

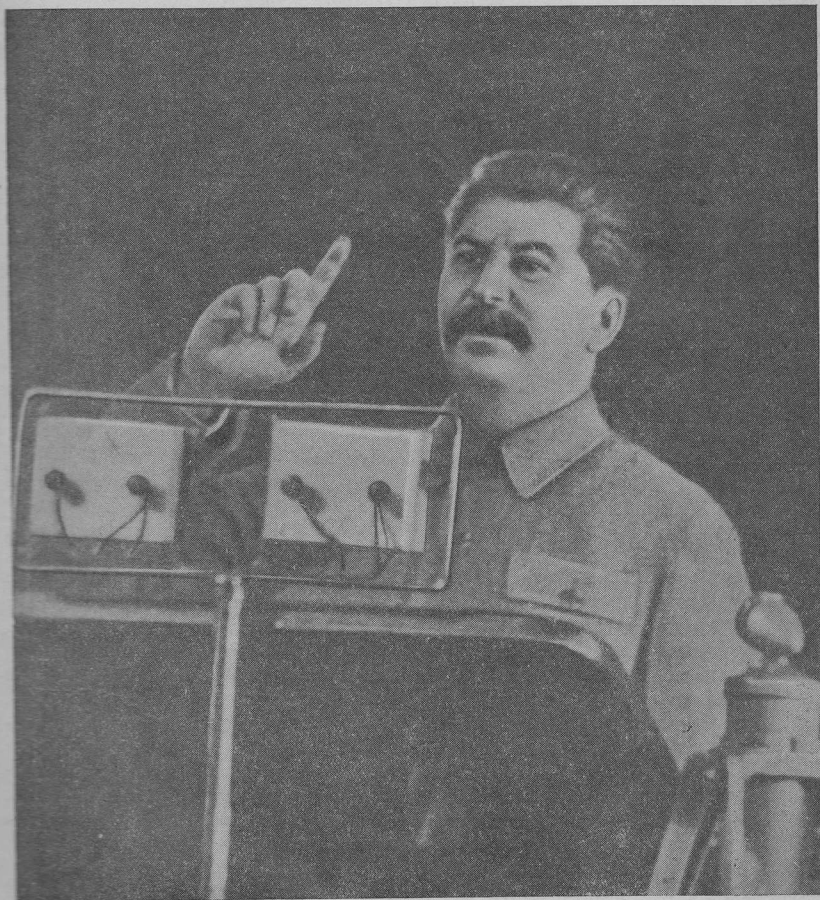


За рулем

1

1938
ЯНВАРЬ

ЖУРНАЛЬНО-ГАЗЕТНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ



Тов. И. В. Сталин на трибуне предвыборного собрания избирателей Сталинского избирательного округа гор. Москвы

Фото С. Кислова и С. Лоскутова

Речь товарища И. В. СТАЛИНА

на предвыборном собрании избирателей Сталинского избирательного округа гор. Москвы 11 декабря 1937 года в Большом театре

Председательствующий. Слово предоставляется нашему кандидату товарищу Сталину.

Появление на трибуне товарища Сталина встречается избирателями бурей оваций, которая длится в течение нескольких минут. Весь зал Большого театра стоя приветствует товарища Сталина. Из зала непрерывно раздаются возгласы: „Да здравствует великий Сталин, ура!“, „Творцу самой демократической в мире Советской Конституции товарищу Сталину, ура!“, „Да здравствует вождь угнетенных всего мира, товарищ Сталин, ура!“

Сталин. Товарищи, признаться я не имел намерения выступать. Но наш уважаемый Никита Сергеевич, можно сказать, силком притащил меня сюда, на собрание: сляжи, говорит, хорошую речь. О чем сказать, какую именно речь? Все что нужно было сказать перед выборами уже сказано и пересказано в речах наших руководящих товарищей Калинина, Молотова, Ворошилова, Кагановича, Ежова и многих других ответственных товарищей. Что еще можно прибавить к этим речам?

Требуются, говорят, раз'яснения по некоторым вопросам избирательной кампании. Какие раз'яснения, по каким вопросам? Все, что нужно было раз'яснить, уже раз'яснено и перераз'яснено в известных обращениях партии большевиков, комсомола, Всесоюзного Центрального Совета Профессиональных Союзов, Осоавиахима, Комитета по делам физкультуры. Что еще можно прибавить к этим раз'яснениям?

Конечно, можно было бы сказать эдакую легкую речь обо всем и ни о чем (легкий смех). Возможно, что такая речь позабавила бы публику. Говорят, что мастера по таким речам имеются не только там, в капиталистических странах, но и у нас, в советской стране (смех, аплодисменты). Но, во-первых, я не мастер по таким речам. Во-вторых, стоит ли нам заниматься делами забавы теперь, когда у всех у нас, большевиков, как говорится, „от работ полон рот“. Я думаю, что не стоит.

Ясно, что при таких условиях хорошей речи не скажешь.

И все же, коль скоро я вышел на трибуну, конечно, приходится так или иначе сказать хотя бы кое-что (шумные аплодисменты).

Прежде всего я хотел бы принести благодарность (аплодисменты) избирателям за доверие, которое они оказали (аплодисменты).

Меня выставили кандидатом в депутаты и избирательная комиссия Сталинского округа советской столицы зарегистрировала меня как кандидата в депутаты. Это, товарищи, большое доверие. Разрешите принести вам глубокую большевистскую благодарность за то доверие, которое вы оказали партии большевиков, членом которой я состою и лично мне, как представителю этой партии (шумные аплодисменты).

Я знаю, что значит доверие. Оно, естественно, возлагает на меня новые, дополнительные обязанности и, наоборот, новую, дополнительную ответственность. Что же, у нас, у большеви-

виков, не принято отказываться от ответственности. Я ее принимаю с охотой (бурные продолжительные аплодисменты).

Со своей стороны я хотел бы заверить вас, товарищи, что вы можете смело положиться на товарища Сталина (бурная, долго несмолкающая овация. Возглас из зала: „А мы все за товарищем Сталиным!“). Можете рассчитывать на то, что товарищ Сталин сумеет выполнить свой долг перед народом (аплодисменты), перед рабочим классом (аплодисменты), перед крестьянством (аплодисменты), перед интеллигенцией (аплодисменты).

Далее, я хотел бы, товарищи, поздравить вас с наступающим всенародным праздником, с днем выборов в Верховный Совет Советского Союза (шумные аплодисменты). Предстоящие выборы это не просто выборы, товарищи. Это действительно всенародный праздник наших рабочих, наших крестьян, нашей интеллигенции (бурные аплодисменты). Никогда в мире еще не бывало таких действительно свободных и действительно демократических выборов, никогда! История не знает другого такого примера (аплодисменты). Дело идет не о том, что у нас будут выборы всеобщие, равные, тайные и прямые, хотя уже это само по себе имеет большое значение. Дело идет о том, что всеобщие выборы будут проведены у нас как наиболее свободные выборы и наиболее демократические в сравнении с выборами любой другой страны в мире.

Всеобщие выборы проходят и имеют место и в некоторых капиталистических странах, так называемых, демократических. Но в какой обстановке там проводятся выборы? В обстановке классовых столкновений, в обстановке классовой вражды, в обстановке давления на избирателей со стороны капиталистов, помещиков, банкиров и прочих акул капитализма. Нельзя назвать такие выборы,

даже если они всеобщие, равные, тайные и прямые, вполне свободными и вполне демократическими выборами.

У нас, в нашей стране, наоборот, выборы проходят в совершенно другой обстановке. У нас нет капиталистов, нет помещиков, стало-быть, и нет давления со стороны имущих классов на неимущих. У нас выборы проходят в обстановке сотрудничества рабочих, крестьян, интеллигенции, в обстановке взаимного доверия, в обстановке, я бы сказал, взаимной дружбы, потому что у нас нет капиталистов, нет помещиков, нет эксплуатации и некому, собственно, давить на народ для того, чтобы исказить его волю.

Вот почему наши выборы являются единственными действительно свободными и действительно демократическими во всем мире (шумные аплодисменты).

Такие свободные и действительно демократические выборы могли возникнуть только на почве торжества социалистических порядков, только на базе того, что у нас социализм не просто строится, а уже вошел в быт, в повседневный быт народа. Лет 10 тому назад можно было бы дискутировать о том, можно ли у нас строить социализм или нет. Теперь это уже не дискуссионный вопрос. Теперь это вопрос фактов, вопрос живой жизни, вопрос быта, который пронизывает всю жизнь народа. На наших фабриках и заводах работают без капиталистов. Руководят работой люди из народа. Это и называется у нас социализмом на деле. На наших полях работают труженики земли без помещиков, без кулаков. Руководят работой люди из народа. Это и называется у нас социализмом в быту, это и называется у нас свободной, социалистической жизнью.

Вот на этой базе и возникли у нас новые, действительно свободные и действительно демократические выборы, выборы, примера которым нет в истории человечества. Как же после этого не

поздравить вас с днем всенародного торжества, с днем выборов в Верховный Совет Советского Союза! (Бурная овация всего зала).

Дальше я хотел бы, товарищи, дать вам совет, совет кандидата в депутаты своим избирателям. Если взять капиталистические страны, то там между депутатами и избирателями существуют некоторые своеобразные, я бы сказал, довольно странные отношения. Пока идут выборы, депутаты заигрывают с избирателями, лебезят перед ними, кланутся в верности, дают кучу всяких обещаний. Выходит, что зависимость депутатов от избирателей полная. Как только выборы состоялись и кандидаты превратились в депутатов, — отношения меняются в корне. Вместо зависимости депутатов от избирателей, получается полная их независимость. На протяжении 4-х или 5-ти лет, т. е. вплоть до новых выборов, депутат чувствует себя совершенно свободным, независимым от народа, от своих избирателей. Он может перейти из одного лагеря в другой, он может свернуть с правильной дороги на неправильную, он может даже запутаться в некоторых махинациях не совсем потребного характера, он может кувыряться, как ему угодно, — он независим.

Можно ли считать такие отношения нормальными? Ни в коем случае, товарищи. Это обстоятельство учла наша Конституция и она провела закон, в силу которого избиратели имеют право досрочно отозвать своих депутатов, если они начинают финтить, если они свертывают с дороги, если они забывают о своей зависимости от народа, от избирателей.

Это замечательный закон, товарищи. Депутат должен знать, что он слуга народа, его посланец в Верховный Совет и он должен вести себя по линии, по которой ему дан наказ народом. Свернул с дороги, избиратели имеют право потребовать назначения новых выборов и де-

путата, свернувшего с дороги, они имеют право прокатать на вороных (смех, аплодисменты). Это замечательный закон. Мой совет, совет кандидата в депутаты своим избирателям, помнить об этом праве избирателей, — о праве досрочного отзыва депутатов, следить за своими депутатами, контролировать их и, ежели они вздумают свернуть с правильной дороги, смахнуть их с плеч, потребовать назначения новых выборов. Правительство обязано назначить новые выборы. Мой совет — помнить об этом законе и использовать его при случае.

Наконец, еще один совет кандидата в депутаты своим избирателям. Чего нужно вообще требовать от своих депутатов, если взять из всех возможных требований наиболее элементарные требования?

Избиратели, народ должны требовать от своих депутатов, чтобы они оставались на высоте своих задач, чтобы они в своей работе не спускались до уровня политических обывателей, чтобы они оставались на посту политических деятелей ленинского типа, чтобы они были такими же ясными и определенными деятелями, как Ленин (аплодисменты), чтобы они были такими же бесстрашными в бою и беспощадными к врагам народа, каким был Ленин (аплодисменты), чтобы они были свободны от всякой паники, от всякого подобия паники, когда дело начинает осложняться и на горизонте вырисовывается какая-нибудь опасность, чтобы они были также свободны от всякого подобия паники, как был свободен Ленин (аплодисменты), чтобы они были также мудры и неторопливы при решении сложных вопросов, где нужна всесторонняя ориентация и всесторонний учет всех плюсов и минусов, каким был Ленин (аплодисменты), чтобы они были также правдивы и честны, каким был Ленин (аплодисменты), чтобы они также любили свой народ, как любил его Ленин (аплодисменты).

Можем ли мы сказать, что все кандидаты в депутаты являются именно такого рода деятелями? Я бы этого не сказал. Всякие бывают люди на свете, всякие бывают деятели на свете. Есть люди, о которых не скажешь, кто он такой, то ли он хорош, то ли он плох, то ли мужественен, то ли трусоват, то ли он за народ до конца, то ли он за врагов народа. Есть такие люди и есть такие деятели. Они имеются и у нас, среди большевиков. Сами знаете, товарищи, семья не без уroda (смех, аплодисменты). О таких людях неопределенного типа, о людях, которые напоминают скорее политических обывателей, чем политических деятелей, о людях такого неопределенного, неоформленного типа довольно метко сказал великий русский писатель Гоголь: „Люди, говорит, неопределенные, ни то, ни се, не поймешь, что за люди, ни в городе Богдан, ни в селе Селифан“ (смех, аплодисменты). О таких неопределенных людях и деятелях также довольно метко говорится у нас в народе: „так себе человек — ни рыба, ни мясо“ (общий смех, аплодисменты), „ни богу свечка, ни черту кочерга“ (общий смех, аплодисменты).

Я не могу сказать с полной уверенностью, что среди кандидатов в депутаты (я очень извиняюсь перед ними, конечно) и среди наших деятелей не имеется людей, которые напоминают скорее всего политических обывателей, которые напоминают по своему характеру, по своей физиономии людей такого типа, о кото-

рых говорится в народе: „ни богу свечка, ни черту кочерга“ (смех, аплодисменты).

