



**ДА ЗДРАВСТВУЕТ
XVIII СЪЕЗД ВСЕСОЮЗНОЙ
КОММУНИСТИЧЕСКОЙ
ПАРТИИ БОЛЬШЕВИКОВ!**

5

МАРТ 1930

За рулетку

ОБОРОННЫЕ ПОДАРКИ МАТЕРИ-РОДИНЕ

В честь XVIII съезда ВКП(б)

ЗА ОБРАЗЦОВОЕ ПРОВЕДЕНИЕ ПРИЗЫВА 1939 ГОДА

Производственными и оборонными подарками родине встретили трудящиеся советской страны великий всенародный праздник—XVIII съезд партии большевиков.

Призыв Центрального совета Осоавиахима организовать социалистическое соревнование имени XVIII съезда подвигачен широким оборонным активом.

Работники Смоленского областного и районных советов Осоавиахима, включившиеся в социалистическое соревнование, взяли обязательства создать 275 новых первичных организаций, привлечь в члены Осоавиахима 6 тыс. чел., подготовить 1 тыс. вороншиловских стрелков 1-й степени и 100 стрелков 1 класса, 1 тыс. гранатометчиков, 100 пулеметчиков; подготовить 10 тыс. чел. к сдаче норм на значок ПБХО, 200 инструкторов ПБХО, выпустить 76 шоферов.

Авторыботники Бобруйского отделения Белгострауса обязались,—как нам пишет Т. Стельмак,—досрочно выполнять февральскую и мартовскую производственную программу и сдать нормы на получение оборонных значков «Ворошиловский стрелок» и ПБХО.

Осоавиахимские и физкультурные организации г. Сталино наметили проведение больших военно-тактических учений. В этих учениях будут участвовать около пяти тысяч осоавиахимовцев и физкультурников, 1500 стрелков, 400 санитаров и многие другие спортсмены-активисты покажут свою военную подготовку.

Во время учений будет организован военный мотокросс на 50 км для мужчин и на 25 км для женщин.

Оборонное соревнование двух гигантов

Коллектив Ворошиловградского паровозостроительного завода заключил социалистический договор на соревнование по оборонной работе с рабочими и специалистами металлургического завода им. Сталина г. Сталино (Донбас) в 1939 году.

Оба коллектива взяли на себя практические оборонные обязательства.

Паровозостроители решили вложить в Осоавиахим и «Красный крест» всех членов профсоюза, 15 000 человек ликвидируют противоздушную и химическую неграмотность, 2 200 ворошиловских стрелков, 120 пулеметчиков, 30 снайперов, 300 автомотоциклистов дадут стране строители паровозов, 12 000 человек примут участие в пяти общезаводских военнизированных походах на 10 километров. Работать в противозагах и тренироваться на рабочих местах будут 15 000 человек.

На заводе будут работать 424 оборонных кружка: стрелков, пулеметчиков, гранатометчиков, всадников, санитаров, авто-мотоспортсменов.

Курсы мотоциклистов

Горсовет Осоавиахима Алма-Аты организовал курсы мотоциклистов. Через год курсы выпустят 200 водителей машин.

Молодые водители

Комсомольцы Наркомфина Узбекистана взяли на себя обязательство овладеть военной специальностью. Организован автомобильный кружок, в котором обучается 17 чел. Окончившим его будет дано разрешение управлять автомашиной.



Общественные и военные организации Петроградского района в Ленинграде и Краснопресненского района в Москве заключили социалистический договор на образцовое проведение призыва 1939 года.

Ленинградцы обязались дать Рабоче-Крестьянской Красной Армии и Военно-Морскому Флоту грамотное и хорошо подготовленное пополнение. Свыше 60 проц. призывников должны иметь не меньше, чем по четыре оборонных значка. Уже организованы соревнования по лыжам, стрельбе, легкой атлетике и плаванию для допризывников.

9 февраля делегация представителей Ленинграда ознакомилась с работой, которая ведется с допризывниками на предприятиях Краснопресненского района, столицы. В беседе с гостями работники Трехгорной мануфактуры сообщили, что в честь XVIII съезда партии они готовят новых пилотов, снайперов, мотоциклистов и пулеметчиков.

В память великого летчика

Желая отметить память инициатора широкого движения по изучению авто-мотодела Героя Советского Союза В. П. Чкалова, правление Харьковского Дома архитектора организовало авто-мотокружок. К майскому параду 1939 года будет подготовлено 10 мотоциклов-чкаловцев.

Колхозники за рулем

По инициативе Комсомольской организации в селе Варгеновке (Саратовская обл.) создан кружок по изучению авто-мотодела. Комсомолы т. Филимонов хорошо овладели техникой вождения автомашин и обязались подготовить без отрыва от производства 10 водителей.

Взвод водителей автомашин

На Харьковском тракторном заводе из членов Осоавиахима подготовлен взвод водителей автомашин. Почти все выпускники — знатные стахановцы.

Работницы-шоферы

25 работниц Жигулевского пивоваренного завода (Куйбышев) обязались научиться управлению автомобилем и 20 — изучить пулемет.

СОТНИ МОТОЦИКЛИСТОВ И ПУЛЕМЕТЧИКОВ

Комсомольская и осоавиахимовская организации Белорусского государственного университета приступили к подготовке 100 мотоциклистов, 300 пулеметчиков, 50 ворошиловских всадников, 575 ворошиловских стрелков.



Никакой враг уже не сможет сломить наш Советский Союз

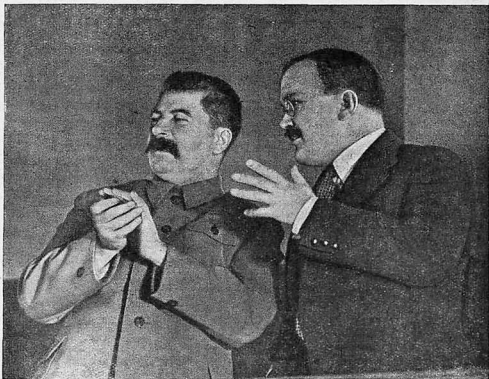
*Вступительная речь товарища В. М. МОЛОТОВА
на XVIII-ом съезде ВКП(б)*

Товарищи! К настоящему съезду партия пришла с победами исторической важности.

На месте старой, отсталой даже в капиталистическом отношении страны создан новый строй, — социализм в основном построен. Мы давно прогнали помещиков и капиталистов, но окончательно очистили нашу землю от всяких эксплуататоров только в последние годы. Создано новое общество, вооруженное самой передовой техникой. Сложилось социалистическое государство рабочих и крестьян, которое идет в гору, идет к полной победе коммунизма своею испытанною большевистскою дорогой. И это в то время, когда капитализм ищет для себя спасение в фашизме, проклинаем всеми сторонниками человеческого прогресса, когда капитализм, изъеденный кризисами и паразитическим гниением на корню, все больше втягивает Европу и Азию в новую всемирную империалистическую войну.

С радостными чувствами встречают наш съезд трудящиеся Советского Союза. Эти чувства нам близки и понятны. Эти чувства рождены великими боями и сложившимися у нас морально-политическим единством. Они созданы великой дружбой народов Союза Советских Социалистических Республик, сплоченных в великую армию коммунизма, готовую к новым боям под знаменем Ленина — Сталина (аплдисменты, все встанет).

Мы закончили еще один исторический этап коммунистической революции в СССР. Мы завершили в основном целую эпоху строительной работы, чтобы вступить в новую эпоху, в эпоху постепенного перехода от социализма к коммунизму.



Наш опыт, опыт строителей коммунистического общества уже полностью показал, что возможности роста сил СССР неограниченно велики. Теперь в нашей стране сделано все для того, чтобы ключом было народное творчество на громадных просторах многонационального Советского Союза, чтобы с каждым днем росло народное благосостояние, развертывалось вширь и вглубь культурное строительство страны социализма.

Вместе с тем опыт последних лет показал, что у нас была известная недооценка внешних вражеских сил, была недооценка их вражеской активности и изворотливости в борьбе

с СССР. Дело дошло до того, что наши внешние враги из лагеря капитализма замыслили произвести своего рода вмешательство в наши внутренние дела. Это своеобразное вмешательство в советские дела заключалось в попытке некоторых империалистических держав, и особенно фашистских, завести и разместить своих агентов в органах государственной власти СССР. Они, собственно, захотели применить к Советскому Союзу свой богатый опыт в отношении более слабых буржуазных государств, где подчас в правительственных верхах сидят и решают дела не кто нибудь, а именно платные аген-

ты и шпионы крупных иностранных держав. Как это ни нагло с их стороны, но и по отношению к Советскому Союзу делались такие же попытки через людей, которые вчера еще прикрывали свое гнусное вероломство и измену коммунистическим партийным билетом. Так будет и впредь, если на ловкость и изворотливость иностранных разведок мы не ответим удвоенной и удостеренной ловкостью и изворотливостью советской разведки (аплодисменты).

Вы знаете, происки внешнего классового врага из лагеря капитализма, особенно, из лагеря фашизма, нами разбиты влуп и впрах. Их новый шпионский прием вмешательства, в котором все эти Трюкки, Рыковы, Бухарины, Зиновьевы, Тухачевские, Радеки, Икрамовы, Любченки сыграли жалкую роль шпинок — вредителей и грязных агентов иностранных разведок, — полностью провалился.

Мы получили новый урок по вопросу о государстве и новый богатый опыт об отравленных ядом вероломства приемах борьбы с советской властью. Мы ответили на это решительным большевистским укреплением Советского государства, Красной армии и всех других боевых органов государственной власти, равно как усилением борьбы с фашизмом и фашистской агентурой (аплодисменты).

Новая полоса ставит перед нами новые задачи.

С точки зрения наших внутренних задач центр тяжести переносится теперь на вопросы воспитательные, на вопросы коммунистического

воспитания, на задачи ликвидации столь еще живучих пережитков капитализма в сознании трудящихся.

Мы намечаем новые планы подъема народного хозяйства, новые планы роста народного благосостояния и всестороннего подъема культурного уровня трудящихся.

Мы развернули большую работу по идейному и организационному укреплению партии, по дальнейшему усилению боевых качеств наших партийных организаций.

