практика применения тягачей и тяговых автомобилей в США, Англии, Франции и Германии показала, что наибольшие результаты по снижению себестоимости перевозок дают тягачи на базе тяжелых грузовиков. Поэтому мы считаем, что основной парк тягачей у нас должен состоять из автомашин на базе средних и тяжелых грузовиков (3,5 и 8 т) и меньшая часть парка тягачей из автомашин на базе легких грузовиков (1,5—2 т). Соотношение парка тягачей к парку прицепов должно быть запланировано 1:3 (т. е. один тягач на 3 прицепа)<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> См. статью инж. Гольда «Автопоезда» в № 4 журнала «За рулем» за 1937 г.

<sup>1</sup> В том случае, когда тягач работает с тремя прицепами: один грузится, другой в пути, третий разгружается.



Полуприцеп-автоцистерна



Полуприцеп-фургон

### Прицепы

Недостаточное внимание к производству прицепов было вызвано отсутствием на них спроса со стороны эксплуатационников. Хотя применение прицепов и не являлось в течение последних 10—15 лет новостью, тем не менее консервативно настроенные работники ряда автохозяйств считали, что наши основные типы автомобилей являются плохими тяговыми средствами для прицепного транспорта.

Практика показала, что это не так. Существующие и планируемые типы отечественных и грузовых автомобилей являются хорошими тяговыми средствами для буксировки прицепов. Так например, с автомобилем типа ГАЗ грузоподъемностью 1½—2 т (в настоящее время этот тип автомобиля подготавливается к производству с шестичилиндровым 85-сильным двигателем) могут быть сцеплены следующие типы прицепов:

1) одноосный прицеп для длинномерных грузов грузоподъемностью в 1½—2 т; общий вес длинномерного груза (3—4 т) распределяется поровну на автомашину и на прицеп;

2) полуприцеп с грузонесущим кузовом грузоподъемностью в 3—4 т; нагрузка полуприцепа через опорно-сцепной прибор распределяется поровну на седельный тягач на базе автомобиля типа ГАЗ и на колеса полуприцепа.

С автомобилем типа ЗИС грузоподъемностью в 3—3½ т могут быть сцеплены следующие типы прицепов:

1) одноосный прицеп для длинномерных грузов грузоподъемностью в 3—3½ т с распределением нагрузки в 6—7 т на автомашину (50%) и на прицеп (50%);

2) полуприцеп с грузонесущим кузовом грузоподъемностью в 6—7 т; нагрузка полуприцепа через опорно-сцепной прибор распределяется поровну на седельный тягач на базе автомобиля типа ЗИС и на несущие колеса полуприцепа;

3) двухосный автоприцеп грузоподъемностью в 3 т; прицеп сцепляется с грузовым автомобилем, причем полезная нагрузка грузовой части составляет 6—6,5 т.

Современный автомобиль типа ЯГ из-за слабого двигателя может быть сцеплен только с одноосным прицепом для длинномерных грузов (общая нагрузка 8—9 т) грузоподъемностью в 3—4 т. Для предполагаемого в третьей пятилетке шеститонного 120-сильного грузового автомобиля потребуются кроме одноосных прицепов десятитонные полуприцепы и четырех-пятитонные двухосные прицепы.

Следует отметить, что установка специальных кузовов и специального оборудования нигде не находит себе такого применения, как на прицепах. Это объясняется тем, что стоимость специального прицепа значительно ниже стоимости специального автомобиля. Таким образом представляется возможным при меньших капиталовложениях иметь специализированный транспорт, состоящий из тяговых автомашин (обыкновенные грузовики или тягачи) и различных специальных прицепов или полуприцепов.

Производство прицепов должно быть поставлено на специальных или обособленных заводах. Опыт показал, что при достаточной стандартизации и унификации ряда деталей такое производство не требует сложного оборудования и высококвалифицированных кадров. Заводы, производящие прицепы, должны быть кооперированы по выпуску ряда деталей и агрегатов примерно в следующем ассортименте.

Детали и агрегаты	Поставщик	Качество
Резина (шины) . . . . .	Гаврелина	Стандарт
Колесные диски и обод . . . . .	ГУТАП	Готовое изделие автозаводов
Рессоры . . . . .	"	"
Сцепные приборы	"	Специальные
Крепежные детали	"	Готовое изделие автозаводов
Ступицы . . . . .	"	"
Вакуум-тормоз . . . . .	"	"

Для прицепов используются колеса и мелкие крепежные детали тяговых автомобилей. Поэтому необходимо запланировать производство их в потребном количестве.

Рессоры для прицепов также могут быть те же, что и передние рессоры тяговых автомашин, а в случае необходимости, усилены или облегчены путем добавления или снятия одного-двух листов. По этим соображениям, ставить производство рессор на обособленных заводах, не имеющих соответствующего оборудования, нецелесообразно.

Сцепные приборы, в особенности опорного (седельного) типа, являются самым сложным агрегатом прицепов. Поскольку часть сцепного прибора, относящаяся к тягачу, должна быть произведена и установлена автозаводом, выпускающим тягач, постольку производство сцепных приборов целесообразно перенести целиком на автозавод.

Для прицепов, эксплуатируемых в городских условиях, особенно необходимо наличие надежных автоматически действующих тормозов. Как показала заграничная практика (особенно в США), лучшим является вакуум-тормоз на тягаче, тормозящий как сам тягач, так и прицеп. На автомобилях ЗИС-6 и ЯГ-4 устанавливаются тормоза именно такого типа и производство их налажено на автозаводах. Поэтому целесообразно увеличить производство вакуум-тормозных агрегатов на автозаводах с тем, чтобы обеспечить ими соответствующее количество прицепов.

Рамы прицепов должны изготавливаться исключительно из прокатного швеллерного железа торгового образца, так как этот материал обладает повышенными физическими свойствами.

## РЕОРГАНИЗОВАТЬ

### АВТОХОЗЯЙСТВО МОССОВЕТА

#### В порядке предложения

Мосссовет имеет большое автомобильное хозяйство, однако порядка в нем нет. Вся беда заключается в том, что транспортные средства Мосссовета разпылены между различными трестами и предприятиями, подчиненными Мосссовету.

Все эти мелкие автохозяйства не имеют транспортного руководства и технической базы. У многих из них нет ни гаражных помещений, ни ремонтных мастерских, ни даже кадров для эксплуатации парка. Неудивительно поэтому, что работают они плохо, в одну смену, и коэффициент использования парка едва достигает 0,50.

Вызывает, что машины в этих хозяйствах простаивают из-за отсутствия работы. Стройтресты Мосссовета (Гордорстрой, Мосжилстрой, Мосвокстрой, Москультстрой и др.) обычно сдают свои машины в прокат отдельным стройконторам, где за ними нет ни ухода, ни наблюдения и эксплуатации их поставлена на рук вон плохо. Перевозки, осуществляемые трестовскими машинами, никем не регулируются, встречные односторонние езды являются почти правилом.

Многие тресты Мосссовета занимаются строительством гаражей для себя. Это строительство носит зачастую хаотический характер; гаражи строятся без учета потребностей

и после постройки частично сдаются посторонним организациям. Мелкие же автохозяйства в 3—5 машин не в состоянии построить для себя гаражи, поэтому машины их круглый год находится под открытым небом. В итоге большое число машин, принадлежащих организациям Мосссовета, не обеспечено ни стоянками, ни ремонтом, ни даже профилактикой. Последствия всего этого очевидны.

Что же нужно сделать для того, чтобы улучшить эксплуатацию автопарка Мосссовета?

Нам кажется, что для этого необходимо укрупнить автохозяйства Мосссовета. Надо организовать несколько крупных автотранспортных трестов по типу Мосавтогруза и Мосавтотреста в 200—300 машин. Мелкие автохозяйства надо ликвидировать, а все их имущество и оборудование передать в новые транспортные тресты.

Укрупнение парка позволит улучшить его техническое обслуживание, наладить ремонт, оборудовать гаражи и т. п. Кроме того организованному транспортному управлению Мосссовета будет легче руководить автохозяйством.

Это необходимо осуществить в ближайшее же время.

Инж. И. Любимцов

# ФАРЫ АВТОМОБИЛЯ М-1

Инж. Я. ПЕЙРОС

Фары автомобиля М-1 отличаются от фар модели ГАЗ-А тем, что у них более глубокие рефлекторы, они не нуждаются в регулировке на фокус и не имеют ламп для света стоянки. На стоянках пользуются светом подфарников, помещенных на передних крыльях машины.

В фарах М-1 (рис. 1) установлена двухсветная лампа, которая имеет нити накала с разной силой света. Верхняя нить (силой света в 21 свечу) предназначена для ближнего света, нижняя (силой в 32 свечи) — для дальнего.

Чтобы обеспечить точное расположение нитей накала лампочки в фокусе рефлектора (при отсутствии регулировки) вместо старого патрона «Сван» применен специальный запорный фланец. Фланец (рис. 2) припаивается очень точно у каждой лампочки на специальном фокусирующем аппарате. Три запорные отверстия фланца, предназначенные для установки лампы в рефлекторе, расположены несимметрично и так, что лампу можно установить в рефлектор только в одном, и при том правильном, положении: нить дальнего света в 32 свечи — внизу в фокусе, а нить ближнего света в 21 свечу — сверху над фокусом.

В результате этих изменений удалось получить значительно большую силу света (особенно при дальнем свете) и упростить конструкцию самой фары, облегчив тем самым ее обслуживание.

**Регулировка фар.** Фары могут работать правильно и освещать дорогу ровным и сильным светом лишь в том случае, если они будут точно отрегулированы. Надо твердо помнить, что неотрегулированные фары будут лишь ослеплять водителей встречных машин,

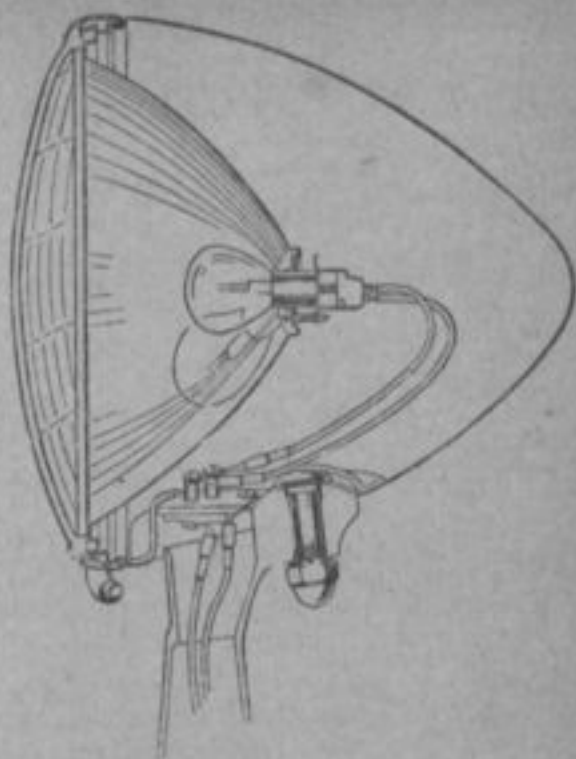


Рис. 1. Фара автомобиля М-1

затрудняя движение и создавая опасность аварии.

Для регулировки фар надо выбрать ровную площадку перед белой стеной или специальным экраном и провести на экране (или на стене) три вертикальные линии на расстоянии 430 мм одна от другой и одну горизонтальную — на 900 мм от пола. Затем надо поставить машину без пассажиров перпендикулярно к экрану на расстоянии 7,5 м, считая от стекол фар (рис. 3). При этом нужно проверить правильность положения машины через заднее стекло кузова, так, как это показано на рисунке. Давление в шинах должно быть 1,5 атм.

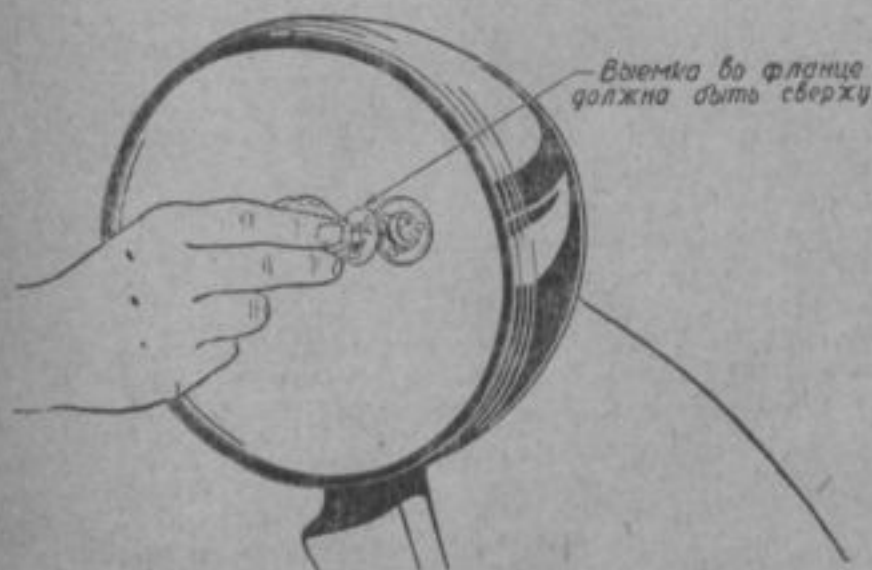


Рис. 2. Установка лампочки в рефлектор

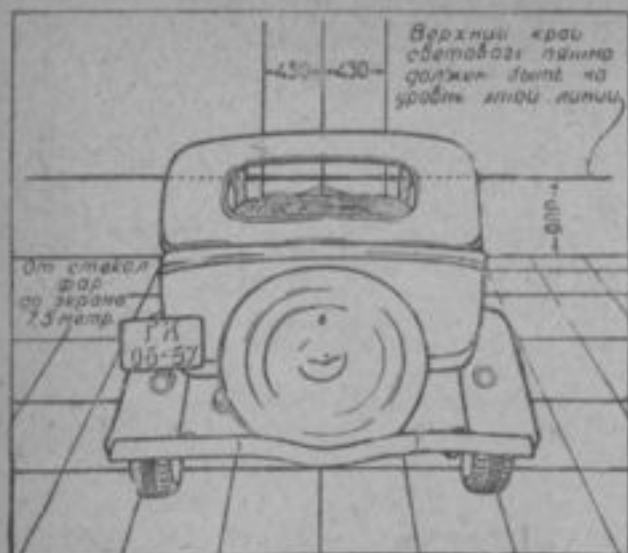


Рис. 3. Установка автомобиля перед экраном

Включив дальний свет и сняв стекла, нужно убедиться, что в этом случае в каждой фаре горят нижние нити лампочек. Если в одной из фар горит верхняя нить (ближний свет), надо снять рефлектор этой фары и переместить места проводов, присоединенные к клеммовой коробке внутри корпуса фар (рис. 4). Далее, поставив рефлектор на место и вторично убедившись, что в обеих фарах горят нижние нити, надо надеть стекла и приступить к регулировке каждой фары в отдельности. Для этого необходимо сделать следующее:

1. Отпустить слегка крепежную гайку (рис. 5) правой фары (порядок регулировки безразличен, можно начинать регулировку с любой фары).

2. Закрывать чем-нибудь левую фару.

3. Направить свет правой фары так, чтобы центр светового пятна был на правой вертикальной линии, а верхний край пятна был на уровне горизонтальной линии экрана (рис. 6). Закрепить фары в этом положении и после крепления проверить, не сместилось ли пятно.



Рис. 5. Крепление фары

4. Закрывать правую фару и открыть левую. После этого направить световое пятно левой фары на экран так, чтобы центр его совпал с левой вертикальной линией, а верхний край светового пятна был на уровне горизонтальной линии (рис. 7). Закрепить фару в этом положении и после крепления проверить, не сместилось ли пятно.

5. Открыть правую фару и проверить положение общего светового пятна; оно должно располагаться так, как показано на рис. 8.

