

155
КРАСНАЯ ПРЕСНЯ, 6.2
КВ. 3
ЛЕЙСТ.
15 1.12 34 РУСС

За рулем



СЕНТЯБРЬ
1939

17

РЕДАКТАТ ЦС ОСОДВИАХИМД СССР

ЗАЕМ ТРЕТЬЕЙ ПЯТИЛЕТКИ

Второй год третьей Сталинской пятилетки уже ознаменован рядом крупных большевистских побед на важнейших участках социалистического строительства. Значительных успехов добились промышленность и транспорт, в особенности оборонная промышленность. Успешно проходит уборочная кампания. Сельское хозяйство плодотворно шагает вперед. Восоздана сельскохозяйственная выставка, яро показывает достижения в этой области.

Исключительно велики успехи в деле обороны нашей родины. Тут победы одержаны и в прямых схватках о наглых агрессоров и в организации полной мобилизационной готовности советского народа, к которой нас призвал великий Сталин. Выше, чем когда бы то ни было, поднялась волна советского патриотизма. Еще более, чем раньше, окрепло морально-политическое единство народа.

Рабочие, колхозники, интеллигенция вдохновлены всемирно-историческими указаниями товарища Сталина и решениями XVIII съезда ВКП(б) о новой полосе развития СССР, когда Советский Союз вступил в полосу завершения строительства бесклассового социалистического общества и постепенного перехода от социализма к коммунизму...»

Гигантская программа третьей пятилетки с каждым месяцем все более претворяется в жизнь. Планы нового строительства и расширения производства облекаются в плоть и кровь. Растут фабрики и заводы, совхозы и колхозы, железнодорожные линии и автостреды. Выпускаются новые виды сталей, усовершенствованные станки, точные инструменты, новые типы автомобилей, разнообразнейшие товары ширпотреба. Ширится социалистическое соревнование и ударничество.

В этой обстановке всеобщего роста и подъема коммунистическая партия и народ одержали еще одну

большую победу: при всенародной поддержке был выпущен и в рекордно короткий срок размещен Заем Третьей Пятилетки (выпуск второго года).

2 августа был опубликован выпуск займа на сумму 6 миллиардов рублей, а на 12 августа подписка уже перевалила за 7 миллиардов.

20 августа подписка достигла 7 миллиардов 431 миллиона 871 тысячи рублей, т. е. превысила установленную сумму займа более чем на 1 миллиард 430 миллионов рублей.

Даже для нашей страны, знающей изумительные темпы работы и строительства, такое быстрое и эффективное распространение займа с огромным перевыполнением первоначальной суммы является выдающимся событием. Подписка на заем стала в полном смысле слова всеобщим патриотическим делом. Трудящиеся с готовностью и любовью дают свои средства займа государству, зная, что это приносит пользу и государству и займодержателю. Важное значение займа и выгодные условия подписки стали понятны самым широким массам. Рост благосостояния трудящихся и всенародный патриотический подъем обусловили замечательный успех большевистской финансовой политики.

Насколько велик этот успех, можно судить, сравнивая результаты только что закончившейся подписки с итогами подписки на заем прошлого года (1 года третьей пятилетки). В прошлом году заем также пользовался исключительной популярностью, и сумма его также была перевыполнена. При сумме займа 5 миллиардов рублей, подписка дала 5 887 390 000 рублей. Однако для размещения займа 1938 г. потребовалось 40 дней. Таким образом, поступление ст займа в текущем году превышает сумму поступлений в 1938 г. более чем на 1½ миллиарда рублей, а для размещения займа

потребовалось в два с половиной раза меньше времени!

Средства, получаемые от займов, органически вливаются в могучий бюджет Советского Союза и союзных республик. Они идут на многочисленные и многообразные объекты строительства, обороны, культуры. За годы двух сталинских пятилеток граждане СССР дали займам государству 24 миллиарда 600 миллионов рублей. Займы первого и второго года третьей пятилетки дали 13 миллиардов 320 миллионов рублей. Вот какими темпами мы шагаем вперед!

Займы, мобилизуя средства населения, оказывают важную помощь для разрешения основной задачи, поставленной товарищем Сталиным перед страной — догнать и перегнать главные капиталистические страны также и в экономическом отношении. Блестящее размещение займа в рекордно малый срок показывает «неукротимое желание идти вперед» и готовность идти на всемерные капитальные вложения для всемерного расширения нашей социалистической промышленности.