Чтобы по-настоящему осознать и с максимальными практическими результатами использовать в интересах народа наши политические, наши экономические, наши культурные, наши организационные и все прочие огромные возможности, нам больше всего необходимо в данный период всемерное повышение дела коммунистического воспитания. Чтобы еще успешнее решать любые организационные вопросы подъема мощи нашего государства, чтобы еще быстрее двигаться вперед в решении основной экономической задачи Советского Союза, в решении задачи догнать и перегнать в короткий срок наиболее развитые капиталистические страны также и в экономическом отношении, — надо выдвинуть вперед задачи воспитания масс в духе коммунистически-сознательного отношения к труду, задач дальнейшего повышения идейного воспитания самих кадров партийного и государственного аппарата и всей советской интеллигенции в духе марксизма-ленинизма; в духе большевизма.

Настоящий съезд вызовет новый подъем всей нашей работы, новый подъем дела коммунистического воспитания и научно-теоретической работы. Наши съезды всегда освещали далеко вперед назревшие задачи партии и всегда были крупным этапом в подъеме коммунистической сознательности масс, в коммунистическом воспитании трудящихся.

Никакой враг уже не сможет сломить наш Советский Союз. Любой агрессор разобьет свой медный лоб о советский пограничный столб (бурные аплодисменты).

Для кого мало наших открытых предупреждений, тот узнает об этом в свое ему положенное время. И тем победоноснее, тем значительнее в международном смысле будут наши успехи в этой грядущей борьбе с силами внешней агрессии, чем больше и чем плодотворнее мы поработаем над коммунистическим воспитанием в нашей стране.

Товарищи делегаты! Позвольте выразить уверенность, что XVIII съезд и в этом отношении выполнит свою историческую роль. Поручкой этому, что в нашей стране рабочий класс и вся масса трудящихся идет вперед под высоко поднятым победоносным знаменем партии Ленина—Сталина (все встают, аплодисменты).

Поручкой этому, что нашу партию ведет вперед великий организатор славных побед коммунизма, великий вдохновитель коммунистического воспитания масс — наш Сталин (все встают, аплодисменты), возгласы «ура». Голос с места: «Да здравствует товарищ Сталин!».



Партийное собрание N-ской части Московского военного округа изучает материалы XVIII съезда ВКП(б) с докладом выступает политрук И. М. Позаров.

Фото Д. Червова

Пламенный привет XVIII съезду ВКП(б) и Великому Сталину от советских женщин



Герой Советского Союза, депутат Верховного
Совета СССР В. С. ГРИЗДУБОВА

Известный критик и публицист Д. И. Писарев некогда выразил подовольство разнообразием женских типов в литературе. Действительно, жизнь и деятельность женщины при старом, царском режиме с детских лет и до старости была ограничена и стеснена. Только немногим женщинам — революционеркам удавалось разбить цепи двойного гнета.

«Ключи от счастья женского,
От нашей вольной волюшки
Заброшены, потеряны
У бога самого», —

так писал в то время поэт Некрасов в поэме «Кому на Руси жить хорошо».

Раньше женщина была бесправна и в семье, и в государстве. Она была рабыней деспотического строя. Уральская работница А. Корванова, прошедшая все мытарства подневольного труда, рассказывает:

— Работа в гвоздарке продолжалась с 4 часов утра до 7 часов вечера. Плата же за работу была 25 коп. в день.

Бесправие, угнетение, беспомощная эксплуатация — таков удел женщины в буржуазном обществе. Современный фашизм усугубил страдания трудящихся женщин.

Гитлеровское правительство отобрало и те жалкие остатки свобод, которыми пользовались женщины буржуазной Германии в конституционное время. Кровавая расправа ждет женщину, полюбившую «парийца». По распоряжению Гитлера все женщины от 14 до 25 лет обязаны батрачить бесплатно в течение года на помещиков и кулаков, иначе они никуда не получат службы. В фашистском рейхстаге нет ни одной женщины.

В невыносимых, чудовищных условиях находятся работницы Германии, Японии, Италии и других фашистских стран. Японская фабрика — та же каторга. Фабричные работницы обязаны жить в особых общежитиях. Они спят по двое, по трое на одной цыновке, питаются полуотбросами, работают по 11 часов в день. Матери работают часто с привязанными за спиной детьми.

Придет время, когда ограбленные и угнетаемые капиталистами трудящиеся женщины капиталистических стран встанут вместе со своими мужьями, братьями, сыновьями и сбросят с себя ненавистное иго кучки богатей и помещиков.

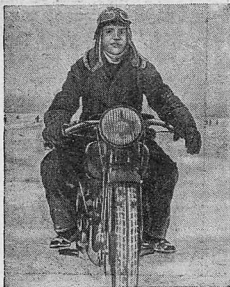
В свободной советской стране женщины могут развивать в полной мере свои таланты, свои творческие силы. Советская женщина — равная среди равных, она — депутат Верховного Совета, она — инженер и профессор, она — счастливая мать, чье материнство охраняется Сталинской Конституцией, государственными и общественными организациями, она — больше не рабыня религии и варварского бытового уклада семьи.

Как и весь народ, наши женщины обязаны своим счастьем и довольством славной коммунистической партии, гениальному кормчему страны социализма — товарищу Сталину.



Женщины Владивостока изучают плакатку, противогаз, мотоцикл. Они крепят оборону СССР

Фото А. Мельникова



Физкультурница Ольга Николаева (спортивное общество „Товарищ“, Москва) тренируется в езде на мотоцикле по северной дороге
 Фото В. Фишмана и Д. Чернова

Вот почему наши женщины отвечают партии и правительству безграничной преданностью, любовью и пламенным патриотизмом.

В СССР выросло много знатных женщин, воспитанных партией Ленина—Сталина, показавших подлинный героизм. Их имена знает вся страна.

Моя подруга по перелету из Москвы к берегам Тихого океана Полина Осипенко и Марина Раскова удостоились высокой чести — звания Героев Советского Союза. Мы готовы выполнить любое задание дорогого и любимого нашего вождя товарища Сталина.

— Жарко будет врагам, — говорит Полина Осипенко, — если они попытаются посягнуть на нашу страну. Мы, летчицы, покажем фашистам, на что способны советские женщины.

Орденосцы Валентина Хетагурова, Татьяна Федорова, Халима Насырова, Паша Ангелина, Мария Демченко, Роза Тамаркина и многие другие являются авангардом советских женщин. Около двух тысяч активисток различных областей социалистического строительства награждены орденами за самоотверженную работу на благо матери-родины.

Советские женщины готовы защищать свое отечество до последней капли крови. Они работают в оборонных кружках, учатся быть летчицами, воробийскими стрелками, отличными конниками и водителями автомашин.

Вот, например, на швейной фабрике им. Володарского в г. Калинин призыв Героев Советского Союза овладеть военными специальностями обсуждался во всех цехах. Свыше 100 работниц и рабочих взяли на себя обязательство подготовить подарики родине к XVIII съезду партии. Совет Осоавиахимы фабрики помогает молодежи готовить оборонные подарки.

Жены командиров в Гронштадте (в доме № 3 по Коммунистической улице) по инициативе тов. Зерновой создали при доме осоавиахимовскую организацию и прекрасно наладили работу.

Таких примеров тысячи. Сегодня спортсменка — завтра боец! Этот лозунг является лозунгом действия для наших девушек — водителей машин и физкультурниц. Чемпионка СССР Н. Невструева, мотогонщица Зинаида Старостина, чемпионка и рекордсменка СССР Анна Мешалова и

многие другие говорят о своей полной готовности выполнить священный долг перед родиной, если грянут первые вражеские выстрелы на рубежах страны социализма.

10 марта начал работу XVIII съезд партии. Это величайшее событие для всего советского народа, для международного революционного движения влечет еще большую энергию и энтузиазм в сердца трудящихся, зовет их к новым победам на фронте оборонной работы. Съезд встречен крупными производственными успехами, высокой производительностью труда, новым подъемом станционного движения среди женщин — водителей автомашин, летчиц, спортсменок, среди всех женщин, помогающих крепить оборону великой родины.

Пламенный привет XVIII съезду ВКП(б) и великому Сталину от советских женщин!



Мотоспортсменки готовятся к преодолению „зараженной зоны“
 Фото В. Довгадзе

Советский *автомобильный* дизель „КОДЖУ“

Инж. Н. ГОНЧАРОВ

ЗР 1930 №5

Для эксплуатации существующего миллионного парка тракторов и автомобилей нужны десятки миллионов тонн светлого горючего.

В третьей пятилетке автомобильный парк значительно возрастет и потребует намного больше жидкого топлива. Несмотря на наши огромные нефтяные ресурсы, мы обязаны максимально экономить фонд «жидкого угля». Вот почему надо всемерно развивать и внедрять на транспорте двигатели более экономичные и работающие на местном дешевом твердом топливе, сжатых газах и т. д. Эта задача четко указана в тезисах доклада В. М. Молотова на XVIII съезде ВКП(б).

Все виды тепловых двигателей, служащих для превращения тепловой энергии в механическую, несут 10-20 процентного коэффициента полезного действия вследствие различных внутренних потерь. Так, например, экономический коэффициент полезного действия двигателя паровой машины составляет 9—15%, паровой турбины 12—15%, газового двигателя 20—24%, автомобильного бензинового двигателя 22—25%, авиационного 23—27% и дизеля 30—38%.

Рациональное использование затраченного тепла достигается в дизельных двигателях за счет высокой степени сжатия с самовоспламенением топлива.

Современный быстроходный автомобильный дизель по сравнению с карбюраторным расходует топлива вдвое меньше. По официальным данным Международного дизельного конкурса, трехтонные грузовики с дизелями расходуют в среднем 19 кг горючего на 100 км пути, а с карбюраторными двигателями 38 кг; пяти-тонные грузовики с дизелями расходуют в среднем 26 кг горючего на 100 км, а с карбюраторными двигателями 45 кг.

Горючим для карбюраторных двигателей является бензин, лигроины и керосин, т. е. светлые легкие сорта жидких топлив, получаемые путем сложной и дорогой крекинг-процессы переработки нефти. Горючие дизели — это газойль и соляровое масло, т. е. темные и тяжелые сорта жидких топлив, являющиеся дистиллятом нефти первой перегонки.