Регулировку фар надо проверять не менее двух раз в месяц, а также при каждой смене ламп. Надо следить за креплениями кронштейнов фар, так как они могут ослабеть, и регулировка нарушится.

**Эксплуатация фар.** Правильно отрегулированными фарами надо пользоваться следующим образом. При езде по шоссе со скоростью свыше 35—40 км следует пользоваться дальним светом, а при встречах с машинами обязательно переходить на ближний свет (нажав ночной переключатель с левой стороны педали сцепления). Ближний свет не будет ослеплять водителей встречных машин, и в то же время дорога будет освещена. При разездах с встречными машинами не сле-

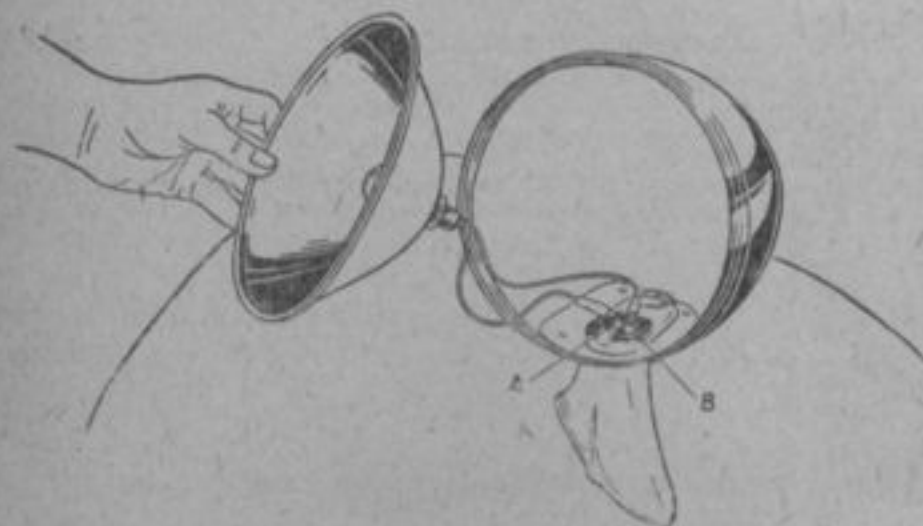


Рис. 4. Крепление проводов внутри корпуса фары



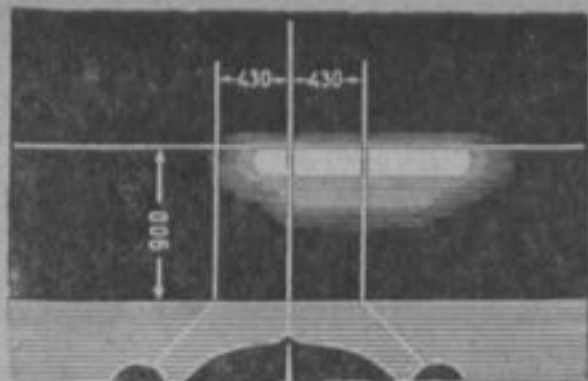


Рис. 6. Световое пятно правой фары

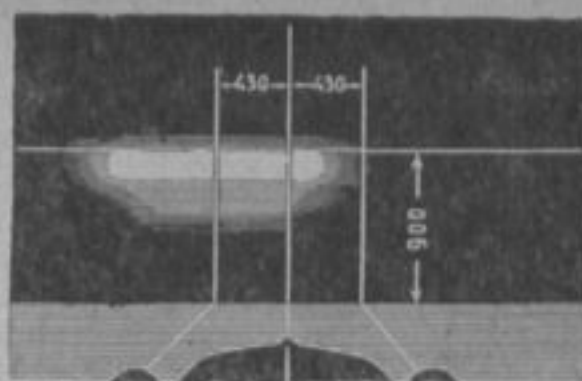


Рис. 7. Световое пятно левой фары

дует выключать фар и переходить на подфарники, так как вследствие резкой перемены света можно потерять направление и сойти на обочину дороги или наехать на неожиданное препятствие.

При езде по плохой, ухабистой дороге и в тумане нужно пользоваться только ближним светом; дальний свет, отражаясь от части тумана, будет ослеплять самого водителя. При езде по городу также надо пользоваться ближним светом. На хорошо освещенных улицах городов можно прибегать к подфарникам.

**Уход за фарами.** Необходимо всегда следить за чистотой фар. Рефлекторы фар М-1 нужно вытирать мягкой и чистой замшей или марлей раз в месяц и чистить время от времени (в зависимости от условий эксплуатации) ваткой, смоченной в смеси ламповой копоти со спиртом. Не следует вытирать рефлектор тряпками и жесткой, грязной замшей, так как можно поцарапать его. Протирать рефлектор надо не по кругу, а по направлению от лампочки к краю. Нужно следить за чистотой лампы и стекла и сменять потемневшую лампу, не дожидаясь, пока перегорит нить. Треснувшее стекло следует немедленно заменить, а если заменить нечем, то вынуть его и подложить под ободок фары плотную бумагу или тряпку.

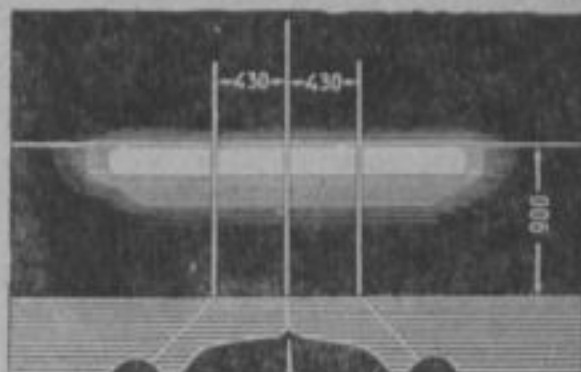


Рис. 8. Общее световое пятно от двух фар

Нельзя выезжать из гаража без стекла или защиты, так как пыль и грязь поцарапают рефлектор и выведут его из строя. Надо тщательно следить за тем, чтобы пробковая прокладка между стеклами и рефлектором была в целости. Прокладка не должна состоять из отдельных кусков, так как внутрь фары могут попасть пыль и влага, вследствие чего понизятся ее световые качества, и рефлектор выйдет из строя раньше срока.

*Редакция просит всех товарищей, направляющих в журнал свои статьи и заметки, сообщать для перевода гонорара подробный адрес (с указанием почтового отделения) и имя и отчество полностью. В целях наиболее полного учета авторского актива просим также сообщать место работы и занимаемую должность.*



## АВТОМОБИЛЬНЫЕ ГОНКИ

### Ростов-на-Дону—Киев—Ленинград—Москва

7—9 июня впервые в Союзе были проведены автомобильные гонки на дистанцию 2800 км по маршруту Ростов-на-Дону—Харьков—Киев—Ленинград—Москва, организованные ростовским авто-мотоклубом.

В 3 час. 10 мин. 7 июня в Ростове-на-Дону стартовала первая машина. За ней с пятиминутными интервалами ушли вторая, третья,

четвертая и другие машины. Всего в пробеге приняло участие 9 машин ГАЗ-А.

Тотчас же после старта гонщикам не повезло. Шел сильный дождь. Ночь была пасмурная. Проселочная дорога от Ростова до Харькова превратилась в сплошное месиво. Машины буксовали. Гонщикам пришлось идти на второй, а временами и на первой передаче. Лишь после Харькова дороги стали суше.

На пути от Киева до Ленинграда по хорошим дорогам некоторые гонщики разинвали скорость до 100 км в час. Впереди всех шли машины № 6 и 7.

Уже на первом этапе началась борьба за первенство между гонщиками Кильке и Кладенко (машина № 7) и гонщиками Рак и Яковенко (машина № 6). Поочередно обгоняя друг друга, они упорно боролись за лидерство. Неоднократные проколы резины у машины № 6, начиная от Ленинграда, позволили машине № 7 оторваться от сильных соперников и добиться первенства.

Финиш гонок состоялся 9 июня на 29-м километре Ленинградского шоссе под Москвой. За время финиша с 8 час. утра 9 июня до 8 час. утра 10 июня в Москву пришли 6 машин, остальные 2 машины пришли после официального закрытия финиша, и 1 машина из-за повреждения вернулась, по указанию судейской коллегии, в Ростов.

Встреча победителей гонок на финише, несмотря на широковещательные афиши и специальные приглашения билеты, отнюдь не была торжественной, ибо Центральный авто-мотоклуб СССР оповестил в афишах и билетах о прибытии гонщиков на финиш в 17 час. вечера, а они начали прибывать в 12—13 час. дня.

Первой к финишу в 12 час. 29,5 мин. пришла машина № 7 (гонщики Кильке и Кладенко). Вся дистанцию они прошли за 56 час. 54 мин. 55 сек. со средней скоростью 49,197 км в час.

Т. Кильке и Кладенко — автомобилисты с многолетним стажем. В прошлом они водители машины Красной армии, ныне — шоферы Азово-Черноморского крайисполкома. В гонке Ростов-на-Дону—Москва в 1936 г. они заняли второе место. В этом году они победители почти трехсуточных гонок на 2800 км.

Второй к финишу, час спустя, пришла машина № 6 (гонщики Яковенко и Рак). Т. Яко-



Маршрут автомобильных гонок

венко и Рак тоже опытные автомобилисты, с большим стажем. Оба они водители машин штаба Северокавказского военного округа. В прошлом году в гонках Ростов-на-Дону—Москва они заняли третье место. Ныне они прошли дистанцию за 57 час. 52 мин. 28 сек. со средней скоростью 48,67 км в час.

Третьей финишировала машина № 8 (гонщики Котов и Долгов). Она прошла дистанцию за 59 час. 46 мин. 18 сек. со средней скоростью 47,77 км в час.

Ростовские автомобилисты успешно провели спортивное выступление общесоюзного значения, что объясняется прежде всего правильной организацией дела.

Гонкам предшествовала большая организационно-техническая подготовительная работа. Всем гонщикам заблаговременно была предоставлена возможность работать над технической подготовкой машины. Техническая комиссия начала функционировать не накануне старта, как это обычно бывает, а задолго до состязаний, давая гонщикам консультацию и указания по подготовке машин. Благодаря этому не было вредной кустарщины и ненужной отсебятинны. Машины все время, вплоть до старта, находились под наблюдением и контролем технической комиссии.

Генеральная тренировка гонщиков, проведенная за несколько дней до старта на дистанцию 1100 км (Ростов—Харьков—Люботин—Ростов), была совмещена с испытанием машин. После этого техническая комиссия окончательно приняла машины.

Благодаря реконсировке, проведенной по всему маршруту специальными бригадами клуба, каждый гонщик получил не только детальную маршрутную карту, но и обстоятельное описание пути, так называемую «легенду дороги». Однако серьезным упущением является то, что ни судейская коллегия в Ростове, ни авто-мотосекция Всесоюзного комитета по делам физкультуры и спорта не установили своевременно точный километраж дистанции. Только по окончании гонок было установлено, что дистанция равна не 3000 км, а 2800.

Правильно сделала судейская коллегия, что не ограничилась отправкой на этапы (Лубны,



Командор гонок т. Персов

Могилев, Луга, Вышний-Волочек) одним лишь техническим исполнителем, как это нередко бывает, а командировала на все этапы членов судейской коллегии. Следует, однако, отметить, что наличие одного контрольного пункта на дистанции Москва—Ленинград (725 км) было все же недостаточно, если учесть напряженность движения по этому шоссе и неудовлетворительное его состояние.

Многое было сделано и для популяризации гонок. Интенсивно освещала подготовку и ход гонок краевая печать. В центре города была установлена электрифицированная маршрутная карта гонок. О гонках были заблаговременно извещены местные исполкомы, органы милиции, госавтоинспекции, комитеты по делам физкультуры и спорта и дорожные органы на всем протяжении маршрута.

Большое внимание было также уделено медицинскому обслуживанию гонок. Помимо наличия в каждой машине средств первой помощи и сопровождавшего гонщиков врача,



Гонщики тт. Кладивенко (слева) и Вильяне (справа), занявшие первое место





Гонщики тт. Яковенко (слева) и Рак (справа), занявшие второе место

следовавшего в обслуживающей машине, гонки сопровождал санитарный самолет, на борту которого находился хирург-парашютист. Кроме того гонки патрулировались еще одним самолетом, с борта которого также велось наблюдение за ходом гонок.

Главный судья гонок, не оставшийся, как это обычно бывает, на месте старта, а сопровождавший гонщиков на сильной машине,

все время поддерживал связь с самолетами, путем специально выработанной сигнализации.

Москвичи, присутствовавшие на ипподроме во время мотогонок 11 июня, тепло встретили прошедших колонной по кругу гостей— ростовских гонщиков и наградили их дружными приветственными аплодисментами.

Мих.

## Мотосоревнования без соревнующихся

30 мая по инициативе оргбюро челябинского авто-мото клуба были проведены шоссейные мотосоревнования на 80 км.

Результаты этих соревнований оказались весьма плачевными, так как в них приняли участие всего четыре человека, двое из которых, в довершение всего, быстро сошли с дистанции вследствие технических неисправностей в машинах.

Провал соревнований объясняется тем, что в Челябинске вследствие отсутствия клуба авто-мотоспорт предоставлен самотеку, а имеющиеся авто-мотоспортсмены не объединены, и с ними не ведется никакой учебно-воспитательной и тренировочной работы. При таких условиях организация авто-мотогонок, естественно, представляла значительные трудности.

Устроители соревнований допустили грубые нарушения основных требований, предъявляемых к организации такого рода гонок:

а) тренировка участников была недостаточна; даже победитель соревнования гон-

щик Мартынов был допущен к соревнованию без участия в тренировках и без предварительного ознакомления с дорогой;

б) предполагаемые участники соревнований были допущены к тренировкам без медицинского осмотра;

в) среди участников соревнований были лица, не имеющие прав на управление машинами;

г) на участке дороги, отведенной для гонок, отсутствовали предупредительные знаки особо опасных мест (поворотов, мостов, неровностей дороги);

д) для зрителей не было отведено определенного места, вследствие чего на старте-финише образовалась недопустимая толкучка;

е) отсутствовала необходимая четкость, и соревнования были начаты с более чем часовой опозданием.

Ю. Черемосный

Челябинск.

## Награждение организаторов и участников автогонок Ростов—Москва

Всесоюзный комитет по делам физкультуры и спорта при СНК СССР за блестящую организацию и проведение автомобильных гонок по маршруту Ростов-на-Дону — Харьков — Киев — Ленинград — Москва премировал ростовский авто-мотоклуб переходящим призом, а начальнику клуба т. Тесленко объявил благодарность и выдал денежную премию в 1 000 руб.

Признав достижение гонщиков Кладенко и Кильке, прошедших дистанцию в 2 800 км в 56 час. 54 мин. 55 сек. (средняя скорость 49,197 км в час), всесоюзным рекордом, коми-

тет постановил наградить их грамотами и денежной премией по 1 000 руб. каждого, а гонщиков машины № 6 тт. Яковенко и Рак, занявших второе место, грамотами и денежными премиями по 500 руб. каждого.

Командор гонок т. Персов награжден почетной грамотой и именным призом.

В постановлении Всесоюзного комитета также отмечаются и награждаются грамотой гонщики Долгов, Котов, Абрамов, Волод, Горшков, Зубов, Васильченко и Притыкин, пришедшие к финишу в установленную норму времени.

## Мотокросс

18 июня Московский комитет по делам физкультуры и спорта провел соревнования мотоциклистов по пересеченной местности на дистанцию 118 км, в которых приняло участие 32 мотоциклиста. Маршрут мотокросса (31-й км шоссе Зитуанастов — Салтыковка — Красково — Гжель — Антоново — Ногинск — Кунава и обратно) изобилует множеством неожиданных препятствий в виде бродов, разрушенных мостов, топких мест и т. п., которые мотоциклисты прекрасно преодолевали, показав этим высочайший класс езды.