Я бы хотел, товарищи, чтобы вы влияли систематически на своих депутатов, чтобы им внушали, что они должны иметь перед собой великий образ великого Ленина и подражать Ленину во всем (аплодисменты).

Функции избирателей не кончаются выборами. Они продолжают на весь период существования Верховного Совета данного созыва. Я уже говорил о законе, дающем право избирателям на досрочный отзыв своих депутатов, если они сворачивают с правильной дороги. Стало быть, обязанность и право избирателей состоят в том, чтобы они все время держали под контролем своих депутатов и чтобы они внушали им — ни в коем случае не спускаться до уровня политических обывателей, чтобы они — избиратели внушали своим депутатам — быть такими, каким был великий Ленин (аплодисменты).

Таков, товарищи, мой второй совет вам, совет кандидата в депутаты, своим избирателям. (Бурные, долго не смолкающие аплодисменты, переходящие в овацию. Все встают и обращают свои взоры в правительственную ложу, куда проходит товарищ Сталин. Раздаются возгласы: „Великому Сталину, ура!“, „Товарищу Сталину, ура!“, „Да здравствует товарищ Сталин, ура!“, „Да здравствует первый ленинец — кандидат в депутаты Совета Союза — товарищ Сталин! Ура!“).

12 января 1938 года открывается первая сессия Верховного Совета СССР — высшего органа государственной власти страны социализма.

Верховный Совет СССР — хозяин великой, могучей социалистической державы, — неуклонно следуя указаниям партии Ленина — Сталина, поведет народы СССР к новым победам коммунизма.

НЕПОБЕДИМЫЙ СТАЛИНСКИЙ БЛОК КОММУНИСТОВ И БЕСПАРТИЙНЫХ

12 декабря 1937 года братская семья народов великой страны социализма избрала высший орган государственной власти СССР — Верховный Совет.

Это были подлинно народные выборы на основе действительно свободной, самой демократической избирательной системы, это была величайшая демонстрация нерушимого союза коммунистов и беспартийных.

12 декабря 1937 года войдет в историю советского народа как день всенародного торжества. По-праздничному ярко, активно и организованно проходили выборы. Избиратели считали за честь первыми опустить бюллетень, первыми исполнить гражданский долг, выражая этим непоколебимую преданность делу народа, делу Ленина—Сталина.

Свыше 97 млн. избирателей, или 96,8% советских граждан, пользующихся правом голо-



Депутат Совета Союза от Касторенского избирательного округа Курской области Иван Алексеевич Лихачев — директор Московского автозавода им. Сталина



Депутат Совета Союза от Кропоткинского округа Краснодарского края Константин Александрович Борин — знатный комбайнер, награжденный орденом Ленина, ныне студент Сельскохозяйственной академии им. Тимирязева (Москва)

са, приняли участие в выборах. Это говорит о такой исключительной активности избирателей, которой ни знает и не может знать ни одна капиталистическая страна. Да иначе и не могло быть, ибо выборы в Верховный Совет в нашей стране проходят в совершенно другой обстановке.

«У нас нет капиталистов, нет помещиков, стало-быть, и нет давления со стороны имущих классов на неимущих. У нас выборы проходят в обстановке сотрудничества рабочих, крестьян, интеллигенции, в обстановке взаимного их доверия, в обстановке, я бы сказал, взаимной дружбы, потому что у нас нет капиталистов, нет помещиков, нет эксплуатации и некому, собственно, давить на народ для того, чтобы исказить его волю.

Вот почему наши выборы являются единственными, действительно свободными и действительно демократическими во всем мире» (Сталин).

Каждый избиратель голосовал так, как подсказывала ему его совесть. Около 90 млн. че-

меек, или 98,6% всех граждан, участвовавших в голосовании, — отдали свой голоса за кандидатов блока коммунистов и беспартийных, что является ярким доказательством безграничного доверия всего народа большевистской партии, под испытанным руководством которой советский народ достиг великих побед, построил социалистическое общество и смело идет вперед все к новым и новым победам.

Ни в одной стране мира ни одна партия не получила в парламентских выборах одобрение своей политики большинством голосов народа. Только в Советской стране весь народ единодушно одобряет и поддерживает внутреннюю и внешнюю политику своего родного советского правительства. 1143 кандидата были выдвинуты блоком коммунистов и беспартийных и все они избраны в Верховный Совет на основе всеобщих, прямых и равных выборов при тайном голосовании.

Первым депутатом народа в Верховный Совет избран Иосиф Виссарионович Сталин — любимый вождь народов, верный продолжатель дела Ленина, творец великой Конституции. Избраны славные сталинские соратники тт. Молотов, Каганович, Ворошилов, Калинин, Ежов, Андреев, Микоян, Косиор, Чубарь, Жданов.



Депутат Совета Союза от Починковского избирательного округа (Смоленская область) Виктор Степанович Хользунов Герой Советского Союза



Депутат Совета Союза от Ейского избирательного округа Краснодарского края Прасковья Исаевна Ковардак — знатная трактористка, орденосеца, ныне учащаяся Сельскохозяйственной академии им. Тимирязева (Москва)

Избраны знатные стахановцы заводов и колхозных полей, талантливые хозяйственники, партийные и советские работники, замечательные летчики, бойцы и командиры Красной армии, воспитатели молодого поколения — советские педагоги, народные артисты, писатели, выдающиеся деятели науки — все они передовые люди нашей страны, подлинные избранники народа, подлинные выразители его воли, партийные и непартийные большевики — борцы за счастье, за еще более замечательное будущее нашей любимой родины.

В Верховном Совете есть представители различных народов Советской страны, даже самых малочисленных. Все народы, свободно объединившиеся в Союз Советских Социалистических Республик, послали своих представителей в высший орган государственной власти.

Выборы в Верховный Совет, являющиеся блестящей демонстрацией крепкой сплоченности и большевистской зрелости советского народа, — грозное предостережение всем, кто готовится к нападению на нашу молодую, счастливую страну. Блок коммунистов и беспартийных непобедим и ему не страшны ни-

какие козни фашистских поджигателей войны и их троцкистско-бухаринских наймитов.

Быть депутатом Верховного Совета—почетное и ответственное дело. Нет большей чести, чем доверие народа. Величайшую ответственность перед своими избирателями должен чувствовать каждый избранный депутат. В Советской стране он будет пользоваться уважением, доверием и любовью народа, если идет по линии, указанной ему партией. Депутат советского народа должен все свои силы и знания отдавать делу народа, делу Ленина—Сталина и сила депутата в доверии к нему народа. Если депутат забудет о своей ответственности перед избирателями, свернет с пути, указанного ему народом и большевистской партией, он лишится доверия избирателей, доверия народа.

На предвыборном собрании избирателей Сталинского района товарищ Сталин говорил:

«Избиратели, народ должны требовать от своих депутатов, чтобы они оставались на высоте своих задач, чтобы они в своей работе не спускались до уровня политических обывателей, чтобы они оставались на посту политических деятелей ленинского типа, что-

бы они были такими же ясными и определенными деятелями, как Ленин, чтобы они были такими же бесстрашными в бою и беспощадными к врагам народа, каким был Ленин, чтобы они были свободны от всякой паники, от всякого подобия паники, когда дело начинает осложняться и на горизонте вырисовывается какая-нибудь опасность, чтобы они были также свободны от всякого подобия паники, как был свободен Ленин, чтобы они были также мудры и неторопливы при решении сложных вопросов, где нужна всесторонняя ориентация и всесторонний учет всех плюсов и минусов, каким был Ленин, чтоб они были также правдивы и честны, каким был Ленин, чтобы они также любили свой народ, как любил его Ленин».

Когда по всей нашей стране звучали эти слова, все советские люди, патриоты нашей родины, добавляли:

— И как Сталин — мудрый, бесстрашный и непоколебимый вожь народов.

Весь советский народ мощной железной стеной окружает партию большевиков, великого вождя народов товарища Сталина, под руководством которого нищая, отсталая Россия, страна помещичьего и капиталистического гнета, стала свободной, могучей, культурной социалистической державой.

Единодушным голосованием советский народ одобрил неутомимую борьбу партии с троцкистско-бухаринскими фашистскими агентами, буржуазными националистами и другими врагами народа, стремящимися надеть ярмо капитализма на свободную Страну Советов. Всех врагов Советской страны, всех, кто мешает победоносному строительству социализма, беспощадно разит доблестная советская разведка, во главе с лучшим сталинским учеником т. Ежовым, окруженная глубокой любовью и поддержкой народа.

Выборы в Верховный Совет СССР и предшествовавшая им избирательная кампания явились замечательной школой политического воспитания трудящихся масс. К политической жизни страны были приобщены все слои населения.

Выборы в Верховный Совет вызвали новый трудовой подъем, охвативший рабочих фабрик, заводов, работников транспорта. Все трудящиеся охвачены единым желанием работать лучше, производительнее, желанием показать образцы социалистического отношения к труду, выпускать больше продукции все более высокого качества.

12 декабря советский народ с небывалой силой продемонстрировал всему миру свое моральное и политическое единство, безграничную преданность делу Ленина—Сталина.

Велик и непобедим блок коммунистов и беспартийных!

Велика и непобедима большевистская партия, сплотившая советский народ под знаменем Ленина—Сталина!

Да здравствует Верховный Совет СССР!



Депутат Совета Национальностей от Артемовского избирательного округа Украинской ССР, Петр Федорович Кривонос зачинатель стахановского движения на железнодорожном транспорте, начальник паровозного депо

20 декабря трудящиеся нашей страны торжественно отмечают славное двадцатилетие ВЧК—ОГПУ—НКВД, горячо приветствовали работников и бойцов НКВД во главе с их бесстрашным руководителем, верным сталинцем Николаем Ивановичем Ежовым.

Советская разведка, возвращенная партией Ленина-Сталина, окружена глубокой любовью народов СССР. Да здравствует НКВД—неусыпный страж революции!



Первый руководитель ВЧК, лучший соратник Ленина и Сталина, стойкий рыцарь революции Феликс Эдмундович Дзержинский



Народный комиссар внутренних дел СССР, ближайший соратник великого Сталина, мужественный большевик Николай Иванович Ежов

К ДВАДЦАТИЛЕТИЮ ВЧК—ОГПУ—НКВД

В день 20-летия ВЧК—ОГПУ—НКВД Совет Народных Комиссаров Союза ССР и Центральный Комитет ВКП(б) горячо приветствуют работников и бойцов НКВД, честно и самоотверженно выполняющих свой долг перед советским народом по борьбе со шпионажем, вредительством, диверсией.

СНК СССР и ЦК ВКП(б) желают работникам и бойцам НКВД полных успехов в их работе по искоренению врагов народа.

Да здравствует НКВД, карающая рука советского народа!

СНК СОЮЗА ССР
ЦК ВКП(б)

УСТРАНИТЬ ПРИЧИНЫ ПЕРЕРАСХОДА БЕНЗИНА

До последнего времени еще очень мало сделано в области экономии горючего и ликвидации перерасхода бензина на автотранспорте.

Каковы факторы, влияющие на экономичность автомобиля? Их много. Основные из них:

- 1) качество управления автомобилем;
- 2) регулировка карбюратора;
- 3) угол опережения зажигания;
- 4) техническое состояние автомобиля;
- 5) дорожные условия;
- 6) скорость движения;
- 7) конструктивные особенности автомобиля.

Не случайно качество управления автомобилем мы поставили в самом начале этого перечня. На основании многочисленных экспериментов и богатого фактического материала, окончательно установлено, что экономичность автомобиля больше всего зависит от умения экономично управлять им. Как бы машина ни была технически совершенна, как бы ни были хороши дороги и условия эксплуатации, наибольший эффект возможен лишь тогда, когда человек, работающий на машине, полностью ее освоил.

Шофер, который ведет автомобиль с максимальным учетом всего комплекса движений — подъемов и спусков, перекрестков, поворотов и т. п. — ведет его хорошо, но, к сожалению, не всякий шофер, хорошо ведущий автомобиль, ведет его экономично. Опыты показали, что до 30% горючего расходуется совершенно непроизводительно из-за легкомысленного отношения к экономии бензина при езде по московским улицам, где в среднем на 2 км пути приходится по три вынужденных останова. Увеличенный разгон на низких передачах, несоответствие набираемой скорости с возможностями дальнейшего движения, резкое торможение двигателем, прогазовка на остановках в ожидании открытия светофора, работа двигателя на стоянках — все это вызывает излишний расход горючего.

Но, для того чтобы обеспечить шоферу возможность расходовать бензин экономично, мы не должны забывать и о других факторах.

Карбюраторы наших автомобилей, как по конструкции, так и по выполнению, еще очень далеки от идеала. Они в лучшем случае дают возможность получить от двигателя так называемую «максимальную мощность» ценой несоразмерно повышенного расхода горючего. Не следует, конечно, рекомендовать каждому шоферу 3-го класса разбирать карбюратор и корректировать заводскую регулировку, но специальный технический персонал — регулировщики, механики и т. п. не только могут, но и обязаны проводить систематическую проверку и контроль карбюраторов, в зависимости от условий работы данного автохозяйства.

Нужна ли 3-тонному грузовику ЗИС-5 мощность в 73 л. с., если он систематически раз-

возит пирожные по кондитерским? Нужны ли автомобилю ГАЗ-АА 40 л. с., если он используется для сбора писем из почтовых ящиков? Мы думаем, что нет. Регулировка карбюратора должна быть гибкой и технически несложной, только тогда она сможет быть достаточно эффективной при изменяющихся эксплуатационных, дорожных и климатических условиях.