Производство легких сортов жидкого топлива требует крупных капиталовложений на сложное оборудование и больших производственных затрат, тогда как производство жидкого топлива гораздо дешевле и не требует столь сложного оборудо-

вания. Дизельное топливо почти в четыре раза дешевле бензина.

Мировая техника быстроходного дизелестроения имеет крупные успехи. Дизель успешно вытеснил карбюраторные двигатели, в первую очередь с грузовиков большой грузоподъемности, многосместных автобусов и мощных тракторов.

Высокая первоначальная стоимость дизеля по сравнению с карбюраторным двигателем той же мощности целиком окулается большой экономией в эксплуатации. Транспортный дизель показал себя надежным, прочным и долговечным.

Грузовой парк европейских стран полностью перевел на двигатели дизеля. Многие фирмы строят дизели различных конструкций, выпуская их, однако, сериями, так как неплановое капиталистическое хозяйство мешает организовать массовое производство.

Плановое советское хозяйство благоприятствует скорейшему переходу транспорта на более экономичный двигатель — дизель. Однако враги народа сильно затянули дизелизацию страны, стремясь скомпрометировать и сорвать это важное дело.

Рентабельность дизеля зависит от массового его производства. Но для того, чтобы приступить к массовому производству дизелей, необходимо сначала выпустить их небольшими сериями и тщательно проверить в условиях эксплуатации.

В первую очередь на дизель переводится трактор ЧТЗ «Сталинск 65». Для него освоен дизель М-17 ЧТЗ. НАТИ. Он прошел уже стадию се-

рийного выпуска и проверки и в этом году будет производиться в массовом порядке.

Не менее важно перевести на дизель наши большегрузные грузовики Ярославского автомобильного завода, на которые сейчас ставятся бензиновые двигатели Московского автозавода имени Сталина. Поэтому Уфимскому моторному заводу поручено в этом году выпустить первую серию (несколько сот) дизелей «Коджу-НАТИ» 105—110 л. с. для Ярославских пятитонков (рис. 1), а НАТИ — поднять мощность этого двигателя до 120—125 л. с. для проектируемого семитонного Ярославского грузовика, предполагаемого к выпуску в будущем году.

Многие помнят советский дизель «Коджу», представленный на Международном дизельном конкурсе 1934 г., проводившемся в СССР.

Два грузовика Ярославского автозавода с дизелями «Коджу» уже тогда успешно конкурировали с иностранными машинами, заняв первое место по запуску, второе — по расходу топлива и пятое — по совокупности качеств. Ни один из участвовавших в конкурсе дизелей не был пригласен для массового производства, и поэтому НАТИ было предложено пересмотреть конструкцию «Коджу» для серийного производства.

Полные владельцы, орудовавшие в ГУТАП и НАТИ, эту работу затянули, и лишь в 1933 году переконструированные под массовое производство «Коджу-НАТИ» были представлены на государственные испыты-

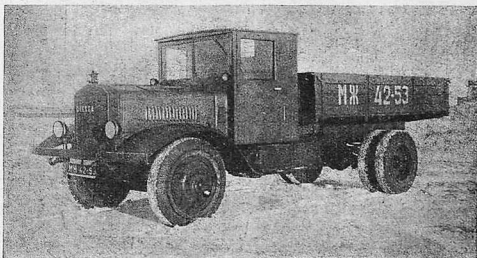


Рис. 1. Общий вид грузового автомобиля Ярославского автозавода с дизелем «Коджу-НАТИ» (МД-23)

Двигатель «Коджу» (МД-23) представляет собой шестцилиндровый четырехтактный бескомпрессорный двигатель мощностью 105—110 л. с. при 1800 об/мин., предназначенный для работы на шасси автомобиля грузоподъемностью 5—7 т.

Основные его данные следующие: диаметр цилиндров—115 мм; ход поршня—160 мм; отношение хода поршня к диаметру цилиндра—1,39; минимальное число оборотов—350,

максимальное—1800; максимальный крутящий момент—45,5 кг/м при 1000 об/мин.; литраж (рабочий объем цилиндров)—9,96 л; литровая мощность—10,54—11,05 л. с.; степень сжатия—16,5; среднее эффективное давление при мощности 105 л. с.—5,27 кг/см²; средняя скорость поршня при 1800 об/мин.—0,61 м/сек.; отношение длины шатуна к радиусу кривошипа—0,9. Порядок работы цилиндров 1—4—2—6—3—5.

ми опорами и местами крепления двигателя.

В передней торцевой части блока-картера, отлитой в виде коробки за одно целое с ним, размещен механический передаточный распределитель, имеющий на себе переднюю опору двигателя. Над механизмом распределения помещен 4-лопастный вентилятор на кривошипе.

С правой стороны двигателя (рис. 3) на блоке расположены: топливный насос, коробка, распределяющая воду по цилиндрам, масляный фильтр-холодильник, масляный мерник и сапуны, служащий в то же время масляноналивом, а на головке—выхлопная труба.

С левой стороны двигателя (рис. 4) на блоке размещены водяная помпа и прибор электрооборудования—электростартер и генератор постоянного тока, а на головке—форсунки, присоединяющиеся к топливным цилиндрам, и труба, отводящая воду в радиатор.

Кроме этого, с левой стороны двигателя имеются локки, закрываемые крышками (верхние для осмотра толкателей, а нижний—для осмотра шестерни привода масляной помпы). С той же левой стороны на нижнем картере—поддон—имеется лок, закрывающий редукционный клапан для регулирования давления в масляной системе.

Головки цилиндров, отлитые из хромоникелевого чугуна на три цилиндра в каждом, имеют снизу камеры сгорания вихревого типа шаровидной формы и по три пары клапанов подвесного типа, притягиваемых к клапанным гнездам двойными пружинами сверху.

На верхней плоскости головки (рис. 5) установлены кривошипные клапанные коромысла и пружины клапанов, приводящие их при посредстве штоков и толкателей в движение от кулачков распределительного вала.

Камеры сгорания изготовлены из жароупорной стали, вставляются в головку снизу и крепятся кольцевой гайкой.

Две пружины на клапан поставлены для того, чтобы при поломке одной из них предохранить клапан от падения на поршень.

Клапанные коромысла, штампованные из простой углеродистой стали, имеют на одном конце ударики клапана, а на другом—регулирующий винт для регулировки зазоров клапанов.

Блок-картер представляет собой монолитную жесткую конструкцию, отлитую из чугуна, укрепленную семью перегородками с ребрами, воспринимающими возникающие в двигателе усилия высоких давлений. Сверху в блок вставлены шесть цилиндрических чугунных гильз (рис. 5) уплотненных в верхней части медными прокладками, а в нижней—резьбовыми кольцами. Снизу к блоку (внутри его) подвешен на семи подвесках с взаимозаменяемыми вкладышами колечный вал.

Внутри блока-картера, кроме колечного вала, помещаются распре-

Фазы распределения	Открытие	Закрывание	Продолжительность
Всасывающий клапан . . .	5° до ВМТ	35° после НМТ	220°
Выхлопной клапан . . .	50° до НМТ	15° после ВМТ	245°

Удельный расход топлива при полной нагрузке—225 г на 1 л. с. в час, а минимальный—200 г.

Топливопитание производится при посредстве насоса и форсунок типа Бош. Смазка осуществляется под давлением шестеренчатым насосом. Емкость масляной системы—27 л. Охлаждение—водяное принудительное, центробежной помпой. Запуск осуществляется с помощью электростартера 6 л. с. от батареи аккумуляторов 24 вольты, заряжаемой динамомашинной 12 вольт. Сухой вес двигателя 870 кг. Удельный вес 8,8—8,5 кг/л. с.; литровой вес—87,3 кг/литр. Пластины между опорами 1170, ширина между опорами садов 670; полная длина 1380, ширина 810, высота 1960 мм.

С головкой, имеющей цилиндриче-

скую камеру, двигатель «Коджу» дает 132 л. с., но она еще недостаточно прочна и находится в доводке.

Конструктивно двигатель оформлен следующим образом. Шесть цилиндров расположены вертикально в ряд в одном блок-картере (рис. 2). Сверху блок накрыт двумя цилиндрическими головками. Головки цилиндров в свою очередь накрыты алюминиевыми колпаками, в которых расположены каналы всасывания с укрепленными на них воздухоочистителями. Снизу блок-картер закрыт нижним картером—поддоном, служащим в то же время масляным резервуаром.

К задней торцевой части блока привернут задний балка или кожух маховика с двумя лапами, служащи-

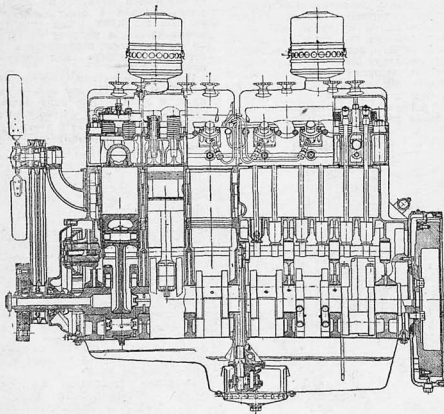


Рис. 2. Продольный разрез блока тела

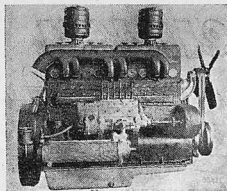


Рис. 3. Автомобильный дизель «Коджу-НАТИ». Вид справа

делительный вал, вращающийся на семи опорах в виде стальных втулок, салитых баббитом, кривошипно-шатунный механизм и масляная магистраль, представляющая собой систему сверлений в бобышках и приливах блока.

Коленчатый вал имеет 6 шатунных шеек диаметром 72 мм, 7 коренных диаметром 90 мм, 12 привертных и шекал противосек, уменьшающих давление на коренные шейки, и на переднем конце — демфер, снижающий значение крутильных колебаний. Внутри вал полый (рис. 2). Внутренние сверления облегчают его и позволяют осуществить надежную смазку подшипников благодаря использованию их как маслопроводящих магистралей.