Результаты соревнований следующие: по классу мотоциклов до 300 см<sup>3</sup> первое место занял т. Новиков (о-во «Старт») на мотоцикле «Красный Октябрь» со временем 3 часа 02 мин. 16 сек., что составляет среднюю скорость 38,9 км в час, второе место занял т. Пригожин (о-во «Старт») на мотоцикле «Красный Октябрь» — 3 часа 14 мин. 07,5 сек. (36,5 км в час), третье место — т. Щербаков на мотоцикле ИЖ-7—3 часа 26 мин. 35,6 сек. (34,4 км в час).

На 4 мотоциклистов, выступавших на машинах заграничного производства, победителем был Польский (о-во «Старт») на «Нортоне» со временем 3 часа 14 мин. 45 сек. (36,5 км в час). В классе мотоциклов до 750 см<sup>3</sup> советского производства победителем был Кривошеев на мотоцикле Подольского завода со временем 3 часа 07 мин. 25 сек. (37,9 км в час), вторым Грингаут (Ивфизкульт) на мотоцикле Подольского завода со временем 3 часа 07 мин. 49 сек. (37,8 км в час).

Подводя итоги соревнований, небезынтересно отметить, что лучший мотоцикл заграничного производства оказался на пятом месте, а впереди были гонщики на советских мотоциклах — Новиков, Кривошеев, Грингаут и Пригожин.

Основным недостатком мотокросса была задержка старта на 3 часа, что было вызвано долгой расстановкой контролеров в пути. Это обстоятельство должно быть учтено устроителями следующих мотокроссов.

Ф. Б.

Мотоциклисты автомотоклуба спортивного о-ва «Старт» освоили прыжки на мотоциклах. На фото — демонстрация прыжков на мотоциклах с трамплина на стадионе о-ва «Старт» 30 мая

Фото М. Прехнера



# МАССОВЫЙ КИНОУЧЕБНИК

## ПО АВТОМОБИЛИЗМУ

### ЗВУКОВОЙ КИНОКУРС „АВТОМОБИЛЬ“

Звуковой кинокурс «Автомобиль» хорошо известен тысячам советских водителей. В 1935 г. кинокурс прослушало свыше 90 тыс. чел., в 1936 г. — 96 400 чел., а по плану 1937 г. кинокурс должны прослушать 120 тыс. чел., из них 40 тыс. шоферов-любителей. В настоящее время кинокурс демонстрируется в 100 кинолекторных разных городов и районов СССР.

Эксплуатацией кинокурса занимается киноконтора Всесоюзного комитета по делам физкультуры и спорта, которая призвана обеспечить подготовку и переподготовку шоферов-профессионалов и обучение шоферов-любителей. Однако недостаток копий кинофильма (на весь Союз имеется лишь 22 копии), недостаток кинолекториев и квалифицированных педагогических сил, сопровождающих кинокурс лекциями, а также совершенно недостаточная помощь киноконторе со стороны хозяйственных и общественных организаций тормозит широкое развертывание автомобильного кинообучения.

Сам Всесоюзный комитет по делам физкультуры и спорта, принявший киноконтору после ликвидации «Автодора», не помогает ей в работе, не усвоил простой истины, что киноконтора — это не «коммерческое предприятие», а организация большого культурно-технического и учебно-оборонного значения. Если бы комитет понял это, он, вероятно, не забрал бы из оборотного капитала киноконторы 100 тыс. руб. для своих нужд.

Не могут похвастать вниманием к кинокурсу «Автомобиль» также и Главное управление кинематографии и Управление по производству технических фильмов — «Техфильм». Оба управления очень мало сделали для обеспечения производственной базы киноконторы. Им, видимо, невдомек, что выпуск учебных автотракторных фильмов не «отерединой заказ», а дело большого государственного значения. Надо обеспечить кинокурс «Автомобиль» пленкой для размножения копий курса. Надо серьезно заняться выпуском нового тракторного курса, к созданию которого киноконтора привлекла сейчас лучшие научно-технические силы.

За два с лишним года эксплуатации кинокурса накопилось немало отзывов, предложений и советов слушателей, преподавателей и специалистов. Это — ценный материал не только для отдельных дополнений к существующему кинокурсу, но и для его переработки в значительно исправленном и дополненном виде.

Вот некоторые из отзывов:

— В фильме не показаны машины последнего выпуска... Недостаточно освещены не-

исправности по электрооборудованию... Необходимо ввести раздел о правилах движения (коллектив транспортного цеха «Мурманрыба»).

— Неполно освещены в кинокурсе рулевое управление и тормоза... Совершенно отсутствуют уроки по детонации (240 слушателей кинокурса из Крыма).

— Необходимо создать кинокурс 2-й ступени для людей, практически знакомых с автомобилем, и включить в него разделы о конструкциях автомобилей, конструкциях и условиях работы трансмиссии, рулевого управления, подвесок и ходовой части, технологический процесс изготовления деталей автомобиля и профилактику.

Немало требований имеется о создании специального кинокурса по эксплуатации и ремонту автомобиля.

Киноконтора обещает сделать дополнение о новых легковых машинах в ближайшее же время. Надо, чтобы эти дополнения, как и уроки по правилам уличного движения, были осуществлены в кратчайший срок.

К концу текущего года число автомобилей в СССР достигнет 600 тыс., а к концу третьей пятилетки у нас в стране будет несколько миллионов автомобилей. Нехватка кадров водителей и механиков остро ощущается уже теперь.

Враг народа Серебряков, руководивший б. Цудортрансом, немало напакостил в планировании и подготовке кадров автомобильного транспорта. Ликвидируя последствия вредительства, нам надо лучше использовать все средства массовой подготовки кадров. К числу таких средств относится кинокурс «Автомобиль», этот подлинно массовый киноучебник по автомобилезнанию.

Надо уже теперь помимо временных кинолекториев запроектировать организацию в крупнейших центрах страны учебных автомобильных кинокомбинатов с кинолекториями, лабораториями, учебными мастерскими и автобазами для практических занятий.

Киноконтора должна быть подготовлена к тому, чтобы в третьей пятилетке дать новые учебные звуковые фильмы «Эксплуатация автомобиля», «Ремонт автомобиля» и «Культура вождения», звуковые учебные фильмы по методике автомобильного и мотоциклетного спорта, а также по устройству и вождению мотоцикла.

Помимо этого мы вправе ожидать от киноконторы периодических дополнений к основным разделам курса по мере выпуска новых конструкций. От этого ценность кинокурса повысится.

М. Юнпроф

# ОДИН КИЛОМЕТР— ЗА 30,06 СЕКУНДЫ

Рекордсмен т. А. Герель (за рулем) на реконструированном им автомобиле ГАЗ-А после установления рекорда на 1 км с хода. Рядом с ним механик Н. Чернышев



В прошлом году член ленинградского автомотоклуба гонщик **Г. Цветков** в автомобильных состязаниях установил всесоюзный рекорд на машине ГАЗ-А с полуобтекаемым кузовом, пройдя 1 км с хода в 31,9 сек., что составляет среднюю часовую скорость 112,825 км в час.

Рекорд, установленный гонщиком Цветковым, существовал до 30 мая 1937 года. В этот день на открытии автоспортивного сезона Ленинграда гонщик **А. Лаврентьев** на той же машине ГАЗ-А с полуобтекаемым кузовом показал лучшее время дня и своим достижением побил прежний всесоюзный рекорд. 1 км с хода Лаврентьев прошел в 30,58 сек., что составляет среднюю часовую скорость 117,72 км в час.

Рекорд, установленный гонщиком Лаврентьевым, просуществовал всего две недели. 12 июня на гонке-километровке в Ленинграде, проводившейся, как обычно, на 69-м километре Киевского шоссе, установлен новый рекорд СССР. Он принадлежит гонщику **А. Герель**.

На реконструированной машине ГАЗ-А (улучшенная база, двигатель М-1, обтекаемый корпус) гонщик Герель (с механиком Чернышевым) прошел 1 км с хода в 30,06 сек., что составляет среднюю часовую скорость 119,76 км.

Следует отметить также и достижение гон-

щика Пурычко (с механиком Грот) в соревнованиях на 1 км с хода. На подготовленной к гонкам машине ГАЗ-А (со снятыми крыльями и подножками) он показал время — 116,92 км в час.

Главный судья ленинградского автомотоклуба **П. Воротицкий**, судивший соревнования 30 мая и 12 июня, провел судейство с большой четкостью. Для засечки времени параллельно с обычным хронометражем применялся также аппарат электроавтоматической засечки конструкции инж. Быстрова.

Новый всесоюзный рекорд, установленный гонщиком Герель, — большая победа не только ленинградского автомотоклуба, но и всего нашего автоспортивного движения. Следует отметить, что в Ленинграде разворачивается значительная работа по приспособлению стандартных машин ГАЗ-А для спортивно-гоночных целей. Эту инициативу надо направить по правильному техническому пути. Неплохо бы было автомотосекции Всесоюзного комитета по делам физкультуры и спорта детально изучить и проконсультировать работу ленинградцев в этом направлении. Надо также заставить госавтоинспекцию отказаться от канцелярского подхода к спортивно-гоночным газовам. Госавтоинспекция рассматривает их как «соборные» и не выдает на них номера.

М.

# СОЗДАДИМ СОВЕТСКИЕ ГОНОЧНЫЕ АВТОМОБИЛИ И МОТОЦИКЛЫ

Ф. БОРИСОВ

Среди советских авто-мотоспортсменов есть немало талантливых гонщиков, вполне освоивших технику вождения авто-мотомашин на повышенных скоростях. Однако наши гонщики до тех пор не могут рассчитывать на завоевание мировых рекордов, пока у нас не будет необходимых для этого гоночных и спортивных машин.

Всем известно, что мировые рекорды ставятся на специально сконструированных гоночных машинах и на специальных дорогах. Между тем советские гонщики являются в лучшем случае обладателями устаревших моделей заграничных спортивных мотоциклов.

Попытки переконструировать советские автомашины серийного производства в гоночные конечно кое-что дали, но ожидать от подобных экспериментов больших результатов, разумеется, нельзя.

В отношении реконструкции мотоцикла не малого успеха добился чемпион СССР, москвич Н. Закревский. Он удачно переконструировал мотоцикл Харлей-Давидсон старого выпуска и показал на нем скорость 172 км/час, т. е. такую скорость, какую этот тип мотоцикла раньше вообще не давал. Если же учесть, что в Европе в настоящее время на мотоциклах достигают скорости 272,000 км/час (Хенне), то и достижение т. Закревского теряет свое значение.

Сейчас ведется ряд лабораторных работ по переделке серийных авто-мотомашин советского производства в спортивные. Это весьма полезное начинание, но и оно не даст возможности разрешить стоящую перед советскими гонщиками задачу — перекрыть мировые рекорды по авто-мотоспорту. Советская автомобильная общественность должна предъявить к нашей автомобильной и мотоциклетной промышленности требование — изготовить гоночную машину не хуже заграничной.

По имеющимся сведениям, на мотоциклетных заводах ведется кое-какая работа по постройке скоростного мотоцикла, но, к сожалению, очень медленно. Необходимо ускорить это дело и дать стране мотоцикл, который мог бы развивать скорость не 150, а 300 км в час.

Создание машин подобного типа даст большой технический материал для наших инженеров и конструкторов, так как технические достижения в постройке гоночных машин, как показала практика Запада, в дальнейшем переносятся на серийные типы машин.

К современному гоночному автомобилю и мотоциклу предъявляются следующие требования. Двигатель должен иметь повышенную мощность за счет повышения числа оборотов и среднего эффективного давления, а не за счет увеличения литража. С целью повышения эффективного давления необходимо конструировать двигатели с лучшим наполне-

нием цилиндров рабочей смесью и повышенной степенью сжатия. Первое достигается путем устройства компрессора, нагнетающего смесь в цилиндры, а второе — путем уменьшения камеры сгорания, в результате чего степень сжатия может быть доведена до 7:1, 8:1 и даже до 9:1.

Высокая степень сжатия требует применения в гоночных двигателях особых сортов топлива — смесей, так как обычные сорта горючих материалов непригодны из-за склонности к детонации. Специальные смеси составляются на основе опыта и в зависимости от конструкции двигателя с добавлением различных антидетонаторов, как бензол, толуол, тетраэтиловый свинец и пр.

При изготовлении гоночного двигателя большое значение имеет снижение веса с одновременным сохранением высокой прочности всех его агрегатов и деталей. Последнее достигается применением высококачественных материалов и легких алюминиевых сплавов. Алюминий в последнее время с успехом применяется в головках цилиндров, что содействует увеличению степени сжатия. Современный гоночный двигатель имеет на 1 л. с. вес меньше 1 кг (это уже норма авиационного двигателя).

Число оборотов современного двигателя доходит до 8 тыс. в минуту. Такой быстроходный двигатель должен быть очень хорошо уравновешен, а детали его тщательно обработаны и пригнаны.

Идеальным гоночным двигателем будет двигатель, который сможет дать максимальную скорость и наибольшее ускорение с тем, чтобы можно было получить быстрый разгон и сократить время, необходимое для развития максимальной скорости.

Большое значение имеет правильное разрешение вопроса обтекаемости, а также устойчивости машины. Устойчивость гоночной машины в основном достигается путем снижения центра тяжести, т. е. низкой посадкой, что вполне возможно, так как такие машины рассчитываются для езды на исключительно хороших дорогах и на специальных авто-мотодромах. Низкая посадка гоночной машины способствует также получению хорошей обтекаемости, т. е. уменьшению лобового сопротивления воздуха. Это особенно важно, если учесть, что на высоких скоростях сопротивление воздуха значительно возрастает.

Специально гоночные машины нельзя смешивать со спортивными. Гоночная машина стоит очень дорого и предназначается исключительно для скоростных гонок на коротких дистанциях, спортивная же машина повышенной проходимости должна быть серийного производства, доступной для широких масс спортсменов. Назначение спортивной машины — участие в больших дорожных пробегах и гонках, а также в туристских поездках.



## Мотогонки на ипподроме



Мотогонки 11 июня на Московском ипподроме. 3-й заезд

Фото М. Прехнера

Учитывая большое агитационное значение мотоциклетных гонок на ипподроме, когда все моменты соревнования проходит на виду у зрителей, а также большой интерес населения к мотоциклетному спорту, авто-мотосекция Всесоюзного комитета по делам физкультуры и спорта в течение летнего сезона два раза в месяц будет проводить мотогонки на Московском беговом ипподроме.

Первые мотогонки были проведены 11 июня и привлекли большое количество зрителей.

Гонка для мотоциклов советского производства до 300 см<sup>3</sup> была разыграна в трех полуфиналах с общим числом участников—21 человек. Семь лучших участников полуфиналов по времени вышли в финал. Победителем гонки на дистанцию в 5 км был Иваненко («Динамо») на мотоцикле «Красный Октябрь», хорошо прошедший дистанцию в 3 мин. 53,5 сек. (скорость 77,2 км в час), но не показавший своей предельной скорости. Вторым был Гарнец («Старт») на мотоцикле ИЖ-7—3 мин. 54,6 сек. (77 км в час) и третьим — Шлепнев (Инфизкульт) также на ИЖ-7 — 3 мин. 56,2 сек. (76,2 км в час).

В классе мотоциклов советского производства до 750 см<sup>3</sup> на дистанцию в 10 км победителями были Грингаут (Инфизкульт) на мотоцикле Подольского завода — 7 мин. 09,5 сек. (84,0 км в час) и Красовский на мотоцикле Таганрогского завода—7 мин. 36,1 сек. (79,8 км в час).

Гонки по классу мотоциклов до 500 см<sup>3</sup> были разыграны в двух полуфиналах и финале на дистанцию в 10 км. Победителями финала были Жданов («Старт») на мотоцикле «Пра-

га» — 6 мин. 38,6 сек. (90,7 км в час) и Кошелев («Старт») на мотоцикле «Прага» — 6 мин. 50,3 сек. (87,8 км в час).