Существуют четыре способа изменения проходных сечений жиклеров и калиброванных пробок на более экономичные:

- 1) вставка металлических волосков;
- 2) частичная зачеканка отверстий;
- 3) пайка отверстий;
- 4) смена жиклеров на более обедненные.

Первые два способа являются не только неудобными, но и безусловно вредными, и поэтому не должны допускаться. Лучший способ — четвертый, но он требует наличия значительного количества разнообразных запасных жиклеров и пробок. Поэтому с успехом может применяться только третий способ, тем более, что он не портит заводского сечения проходного отверстия и гарантирует в любой момент восстановление прежних его размеров. Недостатком этого способа является невысокая прочность запайки. Через 3 — 4 месяца требуется ее проверка, которая, как правило, должна осуществляться тарировкой водой при 15° С и напоре в 1 метр.

Уменьшение сечения всецело зависит от данных эксплуатационных условий, но тем не менее уменьшение тарировки более чем на 15—20 см³ в минуту для основных жиклеров не рекомендуется. После регулировки автомобиль должен пройти испытание пробегом по определенному постоянному маршруту.

Некоторые автомобилисты считают, что экономичная регулировка карбюратора сокращает мощность двигателя и увеличивает износ его деталей. Правильно поставленная техническая эксплуатация доказала как раз противное. Экономическая регулировка в нормальных условиях спасает двигатель от чрезмерных напряжений и износов, увеличивая его межремонтный пробег.

Огромное значение для экономии горючего имеет правильный подбор угла опережения зажигания, особенно при дефектах в работе существующих автоматов инерционного типа (М-1, легковой ЗИС и ЗИС-5). Запоздывание вспышки (позднее зажигание) ведет к перерасходу, но одновременно с этим недопустим и чрезмерно большой угол опережения, так как он приводит к появлению детонации и стука при резком увеличении нагрузки двигателя. Здесь необходимо рекомендовать тщательную индивидуальную регулировку зажигания, соответствующую данной регулировке карбюратора.

Резко влияют на перерасход горючего также затянутые тормоза, заедания в трансмиссии и

валовой части, мешающие использовать при движении запас живой силы и лишние автоматические накаты. Характерно отметить, что хотя общий износ двигателя, в частности не столько падение компрессии в цилиндрах, вызывает падение экономичности, все же ряд автомобилей ГАЗ-А и М-1 после пробега даже 30—40 тыс. км давали экономии не меньшую, чем значительно более новые автомашинны.

Перейдем к последнему фактору, не зависящему от эксплуатационников — конструктивным особенностям автомобилей. Нашим конструкторам и технологам много еще надо поработать, чтобы мы имели действительно безупречный, мощный и вместе с тем экономичный автомобиль.

Повышение степени сжатия двигателей до 6 — 6,5, увеличение числа оборотов коленчатого вала, реконструкция системы распределения и подогрева смеси, немедленная замена

карбюраторов МААЗ-5, назревшая необходимость модернизации карбюраторов легкового автомобиля ЗИС и М-1 — вот далеко не полный перечень задач, которые должны быть поставлены перед автопромышленностью в настоящее время.

В заключение необходимо остановиться еще на одном «тормозе» в борьбе за экономию — это на вопросе о нормах. Не может больше продолжаться такое положение, когда каждое автохозяйство само для себя устанавливает нормы. Госавтоинспекция недавно разработала проект новых норм, но они до сих пор не утверждены и не являются обязательными. Нам нужны официальные общесоюзные нормы расхода бензина, на которые мы сможем твердо ориентироваться.

Инж. И. Крузе

Пора мобилизовать всю технику на экономию горючего

Экономию горючего при резко растущем автомобильном производстве в СССР приобретает с каждым годом все большее значение. Каждый процент экономленного бензина на одной машине, помноженный на полумиллионный автопарк, составляет сотни тысяч тонн горючего.

В целях борьбы за экономию топлива Московский карбюраторный завод наметил ряд конкретных мероприятий, подготовка которых должна быть закончена в январе 1938 г.

Первоочередные мероприятия по повышению экономичности существующего автопарка, намеченные Московским карбюраторным заводом, следующие:

1. Выпуск на рынок диффузоров уменьшенного внутреннего диаметра с комплектом жиклеров, которые могут быть применены на машинах, работающих с неполной мощностью. Это даст, как показали предварительные испытания, 5 — 6% экономии топлива.
2. Выпуск на рынок иглы обеднения смеси. Наличие такой иглы при карбюраторе позволяет легко, без смены жиклеров, уточнять регулировку в зависимости от температурных и барометрических условий, в случае износа жиклеров и т. п.
3. Выпуск на рынок легко монтирующегося в простом приспособления — распылителя МБЗ (см. № 20 «За рулем» за 1937 г.), дающего, как показали испытания, экономии топлива без какого-либо изменения регулировки.

Для автомобилей, выпускаемых в текущем 1937 г., намечено:

1. Снабжение грузовых автомобилей карбюратором новой улучшенной конструкции МБЗ-6, краткое описание которого было дано в № 6 журнала «За рулем».

2. Подготовка к производству нового карбю-

ратора системы «падающего потока» для легкового автомобиля ЗИС.

3. Разработка конструкции карбюратора системы «падающего потока» для грузового автомобиля.

Но помимо вопросов карбюрации необходимы конкретные мероприятия в других областях.

Я перечислю десять основных факторов, влияющих на экономичность работы автомобиля:

- 1) качество двигателя, имеющего сейчас большие отклонения от стандарта и потому требующего индивидуальной регулировки карбюратора;
- 2) повышение степени сжатия;
- 3) улучшение формы камеры сгорания;
- 4) улучшение качества свечей и регулировки системы зажигания;
- 5) повышение качества бензина;
- 6) организация массового производства приборов для проверки жиклеров на истечение;
- 7) организация контрольных станций для проверки регулировки карбюраторов и зажигания;
- 8) уменьшение внутрибазовых расходов топлива;
- 9) подбор мощности двигателя и передачи соответственно тонуажу машины;
- 10) организация хорошего учета расхода бензина на базах, без чего не может быть проверена рациональность того или другого мероприятия по экономии топлива.

В каждой из этих областей необходимо мобилизоваться для того, чтобы уже в ближайшее время добиться значительного сокращения потребления горючего автомобильным парком СССР.

Инж. Ю. Стебницкий

АГИТАЦИОННЫЙ АВТО-МОТОПРОБЕГ



Автоколонна в поселке завода им. Сталина
Фото М. Прехнера

5 декабря Московский комитет физкультуры и спорта и Центральный автомобильный клуб СССР провели большой агитационный авто-мотопробег, посвященный годовщине Сталинской Конституции и выборам в Верховный Совет Союза ССР.

В пробеге участвовала сводная колонна автомобилистов и мотоциклистов — членов клубов и спортивных обществ Москвы в составе 350 мотоциклов и 120 автомашин.

Разбившись на 13 отрядов, по числу избирательных округов Москвы, авто-мотоспорт-

смены двинулись с Крымской площади по просторному Садовому кольцу.

Каждый из отрядов стройными рядами, с оркестром, знаменами и портретами кандидатов в депутаты Верховного Совета СССР, прошел по улицам своего избирательного округа.

Сотни тысяч трудящихся столицы, заполнившие в великую годовщину нарядно украшенные улицы и площади, с живейшим интересом наблюдали прохождение авто-мотоспортивных пролетарской столицы, овладевших техникой и готовых к обороне страны.



Колонна мотоциклистов в пути

Фото М. Прехнера

БЕЗГАРАЖНОЕ ХРАНЕНИЕ АВТОМОБИЛЕЙ

Инж. А. АНТОНОВ

Наша автомобильная промышленность выпускает ежедневно свыше 750 автомобилей, преимущественно грузовых. Это пополнение нашего автопарка приходится большей частью хранить под открытым небом, вследствие недостатка гаражных помещений.

Водители автомашин, особенно работающие в средней и северной полосе СССР, хорошо знают, насколько затруднителен запуск двигателя, оставшего за время продолжительной стоянки. Нередки случаи, когда значительная часть парка опаздывает или вовсе не выходит на линию по этой причине.

Для обогреть двигателя в зимнее время имеется ряд способов, а именно: обогревание двигателя на стоянке работой вхолостую, — способ очень расточительный по расходу бензина и ведущий к ненужному износу механизмов; прогревание свечей и головок цилиндров паяльными лампами, установка жаровен над картером двигателя и другие «способы», ведущие к ухудшению технического состояния парка, к возникновению аварий и пожаров.

Есть, конечно, и другие способы, которые можно вполне рекомендовать, например подогрев холодных двигателей горячей водой. Однако широкому распространению его препятствует одна малоуважительная причина, — автобазы со значительным числом машин испытывают недостаток в горячей воде и подогревом масле. Количество требуемой горячей воды равно, примерно, двойной емкости системы охлаждения при наружной температуре -15°C .

Ранняя зима 1937/38 г. остро дала себя почувствовать в автобазах. Снова встал вопрос о безгаражном хранении

решении этого вопроса живейшее участие принял секретарь МК ВКП(б) Н. С. Хрушев, который поставил вопрос так: автомобильный двигатель надо подогревать на стоянке, для подогрева надо использовать не бензин, а твердое топливо.

Такое задание было дано Транспортному управлению Моссовета 23 ноября 1937 г. К работе был привлечен Научно-исследовательский институт городского транспорта, составивший технический проект, и вскоре на территории склада Мосавтотреста № 1 в деревне Вязовка (Рязанское шоссе) выросло здание котельной, дом для шоферов, был проложен разводящий паропровод, подведена вода и в ночь на 4 декабря в линию был пущен пар. Окончание работы совпало с довольно значительным снижением наружной температуры — термометр показывал -18°C . Условия испытаний вполне приближались к условиям работы зимой, так как площадка, оборудованная для безгаражного хранения автомобилей, находится за городом и не защищена от ветра.

Испытание прошло успешно. Подогрев паром обеспечивал легкий запуск от первых включений стартера или оборотов рукоятки, независимо от длительности стоянки автомобилей с выключенным двигателем, доходившей до суток. 5 декабря площадка была сдана в эксплуатацию (рис. 1).

Площадка рассчитанная на 50 мест-стоянок грузовых автомобилей, оборудована следующим образом. В котельной, размером $5,5 \times 7$ м, высотой 5,5 м в низкой части и 6 м в высокой, установлены на кирпичном фундаменте два котла, один с поверхностью нагрева в 16 м^2 , другой — в 25 м^2 .



Рис. 1. Общий вид площадки, оборудованной для обогрева автомобильных двигателей паром

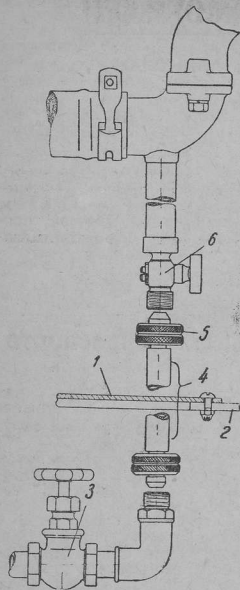


Рис. 2. Детали соединения паропровода с двигателем

Вода подается в котельную путем врезки седлового ответвления с двухдоймовой задвижкой в шестидюймовую магистраль местного водопровода с давлением $1\frac{1}{2}$ атм.

Под землей на глубине 1,2 м уложен трубопровод, разводящий пар, изолированный массой, состоящей из щипаного войлока и инфузорной земли. Трубопровод диаметром $1\frac{1}{2}$ " и 2" уложен в деревянные коробки. Паропровод имеет 27 ответвлений, сделанных путем врезки тройников $1\frac{1}{2}$ " \times 1" \times $1\frac{1}{2}$ " на расстоянии 3,3 м между центрами стояков. Стойки выведены к поверхности земли у места стояков автомобилей, выполнены из трубы диаметром 1" и заключены в каменные колодцы высотой 1,20 м от чистого пола. Колодцы покрыты чугунными литыми крышками, имеющими отверстия и прорезы для пропуска шлангов, и снабжены откидными пластинами.

Для подвода пара в нижний трубопровод необходимо на место обычного спускного краника установить на патрубок у водяного насоса колонку с кранком, выходящим за пределы нижнего брызговика (рис. 2). Наружный конец краника снабжен резьбой, на которую наворачивается накидная гайка с ниппелем для присоединения шланга, подводящего пар.

При постановке автомобиля на подогрев надо открыть заслонку 1 люка 2 и затем до-

стать из него шланг 4. Опыт показал, что шланг, даже при длительном пребывании внутри колодца в нерабочем состоянии, не замерзает и для готовности к работе достаточно продуть его кратковременным открытием парового вентиля 3. Конец шланга перекидывается через переднюю ось автомобиля между рессорами (ближе вправо).

До присоединения шланга нужно проверить состояние краника 6. Если при открытии краника вода не пойдет, то его надо прочистить или оттаять струей пара. Присоединение шланга, как показал опыт работы на площадке, выполняется быстро, примерно в 40 сек. Делают это следующим образом. Шланг накидной гайки 5 присоединяют к краннику рукой, после чего открывают ключом паровой вентиль (рис. 3), а затем краник, и пар начинает поступать в систему охлаждения. Для того чтобы установить спокойную подачу пара, надо постепенно прикрывать вентиль. Эта регулировка необходима, так как при сильной подаче пара вода в двигателе может быть доведена даже до температуры кипения, что, конечно, не вызывается необходимостью.

Подогрев автомобилей не устраняет необходимости внимательно следить за тщательным покрытием радиатора и капота утеплительными чехлами.