Внутренняя полость каждой коренной шейки питает маслом одну шатунную шейку, а внутренняя полость шатунной шейки в свою очередь питает маслом поршневую шейку. В масляные отверстия коренных и шатунных шеек вставлены центробежные трубочки, защищающие вкладыши от попадания на них кокса и других твердых частиц, выделяемых нагревающимся маслом.

Вкладыши шатунных и коренных шеек тонкостенные, стальные, залиты свинцовой бронзой. Все шатунные вкладыши и сельмой коренной упорный имеют отбортовку, а остальные шесть выполнены без отбортовки. На каждой половине вкладыша есть оплывающий ушек препятствующий проворачиванию вкладыша или его осевому смещению. Для увеличения периода питания маслом шеек коленчатого вала верхние половины коренных вкладышей имеют по всей длине полуокружности канавку.

Тонкостенные вкладыши из стали, залитой свинцовой бронзой, обладают рядом преимуществ перед другими вкладышами, а именно: они взаимозаменяемы, более долговечны и стоят дешевле, так как в серийном и массовом производстве изготавливаются из стальной ленты, обслуживаемой свинцовой бронзой, и устанавливаются в двигатель без шпайровки грядом после алмазной расточки.

Подвески коренных вкладышей отлиты из чугуна одинаковой с блоком твердости для удобства совмест-

ной обработки их. Чтобы обеспечить надежную работу коренных подшипников, в конструкции предусмотрена большая жесткость подвески и точная установка их на четыре шпильках, из которых две имеют установленные центрирующие плавидры (рис. 3). Для установки подвески только в одном положении расстояние между шпильками с одной и другой стороны блока сделано уменьшено несимметричным.

Шатуны — дутаврового сечения, штампованные из простой углеродистой стали (1040). Вдоль тела шатуна проходит масляное сверление, подающее смазку к поршневому пальцу. Крышки нижней головки шатуна для большей жесткости крепятся четырьмя болтами и усилены ребрами. В верхней головке шатуна предусмотрена бронзовая втулка с кольцевой проточкой, питающей маслом поршневой палец через три отверстия.

Поршневой палец плавающего типа (полый) снабжен алюминиевыми грибами, предохраняющими гильзу двигателя от выработки торцевыми кромками пальца.

Поршень выполнен из алюминиевого сплава «у» и имеет четыре компрессионных кольца, одно маслоснимающее и два холодильника у бобышек поршневого пальца.

Цилиндровые гильзы, отлитые из чугуна, взаимозаменяемы. Они вставляются в расточки блока свободно от руки и фиксируются двумя поясами наверху и внизу. Наверху гильзы уплотнены медной прокладкой, а внизу — двумя резиновыми

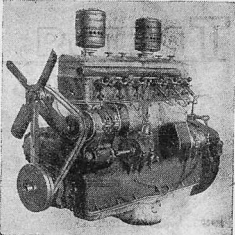


Рис. 4. Автомобильный дизель «Коджу-НАТИ». Вид слева

кольцами. Чтобы не допустить прохода газов, верхние буртики гильзы имеют выступы от блока на 0,2—0,3 мм и проточки по верхней плоскости фланца гильзы.

Механизм распределения осуществляется зубчатками с косым зубом п индустриальной смазкой от системы под давлением. Нижний картер, крышки и люки — штампованные из листовой стали 1,5 мм.

Особое внимание обращено на смазку двигателя. Система смазки обеспечивает надежную подачу под давлением фильтрованного масла ко всем без исключения местам трения.

Необходимое давление в масляной системе регулируется легко доступным редукционным клапаном. Масляный фильтр с большой фильтрующей поверхностью служит и то же время складчателем масла. Шестеренчатая масляная помпа, беря масло из внутреннего сетчатого фильтра типа «Геркулес», подает его в фильтр тщательной фильтрации, поставленный снаружи, с правой стороны двигателя. Очищенное масло поступает по масляной магистрали в литье блока, к коренным подшипникам, затем через сверления в шейках коленчатого вала к шатунным вкладышам и по сверлениям в шатунах к поршневым пальцам. Таким же образом масло от основной магистрали подается к опорам распределительного вала, а через сверления в нем — в приводы к водяной помпе и нефтяному насосу и, наконец, по дополнительному сверлению в блоке, через шпильку головки, в ось клапанной коромысел. Из пустотелой оси клапанной коромысел масло, смазав его втулки, поступает через специальные отверстия по канавкам клапанной коромысел в улитникам клапанов и в шестичем соединенным штокам толкателей, а затем, стекая по штокам, смазывает толкатели и кулачки распределительного вала.

Охлаждение двигателя принудительное, осуществляется центробежной помпой с индивидуальной различной подачей воды к отдельным цилиндрам в зависимости от степени охлаждения их воздухом.

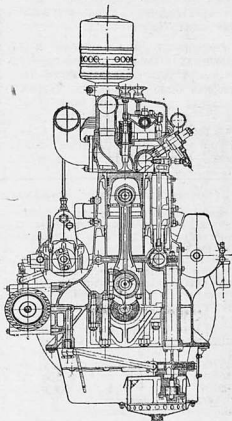


Рис. 5. Поперечный разрез двигателя

ТРЕТЬЯ Пятилетка

часть стране малолитражный автомобиль



Инж. Г. ЗИМЕЛЕВ

По решению правительства в этом году у нас в Союзе должно быть приступлено к производству советских малолитражных автомобилей с тем, чтобы в 1940 году наладить их массовый выпуск.

В тезисах доклада В. М. Молотова на XVIII съезде ВКП(б) в плане нового строительства третьей пятилетки намечено наряду с заводами грузовых машин, автооборочными и другими построить завод малолитражных автомобилей.

Советская общественность с огромным удовлетворением встречает эти мероприятия, которым предшествует оживленный обмен мнениями на страницах печати.

Наша общественность высказалась за дешевый, экономичный, массовый автомобиль. Решение о выпуске малолитражных автомобилей лишь раз показывает, с каким вниманием партия и правительство учитывают предложения трудящихся.

Однако задачи советской общественности на этом этапе не могут считаться законченными. Необходимо добиться, чтобы реализация прави-

тельного постановления обеспечила создание наилучшей машины, наиболее приспособленной для наших условий.

После того, как было вынесено принципиальное решение об организации производства малолитражных машин, в Глававтопроме обсуждался проект этой машины, идея которого заключалась в использовании деталей и даже отдельных механизмов (например, коробки передач) автомобиля М-1. Литраж двигателя намечался в 1,8 л.

Очевидно, что такая малолитражная машина не соответствовала бы ни по весовым, ни по экономическим показателям тем требованиям, которые предъявляются к рассматриваемому классу автомобилей.

Этот проект был отклонен и в установках, данных Глававтопрому по выбору типа малолитражного автомобиля было указано, что литраж двигателя должен быть около 1 л, вес — в пределах 750—800 кг, расход топлива — не выше 8 л на 100 км пути. Эти показатели полностью соответствуют тем предло-

жениям, которые были внесены общественностью.

По имеющимся сведениям, в качестве прототипа конструкции малолитражной машины, которая будет ставиться у нас на производство, выбран образец одной из зарубежных малолитражных машин. С точки зрения быстрой организации производства этот путь следует признать безусловно правильным. Но вместе с тем нельзя забывать, что такой метод обуславливает некоторое отставание наших конструкций, так как за время освоения машины в производстве до массового выпуска заграничный прототип может улучшиться.

Вот почему одновременно с постановкой на производство выбранного существующего типа машины, необходимо немедленно, теперь же, развернуть широкую конструкторскую и экспериментальную работу по созданию советской конструкции высоко совершенной малолитражной машины. Сталинский лозунг «догнать и перегнать» должен быть в ближайшие годы осуществлен и на фронте малолитражного автостроения.

(Описание статьи „Советский автомобильный дизель „Коджу“)

Топливонагнетающая аппаратура Куйбышевского карбюраторного завода состоит из топливного насоса высокого давления с подкачивающей помпой, форсунок и трубок высокого давления.

Электроаппаратура, изготовленная заводом АТЭ в Москве, представлена в виде электростартера в 6 л. с. 24 вольт для запуска двигателя и генератора постоянного тока 12 вольт для зарядки аккумуляторной батареи, питающей ток электростартер в момент запуска двигателя.

Крепление стартера, волевой помпы и динамо осуществляется стальными лентами (рис. 4). Сделано это для быстроты и удобства монтажа и демонтажа в случае ремонта.

Привод вентилятора и динамо осуществляется двумя клинообразными

ремнями, натяжение которых производится при помощи закрепления крыльчатка генератора в соответствующем положении.

Очистители воздуха, засасываемого через всасывающие патрубки в цилиндры, взяты стандартные (ЗИС) по одному на три цилиндра.

Вакуум-помпа или воздушный компрессор устанавливается на коробке передач в зависимости от системы тормозов.

В таком виде дизель «Коджу-НАТИ» был представлен на государственное испытание, которое продолжалось с августа 1933 года до января текущего года.

За это время машины прошли микромер и стендовые испытания, затем испытания пробегом в 20 000 км с полной нагрузкой в 5 т и спова

стендовые испытания у микромер после пробега для выяснения извесов.

По предварительным данным испытания дали удовлетворительные результаты. Грузовик ЯАЗ с дизелем «Коджу» при нагрузке в 5 т показал максимальную скорость 71 км/час и минимальную на прямой передаче 13 км/час.

Минимальный расход топлива на 100 км пробега составил 20 кг. Средний расход за время пробега по шоссе не превышал 25 кг на 100 км пути (против 48 кг бензина, расходуемого бензиновым двигателем). Минимальный расход топлива на 1 л. с. в час на стенде — 200 г, а максимальный на полной мощности — 225 г. Расход смазки составлял около 2% по весу от расхода топлива.

Е. А. ЧУДАКОВ

Герой Советского Союза, депутат Верховного Совета СССР, полковник А. ЛЯПИДЕВСКИЙ

Недавно Академия Наук СССР увеличила званием действительного члена Академии доктора технических наук, профессора Евгения Алексеевича Чудакова. Вслед за этим Евгений Алексеевич был избран и вице-президентом Академии.

В лице Е. А. Чудакова мы имеем яркого представителя плеяды советских ученых, несущих высоко победное звание науки. Он один из тех выдающихся людей, которые несут светлую науку в массы, трудящихся, делают великие идеи своей эпохи достоянием народа.