Победителями по классу мотоциклов до 750 см<sup>3</sup> на дистанцию в 10 км были Савостьянов («Динамо») на мотоцикле «БМВ» — 6 мин. 37,7 сек. (90,8 км в час) и Ивлиев («Динамо») на мотоцикле «НСУ» — 6 мин. 59,2 сек. (86,0 км в час).

Гонки мотоциклов с колясками были разыграны при шести участниках на дистанцию в 10 км. Победителем гонок был Шешунов («Динамо») на мотоцикле «БМВ» — 7 мин. 36,5 сек. (79,7 км в час), вторым пришел Миренский («Старт») на мотоцикле «Харлей Давидсон» — 7 мин. 49,5 сек. (78,9 км в час).

Гонки на ипподроме закончились соревнованием мотоциклистов по прыжкам с трамплина, что для Москвы является новой разновидностью мотоспорта. Несмотря на новизну этих соревнований, по результатам и технике выполнения прыжков видно, что московские мотоциклисты быстро и хорошо освоили это искусство. Прыжки проходили с полуметрового трамплина. Лучшие результаты из шести прыжков показали Красовский — длина прыжка 17 м 85 см и Жемарин — длина прыжка 17 м 75 см.

В программу следующих соревнований входит встреча московских мотоциклистов с ленинградскими, киевскими, харьковскими и др.

На соревнованиях присутствовали секретари ЦК ВЛКСМ гг. Косарев и Файнберг.

Ф.

# Вопрос председателю Всесоюзного комитета по делам физкультуры и спорта т. Харченко

Уважаемый тов. Харченко!

С каждым днем увеличивается в стране число индивидуальных владельцев автомобилей и мотоциклов. Многие из них являются активистами авто-мотоспорта, членами авто-мотоклубов и готовы в любое время, если понадобится, выполнить священный долг гражданина СССР и стать на защиту социалистической родины.

Интересы государства требуют длительного сохранения авто-мотопарка, принадлежащего индивидуальным владельцам. Однако немало машин находится в неудовлетворительном состоянии из-за отсутствия ремонтной базы и профилактического обслуживания,

и многие владельцы машин даже не обеспечены стоянками.

Организаторами создания кооперированных общественных гаражей, ремонтных мастерских и станций обслуживания общественного пользования должны являться авто-мотоклубы. Но они, пока что, необходимой инициативы в этом деле не проявляют.

Хотелось бы знать, что предпринимает Всесоюзный комитет по делам физкультуры и спорта при Совнаркоме СССР для организации обслуживания через авто-мотоклубы любителей и спортсменов, имеющих свои авто-мотомашинны.

Член авто-мотоклуба завода им. Сталина инж. Никитин

## Возмутительная волокита

Разговоры об организации в Иванове авто-мотоклуба идут много лет подряд. За это время накопилось порядное количество различных протоколов, газетных вырезок, докладных записок и постановлений. Но авто-мотоклуба в Иванове нет и по сей день.

2 декабря 1936 г. вопрос этот обсуждался на президиуме Ивановского облисполкома. Он признал необходимым срочно организовать авто-мотоклуб, выделил оргбюро и обязал Ивановский горсовет предоставить для оборудования клуба помещение.

Полтора месяца спустя горсовет удосужился обсудить постановление облисполкома. Он решил предоставить под автоклуб помещение, которое вполне соответствовало бы требованиям спортсменов и любителей. Но неожиданно в горсовете передумали и передали это помещение союзу художников. Тогда за дело взялся горком ВКП(б), который своим решением от 21 февраля 1937 г. также предложил горсовету немедленно выделить помещение под автоклуб.

Зап. коммунальным отделом горсовета т. Зайцев вскоре нашел помещение, которое вполне устраивало автоклуб, но президиум горсовета не дал на это согласия, а вынес новое решение — поручить Зайцеву в месячный срок подыскать другое помещение и снова поставить этот вопрос на обсуждение президиума.

23 марта президиум облисполкома вторично поставил этот вопрос и уже конкретно указал горсовету, какое именно помещение он должен передать под автоклуб. Но и это постановление облисполкома постигла та же участь.

Ваш корреспондент посетил зам. председателя Ивановского горсовета т. Смирнова.

— Постановление есть, а помещения нет, и когда оно будет, — не знаю, — заявил т. Смирнов.

Мы опустились этажом ниже, и в кабинете т. Зайцева застали работников автоклуба и самого т. Зайцева за «разрешением» вопроса.

— Сходите, посмотрите помещение, о котором я вам говорю. Если оно подойдет вам, — говорил при нас т. Зайцев, — получите его.

— Это помещение, — отвечали работники автоклуба, — мы знаем, оно нас вполне удовлетворяет.

— Ну и хорошо, устраивайтесь, — пожимая нам руки говорил т. Зайцев.

Казалось бы, что все благополучно. С таким именно настроением мы уехали из Иванова. Но на-днях получили от работников клуба письмо. Вот оно:

«Как это ни печально, но мы до сего времени помещения под клуб и гараж не получили. Когда кончится эта возмутительная волокита, — неизвестно. Наши автомашинны и инвентарь стоят попрежнему под открытым небом. В ближайшее время мы получаем 5 новых легковых автомашин и 4 грузовика, но и они будут гибнуть так же, как и все наше ценное имущество».

Тысячи юношей и девушек Иванова, в ответ на призыв героя Советского союза т. Липидевского, стремятся научиться управлять автомобилем и мотоциклом. Областной комитет по делам физкультуры имеет свыше тысячи заявлений трудящихся Иванова с просьбой принять их в члены автоклуба. На предприятиях города создаются кружки по изучению автомобиля, 80 чел. занимаются на фабрике «Красная талка», кружки работают в Текстильном институте, на молочном заводе и других предприятиях. Если бы у автоклуба было помещение, то эту работу можно было бы развернуть во много раз шире.

Д. В.

# ЭКСПЛУАТАЦИЯ ГАЗОГЕНЕРАТОРНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ЗИС-13

СТАТЬЯ 3

Инж. А. СКЕРДЖИЕВ

В первых двух статьях, напечатанных в № 10 и 12 «За рулем», водителям газогенераторных автомобилей ЗИС-13 были даны основные сведения о подготовке машины к выпуску и эксплуатации.

В настоящей статье мы рассмотрим вопросы обслуживания автомобиля ЗИС-13 на линии и в гараже, а также способы устранения наиболее часто встречающихся неисправностей.

## Обслуживание газогенераторного автомобиля во время работы

Газогенератор во время работы нуждается лишь в своевременной загрузке топливом соответствующей влажности. Загрузка разогретого генератора топливом должна производиться при работающем двигателе или вентиляторе, и возможно быстрее, чтобы не нарушить процессов газообразования.

Топливо загружается в газогенератор из специальных мешков, в которые оно должно быть насыпано заранее. Загрузка топлива в газогенератор показана на рис. 1. Периодичность загрузки газогенератора на ходу колеблется в зависимости от условий и режима работы двигателя. При езде необходимо следить за тем, чтобы в бункере всегда было достаточное количество дров; во всяком случае, не рекомендуется выжигать более  $\frac{2}{3}$  топлива.



Рис. 1. Загрузка топлива в газогенератор

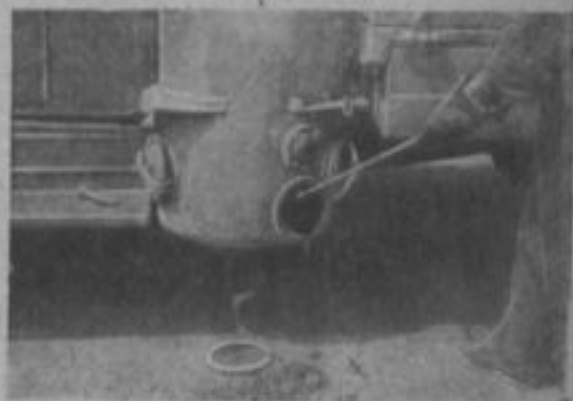


Рис. 2. Чистка газогенератора

Шуровать топливо в газогенераторе (специальной кочергой) приходится очень редко. Это необходимо лишь после кратковременной работы генератора (порядка 10 минут, включая розжиг) и последующего внезапного выключения его.

При езде на газогенераторном автомобиле нужно придерживаться следующих правил:

1. Ни в коем случае не ездить на газу с присадкой бензина, так как это может привести к засмаливанию двигателя. Засмаливание происходит оттого, что напряженность горения при малом отборе газа сильно повышается и смолы, находящиеся в топливе, сгорают в газогенераторе не полностью.

По той же причине нельзя допускать, чтобы двигатель работал дольше 20 минут на малых оборотах (холостой ход).

2. При переключении передач следует давать несколько больше разгона, чем при езде на бензине, а при спуске с гор не тормозить двигателем, прикрывая воздушную заслонку смесителя. Кроме того нужно, чтобы двигатель работал на максимально выгодном опережении зажигания. Водители автомобилей ЗИС-13 должны освоить управление регулировкой воздушного дросселя, которая очень сходна с регулировкой добавочного воздуха у современных карбюраторных автомобилей.

## Уход за генераторной установкой в гараже

Чистка газогенераторной установки производится через каждые 1000—1200 км пробега автомобиля и заключается в удалении мелкого угля и шлака через зевки зольника. После очистки генератора, показанной на рис. 2, необходимо загружать его свежим углем (как было указано ранее).

Чистка горизонтальных очистителей-охлаждателей (рис. 3) производится путем удаления дисковых наборов и промывки их цилиндров водой из брайдевой. При отсутствии брайдевой следует прочищать цилиндры скребком, представляющим собой пластину, выполенную в форме очистителя и приваренную к концу длинной штанги. Диски промываются в обыкновенных ваннах.

Вертикальный очиститель промывается водой при снятых крышках люка. После этого нижние крышки надеваются на люки и промывают трубопровод от вертикального к горизонтальному очистителю. Чистка вертикального фильтра показана на рис. 4. Каждые 4—5 тыс. км пробега промывается вся система трубопроводов и вентилятор.

Асбестовые прокладки промазываются жирным слоем графитовой мази в сроки, определяемые условиями работы (т. е. по мере надобности). Состав мази: 50% графита (желательно чешуйчатого), 40% петролатума (отход при переработке нефти) и 10% веретенного масла.

Электромотор вентилятора смазывается жидким маслом через специальное отверстие каждые 3 тыс. км пробега.

В холодное время года конденсат в вертикальном и горизонтальных очистителях, а также в отстойнике под смесителем может замерзнуть, поэтому при длительных стоянках, а также при стоянке автомобиля в холодном помещении его необходимо спускать.

Через 300—400 км пробега нужно проверять высоту восстановительной зоны газогенератора и, в случае необходимости, добавлять или убавлять ее до нормы.

Через каждые 300 км необходимо также проверять, не засорилось ли отверстие спуска конденсата вертикального очистителя.

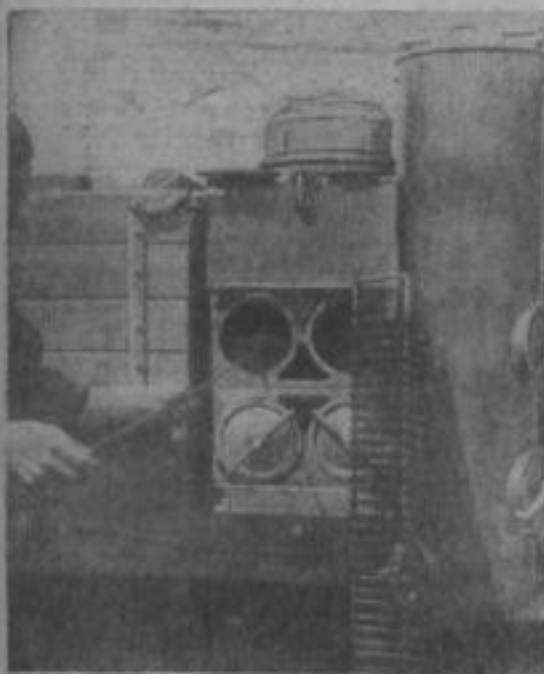


Рис. 3. Чистка горизонтальных очистителей-охлаждателей

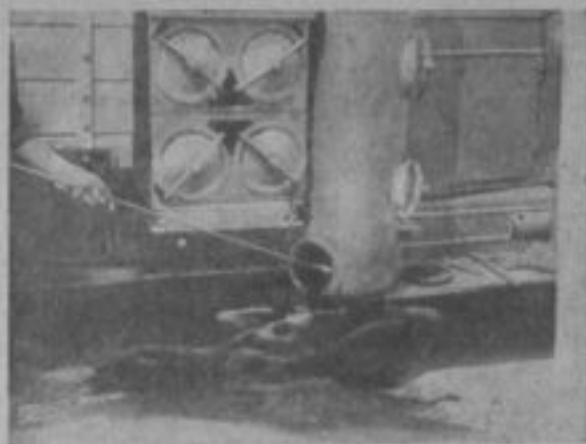


Рис. 4. Чистка вертикального очистителя

### Неисправности газогенератора

Среди возможных неисправностей, возникающих в процессе эксплуатации газогенераторного автомобиля, наиболее часто встречается подсос воздуха. Обычно подсос воздуха происходит вследствие неплотности посадки прокладок в крышках люков, что является результатом небрежного монтажа и прорыва прокладки или наличия трещины или дыр в кожухе. Подсос можно обнаружить на слух, увеличив обороты двигателя и прикрыв воздушное отверстие рукой. При подсосе воздуха в горячих местах генератора появляются местные перегревы, свидетельствующие о сгорании газа в этих местах, а также о падении мощности. Такой подсос особенно опасен, так как он может вызвать прогорание генератора. В этом случае необходимо немедленно прекратить работу и устранить подсос.

Бывают также случаи подсоса воздуха в верхней части генератора в результате плохого уплотнения прокладки (неплотности верхней крышки бункера), или образования отверстий в верхней части генератора, а также в крышке, из-за проедания стенок бункера углекислотой<sup>1</sup>.

Следствием указанного подсоса является проникновение в газогенератор воздуха, соединяющегося с газами, что ведет к образованию легких взрывов (так называемое «чихание» газогенератора).

По той же причине иногда появляются отверстия в нижней части внутреннего кожуха (третий случай подсоса). Это приводит к смещению зоны горения вверх, т. е. к частичному переходу опрокинутого процесса горения в прямой и к образованию смол.

Со вторым и третьим случаями подсоса можно бороться с помощью заварки образовавшихся отверстий и лучшего уплотнения крышки, применяя графитную мазь и асбестовый шнур.

<sup>1</sup> Этот дефект происходит потому, что завод «Свет шахтера» изготовлял бункера и крышки из углеродистой стали, вопреки чертежам ЗИС и условиям на поставку.

Особо следует отметить случаи подсоса воздуха не в газогенераторе, а в каком-либо другом месте установки, могущие появиться в результате неплотности соединений. Это можно легко обнаружить при работе двигателя по ненормальному положению манетки воздушного дросселя смесителя.

Кроме подсоса часто происходит засорение установки. При повышении оборотов двигателя в трубке спуска конденсата из вертикального очистителя появляется характерный резкий свист, который свидетельствует о засорении генератора или горизонтальных очистителей. При этом заметно падает мощность двигателя. При засорении установки необходимо прежде всего прикрыть доступ воздуха, а затем, для полного устранения дефекта, прочистить установку.

Употребление недоброкачественного гнилого топлива приводит к необходимости частой чистки генератора и очистителей, так как в противном случае могут засориться трубопроводы и загрязниться масло. Эксплуатация на таком топливе нерентабельна, так как двигатель может выйти из строя вследствие недостаточной очистки газа.

## Интересный опыт

К юго-востоку от Магнитогорска ангажамы вьется дорога в центр золотомедного района Башкирии, — к Баймакскому медеплавильному заводу.