Пар, поступающий в систему охлаждения под давлением до 2 атм, создает циркуляцию воды и отдает ей свое тепло. В результате



Рис. 3. Пуск пара для подогрева двигателя

блок цилиндра находится все время в разогретом состоянии и двигатель может быть заведен сразу. Часть тепла отдается коробке передач и, таким образом, обогрываются наиболее ответственные агрегаты автомобиля.

При окончании подогрева надо закрыть паровой вентиль и краник, отвернуть планг у краника, продуть его, опустить в крышку люка и закрыть люк.

Строительство паропроводной установки пользовалось большим вниманием Н. С. Хрущева, который лично два раза приезжал на площадку.

Тов. Хрущев интересовался мнением шоферов о новом способе подогрева двигателя.

Шоферы весьма положительно отзывались об этом способе.

Весной здесь будут закончены отделочные работы, площадка будет асфальтирована, колдоды наращены и выведены на уровень площадки и тогда упоры, видимые на рис. 1, предназначенные для предохранения автомашин от сползания к люкам, можно будет снять.

Следует отметить высокую экономичность этого способа безгаряжного хранения. Сравнительные подсчеты показывают, что подогрев паром, примерно, раз в 15—16 дешевле прогрева бензином при работе двигателя вхолостую.

Электродогреватель для зимней работы автотранспорта

В условиях зимней работы автотранспорта часто бывают случаи длительных стоянок автомобилей или хранения их в неотапливаемых гаражах.

Зная, сколько неприятностей и затруднений испытывают в связи с этим водители, я хочу поделиться имеющимся у меня опытом устройства электроподогревателя, зарекомендовавшего себя на практике и оказывающего мне неоценимую помощь при использовании принадлежащего мне автомобиля ГАЗ-А в зимнее время.

Я вставил в нижнюю водяную трубу (деталь А-8291-В) пластинку из этернита (строительный материал из цементно-асбестовой массы, широко применяемый у нас для кровельного дела) с помещенной на ней проволокой спиралью из нихрома. Два конца этой спирали я вывел через просверленные в трубе отверстия к зажимам (взятым из числа радиодеталей), установленным на изоляционных прокладках.

Такая пластинка, помещенная вдоль водяной трубы, непосредственно у спускового краника, очень хорошо держится, и монтаж ее никаких особых затруднений не встречает.

Мне приходится часто оставлять машину на не-

сколько часов в неотапливаемых гаражах, где имеется электрический ток, который можно легко включить в подогреватель от штепселя.

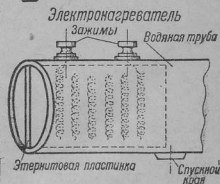
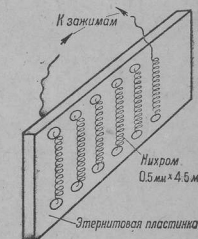
Я оставлял машину на морозе 15—25°, укрытую обыкновенным капотом, и температура воды в радиаторе после 8—10 час. стоянки не падала ниже +20, +25° при условии, что к моменту включения подогревателя двигатель был горячим, т. е. оставленным с хода. Так как в этом случае вся машина находится под напряжением городской сети 110—220 вольт, то прикасаться к ней следует осторожно.

В качестве нагревательного элемента я брал проволоку диаметром 0,5 мм, свернутую в виде спирали диаметром 5 мм и длиной 4—5 м. В продаже такие спирали встречаются для различных нагревательных приборов 400—600 ватт, в частности для обогревательных рефлекторных ламп. Рекомендую пользоваться нихромовой проволокой, так как она более прочна и обеспечивает надежность действия прибора.

Введение электроприбора для нагревания в водяную трубу совершенно не влияет на циркуляцию воды и почти не стесняет водяного потока. Даже летом, эксплуатируя автомобиль вместе с

электронагревателем, я никогда не наблюдал склонности двигателя к перегреву.

Думаю, что предлагаемая мною конструкция электронагревателя, пригодная во-



обще для любых автомобилей там, где есть нормальная электроосветительная система, с успехом разрешает проблему хранения автомобилей на морозе.

Проф. А. П. Ланге

В течение ряда лет мировой рекорд скорости движения автомобиля с хода на 1 милю (1,6 км) принадлежит Англии. Последний рекорд был установлен в 1935 г. Малькольмом Кемпбеллом на автомобиле «Синяя птица» и равен 484,608 км/час. Англичане как бы сжились с обладанием этим рекордом и теперь считают уже вопросом национальной гордости ежегодное его закрепление и развитие.

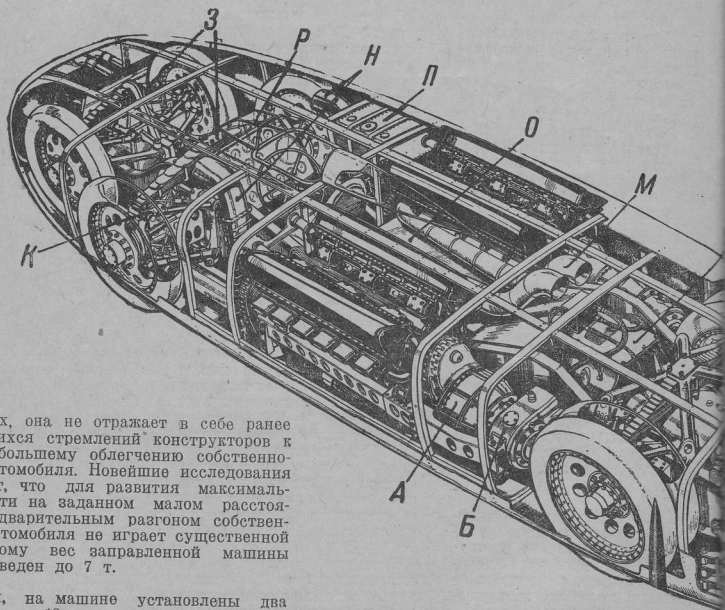
6 ноября известный инженер Эйстон — давний рекордсмен и фаворит английских автомобилистов, поставил новый рекорд скорости — 498,2 км в час. Максимально достигнутая скорость при одном из заездов составила — 502,4 км/час. Этот рекорд поставлен на машине, рассчитанной на выполнение одной узкой задачи — дать возможно большую скорость на коротком отрезке пути, и обладающей многими оригинальными особенностями.

167 мм. Общий литраж обоих двигателей — 73 164 см³. При 3 200 об/мин. мощность обоих двигателей достигает 4 000 л. с. Двигатели расположены параллельно друг другу, на середине рамы.

В-третьих, машина имеет две передних оси, причем ширина колеи у первой оси более узкая (1,2 м), чем у второй (1,62 м). Рулевое управление общее, но каждая пара колес поворачивается от самостоятельной трапеции, так что колеса при повороте автомобиля описывают дуги по различным радиусам.

Кроме того все колеса имеют независимую подвеску; задняя ось автомобиля не имеет дифференциала; тормоза в автомобиле действуют не на колеса, а на трансмиссию.

Каждый двигатель снабжен отдельным сцеплением А. От сцепления отходит короткий



Во-первых, она не отражает в себе ранее укоренившихся стремлений конструкторов к возможно большему облегчению собственно го веса автомобиля. Новейшие исследования показывают, что для развития максимальной скорости на заданном малом расстоянии с предварительным разгоном собственный вес автомобиля не играет существенной роли. Поэтому вес заправленной машины Эйстона доведен до 7 т.

Во-вторых, на машине установлены два авиационных 12-цилиндровых двигателя Рольс-Ройс типа К, т. е. с компрессорами. Диаметр цилиндров — 152 мм, ход поршня —

Общий вид расположения механизмов в гоночном автомобиле Эйстона

ГОНОЧНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

Инж. А. КОРОСТЕЛИН

вал, несущий звездочку с цепью в кожухе **Б**, проходящем через вырез лонжерона. Цепь приводит во вращение трехскоростную коробку передач **В**. Все шестерни у нее цилиндрические, с подвижными каретками. Протола устройства коробки передач продиктована необходимостью обеспечения надежности ее действия и прочности. Громадная величина крутящего момента, передаваемого от двигателя к задней ведущей оси автомобиля, препятствует применению более сложных, но удобных коробок передач с подвижными муфтами и бесшумных.

Ведомый вал коробки передач соединяется с главной передачей заднего моста, состоящей из червяка и шестерни. Передаточное отношение равно 1,23:1, так что при 3200 об/мин двигателя и прямой передаче задние колеса автомобиля будут делать 2000 об/мин.

Шестерня насажена на центральную ось, которая соединяется с колесами при помощи универсальных шарниров и независимых подвесок. Таким же образом соединены с колесами обе передних оси. Задние колеса — двускатные, передние — односкатные. На колеса надеты шины Денлоп диаметром 44".

Позади коробки передач расположен мощный гидравлический тормоз, действующий от отдельной масляной помпы. Помпа соединена с тормозом длинной трубкой. Включение тор-

моза производится педалью. Кроме гидравлического, в задней части автомобиля имеется воздушный тормоз, в виде хвоста **Г**, вращающегося в вертикальной плоскости и приводимого в действие при помощи системы тяг **Д** и рычагов **Е**. На конце вала гидравлического тормоза насажен вентилятор **Ж**, обдувающий и охлаждающий всю трансмиссионную часть автомобиля.

• Передняя часть рамы подвешена к осям на перевернутых полуэллиптических рессорах **З**, а задняя часть — на прямой перевернутой рессоре **И**. Концы рессор соединены с независимыми подвесками колес при помощи трубчатых стержней с шарнирными головками **К**. Вес задней части рамы передается на рессору посредством трубчатой крестовины **Л**.

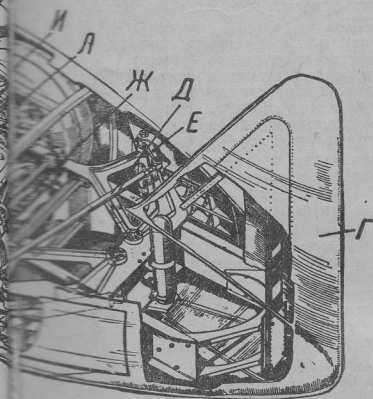
Свежий воздух для образования горючей смеси подается в двигатель через две трубы **М**, протянутые к специальному вырезу в верхней части кузова. Забирать воздух через днище кузова нельзя вследствие угрозы проникновения в двигатель песка и пыли. Пиркуляция воды между двигателями и радиатором производится по длинным трубам **Н**.

Бензиновый бак **О** емкостью в 180 л расположен в промежутке между двигателями, а масляный бак **П** емкостью в 80 л — впереди правого двигателя. Масло в баке охлаждается водой от общей системы охлаждения двигателя.

Кузов автомобиля тщательно зализан. Единственным выступом в его верхней части является козырек **Р** из небьющегося стекла над головой водителя. Длина базы (расстояние между серединой передних осей и задней осью) равна 5,5 м; ширина колеи у задней оси — 1,7 м. Общая длина автомобиля—9,15 м, ширина—2,15 м и высота—1,17 м. Клиренс—200 мм.

Следует заметить, что наличие двух передних осей в автомобиле несколько не отражает стремления конструкторов дать машине большую маневренность. Две передние оси способствуют лишь лучшему распределению нагрузки между колесами. При громадной скорости движения машина не нуждается в поворотах и практически они не могут быть произведены. По этой же причине на машину не поставлен дифференциал.

Гоночные автомобили, конечно, не могут оправдать произведенные на них затраты в последующей нормальной эксплуатации, но они приносят несомненную пользу развитию автотехники, давая конструкторам ясное представление о наиболее уязвимых местах каждой машины, о размерах износа отдельных деталей и об испытываемых последними напряжениях.



АВТОМОБИЛЬНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ С ВЕРХНИМИ КЛАПАНАМИ

Инж. А. САБИНИН

Как известно, все наши отечественные автомобильные двигатели, за исключением двигателя легкового автомобиля ЗИС, имеют нижние клапаны.

Применение нижних клапанов дает простую и компактную конструкцию, но, как правило, эти двигатели, при прочих равных условиях, имеют меньшую литровую мощность, чем двигатели с верхними клапанами.

Принятые у нас на производство двигатели ГАЗ—М-1 и ЗИС-5 вполне удовлетворяют требованиям динамики для стандартных машин этих марок в нормальных условиях работы. Однако, когда требуется повышенная мощность и быстрходность двигателя, по сравнению с нормальной, то прибегают к форсировке двигателя.

В повышении мощности двигателя особенно большую роль играет улучшение наполнения цилиндров рабочей смесью, что характеризуется так называемым коэффициентом наполнения.

Повышение коэффициента наполнения гораздо более выгодно, чем прямая форсировка двигателя только путем повышения степени сжатия и увеличения числа оборотов, так как это дает возможность поднять мощность, не вызывая опасности детонации и чрезмерных нагрузок на шатунно-кривошипный механизм.

В этом отношении устройство верхних клапанов имеет большое преимущество, так как позволяет увеличить сечение клапанов при том же диаметре цилиндра и дает меньшее сопротивление всасыванию рабочей смеси, поступающей непосредственно в цилиндр. Вследствие этого коэффициент наполнения, а следовательно, и литровая мощность у двигателей с верхними клапанами выше, чем у двигателей наших стандартных марок.