Жизня, кипучая и полнокровная действительность — вот тот родник, откуда Е. А. Чудаков черпал темы для своих трудов, заслуженно пользующихся широкой популярностью в нашей стране. Многогранная жизнь его посвящена основной проблеме — скорейшей автомобилизации СССР.

Е. А. Чудакова знают все без исключения работники автомобильного дела в Союзе, как высокоавторитетного специалиста в этой области, как передового ученого, чья плодотворная деятельность способствовала расцвету науки и техники в стране социализма.

Вот почему избранье Е. А. Чудакова советская общественность встретила с огромным удовлетворением.

Е. А. Чудаков начал свою практическую деятельность, когда молодая советская власть, борясь с разрухой и голодом, с наступлением 4-й держав и внутренней контрреволюцией, делала первые шаги по созданию очагов науки и культуры в стране советов. Тов. Чудаков сразу определял свое место в социалистическом строительстве.

Евгений Алексеевич приступил к работе в тот период, когда молодая советская власть, борясь с разрухой и голодом, с наступлением 4-й держав и внутренней контрреволюцией, делала первые шаги по созданию очагов науки и культуры в стране советов. Тов. Чудаков сразу определял свое место в социалистическом строительстве.

1918 год. Небольшая группа научных работников, возглавляемых Е. А. Чудаковым, создает автомобильную лабораторию, где начинается работа по испытанию автомобиля, по изучению его экономики и эксплуатации. Из скромной лаборатории вырос потом крупный Научный автомобильный институт (НАМИ). На его базе были созданы в дальнейшем два научно-исследовательских института — НАТИ и ЦНАМ.

Более 70 научных трудов принадлежат перу Евгения Алексеевича. Вопросы, разработанные тов. Чудаковым в книге «Динамическое и экономическое исследование автомобиля» (1927 г.), легли в основу новой дисциплины. «Теория автомобиля» является сейчас основным курсом во всех автомобильных вузах, и без знания ее не мыслится ни рациональная эксплуатация автотранспорта, ни правильный выбор типа и конструкции автомобиля.

Труд Е. А. Чудакова «Расчет автомобиля» — классическое руководство. Такой дисциплины не существовало в Советском Союзе. Не было их и за границей. Это книга, в которой разработана методика точного расчета, позволяющего найти размеры и наиболее рациональную конструктивную форму любой детали автомашины.

Серьезным вкладом в науку является труд Е. А. Чудакова «Расчет механизмов управления автомобилем». К числу таких же работ следует отнести известные труды Евгения Алексеевича по исследованию рабочего процесса двигателя, по исследованию зубчатых шестерен и испытанию торжурных и смазочных материалов для автомобиля. Труды академика Чудакова имеют большое значение и для общего машиностроения.

Блестящий популяризатор и пылкий исследователь проф. Чудаков

написал ряд учебников по автотелу. Они пользуются заслуженной популярностью в вузах в качестве основных пособий. По учебникам Чудакова учатся сотни тысяч молодых водителей. Это также характеризует его, как передового советского ученого, стремящегося передать свои знания миллионам трудящихся.

Можно без преувеличения сказать, что большинство преподавателей по автотелу — ученики Чудакова. Многие из них уже перешли на самостоятельную научную работу; они теперь сами авторитетные работники, обьявившие успехами своему талантливому учителю.

Ведя крупную педагогическую и научную работу, Е. А. Чудаков одновременно отдает много времени и сил общественной деятельности. Он был членом Московского совета, членом Московского Областного Исполнительного Комитета, дважды руководил работой технических комитетов советских автотрестов.

Прямота, принципиальность и рьяная энергия Евгения Алексеевича привлекают всех, кто встречается с этим выдающимся ученым.

Весь автомобильный мир нашей страны с радостью встретил известие, что Военная академия моторизации и механики выдвинула кандидатуру Е. А. Чудакова в действительные члены Академии Наук и что он избран действительным членом Академии.

Евгений Алексеевич — в расцвете своей творческой деятельности. Мы уверены, что он как академик с удвоенной энергией будет трудиться во славу родины, во славу советской науки.

От всей души желаем Евгению Алексеевичу Чудакову — талантливому организатору и выдающемуся ученому — дальнейшей плодотворной работы.



Академик Е. А. Чудаков за работой в своем кабинете

Фото В. Давыдова

ЖЕНЩИНЫ — за руль автомобиля!

Слушатель Промакадемии им. Сталина, орденосеиц А. ВОЛКОВА

Великая Октябрьская социалистическая революция раскрепостила туглящуюся женщину, уравняла ее в правах с мужчиной, предоставляла ей все возможности для развития ее сил и способностей.

В 1919 году в речи на IV Московской общегородской конференции работниц товарищ Ленин с особой силой подчеркнул громадную роль женщины в социалистическом строительстве.

«Начатое Советской властью дело, — говорил он, — может быть достигнуто вперед только тогда, когда вместо сотен женщин по всей России в нем примут участие миллионы и миллионы женщин. Тогда дело социалистического строительства, мы уверены, будет упрочено. Тогда трудящиеся докажут, что они могут жить и могут хозяйничать и без помещиков и капиталистов...»

За 21 год советской власти народы СССР, руководимые славной большевистской партией, великим Сталиным, доказали, что они наилучшие хозяева самого прочного в мире социалистического государства, что они замечательные строители радостной и счастливой жизни. Народы Советского Союза добились того, что на основе победоносного выполнения второго пятилетнего

плана и успехов социализма, СССР вступил на новую полосу развития, в полосу завершения строительства бесклассового социалистического общества и постепенного перехода от социализма к коммунизму...» (Из тезисов доклада тов. В. Молотова на XVIII съезде партии).

В этих огромных успехах велика доля женщины — работницы, крестьянки, интеллигентки. У нас уже нет такой области труда, такого участка общественно-политической и государственной работы, где бы женщины не показали себя активными, способными, преданными родине работниками.

Женщины — депутаты Верховного Совета СССР и Верховных Советов союзных республик, женщины — директора крупных промышленных предприятий, знатные стахановки, летчицы, машинисты паровозов, водители автомобилей, женщины — научные работницы, врачи, инженеры, учителя. Выше тридцати миллионов женщин работают в различных областях социалистического строительства. Немало женщин отмечено высшей наградой — орденами Союза за выдающиеся заслуги перед социалистической родиной.

Гигантская работа, проделанная в

нашей стране под руководством вождя народов товарища Сталина по передаче мелкого раздробленного крестьянского хозяйства в крупное социалистическое, решила задачу полного раскрепощения женщины в деревне. Женщины-крестьянки научились управлять колхозами, животноводческими фермами, хатами-лабораториями, комбайнами и автомобилями.

«Таких женщин не бывало и не могло быть, в старое время», — говорил товарищ Сталин на приеме колхозниц-ударниц свекловичных полей. «Только свободный труд, только колхозный труд мог породить таких героинь труда в деревне».

Любовь к матери-родине ежедневно находит яркое выражение в больших и малых делах каждой советской гражданки. Во славу родины совершают героические подвиги наши замечательные летчицы, во славу родины знатные стахановки промышленности и сельского хозяйства перекрывают все и всякие нормы производительности труда.

Трудящаяся женщина с радостью и гордостью реализует права, предоставленные ей основным законом социалистического государства — Сталинской Конституцией.



Слушатель Промакадемии им. Сталина, командор большого женского автопробега имени Сталинской Конституции, орденосеиц А. Волкова — главный судья авто-мотосоревнований в 1933 г. — выступает перед участниками соревнований

Фото В. Довганко

Еще недавно были в ходу вредные теорички, будто женщина, особенно связанная с детьми, не может справиться с работой комбайнерки, трактористки, шифера. Женщины ударной, стахановской работой за рулем советских машин сами убедительно опровергли эти вредные теории.

В городах и колхозах работают с высокими показателями производительности труда немало женщин-шиферов. Многие из них выдвинуты на руководящую работу. В Москве на транспорте связи, в тресте хлебобочечения, в автобазе Наркомтяжпрома созданы женские автоколонны, успешно выполняющие производственный план.

Два с половиной года назад — 30 июля 1936 года — 45 женщин отправлялись в большой женский автопробег имени Сталинской Конституции и проделали на своих машинах за два месяца труднейший путь в десять тысяч километров по маршруту Москва—Петропавловск—Аральское море — Киев — Минск — Москва.

Надо ли теперь доказывать, что управление автомобилем, трактором — труд, вполне посильный для женщины? Надо ли доказывать, что число женщин за рулем советского автомобиля должно непрерывно расти?

С конвейеров наших автомобильных заводов сходит ежедневно свыше 700 автомашин, требующих не менее полуторты тысячи водителей. Третий пятилетний план развития народного хозяйства СССР предусматривает увеличение выпуска автомобилей в 1942 году вдвое. Это значит, что страна должна готовить ежедневно три тысячи водителей. Не ясно ли, что в этих условиях женщины должны стать более многочисленным отрядом в рядах армии шоферов, непрерывно осваивая технику вождения новых советских автомобилей.

У нас существует много автошкол и курсов, находящихся в ведении различных ведомств. Но до настоящего времени количество женщин, обучающихся вождению автомобиля в этих школах, недостаточно.

Недавно в журнале «За рулем» сообщалось, что крупнейший в Ленинграде автоучебный комбинат им. Тимирязева из 14 тыс. чел. обучил за 9 лет только 423 женщины, в Калининской области из 814 учащихся — только 28 женщин, в Рязанской области из 790 учащихся — 6 женщин.

Такое положение, конечно, нельзя считать нормальным. Число женщин в автошколах и на курсах нужно довести по крайней мере до 25—30% всего количества учащихся.

Поддаляющее большинство шоферов (более 80%) отнесены к III классу. Женщины-водители советских автомобилей должны стремиться к повышению своей квалификации, и переходу из III по II и I класс, работать по-стахановски, без аварий, увеличивать срок службы автомо-



Женщины овладевают знаниями промышленной обороны. На снимке — участницы мотосоревнований в промышленности.

Фото В. Довгалева

биля, добиваться рекордных межремонтных пробегов.