Дорога пересекает многочисленные речки, глубокие овраги, высокие горы. Недавно она была пустыня, а сейчас по ней непрерывно бегут автомобили, груженные каменным углем, коксом, рудой, медью, промышленными и продовольственными товарами.

Недешево водителям грузовых автомобилей

Иногда в двигателе появляется «стрельба». Это происходит вследствие слишком больших зазоров свечей (больше 0,5 мм), или ненормального зазора между контактами прерывателя.

Наконец следует упомянуть о случаях появления смолы в смесителе. Наличие смолы в смесителе указывает на неисправность генератора. Генератор был, возможно, неправильно загружен, или прогорел его внутренний кожух. Ни в коем случае нельзя работать на машине, не устранив этой неисправности.

В связи с дефектами топливника, отмеченными в первой статье (см. «За рулем» № 10), в нижнем шве воздушной коробки топливника нередко появляются трещины, что можно обнаружить по резкому падению мощности и перегреву генератора. Устранение этого дефекта возможно только в топливниках, выполненных из жароупорной хромоникелевой стали. Шов в этом случае должен быть хорошо расчищен и заварен электросваркой с электродами из материала ЭЯ1Т с обмазкой ЦЛ-1 ЦНИИМАШ.

ездить по этой дороге. Чего только стоит почти 30-километровый перевал через Ирындикский горный хребет!

Летом, в дождливую погоду, автомобили сутками простаивают в пути из-за бездорожья, а зимой, после бурянов, транспортники терпеливо, неделями, пробивают себе путь.

И вот по этому трудному участку пути в 1936 г. Башзолототранс перевез свыше 100 тыс. т различных грузов.



С рудой в Баймак

В перевозках Башзолототранса значительный процент занимают легковесные грузы, главным образом кока. Поэтому с целью лучшего использования тоннажа машины на многих машинах были нашиты дополнительные борты (на 35—40 см), что позволило значительно увеличить вместимость кузовов.

Однако потребность в транспортных средствах все росла и недостаток автомобилей остро давал себя чувствовать. Вместо 25 новых автомобилей, которые предполагалось получить в 1936 г., фактически было получено только 10.

Для того чтобы обеспечить выполнение плана перевозок, нужно было провести особые мероприятия. От этого зависела судьба Баймакского медеплавильного завода и всех окружающих приисков. Автоработники задались целью перестроить свою работу так, чтобы повысить грузооборот при имеющемся количестве автомобилей.

В начале прошлого года путем ряда опытных пробегов автомобилей с различными нагрузками была установлена возможность повышения тоннажа машин: АМО-3 с 2,5 до 3,2 т, ЗИС-5 с 3,0 до 3,7, ЯС-1 (самосвал) с 4,0 до 5,2 т.

Помимо дополнительной нашивки бортов на автомобилях были усилены рессоры и подрессорники на 1—2 листа и повышено давление в шинах на 0,5 атм.

В связи с увеличением грузоподъемности автомобилей необходимо было снизить удельное давление шин. Это было достигнуто удлинением рамы на 2,0 м и подведением под нее третьей, ведущей оси (добавочная рама жестко соединена с основной). Таким образом была получена своеобразная трехосная машина с одной средней ведущей осью. Соответственно был увеличен и кузов.

Путем отсоединения добавочной рамы с третьей осью и замены кузова эту трехосную машину можно легко превратить в обычную.

Из старых, подлежащих списанию, машин марки АМО-3 в течение года было подготовлено таким способом семь «трехосок». На этих автомобилях вместо нормальных 2,5 т груза возили 4,5—5,0 т и даже больше. Так например, был перевезен небольшой паровой котел весом 6,5 т без всякого ущерба для материальной части автомобиля.

Единственным недостатком таких трехосок является уменьшение сцепного веса ведущих колес на неровном пути, вследствие чего они начинают буксовать, и осложнение управления на малых радиусах поворота.

Наблюдение в течение года за машинами, работающими с перегрузкой, как переделан-

ными, так и непеределанными, не установило никаких остаточных деформаций в шасси.

Проведение всех этих мероприятий привело к значительному повышению коэффициента использования тоннажа. Приводим данные за 1936 г. по месяцам:

	План 1936 г.	Факт. выпол. за 1936 г.	% к фактически выпол. за 1935 г.	% к плану 1936 г.
Январь . . . . .	0,980	0,999	109,7	101,9
Февраль . . . . .	0,980	0,983	115,5	100,3
Март . . . . .	0,980	0,981	105,4	100,1
Апрель . . . . .	0,980	1,071	116,3	109,2
Май . . . . .	0,980	1,122	120,6	114,4
Июнь . . . . .	0,980	1,218	132,4	124,2
Июль . . . . .	0,980	1,195	127,1	121,9
Август . . . . .	0,980	1,157	124,4	118,0
Сентябрь . . . . .	0,980	1,113	118,3	113,5
Октябрь . . . . .	0,980	1,145	121,7	116,8
Ноябрь . . . . .	0,980	1,104	116,2	112,6
Декабрь . . . . .	0,980	1,073	113,1	109,7
<b>Итого . . . . .</b> (в среднем)	<b>0,980</b>	<b>1,114</b>	<b>119,7</b>	<b>113,8</b>

Перевыполнение планового коэффициента использования тоннажа дало дополнительно 1480 тыс. тонно-километров, а валовой доход от них составил 1200 тыс. руб. Благодаря этому себестоимость одного тонно-километра в 1936 г. фактически составила 63,94 коп., против плановых 81,2 коп. (снижение на 21,2%).

Для стимулирования работы водителей была перестроена и система зарплат. Был принят принцип раздельной оплаты за пробег и грузооборот, зависящий в свою очередь от степени загрузки автомашин. Кроме того была введена и прогрессивная шкала доплаты за перевыполнение заданных норм. Эта система зарплат принята и на 1937 год, с некоторыми изменениями в сторону упрощения.

В текущем году водители Башзолототранса поставили перед собой задачу добиться еще более лучших показателей эксплуатации автопарка.

**М. Марков**

Редакция ставит в известность читателей журнала, что высылкой книг она не занимается. С заказами на книги надо обращаться в местное отделение КОГИЗ'а и в Москву по адресам: Москва, МОГИЗ, Книга—почтой; Москва, ул. Горького, 28, магазин № 1 МОГИЗ'а. Книги высылаются наложенным платежом.

# Аварии и их виновники

## Обзор писем, поступающих в редакцию

Аварии на автотранспорте являются большим бедствием. Они приносят огромные убытки государству и часто сопровождаются человеческими жертвами.

Об авариях на автотранспорте в нашем журнале писалось уже много раз. Тем не менее редакция продолжает получать большое количество писем со всех концов Советского союза о безобразиях в эксплуатации автотранспорта и об авариях, ставших неизбежным спутником неправильной эксплуатации автопарка.

Приведем некоторые наиболее характерные письма с мест, ярко рисующие халатность хозяйственников и недисциплинированность водителей в обращении с автомобилем.

Одной из наиболее частых причин аварий на автотранспорте является поведение самого водителя, недостойное гражданина социалистической родины.

Тов. П. Майков из г. Ош (Казахстан) сообщает:

«Шофер Наукотской МТС Чемров сел за руль в нетрезвом состоянии. Его пассажиры — управляющий Наукотским отделением Совхоза «Табаксырья» т. Шукман и электрик той же МТС т. Краевой, — зная об этом, все же рискнули отправиться в опасное путешествие. В благодарности за «доверие» Чемров свалил их в арык, а машину изувечил».

Шофер колхоза Казыл-Шары Мевазов, также будучи изрядно «навеселе», развил недопустимую скорость 60—70 км в час, что в результате привело к аварии с человеческими жертвами.

Уроки этих аварий не стали достоянием широкой массы шоферов. Дело кончилось протоколами госавтоинспекции и легким наказанием шоферов. Даже после аварий заггары и хозяйственники ничего не предприняли для укрепления дисциплины среди водителей автомашин.

Много аварий происходит по причинам преступной халатности, автолихачества и нарушения правил уличного движения.

Шофер Мартыненко, как сообщает тот же Майков, проезжал село Араван (Казахстан), заметил примерно в 200 метрах от себя мальчика, а рядом с ним старика.

Несмотря на то, что это расстояние позволяло спокойно объехать их, т. Мартыненко не сумел избежать аварии, жертвой которой стал старик-колхозник.

При проверке машины оказалось, что она вышла на линию технически неисправной, что ручной и ножной тормоза не держали, а задний ход при включении выключался, и наоборот.

Помимо шофера Мартыненко, осужденного на 7 лет лишения свободы, понесли наказание механик Фролов и начальник колонны Силкин, выпустившие на линию технически неисправную машину. Но первый отделался

годом принудительных работ, а Силкин был наказан штрафом в 100 руб.

Примером подобной халатности может служить также авария, происшедшая по вине шофера Визера (Карасуйская МТС). Выехав из гаража на грузовике ГАЗ без света, он всего через один километр вылетел на машину Араванской МТС. Обе машины получили серьезные повреждения и выбыли из строя.

Все эти примеры свидетельствуют о возмутительной халатности и полной безответственности многих работников гаражей, за что часто расплачиваются ни в чем неповинные люди.

С шоферами, справедливо требующими своевременного ремонта машины и протестующими против выпуска на линию технически неисправного автомобиля, администрация иногда довольно круто расправляется.

Директор Яновичского спиртозавода Ханин, как сообщает т. Панич (Витебск, БССР), снизил с работы шофера только за то, что тот отказался садиться на технически неисправную машину. Суд восстановил его на работе с оплатой за вынужденный прогул, но и после этого шофер долго ходил с исполнительным листом, добиваясь восстановления своих прав.

Совершенно исключительную халатность проявляют некоторые руководители автохозяйств в Ереване.

Шофер Арменторга Вартанян за аварию, систематическое пьянство и автолихачество был лишен квалификационной комиссией водительских прав. Суд приговорил Вартаняна к 3 годам тюремного заключения. Но уже через месяц, сообщает нам Агаханян, — он опять сидел за рулем грузовой автомашины Отдела мест заключения (ОМЗ) Армении. Развил недопустимую скорость на Канакирском шоссе, Вартанян снова опрокинул машину, ранив при этом двух человек.

А вот другой, не менее характерный пример. Шофер Камширгеса Маркосян за серьезные аварии с человеческими жертвами был приговорен к тюремному заключению, а всего через месяц-два управил грузовиком ОМЗ Армении. 15 января 1937 г., проезжая центральную улицу Абовяна, он наехал на мальчика и задавил его насмерть.

Случаев аварий по самым различным причинам очень много. Необходимо забить тревогу и начать подлинную войну со всеми прямыми и косвенными виновниками аварий.

Возникает справедливый вопрос: отдает ли себе отчет администрация автохозяйств в том, что преступная халатность в подборе кадров шоферов обходится слишком дорого государству и стоит человеческих жизней.

В ряде мест привыкли к авариям, и они перестали волновать хозяйственников и госавтоинспекторов.

Вопросами контроля автохозяйств и режимом эксплуатации автопарка до сих пор недостаточно серьезно занимаются. Госавтоинспекторы, обязанные инспектировать и проверять автохозяйства и шоферов, зачастую ограничиваются лишь наложением штрафов и формальной регистрацией фактов.

Ответственность за аварии должны разделить и те хозяйственники, которые вынуждают шоферов выезжать на технически неисправной машине.

Необходимо добиться того, чтобы водители с самого начала работы за рулем овладели бы в совершенстве техникой управления машиной и производством несложного путевого ремонта.

Наконец необходимо систематически вести массово-разъяснительную работу с шоферами, обучать их на примерах уже происшедших аварий, воспитывая в каждом из них чувство ответственности за сохранность машины.

Мы далеко не исчерпали в своих предложениях всего того, что необходимо для оздоровления нашего автохозяйства и улучшения его эксплуатации, так как в разных условиях возможны различные организационные мероприятия.

Но бесспорно то, что эти мероприятия должны быть проведены во что бы то ни стало, так как разрушительная практика одних и аварийная работа других не могут быть и не будут терпимы.

Наш журнал, как и общая печать, уже неоднократно указывал пути ликвидации аварий на автотранспорте, меры, необходимые для улучшения эксплуатации автопарка и его безаварийной работы. Беда заключается в том, что до сих пор в автохозяйствах нет подлинной большевистской борьбы с самым большим злом в эксплуатации автотранспорта — авариями.

Л. Мовшович

## За рулем неопытные шоферы

30 мая в Питтгорске состоялись соревнования шоферов-профессионалов на знание правил уличного движения. Из 9 участников соревнования только один — шофер первого класса т. Бутенко (Автотранс) оказался действительно опытным шофе-

ром, и не получил ни одного штрафного отка. Все остальные показали себя совершенно неподготовленными к таким соревнованиям.

Судьи отмечали такие нарушения, как превышение скорости езды, неподачу сигналов рукой при поворо-

тах и остановках, резко повороты, игнорирование уличных знаков. Даже победители соревнований, занявшие второе и третье места, шоферы Косолапов (управление курорта) и Медяник (крайунху) — неоднократно нарушали правила движения.

## Новые правила уличного движения в Ленинграде

С начала июня в Ленинграде введены новые правила уличного движения.

Эти правила, утвержденные Ленинградским советом, значительно упрощены по сравнению со старыми. Они предоставляют шоферам большую самостоятельность, но одновременно предъявляют к ним повышенные требования.

Увеличивается предельная скорость движения по улицам. Автобусам и троллейбусам разрешается езда со скоростью до 45 км в час, грузовым автомобилям — до 40 км. Максимальная скорость легковых машин — 45 км — оставлена без изменения. На широких магистралях разрешается движение транспорта в несколь-

ко рядов. Существующие транспортные знаки заменяются новыми — международного образца.

Милиция ведет сейчас большую работу по разъяснению новых правил движения. Проведены собрания в автобусных гаражах и трамвайных парках. 25 тыс. экземпляров новых правил будут розданы на руки работникам транспорта. Подготавливаются специальные кинофильмы. Открыты 63 пункта по борьбе с малолетними нарушителями уличной дисциплины.

Некоторые магистрали с большим уличным движением будут разгружены. По ряду улиц и переулков зообные закрываются сквозной

проезд; по другим — движение будет разрешено лишь в одну сторону.

В течение июня на всех магистралях и улицах с усовершенствованной мостовой будут нанесены границы пешеходных дорожек, места остановки транспорта и т. д. Начинается установка около 200 столбов со световыми указателями переходов. На 56 перекрестках появятся новые светофоры.

Остановки трамвая, автобуса и троллейбуса, сосредоточенные сейчас большей частью в одном и том же месте, перегруппируются с таким расчетом, чтобы они находились одна от другой не ближе, чем на 15 м.



## Что показало обследование автошкол Донецкой области

Госавтоинспекция Донецкой области провела обследование работы школ «Трансэнергочадров». Проверены были Макеевская, Сталинская и Артемовская школы и Краматорские курсы шоферов.

Обследованием выявлена довольно неприглядная картина. Из 45 преподавателей автошкол только 14 имеют среднее образование (технику различных специальностей), остальные — это шоферы различных классов. В одной из крупнейших школ, которая находится в областном центре (Сталино), преподавательский персонал состоит из следующих товарищей: Массович — шофер 2-го класса (имеет низшее образование), Морозов — шофер 3-го класса (он же заведующий учебной частью), Гломба — шофер 2-го класса (имеет низшее образование), Кечнев — автотехник со средним образованием.

Все перечисленные това-

рицы являются внештатными преподавателями и работают в школе по совместительству.

Во всех обследованных нами школах отсутствуют школьные советы. Не везде даже имеются приемные комиссии по испытанию и проверке поступающих, вследствие чего принимаются часто малограмотные люди. Так например, в Сталинской школе из 182 чел. 143 имеют образование ниже четырех классов.

В обследованных школах нет учебных машин, которые бы полностью отвечали предъявляемым к ним требованиям. В Макеевской школе, например, машина ГАЗ-АА требует ремонта № 3, к эксплуатации абсолютно непригодна. Комиссия, обследовавшая школу, вынуждена была снять с машины номерной знак.