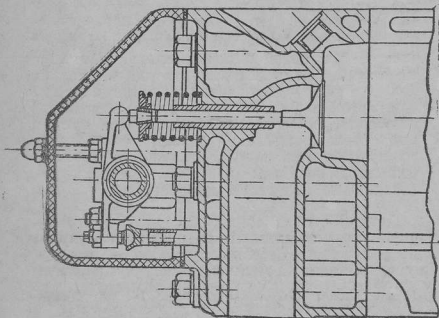


Рис. 1. Поперечный разрез головки

В связи с развертыванием в Союзе работ по созданию спортивного скоростного автомобиля на базе выпускаемых в настоящее время машин, автором данной статьи, совместно с инж. А. Князевым, была разработана конструкция головки с верхними клапанами для

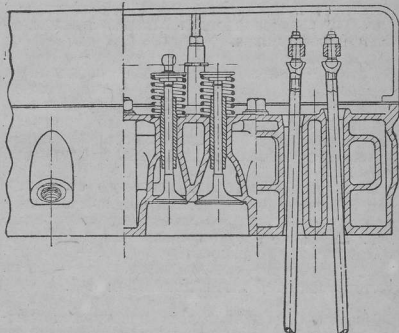


Рис. 2. Продольный разрез головки

двигателя ГАЗ—М-1 без каких-либо других изменений двигателя.

На рис. 1 представлен поперечный разрез головки с верхними клапанами, на рис. 2 — продольный разрез головки, а на рис. 3 — вид ее сверху.

Для того чтобы не делать никаких изменений в блоке и сохранить существующий кулачковый валик, штанги толкателей поставлены наклонно. Приводимые в действие посредством обычных толкателей, они передают движение коромыслом, имеющим одну общую ось в виде пустотелой трубы.

По сравнению с существующей эта система распределения имеет также преимущество удобной регулировки, легко осуществляемой с помощью регулировочных винтов на коромыслах.

Сравнительно просто разрешен вопрос о смазке коромысел. Масло отводится (требуется количество его весьма незначительно) по специальной трубе от нишеля, устанавливаемого в месте отбора масла, к манометру (у двигателя М-1), а затем по центральной трубе поступает к коромыслам.

Наиболее важным является устройство камер сгорания и внутренних проходов для воды, с тем чтобы было обеспечено хорошее охлаждение.

Форма камеры выбрана с расчетом на интенсивное завихривание смеси в конце хода сжатия. Так как наиболее удаленная часть камеры от свечи является очагом детонации, то количество смеси в этом месте должно быть значительно уменьшено, для чего и предусмотрено специальный выступ в камере, оставляющий небольшое пространство над поршнем.

Верхнее расположение клапанов позволило увеличить проходное сечение всасывающего клапана. Диаметр последнего доведен до 45 мм.

Всасывающие и выхлопные каналы, выводящие непосредственно через головку, имеют также увеличенное сечение и представляют собой меньшее сопротивление прохождению рабочей смеси.

Новые всасывающая и выхлопная трубы выполнены в соответствии с новой компоновкой головки и сохраняют в то же время соединение с глушителем и воздухоочистителем.

Все остальные агрегаты, не считая повыше-ния дистрибутора (установленного на специальной колонке), остались без изменения, в том числе и водяная помпа, сохраняющая свое положение при новой головке.

Общее увеличение габарита головки по высоте составляет всего около 100 мм, что позволяет свободно устанавливать ее на любом стандартном автомобиле.

Имеющиеся расчеты и сравнительные данные показывают, что коэффициент наполнения двигателя с новой головкой (при нормальном числе оборотов) может быть увеличен с 0,63 до 0,70—0,72, что должно дать увеличение мощности на 12—15%.

Головка с верхними клапанами дает также возможность большего увеличения степени сжатия без опасности детонации. Для двигателя ГАЗ—М-1 это увеличение, вследствие большого размера цилиндров, не может быть весьма значительным, однако в данном случае, благодаря более выгодной форме камеры сжатия и улучшения условий охлаждения, можно повысить степень сжатия до 3,4—5,5 при чугунной отливке, что даст дополнительное увеличение мощности.

Для чисто спортивного автомобиля головка может быть отлита из алюминиевого сплава и в этом случае степень сжатия можно увеличить до 6,3—6,4, подтверждением чему слу-

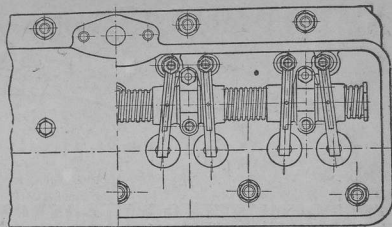


Рис. 3. Вид головки сверху

жит проделанная работа с алюминиевой головкой обычного типа к двигателю М-1, которая установлена на спортивной машине Центрального авто-мотоклуба. Эта головка выполнена со степенью сжатия 6 при нижних клапанах и обеспечивает удовлетворительную работу двигателя.

Применение такой головки для двигателя скоростной машины требует одновременно введения карбюратора опрокинутого типа или двух отдельных карбюраторов на каждые два цилиндра.

В алюминиевой головке предусматриваются вставные клапанные гнезда, причем для скоростного режима более выгоден угол наклона седла в 30°.

Все эти мероприятия, выполненные для головки двигателя спортивного автомобиля, должны дать повышение мощности двигателя М-1 до 65—87 л. с., что обеспечит автомобилю скорость порядка 150—160 км/час.

Однako помимо чисто спортивного интереса головка с верхними клапанами может иметь большое значение и для газогенераторных автомобилей ГАЗ-АА. Как известно, одним из основных недостатков применения газогенераторов на автотранспорте является значительная потеря мощности, доходящая до 30% номинальной мощности двигателя, что в огромной степени зависит от ухудшения наполнения цилиндров. Применение головок с верхними клапанами даст возможность сохранить мощность двигателя на ее номинальном уровне.

ВНИМАНИЮ АВТОРОВ!

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



МОТОЦИКЛЕТНОЕ ПЕРВЕНСТВО УКРАИНСКОЙ ССР

Житомирское шоссе в Киеве стало традиционным местом розыгрыша крупных мотоциклетных соревнований. Идеальный профиль шоссе, отличное асфальтовое покрытие, наплыв параллельно идущего обьезда, позволяющего закрывать трассу гонки для всех видов движения, — все это создает прекрасные условия для проведения соревнований мастеров больших скоростей.

Но эти высокие качества шоссе теряют свою «спортивную рентабельность», если гонки проходят после дождя и снега, при порывистом холодном встречном ветре. В такой именно обстановке 21 ноября начались большие мотосоревнования на лично-командное первенство УССР 1937 г., итоги которого показали, что вторая половина ноября мало подходящее время для организации мотогонок даже на Украине.

В первый день соревнований разыгрывалась «километровка» с хода. Уже «прикидка» показала, что рекорды, недавно поставленные на том же, сорок втором, километре шоссе далеко не будут биты.

На старте мотоспорстмены семи городов: Киева, Харькова, Одессы, Днепропетровска, Николаева, Сталино и Запорожья.

Гонку открыли мотоциклы советского производства до 300 см³. Лучшее время показал Сержантов (Одесса) — 38,24 сек. (средняя скорость 94 км 142 м в час). Второе место занял Еременко (Сталино) со значительно худшим результатом — 42, 44 сек. (средняя скорость — 87 км 182 м в час.). Третье место осталось за одесским гонщиком Космодамианским.

Скромных результатов добились участники «километровки» в классе советских машин до 750 см³. Лучшее время здесь было у Самарского (Запорожье) — 40,10 сек. (89 км 775 м в час).

В категории иностранных машин до 350 см³ чемпионом СССР харьковчанин Лорент, идя по направлению ветра, добился прекрасного результата — 29,03 сек. (123,3 км в час) — на 2 км ниже всесоюзного рекорда. Но средняя обих концов (в километровке гонщик проходит дистанцию два раза — туда и обратно) дала зачетный результат 30,6 сек. (117 км 650 м в час).

В классе до 500 см³ выиграл гонку Завальный (Одесса), шедший со средней скоростью 105 км 410 м в час, за ним Бобков (Николаев).

Абсолютно лучшее время дня было у Гольберга (Харьков), показавшего на мотоцикле до 750 см³ время 30,04 сек. (119 км 830 м в час).

В классе мощных машин свыше 750 см³ добились победы Трофимов (Одесса) — 30,90 сек. (116 км 504 м).

Среди женщин по классу советских мотоциклов до 300 см³ первое место со временем 49,5 сек. заняла молодая, способная спортсменка Крагинская (Днепропетровск), выигравшая в большой борьбе у своих «соклассниц» десятые доли секунд.

На этом закончился первый день украинского мотопервенства. В командном розыгрыше на первом месте оказалась Одесса — 8 очков, далее Харьков — 19 очков, Сталино — 37,5.

* * *

Второй день соревнований — 22 ноября — принес неожиданную радость участникам украинского мотопервенства: безветренную и сухую погоду.

В этот день соревнований разыгрывалась скоростная шоссеяная гонка на 50 км (с одним поворотом) для женщин и на 100 км (с тремя поворотами) для мужчин.

В гонке для женщин по классу советских машин до 300 см³ первой, с хорошим временем — 41 мин. 07,5 сек., пришла Барышева (Одесса). Она установила новый украинский рекорд. Победительница километровки Крагинская пришла второй.

Представительница Харькова — Абрисмович на машине ОЕС (до 750 см³), потеряв на старте не менее минуты, финишировала в отличное время — 32 мин. 48 сек. (средняя скорость 91 км 400 м в час). Ее результат — новый украинский и всесоюзный рекорды.

Мужчины стартовали на 100 км раздельно, с интервалом в 30 сек. В классе советских мотоциклов до 300 см³ не повезло «фавориту» гонки Сержантову. Обрыв цепи, потеря 13 мин. на ремонт вывели его из кандидатов на классное место.

С хорошим временем выиграл гонку молодой гонщик Голенцев (Днепропетровск) — 1 час 14 мин. 31,6 сек. Второе, третье и четвертое места заняли представители Сталино — Чужковский, Григорьев и Еременко. Все они на машинах ИЖ-7 показали «кучное» время: 1 час 15 мин. 44 сек., 1 час 18 мин. и 1 час. 18 мин. 51 сек.

По классу советских мотоциклов до 750 см³ выиграл гонку Самарский (Запорожье) на ТИЗ с временем 1 час 18 мин. 53 сек.

В классе иностранных машин до 350 см³ первым пришел Боярчук (Одесса) за 1 час 22 мин. 31 сек.

В классе до 500 см³ первым был Бобков (Николаев). Его время — 1 час 16 мин. 56 сек.

В классе машин до 750 см³ харьковчанин Гольберт, как и в «километровке», показал лучшее время дня — 53 мин. 26 сек. (средняя скорость — 112 км 286 м в час). Это тоже новый украинский рекорд.

В классе свыше 750 см³ из пяти стартовавших участников финишировал лишь один Гребенюк (Запорожье), в более чем скромное время, — 2 часа 3 мин. 53 сек.

* *
*

23 ноября, в свободный от соревнований день, участникам, показавшим близкие к рекордным результаты, была дана возможность прорыть еще раз «километровку» с хода на установление всесоюзного и украинского рекордов. Но многие попытки не дали положительных результатов. Лишь одной Абрашимавич (Харьков), шедшей на мотоцикле ОЕС (до 750 см³), эта попытка блестяще удалась. Никому до сих пор неизвестная спортсменка стала в первый ряд женщин-мотоциклисток. Ее время — 29,3 сек. дает среднюю скорость свыше 121 км в час. В результате Абрашимавич поставила сразу четыре рекорда — два украинских и два всесоюзных (для класса мотоциклов до 750 см³ и для класса свыше 750 см³).

* *
*

24 ноября — последний день соревнований — кросс. Дистанция кросса — 52,5 км. В классе советских мотоциклов до 300 см³ первым, в 1 час 33 мин., пришел Сержантов (Одесса). Этим выигрышем он несколько сгладил неудачу первых двух дней. Но здесь ему «по-

могли» одноклассники-днепропетровцы: у далеко ушедшего вперед Позднякова в двух километрах от старта оборвалась цепь, прервано шедший всю дистанцию Голенцев упал и тем самым отодвинул себя на дальнейшее место.

В классе советских машин до 750 см³ третью победу одержал Самарский (Запорожье). Его время — 1 час 45 мин.

В остальных классах выиграла: до 350 см³ — Боярчук (Одесса), до 500 см³ — Лев (Днепропетровск), свыше 750 см³ — Трофимов (Одесса).

Абсолютно лучшее время — 1 час 19 мин. было у Велчинкина на пятиоткубовом «Ариэле».

* * *
*

Командное первенство по УССР, а с ним и кубок Совнаркома УССР выиграл Одесский авто-мотоклуб, набравший 39 очков, за ним Харьковский автомотоклуб — 54 очка, на третьем месте — Запорожье — 93,5 очка, далее Днепропетровск — 112 очков, Сталино — 125 очков и Николаев — 148 очков.

Киевский авто-мотоклуб не сумел выставить полной команды (5 чел.), а 4 участника, выступавшие от авто-мотоклуба, заняли последние места в своих классах.

Эта «неудача» Киевского клуба была не случайной. Городской комитет физкультуры и руководство клуба довели его почти до полного развала. Большая материальная база (16 автомашин) в ужасном техническом состоянии, актив в клубе отсутствует, штаты непомерно раздуты. Большинство руководящих работников клуба имеет отдаленное представление об автоселе.

Мы думаем, что Украинский комитет физкультуры и спорта обратит, наконец, должное внимание на этот клуб. На мотопервенстве 1938 г. спортсмены столицы Украины должны занять подобающее им место.

Б. Зильберберг

Тов. Жемарин (Московская область), занявший первое место среди «старичков» в кроссе, организованном обществом «Старт»

Фото М. Прехнера



ОСЕННЕ-ЗИМНИЙ МОТОКРОСС

24 ноября 1937 г. Центральным авто-мото-клубом СССР был проведен осенне-зимний мотокросс им. XX годовщины Великой Октябрьской социалистической революции.