Женщина-шофер должна быть образцом дисциплинированности в своем автохозяйстве, автобазе, гараже. На одного опоздания на работу, на одного прогула Бережно относиться к свиденной социалистической собственности — автомобилю, не допускать простоев, использовать с наибольшей пользой каждый грамм горючего — задача каждой женщины-водителя.

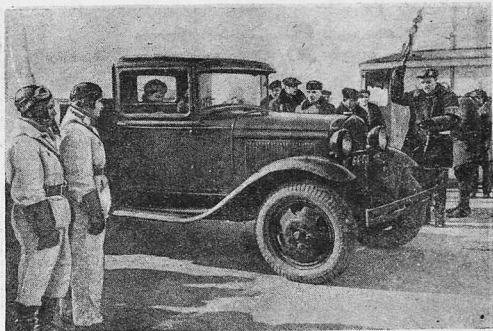
Моль и величие Советского Союза

вызывает зверную злобу у фашистских агрессоров. Но арию несут свою боевую вахту советские пограничники. Крепка и непобедима могучая Красная Армия, Красный Флот. Весь советский народ готов в любую минуту разгромить всякого, кто попытается отнять у нас священные социалистические завоевания. Советская женщина займет не последнее место в рядах защитников нашего социалистического отечества. Не покладая рук, она будет работать над тем, чтобы обеспечить безбоязненный тыл, чтобы ускорить победу над врагом в грядущих боях. Вот почему десятки тысяч советских женщин и девушек активно участвуют в оборонной работе, стремясь получить вторую оборонную профессию, учатся управлять самолетом, автомобилем, мотоциклом, владеть винтовкой, пулеметом.

Международный коммунистический женский день мы праздновали накануне величайшего события в истории нашей партии, в истории советского народа, в истории международного революционного движения — накануне XVIII съезда ВКП(б).

XVIII съезд партии все труднее СССР встретился тесно сплотившись вокруг большевистской партии, ее Сталинского Центрального Комитета, вокруг советского правительства. XVIII съезд партии труднее встретился новым польским стахановским движением, новыми производственными победами в первом съезде.

Миллионы советских женщин вместе со всеми народами Союза приветствуют непобедимую партию большевиков и ее гениального рулевого товарища Сталина, ведущего нас к победе коммунизма.



Нравне с мужчинами женщины участвуют в автомобильных пробегах, гонках и кроссах. На снимке — старт женского военизированного пробега

Фото В. Довгалева

Мотоспортсменки

А. ГРИГОРЬЕВА, Б. АБРАМОВ

Белую черту финиша стремительно пересек мотоцикл. В последний раз резко опустился клетчатый флажок. Щелкнули секундомеры. Соревнования на первенство СССР по мотоспорту 1936 года закончились.

Подведены скромные итоги. К судейскому столу за получением приза подходит единственная участница этого крупного соревнования — ленинградская спортсменка Нина Котова, выступавшая в олимпийском конкурсе. Старту в олимпийских гонках с мужчинами, она сумела выжать из своего старого импортного «Скотта» неплохую скорость.

Не встретив конкурента, не испытывая захватывающего чувства спортивной борьбы, уезжала Нина Котова из Киева в родной Ленинград.

В 1936 году лишь одиночки энтузиасты-мотоциклисты участвовали в соревнованиях. В большинстве случаев они выступали на старых импортных машинах. Женщина-мотоциклистка была редким, необычным явлением. Даже на улицах крупных городов появление мотоциклистки привлекало к себе всеобщее внимание.

Начало 1937 года. Призыв «Правды» — «Молодежь — на автомобиль и мотоцикл», письмо Героя Советского Союза А. В. Ялпидевского резко из-

ВМЕСТЕ СО ВСЕМИ ТРУДЯЩИМИСЯ СОВЕТСКИЕ СПОРТСМЕНИ РАПОРТУЮТ XVIII СЪЕЗДУ ПАРТИИ ЛЕНИНА—СТАЛИНА О СВОИХ УСПЕХАХ И ДОСТИЖЕНИЯХ. РОСТОМ РЯДОВ, ОСВОЕНИЕМ ТЕХНИКИ, ВЫСОКИМИ РЕКОРДАМИ ОТМЕЧАЮТ ЖЕНЩИНЫ-МОТОСПОРТСМЕНИКИ ЭТО ВЕЛИКОЕ СОБЫТИЕ В ЖИЗНИ ПАРТИИ И НАРОДА.

менили картину. Советские патриоты и патриотки горячо откликнулись на призыв.

Мотоциклетное первенство страны 1937 года показало, что автоспорт вырос, кадры его окрепли, добились заметных успехов.

На старте вторых всесоюзных соревнований рядом с москвичами и ленинградцами — пионерами автоспорта — выстроились загорелые бакинцы и тбилисцы, ижевцы и киевляне, гошники Одессы, Севастополя, Ростова, Минска и многих других городов необъятного Советского Союза. Больше 60% участников выступало на новейших изобретенных ИЖ'ах и «Октябрях», на мощных ПМЗ, блестящих лаком и никелировкой. Эти машины были первенцами советского мотоциклостроения.

В колонне парада мотоциклетного первенства видное место занимали женщины. Своих лучших представительниц прислали Москва, Ленинград, Ваку, Ижевск, Минск, По-

дольск, Таганрог и другие города. Участница соревнований 1936 года Нина Котова на этот раз была неодиночкой.

Разграничное первенство дало советскому мотоспорту 24 новых рекорда стартам. Значительных успехов добились женщины.

Исконечную популярность среди многочисленных зрителей мотосоревнований приобрела талантливая спортсменка Ирина Владимировна (Москва). Каждое ее выступление сопровождалось крупным спортивным достижением. Затянутая в кожаный отбоекный гоночный костюм, низко пригнув голову к рулю, слившись с машиной, она молниеносно пролетала линию финиша. Бесстрастные хронометры отмечали секунды побед.

В обеих километровках (с хода и с места) Ирина Владимировна установила новые всесоюзные рекорды. Беспримерный в истории спорта случай произошел при розыгрыше труднейшей стокилометровой дистанции. После километровки все участницы и зрители ожидали хорошего результата женской стайерской гонки. Гадали, высчитывали. Вспоминали мужской рекорд этого класса машины на такую же дистанцию. Ведь рекорд москвича А. Новикова — 1 час 14 мин. 40 сек. — держался много лет. По тому времени он был достаточно высок.

Но вот и старт. Мимо судейской трибуны, сверкая на солнце, мелькнул и быстро скрылся вдали белый шлем Ирины Владимировны. Через 30 минут с контрольного пункта «50 километров» сообщили по телефону, что номер 37 — Владимировна — прошла половину дистанции. Снова поили подчетцы, гадали и предположения: — Хорошо, пошла! Только нехватит ее — говорили некоторые «энатики» и «бобельники». На горизонте показалась быстро движущаяся и растущая точка, «Исмер 37» — закричала обладательница билноклей.

«1 час 8 минут 32,2 сек. — новый всесоюзный рекорд» — отчеканила громкоговоритель.

Стартовавшие вслед за отважной спортсменкой мужчины были поставлены перед трудной задачей. Ни кому из них так и не удалось узнать ее разрешение. В таблицу мужских рекордов страны было вписано женское имя — Ирина Владимировна.

Отлично проявили себя и остальные участницы первенства. Преправная ленинградская спортсменка Солдатова в упорной борьбе с осталь-



Мотоциклистки — слушательницы Института физической культуры им. Сталина на трассе соревнований

Фото В. Доевляло



Чемпионка СССР **Нина Неспруева**
Фото М. Прехнера

лыми конкурентками заняла в километровках два вторых места за Владимировой. Самая молодая участница первенства — 19-летняя комсомолка Лидия Свиридова вызвала всеобщее удивление и заелуженные овации. Она отлично справлялась с тяжелым ПМЗ. Скорости выше 105 км в час добилась Свиридова в классической километровке.

Выступления — представительницы Тагарога Дюдиной, яжевской спортсменки Тимофеевой, бакинки Свинцкой, Кудровой (Минск) и др. показали, что женщина в мотоспорте может добиться многого. Уверенное владение машиной, знание ее свойств и качеств, горячее стремление к большим скоростям, здоровый спортивный азарт были характерными чертами каждой из молодых участниц первенства. Блеснула отличным результатом «старейшая» спортсменка Нина Котова. Почти два километра в минуту — вот скорость, которую выжала Котова из своего разставрированного «Скотта».

В последний день соревнований из первенство СССР разыгрывался кросс. По программе в нем могли принять участие только мужчины.

И поодиночке, и группами осаждали спортсменки судейскую коллегию. Они настойчиво просили разрешить им принять участие в кроссе. Но судьи категорически отклонили просьбы спортсменок. Два года назад всем казалось, что женщин нельзя допускать на кроссовые дистанции.

Заключилось первенство. Два, проведенные в Киеве, спортивные борьбы, взаимная помощь, обмен опытом сроднили гошниц.

Вернувшись в родные города, они стали лучшими агитаторами и организаторами новых кадров женшиномотоспортсменок.

Их личный пример привлек к мотоспорту множество молодых пат-

ристок, верных дочерей нашей великой родины.

Разыгранный вслед за первенством СССР матч семи городов Украины (фактически первенство республики) принес новые успехи женщинам-мотоспортсменкам. Никому неизвестная до того времени харьковчанка Аросимович поставила своеобразный рекорд одновременного установления рекордов. Метровом пролетев километровку за 29,3 сек., показала великолепную по тем временам для женщин скорость — 121 км в час, она установила четыре рекорда: два украинских и два всесоюзных.

Видимо так уже суждено, чтобы на больших дистанциях происходили необычайные события. Не обошлось без такого события и на 50-километровой гонке матча семи городов Украины.

Гошница М. Крагинская (Днепропетровск), удачно приняв старт, лидировала первую половину гошки. Далеко оторвавшись от своих конкурентов, она подходила к поворотному пункту. Но здесь несчастный случай — тяжелое падение — вывел ее из строя. Майя Крагинская потеряла сознание. Подбегавший милиционер отвел ее в сторону, на обочину шоссе. Крагинская быстро пришла в себя, но за эти немногие минуты ее конкурентки прошли поворот, уносясь в направлении к финишу. Воля к победе, спортивный порыв вернули силы молодой спортсменке и она с новой энергией бросилась догонять более счастливых соперниц, далеко ушедших вперед.