Плохо обстоит дело с учебным оборудованием. В Ста-

линской школе имеется по одному неуконплектованному разрезному автомобилю ЗИС и ГАЗ, модель разрезного двигателя и три двигателя ЗИС для монтажа и демонтажа.

Ремонтное дело в Сталинской школе не преподается, в то время как программой оно предусмотрено. Не проводится занятия и по уходу за машиной. Школа не имеет ни стендов для регулировки карбюраторов, ни вулканизационных аппаратов, хотя и занимается переподготовкой шоферов с 3-го на 1-й и 2-й классы.

Учащиеся школ приучаются к кустарщине, так как не видят хороших примеров, не имеют представления о новых конструкциях машин и т. д. Такая постановка учебного дела, конечно, не может считаться нормальной.

В. Гнатченко

Сталино

## Как изготовить коническую шестерню ЗИС

Помещенная в № 7 журнала «За рулем» заметка «Вынуждены сами изготовить запасные части» вызвала многочисленные отклики читателей. Многие из них просили описать процесс переделки утилизационного валика СТЗ № 61 в коническую шестерню ЗИС № 14-061.

В настоящей заметке мы даем подробный ответ на поступившие запросы.

Прежде чем приступить к переделке валика, его необходимо отжечь в специальной отжигательной печи, а при отсутствии последней — в обычном кузнечном горне, при условии равномерного нагрева всего валика и медленного остывания после прекращения дутья.

Остаток старого зуба на тракторном валике стачиваются после отжига на токарном станке. Затем головка на валике подвергается высадке в горячем виде молотом в специальном штампе, внутренний размер которого должен быть равен наружному диаметру головки конической шестерни ЗИС. Лучшие результаты дает высадка механическим молотом.

Температура нагрева головки валика должна быть не менее 800°. При меньшей температуре нагрева головку высаживать не следует, так как сталь марки 3120 деформируется и образуются незаметные трещины. В ре-

зультате, в шестерне после окончательной обработки быстро ломаются зубья.

Нарезка конического спирального зуба может быть проделана на универсальном фрезерном станке. Точность зуба проверяется по специальному шаблону. Если неточность обработки не превышает 0,2—0,3 мм, то шестерня считается годной и ее подвергают обкатке на токарном станке в зацеплении с новой планетарной шестерней. Такая операция позволяет достигнуть приработки и шлифовки зубьев после фрезерования.

Окончательно обработанная шестерня цементируется обычным способом в цементной печи с глубиной цементации 2,0—2,5 мм. После этого шестерня слегка закаливается с таким расчетом, чтобы слесарная пила не скользила, а брала мелкую стружку.

Последней операцией в обработке является шлифовка ствола и конуса вала, после чего шестерня считается окончательно готовой.

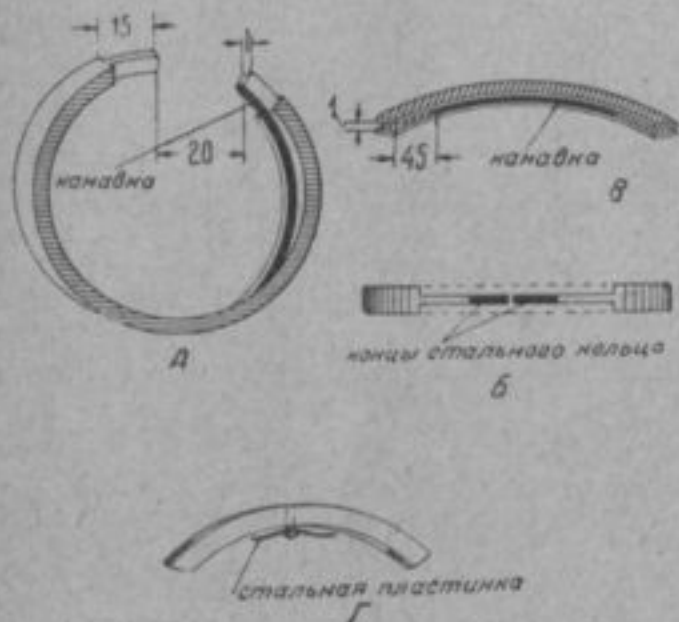
Из того же утилизационного валика трактора СТЗ № 61 мы приступили к массовому изготовлению некоторых дефицитных деталей для автомобилей ГАЗ-А (скользящей шестерни 2-й и 3-й передач № 7101, первичного валика коробки передач № 7017). Пробный выпуск этих деталей дал в эксплуатации вполне положительные результаты.

Ф. Альшев

# Обмениваемся опытом ГАРАЖЕЙ

## ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СТАРЫХ ПОРШНЕВЫХ КОЛЕЦ

Предложение т. В. Юнда (г. Армавир)



Многие автохозяйства испытывают затруднения из-за недостатка поршневых колец в то время как этих затруднений можно избежать, используя старые поршневые кольца.

Делается это следующим образом. Берут несколько поршневых колец и на токарном станке протачивают по середине с внутренней стороны полукруглую канавку глубиной 1 мм. Из кольца вырезают кусок длиной в 20 мм по 10 мм в каждую сторону от разреза (рис. А). Затем на длине 15 мм от каждого конца сглаживают кольцо так, чтобы высота его получилась около 1 мм (рис. А и Б). От другого проточенного кольца отрезается кусок, длиной в 50 мм и с каждого конца прорезается ножовкой паз глубиной 15 мм и высотой около 1 мм (рис. В). Этот кусок своими пазами надевается на сглаженные концы

кольца и получается кольцо, состоящее из двух частей, соединенных в «замок».

Затем берут стальную проволоку толщиной в 1 мм и выгибают из нее кольцо с таким расчетом, чтобы оно плотно садилось в выточку и слегка пружинило. Проволочное стальное кольцо ставится в поршневое так, чтобы его концы находились в середине вставленного куска (рис. В). При сборке на усиленные концы поршневого кольца надевается вставка и кольцо готово к работе.

Если в гараже нет токарного станка, то можно ограничиться приклейкой к вставке стальной пружины, как указано на рис. Г. Пружину нужно приклеивать медной заклепкой с потайной головкой со стороны наружной рабочей поверхности кольца.

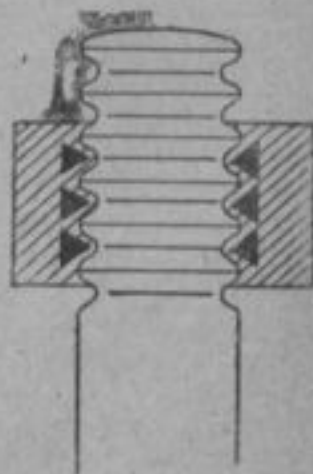
## СПОСОБ ОТЛИВКИ ВРЕМЕННЫХ ГАЕК

Предложение т. И. Монсева (г. Саратов)

Иногда в пути бывают случаи утери гаек с болтов или деталей автомобиля, а подобрать гайку взамен утерянной не представляется возможным.

Я предлагаю простой способ изготовления временной гайки без станка даже в полевых условиях, если имеется проволока и какой-либо легкоплавкий металл.

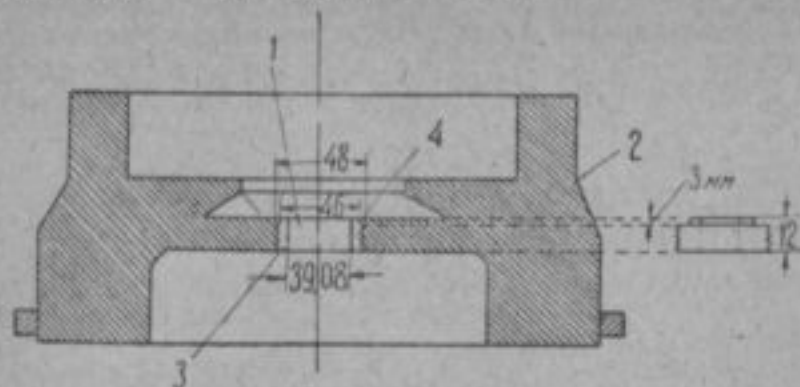
Из проволоки круглого или трехгранного сечения надо сделать спиральную пружинку и навернуть ее на резьбу болта или шпильки. Затем следует приготовить форму для отливки гайки (в полевых условиях можно это сделать прямо в земле), и опустив в форму болт с навитой проволокой, залить свинцом, баббитом или алюминием. Таким об-



разом получают гайку, показанную на рисунке в разрезе. Болт перед заливкой необходимо покрыть слоем корочки, поддержав его над дымом, что позволит при осадке металла легко поворачивать гайку на резьбе.

## РЕМОНТ МАХОВИКА ДВИГАТЕЛЯ

Предложение т. А. Гайдунова (Куйбышевская обл.)



С течением времени обычно вырабатывается опорная поверхность шарикового подшипника маховика (деталь 7600-А2). Ремонт этой изношенной поверхности затруднителен, и большинство автохозяйств заменяет такие маховики, хотя в остальном они вполне исправны.

Я предлагаю следующий способ ремонта маховиков. Гнездо подшипника 1 в

маховике 2 растачивается и в него вставляется на резьбе втулка 3, выточенная из мягкого железа. Для того чтобы втулка не отвертывалась, у нее со стороны сцепления делается упорная заточка, а в расточенном гнезде маховика — выступ 4.

При повторном ремонте достаточно только сменить изношенную втулку 3.

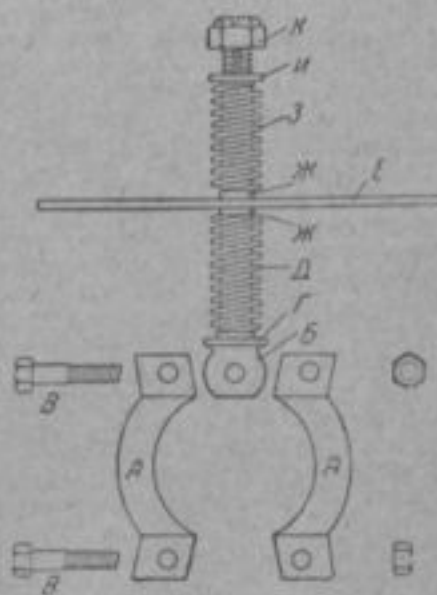
## КРОНШТЕЙН ДЛЯ КРЕПЛЕНИЯ ГЛУШИТЕЛЯ на М-1

Предложение т. В. Коршикова (г. Одесса)

Кронштейн глушителя на автомобилях М-1 укреплен слишком жестко и вследствие этого часто ломается. Я предлагаю поэтому кронштейн делать следующим образом.

Из полосового железа 25×3 мм сгибается стяжной хомутик глушителя А (рис. 1). Хомутик делается из двух половинок и крепится на трубе глушителя. Затем из круглого железа 3/8" надо сделать специальный болт Б. Нижняя часть болта должна быть плоской с просверленным в ней отверстием для соединения болта с хомутиком при помощи болта Б. Над плоскостью винта наваривается шайба Г и затем на винт надевается пружинка Д.

Резиновую планку, укрепленную на раме автомобиля, надо заменить железной планкой Е, толщиной 3 мм. В центре ее необходимо просверлить отверстие в 11 мм, вокруг которого по обе стороны планки привариваются упорные колечки Ж для пружин. На конец болта, по другую сторону планки, надеваются пружинка З и шайба И. Наконечник наворачивается гайка К и шплинтуется.

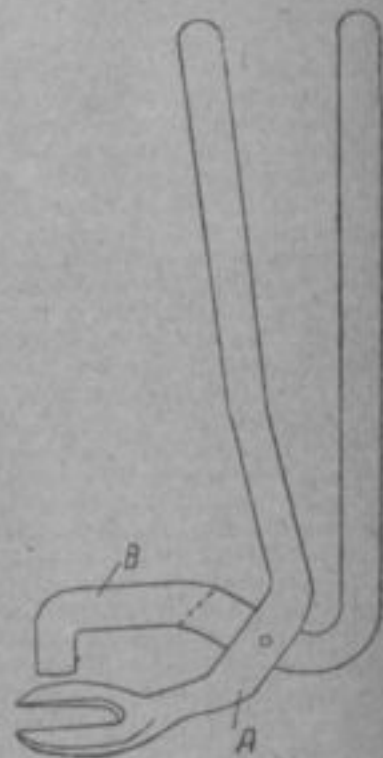


Такое крепление дает глушителю эластичную подвеску и предохраняет кронштейн от поломки.

## КАК СНЯТЬ ЗАЖИМЫ С КЛЕММ АККУМУЛЯТОРНЫХ БАТАРЕЙ

Предложение П. Поталенко (г. Мичуринск)

Зажимы аккумуляторных клемм трудно снимать со стержня, так как они часто



окисляются и очень плотно прилегают к клеммам. Для снятия зажимов требуется специальный инструмент. Я предлагаю простой инструмент, которым можно легко и быстро производить эту операцию. Инструмент (см. рисунок) представляет собой своеобразные клещи, состоящие из двух шарнирно-скрепленных железных стержней. Расплющенный конец стержня А имеет вырез, который подводится под зажим, а конец стержня В нажимает на головку клеммы. Снятие зажима производят путем сближения рукояток инструмента.

## Требования, предъявляемые к шоферам 3-го класса<sup>1</sup>

### Программа испытаний в квалификационных комиссиях

Для получения прав шофера 3-го класса испытуемый должен уметь:

1. Управлять автомобилями ГАЗ-А, ГАЗ-АА, а также ЗИС-5 или ЯГ-4; пользоваться приборами переднего щитка; запускать машину рукояткой и от стартера; пользоваться акселератором, манетками опережения и газа, плавно трогаться с места, своевременно и последовательно переключать передачи; правильно включать сцепление; пользоваться ручным и ножным тормозами по сухой, мокрой и скользкой дороге; тормозить двигателем; садить с предельной разрешенной скоростью по городу, соблюдая все правила уличного движения; садить с предельной разрешенной скоростью за городом, соблюдая все правила движения по шоссе и проселочным дорогам; переезжать перекрестки; делать повороты на перекрестках; делать развороты на улицах и в переулках; преодолевать препятствия (подъемы, спуски, выбоины, рельсы и т. п.); останавливать машину на подъеме в гору и продолжать подъем после остановки; выводить забуксовавшую машину; въезжать в ворота и выезжать передним и задним ходом; ставить машину в гараж; управлять машиной в противогазе.

2. Производить заправку автомобилей ГАЗ, ЗИС и ЯГ водой, бензином и маслом, набивать тавотом штауферы и масленки; смывать смазку в двигателе, коробке передач и в картере заднего моста; пополнять масленки для жидкого масла на деталях и механизмах автомобиля; монтировать шины и накачивать в них воздух вручную и от компрессорной установки, мыть и чистить машину; обращаться с огнетушителем.

3. Производить следующие работы по ремонту автомобилей ГАЗ, ЗИС и ЯГ-4: подтяжку гаек и шпилек крышки блока; чистку всех фильтров; чистку и продувку жиклеров; подтяжку хомутиков резиновых шлангов радиатора и замену их новыми; подтяжку сальников водяной помпы; подтяжку гаек и шпилек крепления колес; укрепление колесных колпачков; укрепление рулевой колонки на раме и шитке; укрепление глушителя; промывку тормозных колодок, подтяжку и замену стремянок, сереечек и рессорных болтов; производить регулировку: 1) зазора между клапанами и толкателем ЗИС, 2) натяжения вентиляторного ремня, 3) положения дроссельного клапана карбюратора на малых обо-

ротах, 4) регулировочного винта воздуха и жиклеру тихого хода, 5) педали сцепления и 6) тормозов.