Основные задачи этого соревнования — пропаганда кросса как одного из оборонных видов массового мотоспорта, вовлечение широких масс мотоциклистов в спортивные соревнования, проверка тренировки и выносливости мотоциклистов.

Намеченный маршрут кросса (100 км) проходил по чрезвычайно сложной пересеченной местности с крутыми спусками и оврагами, замерзшими бродами, канавами и другими естественными препятствиями. Выпавший накануне глубокий снег в значительной мере усложнил маршрут кросса, в результате чего судейская коллегия сократила дистанцию на один круг, считаясь с тем, что среди участников было 70% новичков. Таким образом дистанция кросса оказалась равной 47,5 км.

Помимо естественных препятствий в дистанцию кросса была включена «зараженная зона» длиной 2,2 км, которую мотоциклисты обязаны были преодолеть в противогазах.

В кроссе участвовало 74 человека, из них 2 женщины (в особой категории), на машинах разных классов, выставленных спортивными организациями и авто-мотоклубами Москвы.

По положению о кроссе, кроме индивидуальных, разыгрывались три переходящих командных приза: им. XX годовщины Великой Октябрьской революции, им. РККА и им. Героев Советского Союза. За честь быть победителями в командном первенстве соревновались 12 команд — ЦАКС, «Спартак», автомотоклуба «Старт», клуба «Медик» и другие.

В 10 час. 30 мин., после принятия парада участников, главный судья кросса Герой Со-

ветского Союза А. В. Ляпидевский подал команду «поднять флаг соревнования».

Один за другим, каждые 30 секунд, по знаку флажка стартера брали старт мотоциклисты, оставляя за собой завихренные струйки снега.

Около большой карты маршрута кросса, вешенной у судейской трибуны, оживленно беседовали представители спортивных организаций, и многочисленные «болеельщики», ждавшие с нетерпением сведений с контрольных пунктов маршрута, передаваемых пятью линейными радиостанциями на центральную станцию судейской коллегии.

«13-й номер прошел контрольный пункт у деревни Пенино, 3-й номер прошел контрольный пункт у деревни Троицкое, — так через каждые 4—5 минут докладывал начальник связи главному судье. Радиосвязь работала безупречно и позволяла судьям следить за маршрутом пробега, за каждым участником в отдельности.

Прошло 1½ часа со времени старта, и связь донесла, что 13-й номер прошел последний 23-й контрольный пункт. Судейская коллегия готовится к принятию гонщиков на финиш. Команда шоферов, обслуживающая полевым телефоном последний этап маршрута кросса, наготове.

Все на местах, оркестр выстраивается у трибуны, стартер развернул свой флажок. Телефонист, напряженно слушающий соседнюю станцию, докладывает: «13-й номер вышел на шоссе».

Показалась черная точка, быстро приближающаяся, поворот — и дружный взрыв аплодисментов, сливающихся со звуками оркестра, встречает 13-й номер — гонщика Красовского (ЦАКС), пришедшего к финишу.



Мотоциклист преодолевает одно из трудных препятствий

Фото М. Прехнера



В пути

Фото М. Прехнера

Через несколько минут один за другим приходят к финишу другие мотоциклисты, усталые, но с радостными раскрасневшимися лицами.

В 16 час. по команде «опустить флаг соревнований» финиш закрывается.

* * *

1-й приз — имени XX годовщины Великой Октябрьской революции — завоевала команда Центрального автомобильного клуба СССР в составе тт. Бучина С., Красовского, Бучина А., Кудрякова — с общим временем 6 час. 22 мин. 17,6 сек.

2-й приз — им. РККА — и 3-й приз — им. Героев Советского Союза — присуждены

двум командам спортивного общества «Спартак».

Индивидуальные призы за лучшее время прохождения кросса в своих классах получили:

1-й приз в классе советских мотоциклов до 300 см³, а также за абсолютное время дня — т. Громыхалин. Его время — 1 час. 51 мин. 59,4 сек. на мотоцикле JI-300.

2-й приз в этом же классе получил т. Красовский (ЦАКС) — 1 час. 54 мин. 37,4 сек.

3-й приз — Бучин С. (ЦАКС) — 2 часа 08 мин. 42,7 сек.

Из новичков в этом же классе мотоциклов 1-й приз получил Романов («Спартак») — 2 часа 15 мин. 43,8 сек., затем Бучин А. (ЦАКС), Кудряков (ЦАКС) и Нольде («Медик»).



На финише

Фото М. Прехнера

По классу советских мотоциклов до 750 см³ 1-й приз получил Топасов (РККА) на ПМЗ — 2 часа 02 мин. 36,4 сек., 2-й приз получил Куликов А. (ПМЗ) — 2 часа 05 мин. 24,4 сек. и 3-й приз Куликов В. (ПМЗ) — 2 часа 06 мин. 43,6 сек.

В категории женщин выдан поощрительный приз Азаровой (ШАКС), участвовавшей в кроссе на мотоцикле Л-300.

По классу мотоциклов до 500 см³ 1-й приз выиграл Озеревский (вне организации) на ДКВ — 2 часа 13 мин. 40,5 сек. Он же завоевал приз новичков в этом классе. 2-й приз — Моранти («Старт») на Аризле 500 см³ — 3 часа 14 мин. 10,5 сек. 3-й приз — Пронин («Динамо») на БСА 500 см³ — 3 часа 47 мин. 43 сек.

* * *

Результаты кросса говорят о значительном росте новых кадров мотоциклистов, повышении качества вождения машин.

Четкость и слаженность работы штаба кросса и судейской коллегии, отличная работа радио и телефонной связи обеспечили успех в организации кросса.

Центральный автомобильный клуб СССР, ставший своей задачей развертывание массовых оборонно-прикладных видов авто-мотоспорта, намерен в дальнейшем практиковать возможно чаще соревнования такого же типа, привлекающие большое количество участников и подготавливающие нашу прекрасную молодежь к почетному званию мотоциклиста-бойца.
А. Александров

Всесоюзный авто-мотоспортивный календарь 1938 года

Авто-мотосекция Всесоюзного комитета по делам физкультуры и спорта при СНК СССР разработала Всесоюзный авто-мотоспортивный календарь 1938 года.

В мае 1938 г. будут проведены традиционные соревнования команд советских мотоциклетных заводов на первенство марки. Помимо участников от Ленинградского, Ижевского, Подольского и Таганрогского мотозаводов, в соревнованиях примут участие также рекордсмены СССР по каждой советской марке мотоциклов. В программе соревнований тонки на дистанцию 300 км и кросс на дистанцию 100—110 км.

18 июля по всему СССР намечено провести «День авто-мотоспорта». В этот день состоятся массовые спортивные праздники автомобилистов и мотоциклистов, старты и финиши пробегов, будут организованы различные состязания.

Начиная с 18 по 24 июля, в десяти крупнейших городах СССР должны быть проведены межгородские мотоциклетные матчи авто-мотоклубов. В них участвуют лучшие гонщики, ибо эти матчи являются одновременно отборочными соревнованиями к личному первенству СССР.

В программе матчей: гонки на 1 км (старт с хода и старт с места), гонки на дистанцию

100 км по шоссе и кросс на дистанцию 100—110 км.

24 августа в Киеве намечено провести всеобщую мотоциклетную километровку на побитие рекордов СССР на 1 км (старт с хода и старт с места). В эти же дни в Киеве предполагается провести автомобильный матч-километровку между Центральным, Ленинградским и Горьковским авто-мотоклубами.

6 сентября по Житомирскому шоссе в Киеве будут проводиться всеобщие мотосоревнования на личное первенство СССР. В календаре соревнований: гонки на дистанцию 100 км по шоссе (для мужчин и женщин) и кросс на дистанцию 100—110 км.

Последнее спортивное мероприятие всеобщего значения состоится в Москве в октябре. Оно должно стать традиционным. Речь идет о Ворошиловском мотоциклетном кроссе. Помимо кроссистов Центрального авто-мотоклуба в кроссе примут участие лучшие кроссисты Ленинградского, Киевского, Тбилисского, Ереванского, Бакинского, Минского, Ташкентского, Сталинабадского, Ашхабадского, Фрунзенского и Алма-Атинского авто-мотоклубов. Таким образом все 11 союзных республик будут представлены в Ворошиловском мотокроссе в Москве.

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

МАТЧ ШЕСТИ ГОРОДОВ

Недавно спортивное общество «Старт» провело мотоциклетные соревнования в зимних условиях — шоссейную гонку на 100 км без закрытия движения и кросс на 50 км. В соревнованиях принимали участие мотоспортивные общества Москвы, Иванова, Владимира, Ярославля, Калинин и Архангельска.

На 186 км Владимирского шоссе в тяжелых метеорологических условиях, в пургу, при плохой видимости был дан старт гонкам на дистанцию 100 км (с одним поворотом).

Из 29 участников 16 молодых гонщиков, подготовленных обществом в этом году, впервые пробовали свои силы в состязании с опытными мотоспортсменами и добились прекрасных результатов. Так, т. Артемьев (Ярославль), занявший первое место среди новичков на мотоциклах в классе до 300 см³, прошел 100-километровую дистанцию за 1 час 32 мин. 36,4 сек. со средней скоростью 65 км в час. Он показал лучшее время, чем т. Синиханц (Московский автоклуб), занявший первое место среди «старичков» со временем 1 час 33 мин. 40 сек. при средней скорости 64 км в час.

На машинах в классе до 750 см³ новичок т. Гусев (Московский автоклуб) прошел эту дистанцию за 1 час 45 мин. 24 сек. при средней скорости 57 км в час.

В кроссе на 50 км, проводившемся в окрестностях Иванова, первое место среди новичков занял т. Сухоруков (Московская область) на мотоцикле до 300 см³. Его время — 1 час



Шофер автобазы Наркомпищепрома Галина Теплякова (Московская область), участница мотосоревнований шести городов

Фото М. Прехнера

11 мин. 07 сек. (средняя скорость — 42,2 км в час). Прекрасного результата на мотоцикле того же класса добился «старичок» т. Жемарин (Московская область), прошедший кросс за 57 мин. 07 сек. при средней скорости 52,5 км в час.

Принимавшая участие в соревнованиях т. Теплякова (Московская область) — шофер автобазы Наркомпищепрома, прошла установленную для женщин дистанцию шоссейных гонок в 50 км за 52 мин. 34 сек. со средней скоростью 57 км в час, а кросс — за 1 час 43 мин. 12 сек.

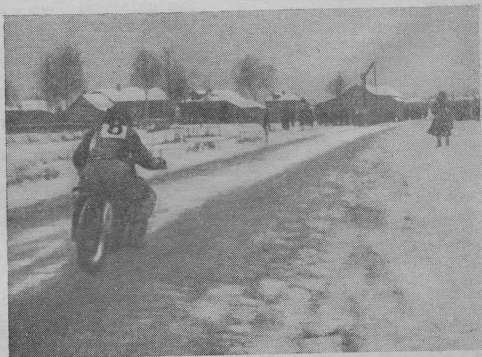
Победители соревнований премированы ценными призами.

М. Прехнер



Тов. Артемьев (Ярославль), занявший первое место среди новичков в шоссейной гонке на 100 км. На фото справа: т. Артемьев подходит к финишу

Фото М. Прехнера



Обмениваемся опытом и ГАРАЖЕЙ

ВОССТАНОВЛЕНИЕ РУЛЕВЫХ КОЛЕС ГАЗ-А и ГАЗ-АА

Работники авторемонтных предприятий часто сталкиваются с вопросом о том, как отреставрировать рулевое колесо ГАЗ-А и ГАЗ-АА, имеющее на своей поверхности трещины в облицовке из пластмассы, являющиеся следствием механических воздействий или низкой температуры.

Рулевое колесо может иметь следующие повреждения:

1) мелкие трещины в пластмассе различного направления и формы;

2) крупные выколки в пластмассе с обнажением железного каркаса.

При повреждении железного каркаса рулевое колесо не ремонтируется и подлежит выбраковке, а пластмасса с этого колеса используется на шпаклевку.

Восстановление рулевого колеса с мелкими трещинами можно производить следующим способом.

Трещина и места около нее в обе стороны, примерно на 20 мм, зачищаются пилой и шкуркой, а затем замазываются шпаклевкой с расчетом полного заполнения самой трещины и некоторого нарушения материала над ней (на 2—3 мм). Накладывать шпаклевку следует в резиновой перчатке.

После шпаклевки производится сушка колеса в сушилке при температуре 25° или над радиатором центрального отопления. Продолжительность этой операции — около 24 часов.

Затем необходимо зачистить места смазки напильником, обработать и отполировать их шкуркой мелкой зернистости до гладкой поверхности заподлицо с основной пластмассой. Если при обработке напильником засохшая масса снимается зернами, аналогично, значит

значит шпаклевка пристала хорошо.

После полировки рулевое колесо считается готовым и может быть поставлено на автомобиль.

Для приготовления шпаклевки необходимо положить в чашку емкостью 0,75—1 л осколки пластмассы со штурвалов ГАЗ, залить их ацетоном, скрыв пластмассу на 20—30 мм, плотно закрыть сосуд крышкой, чтобы не проникли в воздух пары ацетона, затем снять крышку и как следует проматать массу.

Масса (шпаклевка) должна быть хорошо растворенной, без крупинок, с плотностью, напоминающей густую сметану.

Процесс растворения пластмассы в ацетоне длится около 24 часов.

Шпаклевку иногда приходится производить два раза, так как после сушки, при неплотном намазывании, на месте трещин происходят провалы. В этом случае рекомендуется зачистить места провалов и произвести процесс вторично.

Из всех растворителей лучшие результаты дает технический ацетон. Перед употреблением его следует проверить, учитывая, что доброкачественный ацетон начинает растворять целлюлозу за 1—2 минуты.