Настойчивость и отличное владение мотоциклом сделали свое дело. Только одной Барышевой (Одесса) удалось финишировать раньше Крагинской. Всех остальных она обошла. Почетное второе место было наградой настойчивости и мастерству.

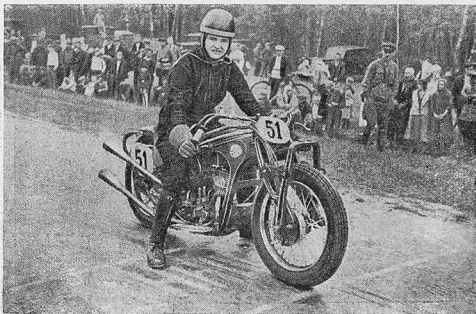
Майя Крагинская — разносторонняя спортсменка. Уже несколько лет



Мотоспортсменка **Зинаида Старостина**
Фото М. Прехнера

она проводит свои отпуска в горных лагерях, штурмуя снежные вершины. Этот мужественный спорт немало способствовал закалке воли, воспитанию характера молодого советского инженера — Майя Крагинской.

К первенству 1938 года женщины заняли в мотоспорте почетное место. Уже ни одно соревнование, будь то в столице — в Москве, в знаменитом Тбилиси, или в далеком Ташкенте, в больших и малых городах одиннадцати братских республик не проходит без участия женщин. Пролетая километровки, участвуя в дальних пробегах, преодолевая в кроссах лесные тропинки и бродя, женщины-мотоциклистки успешно овладевают оборонной специальностью.



Чемпионка **Анна Мешалова** ждет сигнала стартера

ВНИМАНИЮ ГЛАВАВТОПРОМА!

Наши автомобильные заводы обязаны делать все для того, чтобы облегчить работу водителя. Они должны снабжать машины полным комплектом необходимого инструмента, манометрами для проверки давления в шинах, переносными лампами, походными вулканизаторами и т. д.

Отсутствие переносных ламп, крайне необходимых водителям при отъезде и устранении той или иной неисправности автомобиля в вечернее или ночное время, приводит к тому, что автокозьята, каждое по своему, выходят из затруднительного положения и шоферы применяют различные малопродолжительные переносные лампы. Отсутствие походных вулканизаторов вызывает зачастую длительные простои машин в пути.

Все эти «мелочи» имеют огромное значение в эксплуатации автомобиля. Стоимость переносной лампы и походного вулканизатора небольшая, а польза от них огромная.

Шофер II класса

Д. Григорьев.

ОТ РЕДАКЦИИ.

Вопрос, поднятый г. Григорьевым, заслуживает серьезного внимания. Отсутствие указанных им «мелочей» создает большие неудобства в работе водителей.

Технический отдел Горьковского автозавода, куда мы направили письмо т. Григорьева, считает, что каждый покупатель автомобиля должен иметь возможность приобрести за дополнительную плату (не обязательно на заводе) вулканизатор, переносную лампу, манометр и различный специальный и универсальный инструмент (набор торцевых ключей и др.). Дополнительные принадлежности для автомобилей должны изготовлять специализированные заводы.

«Мы также рекомендуем, — пишет нам главный конструктор Горьковского автозавода А. Липгарт, — приступить к выпуску и продаже специальных латок для камер двух форм (круглой и продолговатой), прикрепленных к металлической пластинке с трутом. К комплекту латок должна прилагаться небольшая струбинка. Латка прижимается к порванному месту камеры при помощи струбишки и трут поджигается. В результате получается быстрая и хорошая горячая вулканизация. Образцы подобных латок могут быть продемонстрированы заинтересованным организациям на заводе».

Вопрос о производстве дополнительных принадлежностей не требует дискуссии, Глававтопром должен разрешить его в кратчайший срок.



Лучшие мотоспортсменки страны выстроились на старте Всесоюзных мотосоревнований. Впереди — победительница Н. Свищанца (Баксу)

Фото М. Прехнера

Традиционный сорок первый километр Житомирского шоссе в 1938 году был свидетелем дальнейшего роста успехов и мастерства женщин-спортсменок. Таблица рекордов подверглась резкому изменению. Новые имена. Новые цифры.

Работница Подольского механического завода А. Мешалова, шофер Г. Теплякова, Якунина Л. Косухина, Н. Невструева, З. Старостина, Н. Добжинская, Задорожная, Лесная др. вместе с известными спортсменками Владимировой и Свиридовой успешно штурмовали рекорды.

Особенно заметны были их успехи в стокилометровой гонке, требующей большого опыта, тренированности и умелой подготовки машины. К рекорду Н. Владимировой, установленному в 1937 году, подошли очень многие, а Якунина улучшила его, показав 1 час. 8 мин. 10,4 сек. Через несколько дней на всеююзных соревнованиях орденосного общества «Динамо» Лидия Свиридова выиграла стокилометровую гонку в 1 час. 5 мин. 49,7 сек., зачехнув только что установленный рекорд.

Мотопервенство 1938 года произошло в острой спортивной борьбе. Победу решили сотые доли секунды. Впервые участвуя в пятикилометровой гонке, Л. Свиридова и Г. Теплякова упорно боролись за высокое звание рекордсменки. Всего лишь пять сотых секунды, почти неопытное мгновение, принесло победу Свиридовой. Ее время — 2 мин. 54,7 сек. (средняя скорость около 103 км в час).

Уверенно, смело выступали молодые кроссмены. Легко выходили они из самых сложных положений. Броды, пески, подъемы не останавливали их стремительного движения вперед, вперед к победе!

Лучшие из лучших — Н. Невструева, З. Старостина, Е. Якунина вышли победительницами первого Всесоюзного женского мотокросса.



Лидия Свиридова (слева) и Ирина Владимирова на привале

Фото М. Прехнера

Автомобили для болотистых дорог



Для езды по глубокой, «непролазной» грязи в США выпущена машина с десятью колесами — по два спереди и по три сзади.

Специальные оси и привод на все колеса позволяют усилить тягу машины. Колеса — увеличенного размера, с прочными шинами.

Прибор для отклонения лучей



Американец Джонстон изобрел прозрачный цветной экран, защищающий водителя от ослепления лучами солнца или светом фар ветряных автомобилей.

Экран, прижимаемый рукой водителя, не мешает ему управлять машиной. У основания экрана имеется продолговатое отверстие, через которое водитель захватывает рулевое колесо.

Автобус на 140 пассажиров

В Акроне (США) недавно испытан новый восьмиколесный алюминиевый автобус длиной 14 м, вмещающий до 140 пассажиров.

Автобус состоит из двух отдельных половин, соединенных наподобие железнодорожных вагонов. Место сое-

Масленка с фонарем

В Англии применяется специальная масленка для гаражей и ремонтных мастерских, которой можно свободно пользоваться в темноте. В масленку вставлен электрический фонарик, отбрасывающий широкий слой света.

На снимке — механик гаража демонстрирует перед заказчиком новую масленку.



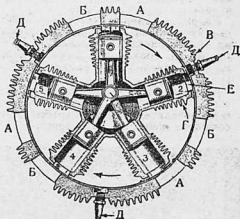
Ротационный двигатель Скленера

Ротационные двигатели, у которых цилиндры вращаются вокруг общей геометрической оси, пользовались большим успехом примерно лет 20 назад. Недостатки этих двигателей заключались во вредном действии больших сил инерции вращающихся масс, в быстром износе ответственных деталей и в большом расходе смазки.

Двигатель, разработанный венгерским инженером Скленаром, также может быть отнесен к ротационным, так как его цилиндры вращаются внутри неподвижного кольца, но специфические недостатки ротационных двигателей у него в значительной мере устранены.

Двигатель Скленера — четырехтактный, имеет пять звездообразно расположенных цилиндров диаметром в 53 мм и ходом поршня 56 мм. Литраж двигателя — 490 см³, число оборотов — 3000 в минуту. Клапаны отсутствуют. Впуск горячей смеси в цилиндры и выпуск сгоревших газов производится через широкие окна А и Б в неподвижном кольце В, представляющем собой обшук головку

цилиндров. Воспламенение смеси производится при последовательном прохождении цилиндров Г под неподвижными запальными свечами Д. На концах цилиндров, прилегающие к кольцевой головке В, надеты специальные башмаки Е, обеспечивающие необходимую плотность сопряжения цилиндров с головкой и не пропускающие газы из цилиндров наружу. Кольцевая головка цилиндров имеет ребра для улучшения охлаждения. Наружный диаметр двигателя — 440 мм, ширина — 158 мм. Общий вес — 31 кг.



динения связано гибкой резиновой перемычкой. Ход машины плавный; даже при скорости 80 км в час пассажиры не испытывают толчков.

Радиус поворота автобуса может быть доведен до незначительной величины.

Главное преимущество двигателя заключается в простоте устройства распределения. Короткие и широкие окна в кольцевой головке способствуют получению большого коэффициента заполнения цилиндров смесью и быстрому очищению их от сгоревших газов. При работе двигателя на полных оборотах нагрев головки цилиндров не превышает 250°С, поэтому работа запальных свечей протекает в очень хороших условиях.

Описанный двигатель предназначен для малолитражных автомобилей и успешно прошел стационарные испытания. Французское министерство авиации, также заинтересовалось двигателем и построило 9-цилиндровую модель в 1000 л. с. Модель в настоящее время проходит испытания.



ДАЙТЕ КНИГУ



Герой Советского Союза, депутат
Верховного Совета РСФСР В. НОВИКОВ

По материалам писем трудящихся

Молодая советская мотоциклетная промышленность из года в год увеличивает выпуск и улучшает качество своей продукции. Только один Ижевский мотоциклетный завод за последние три года выпустил три модели машин. Ленинградский завод «Красный Октябрь» осваивает новую интересную модель Л-8. Главмоторовелпром выпускает мотоцикл ПМЗ-125.

Спрос на мотоциклы огромный. Дорогой, недоступный в прошлом мотоспорт теперь завсегдья у нашей молодежи огромную любовь и популярность.

Тысячи молодых людей, стремящихся в совершенстве овладеть техникой вождения, эксплуатации и ремонта современного мотоцикла, требуют толковых учебников, пособий, плакатов, макетов.