4. Устранять в пути следующие неисправности: утечку масла при неплотно завернутой пробке картера; утечку бензина при повреждениях бензинопровода, его соединений и краника; перегрев двигателя при ослаблении вентиляторного ремня, при позднем зажигании и при неправильном пользовании передачами; стук в двигателе при слишком раннем зажигании; перебои в работе двигателя при отъединении от клеммы или при соединении на массу кокого-либо провода, при замасливание и закалчивании свечей; потерю мощности двигателя при бедной смеси — вследствие плохой подачи бензина к карбюратору или засорения жиклеров при богатой смеси вследствие случайно прикрытой обогатительной иглы; падение давления в шинах.

5. Применять простейший монтажный инструмент и производить следующие слесарные работы: рубку зубилом, резку ножовкой, грубую опиловку и дичевку плоскостей и круглых предметов, сверловку дрелью и на сверльном станке, заточку и правку инструментов на приводном точиле, пайку слабым припоем.

6. Заполнить следующие документы: путевой лист, акт простоя машины, заявку на ремонт и приемо-сдаточную ведомость на автомобиль.

### Должен знать:

1. Правила движения в городе и за городом; городские и международные дорожные знаки и требуемые ими правила вождения машины; обязанности шофера на линии.

2. Автомобили ГАЗ-А, ГАЗ-АА, ЗИС-5 и ЯГ-4; работу 4-тактного автомобильного двигателя; устройство основных деталей двигателей ГАЗ и ЗИС; устройство газораспределения ГАЗ и ЗИС; системы и основные детали охлаждения и смазки двигателей ГАЗ, ЗИС и ЯГ.

Назначение и сущность работы карбюратора; работу двигателя на нормальной, бедной и богатой смеси; устройство карбюраторов ГАЗ и МААЗ-5, фильтров для воздуха и бензина; подачу топлива самотеком и диафрагменным насосом.

Назначение и устройство аккумуляторных батарей автомобилей, их установку и соединение; способы проверки состояния аккумуляторов; назначение и сущность работы автомобильных динамомашин ГАЗ и ЗИС; назначение 3-й щетки; назначение реле; схему динамо-батарейного зажигания на автомобилях ГАЗ и ЗИС; назначение, устройство и сущность работы приборов зажигания: прерывате-

<sup>1</sup> Этот материал редакции помещает в качестве ответа на многочисленные «запросы читателей». В следующих номерах будут напечатаны программы испытаний шоферов 2 и 1-го классов.

ля-распределителя и bobины ГАЗ и ЗИС; выключателя ГАЗ; принцип действия переключателя ЗИС; назначение конденсатора; значение раннего и позднего зажигания; установку зажигания; назначение и работу магнето Электрозавода (типа «Сцинтилла»); устройство и размеры запальных свечей; назначение и работу стартера с приводом «бендикс» Электрозавода; соединение стартера с аккумуляторной батареей; действие звукового электрического сигнала; устройство фар заднего фонаря и стоп-сигнала; типы электрических лампочек, применяемых на автомобиле; устройство переключателя света ГАЗ.

Назначение, работу и устройство сцепления ГАЗ и ЗИС; назначение и устройство коробки передач ЗИС, ГАЗ и ЯГ-4; назначение и устройство карданной передачи ГАЗ, ЗИС и ЯГ-4; назначение и устройство главной передачи ГАЗ, ЗИС и ЯГ-4; назначение, устройство и сущность работы дифференциала ГАЗ, ЗИС и ЯГ-4; устройство полуосей ГАЗ, ЗИС и ЯГ-4; устройство ходовой части автомоби-

лей ГАЗ, ЗИС и ЯГ-4; назначение, устройство и действие рулевого управления; допустимый люфт руля; назначение, устройство и действие тормозов ГАЗ, ЗИС и ЯГ-4; тормозной путь и влияющие на него факторы.

Типы шин; давление в шинах и значение его для уменьшения износа шин и предотвращения заноса автомобиля; размеры шин автомобилей ГАЗ, ЗИС и ЯГ.

3. Правила ухода за двигателем, системой охлаждения, системой смазки, карбюрацией, системой зажигания и электрооборудования, аккумуляторной батареей на машине, передаточными механизмами, ходовой частью и кузовом; наиболее частые причины пожара на автомобиле, а также правила пожарной безопасности и тушения пожара на автомобиле.

4. Основные правила обращения с бензином, автоламами и шинами.

5. Устройство противогололеда и правила обращения с ним, средства и сигналы ПВО и ПВХО; основные правила подачи первой помощи при несчастных случаях.

Тов. С. ПАХТУСОВУ (г. Петровск)

Что такое техническая и коммерческая скорости и как их подсчитать?

Техническая скорость—это средняя скорость движения, полученная путем деления длины пробега в километрах на время нахождения автомобиля в движении, за вычетом времени простоев под нагрузкой и выгрузкой, ожидания груза и пр.

Коммерческая скорость — это средняя скорость движения за весь рабочий день, включая время всех простоев.

Поясним примером. Предположим, что автомобиль работал в течение суток — 16 часов (2 смены)—и прошел 160 км. За это время автомобиль находился в движении 10 часов и простоял в ожидании груза, под погрузкой-разгрузкой, по техническим неисправностям и другим причинам 6 часов. Подсчитаем среднюю техническую скорость движения автомобиля:

$$\frac{160}{16-6} = \frac{160}{10} = 16 \text{ км в час;}$$

коммерческая скорость:

$$\frac{160}{16} = 10 \text{ км в час.}$$

Как подсчитать коэффициент использования парка?

Предположим, что в гараже имеется 10 автомобилей. В течение месяца машины могли бы проработать 30 дней  $\times$  10 машин = 300

машинно-дней. В действительности из-за простоев в ремонте, отсутствия груза и по другим причинам машины проработали только 240 машинно-дней. Коэффициент использования парка

$$\frac{240}{300} = 0,8.$$

Тт. ИОФФЕ (г. Ворошиловск), И. ЮХИМЕНКО (г. Нотевск)

Изменяются ли показания спидометра и счетчика пройденного расстояния при замене нормальных покрышек автомобиля ГАЗ-А покрышками увеличенного размера?

При изменении наружного диаметра покрышки показания спидометра изменяются обратно пропорционально увеличению или уменьшению диаметра. Если вместо покрышек  $28 \times 4,75$  поставлены покрышки  $29 \times 5,5$ , то понятно, что наружный диаметр последних больше в  $\frac{29}{28} = 1,035$  раза, или на 3,6%.

Следовательно, спидометр и счетчик будут давать показания на 3,6% меньше действительных. Практически вследствие несколько большего диаметра покрышек  $29 \times 5,5$  показания счетчика будут приблизительно на 5% меньше действительных.

Тов. Я. РОМАНОВУ

(Лопуховская МТС)

При какой температуре замерзают бензин, лигроин, керосин, спирт и смазочные автолы?

Бензин, лигроин и керосин не однородные жидкости, они состоят из смеси нескольких жидких углеводородов: гексана, гептана, октана и целого ряда других. Сложный состав имеют и автолы. В зависимости от состава изменяется температура замерзания. Приблизительные температуры замерзания указаны в следующей таблице:

Бензол	+ 5° Ц
Автолы	— 60° "
Керосин	— 70° "
Лигроин	— 80° "
Бензин	— 90° "
Спирт	— 100° " (безводный)
Эфир	— 118° "

Тов. ДОЛГОВУ (г. Энгельс)

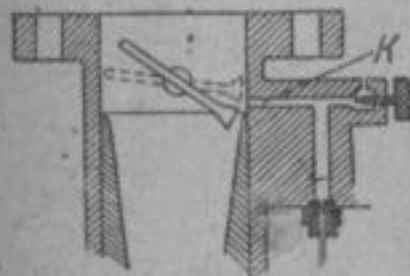
Что такое эмалит, которым можно ремонтировать аккумуляторные банки («За рулем» № 8, предложение г. Казанова)?

Эмалит, иначе «Целлоид эмалит» (авиатоль) — это лак, употребляемый в авиации для пропитывания тканей обшивки. Эмалит можно полечить, растворив в ацетоне уксусно-кислые соли целлюлозы.

**Тов. Г. СВИСТУНОВУ**  
(г. Горловка)

Почему в карбюраторах МАЗ-5 на дроссельной заслонке против отверстия жиклера малых оборотов делают прилив?

Прилив на дроссельной заслонке сделан для того, чтобы при различных положениях ее оставалась узкая



щель у отверстия выходного канала жиклера холостого хода К. На рисунке показано два положения дроссельной заслонки, при которых обеспечиваются достаточное разрежение у отверстия К и хорошее всасывание из жиклера холостого хода.

**Тов. СКОМОРОХОВУ**  
(г. Славянск)

Почему задний мост автомобиля ГАЗ-АА получает иногда долевое смещение?

Долевое смещение заднего моста происходит чаще все-

го при разводе опорного стержня рессоры, укрепленного на раме, на которую рессора опирается средней частью. Вследствие развода опорного стержня между ним и отверстием подушки

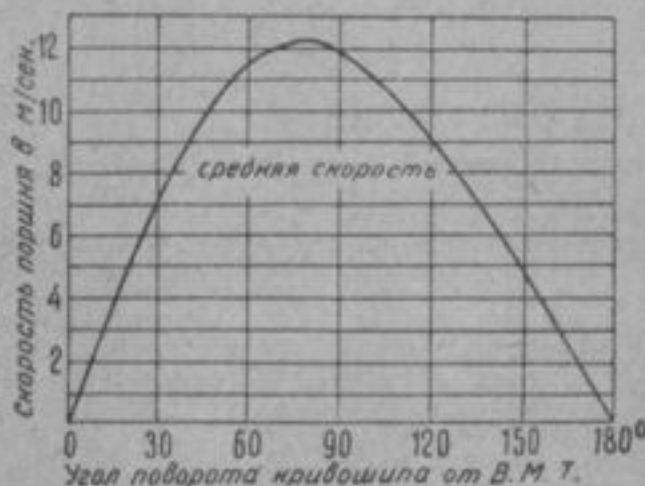
рессоры получается значительный зазор, что может повести к смещению задней оси. Зазор необходимо устранить при помощи втулок, надеваемых на стержень, или же обваркой.

**ТОВ. А. БАЙБУРИНУ** (г. Уфа)

С одинаковой ли скоростью движется поршень?

Нет. Как видно из графика, скорость поршня в верхней и нижней мертвых точках равна нулю. Начиная от ВМТ, скорость поршня уве-

личивается и достигает максимума незадолго до того, как коленчатый вал сделает четверть оборота.



## Спецификация советских легковых автомобилей

	М-1	ЗИС	Число цилиндров двигателя	4	8
Тип автомобиля	легковой	легковой	Диаметр цилиндра (в мм)	98,43	85
Число мест	5	7	Ход поршня (в мм)	107,95	127
Тип кузова	Седан	Лимузин	Рабочий объем (в л)	3,28	5,76
Вес автомобиля (в кг)	1400	2500	Степень сжатия	4,6	5,5
Нагрузка на переднюю ось (в кг)	645	—	Максимальная мощность (в л.с.)	50	110
Нагрузка на заднюю ось (в кг)	755	—	Число оборотов при максимальной мощности	2800	3200
База автомобиля (в мм)	2815	3605	Налоговая мощность (в л.с.)	12,5	22
Колес (в мм)	1435	1550	Удельная мощность (в л.с./л)	15,24	19,09
Максимальная длина автомобиля (в мм)	4575	5647	Максимальный крутящий момент (в кг/м)	17,0	32,0
Максимальная ширина автомобиля (в мм)	1750	1892	Число оборотов при максимальном крутящем моменте	1400—1500	1500
Максимальная высота автомобиля (в мм)	1750	1856			
Колеса	штампован.	штампован.			
Шины	7,00 × 16"	7,50 × 17"			

Поршни . . . . .	алюмин.	алюмин.
Число колец . . . . .	3	4
Число подшипников коленчатого вала . . . . .	3	5
Противовесы коленчатого вала . . . . .	есть	есть
Демпфер на коленчатом валу . . . . .	нет	есть
Расположение клапанов	боковое низи.	центр. верхи.
Зазор в толкателе всасывающего клапана (в мм) . . . . .	0,25—0,30	0,2—0,3 при нагре- том двига- теле
Зазор в толкателе выпускного клапана (в мм) . . . . .	0,40—0,45	
Открытие всасывающего клапана . . . . .	8° до ВМТ	2° до ВМТ
Закрытие всасывающего клапана . . . . .	56° после НМТ	42° 30' после НМТ
Открытие выпускного клапана . . . . .	56° до НМТ	52° до НМТ
Закрытие выпускного клапана . . . . .	8° после ВМТ	15° 30' после ВМТ
Продолжительность открытия всасывающего клапана . . . . .	244°	244° 30'
Продолжительность открытия выпускного клапана . . . . .	244°	247° 30'
Продолжительность одновременного открытия клапанов . . . . .	16°	17° 30'
Порядок работы цилиндров . . . . .	1—2—4—3	1—6—2—5— —8—3—7—4
Система зажигания . . . . .	батарейн.	батарейн.
Зазор между контактами прерывателя (в мм) . . . . .	0,45—0,55	0,4—0,5
Зазор между контактами свечи (в мм) . . . . .	0,6—0,7	0,4—0,6
Диаметр нарезки свечи (в мм) . . . . .	18	18
Максимальный угол опережения по коленчатому валу . . . . .	32,5°	32°
Наименование момента зажигания . . . . .	автоматич. центробежн.	автоматич. центробежн. с вакуум- ным кор- ректором
Емкость батарей (в а-ч) . . . . .	100	130
Система подачи горючего . . . . .	насос	насос
Емкость бензинового бака (в л) . . . . .	60	85
Карбюратор . . . . .	ГАЗ-Зенит одинарный	ЗИС-Мар- вел двойной
Подогрев рабочей смеси . . . . .	есть	есть
Воздухоочиститель и глушитель шума . . . . .	есть	есть
Система смазки . . . . .	смешанная	смешанная
Емкость системы смазки (в л) . . . . .	5	12
Давление в масляной магистрали (в кг/см <sup>2</sup> ) . . . . .	0,2—0,3	2,5

Система охлаждения . . . . .	терм-насос	насос	
Регулировка температу- ры воды . . . . .	нет	термостат	
Емкость системы охлаж- дения (в л) . . . . .	12	22	
Подвеска двигателя . . . . .	плавающая	жесткая в плти точках	
Сцепление . . . . .	однодиско- вое	двухдиско- вое	
Число ведущих поверх- ностей . . . . .	2	4	
Число ведомых поверх- ностей . . . . .	2	4	
Число пружин . . . . .	12	12	
Коробка передач . . . . .	двухходовая с бесшум- ной II передачей		
Приспособление для без- ударного включения . . . . .	муфта легк. включении	синхрон- изатор	
Передач- ные числа	I . . . . .	2,82:1	2,89:1
	II . . . . .	1,60:1	1,75:1
	III . . . . .	1:1	1:1
	Задний ход . . . . .	3,38:1	3,62:1
Карданный вал . . . . .	закрытый	открытый	
Число шарниров . . . . .	1	2	
Тип главной передачи . . . . .	коническая	спиральная	
Передачное число . . . . .	4,44:1	4,45:1	
Число зубьев ведущей шестерни . . . . .	9	11	
Число зубьев ведомой шестерни . . . . .	40	49	
Число сателитов . . . . .	4	2	
Тип полуосей . . . . .	<sup>3</sup> / <sub>4</sub> разгруз.	<sup>1</sup> / <sub>2</sub> разгруз.	
Тип рулевой передачи . . . . .	червяк и двойной ролик		
Передачное число ру- левой передачи . . . . .	16,6:1	18,6:1	
Тормоз . . . . .	2-колодоч- ный	2-колодоч- ный серво	
Ножной привод . . . . .	4 колеса	4 колеса	
Ручной привод . . . . .	4 колеса	4 колеса	
Тип рессор . . . . .	продольные, полуэллип- тические		
Длина задних рессор (в мм) . . . . .	1370	1495	
Длина передних рессор (в мм) . . . . .	915	952	
Передняя ось . . . . .	целья штампованная		
Развал колес . . . . .	1°	1° 30'	
Сход колес (в мм) . . . . .	1,5—3,0	3,0—5,0	
Боковой угол наклона шкворня . . . . .	8°	8°	
Наклон шкворня назад . . . . .	2° 30'	1° 30'	
Л. с. на 1 т веса (не- гружен. автомобиля) . . . . .	35,71	44,00	
Л. с. на 1 т веса (гружен. автомобиля) <sup>1</sup> . . . . .	28,16	36,66	
Площадь поперечного сечения (в м <sup>2</sup> ) . . . . .	3,062	3,511	
Л. с. на 1 м <sup>2</sup> площа- ди поперечного сече- ния . . . . .	16,32	31,33	
Число оборотов коленча- того вала на 1 км на прямой передаче . . . . .	1953	1835	
Скорость движения на прямой передаче при максимальной мощно- сти двигателя (в км/час)	85,8	104,5	

<sup>1</sup> Вес груженого автомобиля М-1 принят 1775 кг, ЗИС—3000 кг.