Восстановление рулевого колеса при крупных выколотах, когда обнажен железный каркас, производится следующим образом.

Дефектные места как пластмассы, так и железного каркаса зачищаются напильником и шкуркой. Край оставшейся пластмассы на рулевом колесе скальвается на угол во избежание проворачивания на каркасе высушенной массы.

На обнаженные места больше чем заподлицо на 2—3 мм

(запас на сушку) намазывается тестообразная пластмасса.

Затем нужно просушить руль в течение двух недель при температуре 40—45° (при меньшей температуре процесс сушки удлиняется) и зачистить высохшую пластмассу напильником и шкуркой ниже чем заподлицо на 1—1,5 мм.

Наконец надо покрыть ремонтируемые места шпаклевкой, снова просушить при температуре 25° в течение 24 часов, зачистить и отполировать.

В состав пластмассы должны входить:

Феродо — 80% (стружка феродо, просеянная сквозь решето).

Мел пылеобразный — 17%. Сажа голландская как краситель — около 3%.

Силикат (жидкое стекло) цвета резинового клея.

Порядок приготовления пластмассы следующий:

а) в жидкое стекло, налитое в сосуд, понемногу насыпается сажа и непрерывно размешивается лопаточкой; б) в хорошо размешанный силикат с сажой прибавляется постепенно мелкое феродо, а затем мел для общей связи массы;

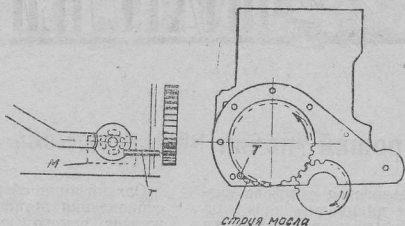
г) масса вываливается на доску, месится как тесто на мелу до того момента, когда она будет отставать от рук, и затем сохраняется под мокрой тряпкой не более двух часов.

Указанный метод ремонта рулевых колес не требует никакого дополнительного оборудования и может быть применен в любом гараже и на авторемонтном заводе. Результат ремонта проверен на практике и дает прекрасные результаты при умелом приготовлении шпаклевки и пластмассы и доброкачественном ацетоне.

Инж. Ф. Потапов

КАК УСТРАНИТЬ СТУК ШЕСТЕРЕН ГАЗОРАСПРЕДЕЛЕНИЯ В ДВИГАТЕЛЕ ГАЗ

Предложение т. РАКИТИНА (Свердловская обл.)



У двигателей ГАЗ-А и АА быстро срабатываются шестерни газораспределения, что вызывает стук при малых оборотах.

Мне удалось устранить быстрый износ шестерен путем их обильной смазки. Для этого нужно просверлить отверстие, сообщающее картер шестерен распределения с нижней частью отверстия сливной маслопроводной трубы (см. рисунок).

В просверленное отверстие впаивается медная трубка **Т** диаметром 8 мм и подводится к шестерне кулачкового вала. С внутренней стороны картера припаивается медная пластинка **М**, которая не полностью закрывает нижнее отверстие сливной трубы, что и создает скопление масла. Благодаря перегородке масло течет по вставленной трубке к шестерням и обильно смазывает их.

СТАНОК ДЛЯ ФРЕЗЕРОВКИ КОНИЧЕСКИХ ШЕСТЕРЕН

В процессе эксплуатации автомобилей ЗИС-5 часто бывают случаи поломки ведущих конических шестерен редуктора заднего моста.

Слесарь-инструментальщик Кировобадского отделения Азербайджанского треста «Азавоттранс» т. Фишер внес предложение изгото-

вить для фрезеровки конических шестерен копирально-зуборезный станок.

В продолжение восьми месяцев он сконструировал и изготовил станок (см. рисунок), используя для этой цели старые негодные детали автомашин.

Станок полуавтоматический, смонтирован на станине расточного станка «Вильсон». По своей конструкции он очень прост и компактен. Привод индивидуальный, от электромотора мощностью $2\frac{1}{2}$ л. с. Для подачи эмульсии, охлаждающей фрезер, имеется насос.

Станок позволяет фрезеровать, помимо ведущих конических шестерен ЗИС, также и шестерни с прямым зубом, для чего имеются запасные гнезда для валика. При установке специального копира можно фрезеровать и ведомые шестерни. Производительность станка при качественных фрезях — 18—20 шт. за семичасовой рабочий день.

Термическая обработка шестерен производится т. Фишером в гараже. Изготовленные на станке 15 шестерен работают хорошо, и случаев поломки или преждевременного износа их пока не наблюдалось. Некоторые шестерни работают безотказно с апреля 1937 г.

Нужно отметить, что этот станок позволил полностью ликвидировать простои машин по всему тресту из-за поломки конических шестерен, однако он не загружен полностью вследствие трудности приобретения качественной стали для шестерен и фрез. Первая партия шестерен изготовлена из стали марки ЭХН, лабораторный анализ которой показал сходство с качеством стали 3112.

Небольшие габариты станка, высокая производительность, при большой точности изготовления, делают его чрезвычайно ценным для авторемонтных мастерских.

Вознесенский

Ваку

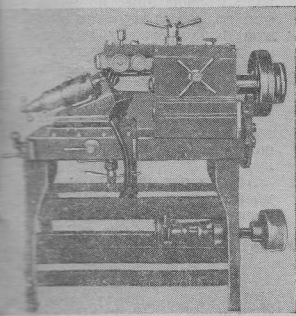
РЕМОНТ КРЫЛЬЕВ ГАЗ-А

Предложение т. ВАСИЛЬЕВА (Челябинск)

Крылья, как передние, так и задние, чаще всего ломаются на сгибе над колесами. От резких толчков обычно трескается наружная кромка крыла, а затем трещина постепенно увеличивается.

У нас в гараже, на заводе им. Серго Орджоникидзе (Челябинск), применен следующий способ ремонта крыльев.

К крылу изнутри вдоль кромки приклеивают железную планку толщиной 2 мм, шириной 10—12 мм. Заклепки должны быть железные, а не медные, диаметром 0,4 мм. Наружную часть заклепки тщательно очищают драчевой щеткой, затем производят напайку оловом или баббитом, после чего крыло идет в окраску. Заклепки наклеиваются на расстоянии 10 мм,



ПЕРЕНОСНЫЙ АВТОЗАПРАВ- ВОЧНЫЙ АГРЕГАТ

Работник Управления ав-
тозаправочных станций при
Моссосовете инж. Школенко
сконструировал бензинораз-
даточный агрегат. Экспери-
ментальный образец его из-
готовлен на одном из киев-
ских заводов.

Особенность агрегата за-
ключается в том, что его
можно переносить и в тече-
ние 3—5 мин. устанавливать
в любом месте для заправки
автомашин и тракторов. Аг-
регат перекачивает в мину-
ту 30 л горючего и учитыв-
вает расход горючего при
помощи счетчика.

Стоимость бензинораздат-
чика при массовом производ-
стве — 750 руб.

Транспортное управление
Моссосовета предполагает обо-
рудовать такими агрегатами
автохозяйства столицы.

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ В ТАЙГЕ

В Красноярском крае на ты-
сячу километров отстоят от
железной дороги многие при-
иски и рудники. В этом году
впервые сквозь глухую тай-
гу, через горные хребты ор-
ганизуется транспортировка
груза. Открываются три ав-
томобильные дороги, в том
числе дорога между Енисей-
ском и Советским рудником,
протяжением в 300 км. На
прокладку и оборудование
дорог затрачено 500 тыс.
рублей.

АВТОБУСЫ ОБСЛУЖИВА- ЮТ КОЛХОЗНИКОВ

Автобус завоевал огромную
популярность у колхозников
Ленинградской области. За
10 месяцев 1937 г. по 14 ав-
тобусным маршрутам, общая
длина которых превышает
1 000 км, перевезено 100 тыс.
пассажиров — в восемь раз
больше, чем за весь про-
шлый год.

Письма ЧИТАТЕЛЕЙ

Хороший почин

Горьковская автобаза свя-
зи, по инициативе начальника
базы и автоинспектора
областного управления свя-
зи, организовала сбор и вос-
становление изношенных ав-
тодеталей. Ремонт и вос-
становлению подвергаются
шкворни поворотных цапф,
промежуточные валы ГАЗ-
АА, клапаны двигателей, ак-
кумуляторные батареи, реле
и ряд других деталей.

Организация сбора и вос-
становления деталей заслу-
живает самого серьезного
внимания со стороны ведом-
ств — владельцев автотранс-
порта, и в первую очередь
со стороны Главного управ-
ления по запасным частям.
Необходимо изучить почин
Горьковской автобазы связи
и сделать из этого соответ-
ствующее выводы.

А. Некишев

Подготовка инструкторов

Многие инструкторы, обу-
чающие слушателей автош-
кол и курсов практической
езде, не имеют навыка
управления машиной с пра-
вой стороны кабины. Это ме-
шает быстро выправить
ошибку ученика, во время
взять машину в свои руки,
что весьма важно для
инструктора, обучающего
шофера в городских усло-
виях.

Я решил в программу обу-
чения инструкторов при Ле-
нинградском авто-мото клубе
внести это необходимое до-
полнение. Это было тем бо-
лее необходимо, что из
30 курсантов-инструкторов
при первой проверке не ока-
залось ни одного, кто бы
мог в этих условиях техни-
чески правильно вести ма-
шину и соблюдать правила
уличного движения.

Практику я проводил сле-
дующим образом. Курсанты
должны были полностью
управлять машиной с места
инструктора, не стесняя
своими движениями сидяще-
го рядом ученика. Они са-
мостоятельно трогались с
места, переключали переда-
чу, притормаживали, делали
левые и правые повороты на

перекрестках, въезд и выезд
из ворот передним и задним
ходом, развороты и пр. Ока-
залось, что это не так
просто. Тормозили, забыв
выжать сцепление, сбрасы-
вали газ раньше, чем выжи-
мали сцепление, не могли
сделать крутых поворотов
рулем в оба направления,
попадали вместо второй пе-
редачи на четвертую, вместо
четвертой — на вторую. Не
могли «отвезать» руль у
ученика и пр. Роль ученика
выполнял я. Я только дер-
жался за руль, но не управ-
лял и добросовестно най-
мал на газ, а курсант дол-
жен был удерживать машину
на необходимой скорости и
точно выполнять все прави-
ла уличного движения. Вна-
чале дело шло плохо, а по-
том наладилось и в резуль-
тате молодые инструкторы
получили хорошую практи-
ку.

Автоинспекции необходи-
мо ввести в программу по
подготовке инструкторов
практическую езду с места
инструктора.

Ж. Павлов

Ленинград

Опыт работы нашей автобазы

Борьбу за экономию горючего в гараже Союзпродмаса начали с изучения причин, вызывающих перерасход горючего. У лучших шоферов I класса перерасход горючего составлял в июне — июле от 100 до 250 литров, в августе результаты были такие же. Когда этим вопросом занялись, то выяснилось следующее: качество горючего оказалось ниже стандарта (3-й сорт), заправка производилась ведрами, на-глазок, при этом немало бензина разливалось, при исчислении пройденного километража не учитывались новые маршруты, не учитывались маневры и ка-

чество подъездных путей в местах погрузки и выгрузки.

Когда ушли все это, перерасход оказался значительно меньшим. Т.т. Макаева и Гликман придумали способ, гарантирующий большую экономию горючего на машинах ЗИС-5. Заключается он в том, что карбюратор с машин ГАЗ-АА переставляется на ЗИС-5. Норма горючего на ЗИС-5—35,5 л на 100 км пробега. При применении карбюратора ГАЗ-АА расход составил всего 26,5 литра, т. е. на 9 литров меньше.

Применяя этот способ, некоторые шоферы дали экономии горючего свыше 180 литров в месяц.

Харьков

Седой

Путаники

В работе автоинспекции Ленинградской области есть много серьезных недостатков.

Прошло около года после восстановления обмена шоферских документов, однако во многих районах области и городах (Валдай, Чудово, Старая Русса) обмен еще не произведен. В ряде районов, где обмен уже производился, старые права водителей перевезли в Ленинград и свалили в угол одной из комнат Госавтоинспекции. Прошло после этого полгода, а новые документы всем шоферам еще не выданы.

В работе по выдаче документов происходит также немало путаницы. В Новгород прислали до 30 новых документов, которые пришлось

направить обратно вследствие того, что вместо II класса был написан III класс и наоборот.

Областная квалификационная комиссия составляет календарный план своей работы по выездам в районы, но не выполняет его. Приезд комиссии в Новгород был назначен на 10 мая, а фактически она приехала только 10 июня, второй раз вместо 10 октября она явилась 18 октября. То же самое было и в ряде других районов. А ведь на районные испытания шоферы съезжаются с разных концов области и, не застав квалификационной комиссии, вынуждены возвращаться обратно, теряя без толку время и деньги.

П. Лобцкий

ХРОНИКА

АВТОЗАПРАВочНЫЕ СТАНЦИИ

Имеющиеся в Москве 38 автозаправочных станций не удовлетворяют потребностям растущего с каждым днем автотранспорта столицы.

Сейчас закончены строительством и вступили в эксплуатацию две автозаправочные станции, по 4 колонки каждая, — на Ленинградском шоссе и на Сушеском валу.

В ближайшее время будут сооружены еще три таких станции — на Варшавском шоссе, на Плещихе и на улице Матросская тишина (Сокольники).