Издания прошлых лет в большинстве случаев посвящены описанию импортных марок. Мотоциклетный справочник Иерусалимского и ряд брошюр знакомят читателей с «доисторическими» типами мотоцикла. Преподаватели мотоцикла добро-

вольных спортивных обществ, учебных пунктов и авто-мотоклубов предоставлены самим себе и вынуждены пользоваться для демонстрации сложных схем лишь мелом и доской. Квалифицированных преподавателей мало. Используя большую нужду в инструкторах, к ответственному делу преподавания присосались случайные люди.

«Такие преподаватели», — пишет инженер М. Красовицкий (Москва), — привлекают слушателей не только бесплатные, но зачастую и вредные понятия. Мне пришлось беседовать с людьми, окончившими мотокурсы при добровольном спортивном обществе «Правда». Многие из них не знали, как проверить работу свечи, а из ухода за цепями усвоили лишь то, что «цепи надо смазывать маслом сваружи».

Некоторые общества, клубы и учебные пункты еще не имеют грамотных мотоциклистов, могущих передать свои знания и опыт новичкам. Доступного источника знаний — мотоциклетной литературы — у нас нет.

Работник Ижевского мотоциклетного завода, опытный спортсмен А. Тимофеев совершенно правильно отмечает, что «далеко не все мотоциклисты объединены спортивными. Есть угодки, где мотолюбители насчитываются единицами. Им совершенно негде пошерстить необходимые знания. Из технических запросов, поступающих на Ижевский завод, смело можно сделать вывод, что знания многих мотоциклистов находится на уровне, явно недостаточном для правильного пользования мотоциклом».

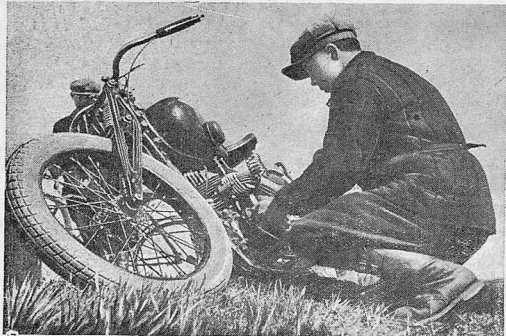
Характерный пример приводит Т. Тимофеев: «Тов. П. из Доббасса просит завод сообщить ему, до какого уровня нужно заливать масло в картер двигателя ИЖ-8?».

Этот пример не единичен, — отмечает Т. Тимофеев. Можно ли всю вину за техническую неграмотность возложить на этих товарищей? Конечно, нет. Полное отсутствие необходимых пособий ставят нашу молодежь в исключительно тяжелое положение.

Всесоюзный комитет по делам физкультуры и спорта при СНК СССР выпускает немало спортивной литературы. Его издательство «Физкультура и спорт» за последние время выпустило большими тиражами книги по конькам, боксу, теннису и пр. Откуда же такое преобращение к оборонному мотоспорту? Подготовка мотоциклистов-любителей решением Совнаркома СССР передана в систему физкультурных организаций. Чувствует ли себя руководство Всесоюзного комитета ответственным за это большое государственное дело?

Новое руководство комитета должно немедленно приступить к составлению и выпуску грамотных учебников, пособий и плакатов по советским мотоциклам. Необходимо привлечь к этой важной работе коллективы инженерно-технических работников наших заводов, лучших конструкторов. Многие могли бы сделать и такие выдающиеся мастера спорта, как гг. А. Иваненко, И. Захаревский, П. Воротилкин, Л. Петров, А. Силкин и др.

Повышение уровня знаний мотолюбителей сэкономит мотоциклетный парк Союза, удлинит срок службы машин, значительно повысит спортивные результаты.



Мотоциклист, хорошо знающий машину, легко устранит любую поломку и неисправность.

Фото В. Довгало

О нагрузке на ЗИС-5 с прицепом

В номере:

Стр.

В практике работы автотранспорта на лесовозных дорогах давно установлена возможность перевозки на автомобиле ЗИС-5 более трех тонн груза.

Нормальная полезная нагрузка на ЗИС-5 с полуприцепом на лесовозных дорогах колеблется в зависимости от состояния их, главным образом, профиля пути между 8—12 м³, доходя в отдельных случаях до 20 м³. Если принять среднюю нагрузку в 10 м³, то это составит по весу 8 т.

Распределение нагрузки между шасси ЗИС-5 и полуприцепом производится на практике таким образом, что большая нагрузка идет на прицеп и меньшая на автомашину. Стандартный лесовозный автомобильный полуприцеп производства Горьковского завода «Красный металлист» имеет грузоподъемность 5 т. Следовательно, во избежание перегрузки шасси при общем весе груза в 8 т, груз распределяется соответственно — 3 т на шасси и 5 т на прицеп.

Распределение полезной нагрузки на коник шасси и коник прицепа достигается изменением расстояния между ними, или, иными словами, свешиванием концов бревен над обоями конниками. Здесь соотношение будет прямопропорциональным, т. е. при свешивании одинаковых по длине концов бревен — полезная нагрузка будет одинакова на оба коника, а при увеличении длины свешивающихся концов бревен увели-

чится и полезная нагрузка на этот коник.

От точки опоры груза на автомобиле зависит распределение полезной нагрузки на шасси между передней и задней осями. При сохранении предельной нагрузки на шасси в 3 т место расположения поперечного бруса с поворотными коником должно быть на 10—20 см впереди задней оси. При увеличении нагрузки до 4-х тонн поперечный брус необходимо выносить не на 20, а на 50—60 см, как в целях сохранения задних рессор и резины, так и для передачи части нагрузки на переднюю ось. При таком положении коника и при полезной нагрузке на коник шасси в 4 т (фактическая перегрузка в 1 т) на переднюю ось придется брутто около 2 т и на заднюю около 5 т.

Все эти показатели проверены мною в период зимней лесовозки сезона 1937—38 гг. на шести новых автомашинах ЗИС-5. При жестком наблюдении профилактических ремонтов все машины после пробега в 6 000—7 000 км не потребовали даже переятыжки подшипников и из строя вышли: один подшипник назового вала коробки передач, одна шестерня III передачи контршафтного вала, два нижних листа задней рессоры и три передних рессоры. После окончания вывозки все машины остались на пневматиках с московским воздухом.

Инж. Б. Семичов.

Пробег на экономию горючего

Симферопольский авто-мотоклуб совместно с Госавтоинспекцией провел недавно автопробег грузовых автомобилей на экономию горючего. Руководители автохозяйств (Сельхозтреста, Крымстройтреста, Центроплодощовки и др.) проявили большой интерес к пробегу, серьезно подготовились к нему, выделили лучших водителей.

Маршрут пробега (43,3 км) проходил в различных дорожных условиях — по гудронированному шоссе, улицам города и бездорожью. Все машины имели нормальную нагрузку соответственно их тоннажу.

Общие результаты пробега следует признать весьма удовлетворительными. Из 22 машин только одна не уложились в норму расхода бензина, все остальные имеют экономию.

Первое место в категории автомашин ЗИС-5 занял водитель т. Кузнецкий (Крымстройтрест), покрывший

указанную выше дистанцию пробега с экономией в 3,435 л.

В категории машин ГАЗ-АА первое место принадлежало т. Иабинскому (авто-мотоклуб), сэкономившему 2,380 л.

Лаборатория автомашин, показавшая лучшие результаты, проверяя их техничность комсомольцев с целью пропаганды опыта шоферов-стахановцев.

* * *

Авто-мотоклубы, как правило, самоотрываются от работы с шоферами-профессионалами, число которых растет с каждым днем. Это серьезное упущение. Центральный авто-мотоклуб СССР и ЦК союза шоферов должны найти общий язык, добиваясь совместными усилиями дальнейшего подъема культурно-технического уровня миллионов водителей.

Начальник Симферопольского авто-мотоклуба БЛАНК.

Никакой враг уже не сможет сломить наш Советский Союз. Вступительная речь тов. В. М. МОЛОТОВА на XVIII-ом съезде ВКП(б)	1
Герой Советского Союза, депутат Верховного Совета СССР В. С. ГРИЗДУБОВА—Пламенный привет XVIII съезду ВКП(б) и Великому Сталину от советских женщин . . .	3
Инж. Н. ГОНЧАРОВ—Советский автомобильный дизель „КОДЖУ“	5
Инж. Г. ЗИМЕЛЕВ—Третья пятилетка даст стране малолитражный автомобиль	8
Герой Советского Союза, депутат Верховного Совета СССР, полковник А. ЛЯПИДЕВСКИЙ—Академик Е. А. Чудаков . . .	9
Слушатель Промакадемии им. Сталина, орденоседец А. ВОЛКОВА—Женщины—за руль автомобиля!	10
А. ГРИГОРЬЕВА, Б. АБРАМОВ—Мотоспортсменки	12
Д. ГРИГОРЬЕВ—Внимание Глававтопрома!	14
Новости мировой автотехники . . .	15
Герой Советского Союза, депутат Верховного Совета РСФСР В. НОВИКОВ—Дайте кнгу . . .	16
Оборонные подарки матери-родине	2 стр. обл.
В честь XVIII съезда ВКП(б) 2 „ „	„
Инж. Б. СЕМИЧОВ—О нагрузке на ЗИС-5 с прицепом 3 стр. обл.	„
БЛАНК—Пробег на экономию горючего	3 „

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Издатель — Редиздат ЦС Осоавиахима СССР

Адрес издательства Москва, 25, Пушкинская ул., 2

Уполном. Главлита А—7863
Техред В. Соппальков.
Зак. т. 696. Зак. изд. 36 Тираж 82.500
Бумага 60×92 см 1/8. 2 печ. листа.
Кол. зн. в 1 печ. л. 80000 Уч.-авт. л. 4.
Журнал сдан в наб. 22/II 1939 г.
Подп. к печати 19/III 1939 г.
Тип. изд-ва «Крестянская газета»,
Москва, Сущевская, 21.

Цена 50 коп.

155
КРАСНАЯ ПРЕСНЯ, 6.2
КВ. 3
ЛЕЙСТ.
15 1.12 ЗА РУДЕМ