## ОБМЕН ШОФЕРСКИХ ПРАВ

В Москве заканчивается обмен шоферских прав. К 15 июня выдано уже около 30 тыс. удостоверений на право вождения автомашин. Большая часть из них (около 75%) — третьего класса.

В ближайшее время начнется обмен прав на управление автомобилями шоферам-любителям.

## ГРУЗОВЫЕ ТАКСИ — В РАЙОНЫ

Ярославский областной автогужтрест получил с Горьковского автозавода 15 новых грузовых такси.

В Ярославле пущено в эксплуатацию дополнительно 5 грузовых такси. Организуется также обслуживание населения грузовыми такси в крупных городах области. В Рыбинск направлены две машины, в Кострому и Ростов — по четыре.

## ТЕХНИЧЕСКИЙ ОСМОТР АВТОМАШИН

С 13 по 31 мая саратовская автомобильная инспекция производила технический осмотр автомашин.

Из 1400 осмотренных автомобилей, принадлежащих предприятиям и различным учреждениям города, только 793 были допущены к дальнейшей эксплуатации. С 92 машин сняты номерные знаки, 246 машин предложено немедленно сдать в средний и капитальный ремонт.

Эти цифры ярко свидетельствуют о безобразном использовании машин и предоступимом отношении к ним водителей.

В Автогужтресте из 63 машин признаны технически исправными только 18. В скверном состоянии находится машина крекингового завода, Сарстрой и многих других предприятий.

Госавтоинспекцией приняты меры против злобных нарушителей правил эксплуатации автомашин. Многие лаведующие гаражами оштрафованы.

# Письма ЧИТАТЕЛЕЙ

## Как используются кадры

Подготовка водителей для гаражей предприятий НКТП значительно отстает от темпов роста автопарка. Казалось бы, что в этих условиях ГУУЗ НКТП должен был перестроить свою работу и организовать правильное использование подготовленных водителей.

Что же мы видим на деле? Кавказское отделение «Трансэнергокадры» готовит шоферов для предприятий НКТП в Азово-Черноморском и Орджоникидзеовском краях. Недавно отделение проверило работу шоферов, подготовленных нашими школами непосредственно на предприятиях. При этом обнаружилось, что на заводе им. Сталина в г. Ростове на выпущенных 58 шоферов III класса используются по назначению только 12, а остальные либо работают грузчиками и чернорабочими, либо вовсе ушли с пред-

приятия. На заводе им. Андреева в г. Таганроге из подготовленных 127 шоферов используются... 6 человек.

Что касается стажировки, то водители не проходят ее или проходят формально. Зап. гаражами обычно делают пометку в стажерских карточках о якобы пройденной стажировке и сажают молодого водителя за руль.

Возникает вопрос: зачем ГУУЗ НКТП тратит средства на обучение людей, которые потом не используются по назначению?

Управляющий Кавказским отделением «Трансэнергокадры» **Брусс**  
г. Ростов-на-Дону

**От редакции.** Редакция обращает внимание ГУУЗ НКТП на факты, приведенные в корреспонденции т. Брусса, и ждет ответа по существу поставленного автором вопроса.

## Больше простаивают, чем ездят

Гараж горловского машиностроительного завода им. Кирова насчитывает 19 машин, но ремонт их производится крайне неудовлетворительно. Характерно, что грузовую машину № 2-72-23 ставят уже четвертый раз в ремонт из-за одного и того же повреждения кожуха карданного вала. После каждого ремонта машина через 3—4 дня возвращается снова в гараж с теми же повреждениями. Так было и с ремонтом катуна второго цилиндра, из-за которого машина трижды возвращалась в гараж.

Не лучше поставлена эксплуатация автопарка. Все грузовые машины находятся в распоряжении отдела снабжения завода (коммерческий директор т. Сытник). Полу-

чив наряд, шофер тратит 2—3 часа на ожидание необходимых сведений о грузах, подлежащих перевозке. Как правило, пятитонная машина делает один рейс в день, примерно, на расстоянии 100 км, а полутонная машина за то же время делает также один рейс только в 40 км. Это объясняется главным образом тем, что на оформление документов часто тратится по 4—6 часов. У нас уже привыкли к тому, что машина, независимо от расстояния, больше одного рейса в день не делает.

Автоинспектор т. Куанцов знает о положении автопарка на заводе, но пока ничего не предпринял.

**Свиштунов**

г. Горловка



# Письма ЧИТАТЕЛЕЙ

## Завод превращен в кустарную мастерскую

Авторемонтный завод треста Азнефти в Баку систематически не выполняет своих производственных заданий.

Доставляемые на завод машины и тракторы ремонтируются недоброкачественно, в результате чего заказчики часто возвращают их для повторного ремонта. Так за 4 месяца 1937 г. на завод возвращено 6 машин.

Кроме того ремонт тракторов и автомашин, как правило, в срок не выполняется. Например, трактор ЧТЗ из гаража «Кироваз» был принят в ремонт 15 декабря 1936 г., но до сих пор он не сдан, хотя на ремонт его завод установил срок в 92 дня. Другой трактор СТЗ, на ремонт которого завод установил срок в 32 дня, был сдан

15 ноября 1936 г. Но и он до сих пор не готов. Стоимость ремонта непомерно высока. По расценкам завода ремонт машины ГАЗ-А стоит 7 804 руб.; машины ГАЗ-АА — 5 200 руб., трактора СТЗ — 7 000 руб., ЧТЗ — 10 000 руб. Но даже эти расценки заводу не помогают.

На заводе нет трудовой дисциплины и прогулы стали обычным явлением. Положение здесь не изменилось даже после широкого актива с участием заказчиков, на котором были вскрыты недостатки в работе предприятия.

Все говорит за то, что руководители АРЗ никаких выводов для себя не сделали.

Иванов

г. Баку, м/б

## Срывают стахановскую работу

На линии дорожных работ Гордорстроя Моссовета систематически срывают простои автотранспорта. Так, в ночную смену с 22 на 23 мая на 3-м асфальто-бетонном заводе 14 автомашин простояли по 4 часа. Никто из администрации этой смены не подписывал актов о простоях. В ночную смену с 9 на 10 июня на этом же заводе несколько машин простояло по 3 часа 30 минут. На требования шоферов оформить акты о простое мастер горячего цеха 3-го асфальто-бетонного завода Сороковой отказался подписать их без всяких объяснений.

12 июня в дневную смену при покрытии асфальтом Ленинградского шоссе несколько бортовых 3-тонных машин простояли по 4 часа. На все

эти бортовые машины прораб Жуков выделил только одного рабочего — разгрузчика горючей асфальтовой массы. Как и на 3-м асфальто-бетонном заводе, дорожный мастер Красников отказался подписать акты о простоях.

Скрытие простоев автотранспорта на объектах Гордорстроя вошло в систему. Отсутствие точного учета простоев автотранспорта порождает беспечность администрации и руководителей работ и мешает борьбе с ними.

Такая практика на заводах и в Гордорстрое не только срывает выполнение производственных заданий, но и серьезно бьет по стахановскому движению среди шоферов.

Л. Лукин

## ХРОНИКА

### МНОГОЭТАЖНЫЕ ГАРАЖИ

В Москве идет строительство двух многоэтажных гаражей.

Гараж ЦИК СССР будет представлять собой красное шестнадцатиэтажное здание на 400 легковых машин. Рядом с основным корпусом будет построен гараж на 70 грузовиков.

При гараже строится несколько подсобных предприятий — здание для школы ФЗУ, амбулатории, административно-служебное помещение, мастерские капитального ремонта, столовая, зал для собраний, комната отдыха и т. д. Первую очередь гаража предполагается сдать в эксплуатацию в начале будущего года.

Гараж «Интуриста» будет иметь 11 стоянок — примерно по две на каждом этаже. На стоянках для машин сооружаются специальные помещения. Машины будут везать наверх и спускать пандусам — наклонным плоскостям. Кроме многоэтажного центрального корпуса, рассчитанного на 300 машин, строится также гараж на 50 автобусов.

Основной корпус гаража «Интуриста» предполагается сдать в эксплуатацию к концу этого года.

### РЕКОНСТРУКЦИЯ САДОВОГО КОЛЬЦА

По генеральному плану реконструкции Москвы Садовое кольцо превращается в широкую автомагистраль. В прошлом году были закончены работы на протяжении от Курского вокзала до пл. Восстания. К осени нынешнего года будет полностью реконструирован участок от пл. Восстания до Крымской площади. Все деревья с бульваров пересажены в детские парки и детские площадки окружающих домов. К 10 июня на строительстве магистрали закончена в основном укладка бетонного основания. На Смоленском бульваре приступлено к асфальтированию.

Всесоюзная контора Совхозтранса предложила организовать при всех автомобильных школах, подчиненных НКСовхозов, специальные женские группы. По смыслу этого распоряжения женщины должны пройти 10-месячный курс подготовки на звание шофера 3-го класса. Тот же курс подготовки для мужчин рассчитан на 6 месяцев.

Никто не обратил внимания на эту странную директиву Совхозтранса, создающую для женщин особые условия учебы. Не заметили этого и руководители нашей

автошколы в Бердске. Между тем недавняя проверка успеваемости показала, что женщины имеют лучшие результаты в учебе, чем многие мужчины.

Нужно ли доказывать, что разграничение учащихся на мужские и женские группы, а тем более предъявление к последним повышенных требований создает крайне нездоровую обстановку в школах. Необходимо добиться нормальных условий учебы для женщин, много раз доказавших умение ни в чем не отставать от мужчин.

Гр. А.

## Короткие сигналы

◆ Из 14 машин Новороссийской МТС (Тихорецкий район, Азово-Черноморского края) могут эксплуатироваться только 7. Обследование гаража, произведенное бригадой соседней Бурсаковской МТС, установило полное отсутствие труддисциплины в гараже, бесхозяйственность, граничащую с расхищением целых агрегатов машин. Среди шоферов не ведется никакой массовой работы. Колонна к уборочной компании не подготовилась.

Дирекция и общественные организации МТС бездействуют.

В. Лаврун

◆ В Александровской МТС (Наркомзем Киргизской ССР) из 15 машин на ходу только 3, остальные либо разобраны по частям, либо стоят из-за отсутствия резины. Несмотря на то, что МТС существует уже несколько лет, гараж до сих пор не построен, части автомашин лежат в беспорядке, под открытым небом, развеиваются и приходят в негодность.

Директор МТС Богдановский и механик Божко равнодушно наблюдают, как разрушается государственное имущество.

Ф. Соколов

◆ Два с лишним года бездействует единственный вулканизационный аппарат в Ладужской МТС (Азово-Черноморский край).

В районе, насчитывающем до 50 машин, колхозам приходится возить за 60—90 км камеры для вулканизации, несмотря на то, что по соседству имеются две МТС. В результате машины простаивают по 2—3 дня без камер.

Нач. автоколонны МТС Ушаков примирился с этим положением и на все просьбы колхозников отвечает ссылками на отсутствие горелки в аппарате. Дирекция МТС бездействует, хотя у нас наступает горячая пора уборки и перевозки зерна.

Шофер

◆ Харьковская областная контора Укрмаслосбыта имеет небольшое автохозяйство (всего 4 машины). Гараж совершенно не оборудован, нет даже простых гаечных ключей и паяльной лампы. Из-за отсутствия инструмента нельзя произвести даже мелкий ремонт. Заведующий гаражом т. Щербаков не принимает мер к устранению недостатков эксплуатации.

Рабочий

С. ПРОТОПОПОВ—Организуем специализированное автохозяйство .....	1
Инж. С. КЕЛЛЕР—Каким типом тягачей и прицепов нам нужны .....	2
Инж. И. ЛЮБИМЦЕВ—Реорганизовать автохозяйство Моссовета .....	4
Инж. Я. ПЕЙРОС—Фары автомобиля М-1 .....	6
<b>СПОРТ</b>	
Мнх.—Автомобильные гонки Ростов-на-Дону—Киев—Ленинград—Москва .....	8
Ф. Б.—Мотокросс .....	11
М. ЮНПРОФ—Массовый киноучебник по автомобилству	12
Один километр за 30,08 секунды .....	13
Ф. БОРИСОВ—Совладим советские гоночные автомобили и мотоциклы .....	14
Мотогонки на ипподроме .....	18
Инж. А. СКЕРДЖИЕВ—Эксплуатация газогенераторных автомобилей ЗИС-13	
Статья 3 .....	17
М. МАРКОВ—Интересный опыт .....	19
Л. МОВШОВИЧ—Аварии и их виновники .....	21
Обмениваемся опытом гаражей .....	24
Техническая консультация .....	26
Письма читателей .....	30
Хроника .....	36
Короткие сигналы .....	32

В номере 31 иллюстрация

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ**

Издатель—ЖУРНАЛЬНО-ГАЗЕТНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ

Уполн. Главлита Б—30560

Техред. Сеешиных

Изд. № 185. Зак. тип. 471 Тир. 70000

Бумага 72X108 см/16 1 бум. лист

Кодич. знаков и 1 бум. листе 226 006

Журнал сдан в набор 31/VI 1937 г.

Подписан к печати 4/VII 1937 г.

Принято к печати 7/VII 1937 г.

Типогр. и цинкогр. Жургазоб'единения

Москва, 1-й Самотечный пер., 17.

# НАПОМИНАЕМ!



ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА  
НА ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ

## ИЗОБРЕТАТЕЛЬ

О Р Г А Н Ц С В О И З

Описания новых изобретений и рациональных предложений.  
Организационные вопросы работы общества изобретателей.

Обмен опытом работы советов ВОИЗ.

### О Т Д Е Л Ы:

НОВОСТИ СОВЕТСКОЙ И ИНОСТРАННОЙ ТЕХНИКИ  
В БОРЬБЕ ЗА СТАХАНОВСКУЮ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ  
СЕЛЬСКОЕ ХОЗЯЙСТВО  
ЗАДАЧИ ИЗОБРЕТАТЕЛЯМ  
ТЕХНИЧЕСКАЯ И ЮРИДИЧЕСКАЯ КОНСУЛЬТАЦИИ  
ИЗ ПИСЕМ В РЕДАКЦИЮ  
ПО МАТЕРИАЛАМ ИЗОБРЕТАТЕЛЯ

### ПОДПИСНАЯ ЦЕНА:

на год—9 руб., на 6 мес.—4 р. 50 к.,  
на 3 мес.—2 р. 25 к.

ПОДПИСКУ НАПРАВЛЯЙТЕ ПОЧТОВЫМ ПЕРЕВОДОМ:  
Москва, 6, Страстной бульвар, 11, Жургазобъединение,  
или сдавайте инструкторы и уполномоченными Жургаза на местах. Подписка также принимается повсеместно почтой, отделениями Союзпечати и уполномоченными транспортных газет.

ЖУРГАЗОБЪЕДИНЕНИЕ

Цена номера 30 коп.

M4878