ТОННЕЛЬ ДЛЯ ПЕШЕХОДОВ ПОД ЛЕНИНГРАДСКИМ ШОССЕ

80—90 тыс. москвичей в дни больших спортивных соревнований и матчей посещают крупнейший в Союзе стадион «Динамо». В эти дни Ленинградское шоссе—единственная магистраль, ведущая к стадиону, — заполнено пешеходами, легковыми машинами, автобусами, троллейбусами, трамваями.

Сейчас заканчивается строительством новая станция метро — «Стадион Динамо». Поезда метро могут увезти со стадиона в течение часа 38 000 чел. Разъезд остальных зрителей также будет более организованным. Отдел планировки Московского совета разработал проект новых подъездных путей к стадиону.

Вдоль Ленинградского шоссе устраивается боковой проезд для автобусов и троллейбусов. Улицы и переулки, прилегающие к стадиону, асфальтируются. Сейчас тысячи москвичей, выходя из вагонов трамвая, вынуждены толпами перебежать широкое шоссе. По проекту, под Ленинградским шоссе будет проложен широкий подземный тоннель для пешеходов.

В Петровском парке и на проездах к стадиону организуются специальные стоянки на 6 тыс. автомашин.

КОЛОНКА С ГАЗОМ ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ И АВТОБУСОВ

Научный автотракторный институт (НАТИ) оборудовал в экспериментальном порядке несколько автомашин для работы на светильном газе.

Для обслуживания таких машин Главгаз разработал проект первой газораздаточной станции в Москве. Это будет красивый павильон с помещением для компрессора, перекачивающего газ в резервуары из сети. У павильона будут установлены две колонки со шлангами для раздачи газа. Заправка автомашин потребует 4—5 мин.

Первую раздаточную колонку намерено построить в ближайшие месяцы.

НОВЫЙ ТИП АВТОМАШИНЫ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ХЛЕБА

Кузовной завод Московского городского треста хлебопечения выпустил опытный экземпляр нового типа кузова для перевозки хлеба.

Хлебопекарные изделия имеют относительно большой объем при малом весе. Обычная трехтонная машина вмещает не более 2 т хлеба. Машина с новым, значительно увеличенным, кузовом вмещает 4,5 т.

Тягач изготовлен на автозаводе им. Сталина из стандартной трехтонки ЗИС-5. Благодаря особому устройству сцепки тягач может перевозить 6—7 т груза вместо 3.

Скорость машины нормальная — 40—50 км в час. Высокая грузоподъемность ее позволяет значительно снизить стоимость перевозок.

В ближайшее время начнется серийное производство новых кузовов. Одновременно автозавод им. Сталина приступает к серийному производству тягачей.

Короткие сигналы

Красноярский комитет по делам физкультуры и спорта (председатель Терентьев) до настоящего времени еще не развернул работы по реализации предложения Героя Советского Союза т. Ляпицкого о массовой подготовке авто-мотолубителей.

Ни одно спортивное общество не организовало учебных пунктов, в комитете нет даже авто-мотосекции. Руководители комитета ссылаются на то, что они в течение 6 месяцев не могут найти инструктора.

А. В. Александров

В Бакинской автобазе треста Молотовнефть ежедневно выходят на линию 87 автомобилей. Водители не имеют необходимых инструментов для ремонта, и дежурной машины-мастерской для оказания технической помощи нет.

Небольшая поломка или прокол покрышки в пути — и машина простаивает 10—12 часов, а иногда и всю ночь.

Когда же директор автобазы Калашников позаботится об организации технической помощи на линии?

Баку

Х. И.

ПО СЛЕДАМ ЗАМЕТОК

РАБОЧИЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПРОВОДИТЬ В ЖИЗНЬ

В неопубликованной корреспонденции т. Крючьева сообщалось о затирании рабочих предложений в управлении Магнитогорского металлургического комбината.

Как сообщил нам зав. бюро жалоб уполномоченного Комиссии советского контроля по Челябинской области, в результате произведенной проверки факты, указанные в письме, подтвердились.

Управление комбината и заводской совет ВОИЗ приняли меры к устранению недостатков в работе по реализации рационализаторских предложений.

Работа автоуправления по линии изобретательства взята под особый контроль. Работники автоуправления — техдиректор Свядкий и отв. исполнитель по распределениям — с работы сняты.

В АВТОБУСНОМ ТРЕСТЕ

Раборк т. Логинов писал о ряде недостатков в работе автобусного треста г. Архангельска и о неправильной выплате заработной платы рабочим.

Архангельский горсовет сообщил редакции, что факты, на которые указывал в письме т. Логинов, полностью подтвердились. Дирек-

тор автобусного треста Журавлев с работы снят.

ПОДГОТОВКА ВОДИТЕЛЕЙ В ОРЕНБУРГЕ

Раборк Сигма сообщал редакции о безобразной организации подготовки водителей в Оренбургском автомотоклубе, отсутствии учебных пособий, разбазаривании средств клуба, о плохой организации обучения и др.

Авто-мотосекция Всесоюзного комитета по делам физкультуры и спорта сообщила, что факты, указанные в заметке, целиком подтвердились. Начальник Оренбургского автомотоклуба с работы снят.

КУРСЫ ШОФЕРОВ-ЛЮБИТЕЛЕЙ ЗАКОНЧИЛИ СВОЮ РАБОТУ

В неопубликованной заметке т. Бурлова указывалось на тяжелое положение курсов шоферов-любителей при Саратовском заводе комбайнов. Когда осталось всего 16 часов практических занятий по езде, заводские организации отказались оплачивать работу преподавателей.

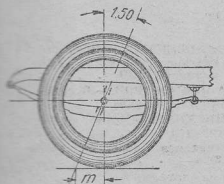
Отдел кадров завода сообщил редакции, что в настоящее время курсы шоферов-любителей работу закончили. Все курсанты выдержали испытание. Преподавателям заработная плата выплачена.

Под редакцией инж. И. И. Дюмулена

Тов. М. ИВАШИНУ
(Херсон)

Для чего под передние рессоры автомобиля ЗИС-5 положены клинообразные прокладки и как они должны быть установлены?

Клинообразные прокладки устанавливаются для того, чтобы передняя ось и шаровые поворотных цапф имели наклон, как указано на рисунке. Этот наклон дает устойчивость передним колесам при движении. Угол наклона для автомобилей



АМО-3 и ЗИС-5 — $1,5^\circ$. Прокладки ставятся тонким концом вперед.

Тов. П. НАЙДА (Коканд)

Какова причина выбивания газа в карбюратор?

Причины могут быть следующие:

а) засорен нагаром глушитель;

б) неплотно закрываются всасывающие клапаны (отсутствие зазоров между клапаном и толкателем, износ и обгорание тарелки клапана);

в) слабая клапанная пружина и засаждение стержня клапана при закрытии.

Какие последствия могут быть при установке слишком больших зазоров между клапаном и толкателем?

Двигатель не будет развивать полной мощности вследствие ухудшения наполнения цилиндров газовой смесью. Кроме того, возможны поломки толкателей

вследствие возникающих сильных ударов толкателей о стержни клапанов при большом зазоре.

Какова причина появления белого дыма из выхлопной трубы двигателя при нормальном уровне масла в картере?

Появление белого дыма из выхлопной трубы — признак излишка смазки стенок цилиндров. Наиболее вероятные причины такого явления следующие:

а) сильный износ поршней, поршневых колец или стенок цилиндров;

б) поршневые кольца сошли за разрезами в одну линию;

в) поршневые кольца поломались или пригорели в канавках;

г) задраны стенки цилиндров;

д) у двигателя ЗИС-5 излишне давление масла в масляной системе, что может быть при неправильно отрегулированном редукционном клапане в корпусе масляного фильтра.

Каковы причины большого расхода масла двигателем?

Утечка масла через неплотности картера или выгорание масла в цилиндрах по указанному выше причинам.

Для чего имеется пружина в головке промежуточного вала ГАЗ и можно ли работать без нее?

Пружина устраняет продольный разбег промежуточного вала. При работе без пружины карданное сочленение будет сдвигаться и может изодрать сферическую чашку шарнира. Кроме того появится преждевременный износ и стук шарниров.

Как будет отражаться на работе двигателя постановка поршней с большими зазо-

рами и с разными зазорами в цилиндрах?

Поршни с большими зазорами будут стучать во время работы двигателя и несколько пропускать газы. Других особенностей при постановке поршней с разными зазорами не будет.

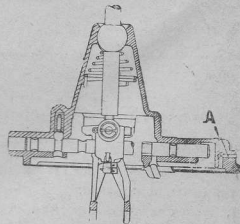
Какой вред приносит частое выключение сцепления и езда под уклоны с выключенным сцеплением?

Вследствие недостаточной смазки центрующего подшипника сцепления в маховике происходит быстрый износ подшипника и опор его беговых колец. Быстро изнашивается также подшипник выжимной муфты. Кроме того получает осевую разбег колеччатый вал, который при выключенном сцеплении испытывает от пружин продольное смещение.

Тов. М. ФРИД (ГОМЕЛЬ)

Для чего в крышке коробки передач автомобиля ЗИС-5 делается сверление, обозначенное на рисунке буквой А?

Указанное отверстие А в крышке коробки передач ЗИС служит для выхода воздуха при нагреве коробки. Если в коробке не будет



отдушин, то нагретый воздух создаст давление в коробке и будет выдавливать смазку через подшипники и сальники.

$$\frac{62\,000}{48\,000} \cdot 13 = 17.$$

Количество средних ремонтов:

$$\frac{62\,000}{24\,000} \cdot 13 = 17 = 17.$$

Количество текущих ремонтов:

$$\frac{62\,000}{8\,000} \cdot 13 - 17 - 17 = 66.$$

Количество просмотров ремонтов:

$$\frac{62\,000}{2\,000} \cdot 13 - 17 - 17 - 66 = 300.$$

Количество крепежных ремонтов:

$$\frac{62\,000}{200} \cdot 13 - 17 - 17 - 66 - 300 = 3\,600.$$

Полученное количество ремонтов распределяем по годовому графику с учетом предыдущего пробега машин после ремонтов.

На основе годового графика составляется ежемесячно уточненное расписание постановки автомобилей в ремонты всех видов.

Как составить план и график постановки автомобилей в ремонт для гаража с 13 машинами?

Сделаем примерный расчет плана ремонтов для 13 автомобилей ГАЗ-АА, работающих на трассе по дорогам 2-го класса.

Годовой пробег, согласно нормам, утвержденным ЭКОСО, — 62 000 км. Коэффициент использования парка — 0,78.

Межремонтные пробеги принимаем по таблице, помещенной в журнале № 9, для автомобилей ГАЗ-АА, бывших в капитальном ремонте.

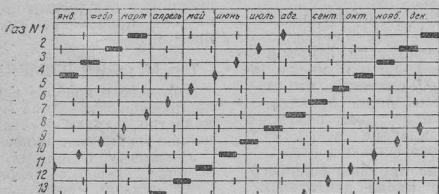
Ремонт МО — мелкий крепежный, каждые 200 км.

Ремонт М-1 — просмотровой, каждые 2 000 км.

Ремонт № 1 — текущий, каждые 8 000 км.

Ремонт № 2 — средний, каждые 24 000 км.

Ремонт № 3 — капитальный, каждые 48 000 км.



Обозначения: Ремонт N1 — средний, N2 — капитальный

ВНИМАНИЮ ТОВАРИЩЕЙ!

Редакция просит всех товарищей, направляющих свои предложения в отдел «Обмениваемся опытом гаражей», придерживаться следующего порядка:

1. Каждое предложение писать на отдельном листе бумаги.
2. Рисунки прилагать также на отдельных листах.
3. Разборчиво писать адрес (город, область, район), фамилию, имя и отчество полностью, а также указывать место работы.

Речь тов. И. В. СТАЛИНА на предвыборном собрании избирателей Сталинского избирательного округа г. Москвы 11 декабря 1937 года в Большом театре	2
Непобедимый сталинский блок коммунистов и беспартийных	6
Инж. И. КРУЗЕ. — Устранить причины перерасхода бензина	10
Инж. Ю. СТЕВНИЦКИЙ. — Пора мобилизовать всю технику на экономно горючего	11
Агитационный авто-мотопробег	12
Инж. А. АНТОНОВ. — Безгражданное хранение автомобилей	13
Проф. А. П. ЛАНГЕ. — Электроподогреватель для зимней работы транспорта	13
Инж. А. КОРОСТЕЛИН. — Новый английский голючный автомобиль	16
Инж. А. САБИНИН. — Автомобильный двигатель с верхними клапанами	18
СПОРТ	
Б. ЗИЛЬБЕРБЕРГ. — Мотоциклетное первенство Украинской ССР	20
А. АЛЕКСАНДРОВ. — Осеннезимний мотокросс	22
М. ПРЕХНЕР. — Матч шести городов	25
Обмениваемся опытом гаражей	26
Письма читателей	28
Хроника	28
Короткие сигналы	30
По следам заметок	30
Техническая консультация	31

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Издатель — ЖУРНАЛЬНО-ПАЗЕТНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ
Уполн. Главвлита Б — 24206
Техред. Н. Свещников
Изд. № 381. Зак. т. 840. Тир. 70000
Бум. 72×108 см/16 1 бум. лист.
Коллич. экз. в 1 бум. листе 202700
Журнал сдан в наб. 14/XII 1937 г.
Подписан к печати 4/1 1938 г.
Прислужено к печати 5/1 1938 г.
Тип. и цднк. Жургазоб'единения
Москва, 1-й Самотечный пер., 17.

110605

НаркомпиЩепром
СССР

Главпарфюмер

ИЗМЭ

ДУХИ ОДЕКОЛОН
КРЫМСКАЯ РОЗА
нежного, стойкого запаха



Цена номера 30 коп.