Капитальные вложения в условия нашего планового хозяйства быстро оправдывают себя и дают конкретные результаты. Каждый автомобиль и рабочий автомобильного транспорта знает это; на его глазах еще более расширяются автозаводы-гиганты, строятся новые заводы малолитражных, газогенераторных автомобилей.

Средства, предоставленные займам государству, вернутся займодержателю не только в виде их оплаты через установленное время, но только в виде процентов или выигрышей по облигациям, но также и в виде бесчисленных ценностей, созданных на эти средства: товаров, машин, предприятий, школ, театров — всего того, что делает нашу жизнь с каждым годом радостней и счастливей.



О работе автоучебных пунктов

Красная Армия сильна своими замечательными кадрами. Осознав, что неочерпаемый резерв армии — готовящиеся в автоучебных пунктах и школах водителей, которые во время войны будут работать в автотранспортных частях.

Роль автомобильного транспорта в грядущих боях будет весьма велика и ответственна. Каждый шофер, подготовленный Осоавиахимом, должен обладать военными знаниями, которые ему так пригодятся в боевой обстановке. Он должен знать правила перевозки войск и военных грузов, должен знать, как суметь вести машину в колонне на марше, как нагружать и разгружать автомашину, маскировать и демаскировать ее.

Без этого комплекса знаний он не может быть полноценным водителем. Недавно нами была произведена проверка лагеря и ряда автомобильных учебных пунктов Мосгоссовета и других организаций Осоавиахима. Она показала, что их контингент после зимней учебы, несмотря на единую программу, и одинаковое количество учебных часов, обладает различным уровнем знаний.

Вывод ясен — горсовет Осоавиахима не дал единого плана занятий в автоучебных пунктах во внеаппаратный период. Хотя шоферы в своем большинстве и сдают зачеты по материальной части и практике вождения машин на «хорошо» и «отлично», однако по знанию правил уличного движения более чем половина курсантов провалилась.

Некоторым руководителям автоучебных пунктов кажется, что 20 часов для изучения правил уличного движения недостаточно. Это неверно. Нужно полнее и более рационально использовать это время.

В автоучебном пункте Киевского райсовета Москвы десятки курсантов сдали зачеты на «отлично», занимаясь всего по 4—6 часов.

В качестве отрицательных примеров организации учебы можно привести автоучебные пункты Кировского и Сталинского районов. Там непомерно велики учебные группы (40—45 чел.); преподаватели на занятия выходят без конспектов, с

плохой подготовкой. Не имеет совершенно расписания на два вечера автоучебный пункт Сталинского райсовета.

Есть еще немало фактов, когда укомплектование автоучебных пунктов происходит не точно по утвержденному плану, а с растяжкой. Курсанты прибывают не сразу, а отдельными группами и в разное время. Так, в Одесской и Азербайджанской школах укомплектование тянулось больше месяца, что крайне вредно отразилось на подготовке курсантов. Это получилось из-за отсутствия тесного контакта руководства школ с местными городскими органами.

Поступающие после намеченных сроков приема курсанты, естественно, отстает от других, не берутся на должный учет преподавателями, и при окончании программы обучения среди опоздавших наблюдается большая отсев.

Чтобы в дальнейшем не повторялись такие безобразные явления с укомплектованием, нам кажется, что за этот участок работы должны, наряду с руководством автоучебных пунктов, отвечать и райсоветы Осоавиахима. Конечно, военные отделы райкомов ВКП(б) должны оказать им всемерную помощь в этом деле.

Огромна роль политмассовой работы в автоучебных пунктах и школах. Там, где ее нет или она слабо развернута, наблюдаются большая текучесть переменного состава, плохая посещаемость занятий и даже злостные прогулы. В одном из автоучебных пунктов Москвы курсант Котузов не являлся на занятия 9 дней, а курсант Королев — больше чем полмесяца!

Недопустимо большая текучесть и в автоучебных пунктах г. Свердловска, г. Красноуфимска и др. В этом целиком виновато руководство автоучебных пунктов и райсоветы Осоавиахима, которые не сумели возглавить борьбу с нарушителями дисциплины.

В то же время в учебных пунктах Кировграда, Пышмы, Тавды благодаря твердому распорядку дня и хорошей политмассовой работе

удалось закрепить стопроцентную посещаемость занятий курсантами.

Что же требуется для того, чтобы автоучебные пункты и школы выпускали вполне доброкачественный контингент?

Политрукам и руководителям автоучебных пунктов и школ нужно всемерно усилить политико-просветительную работу среди курсантов и преподавателей.

Необходимо со стороны горсоветов и райсоветов Осоавиахима провести единое планирование подготовки водителей.

Твердое расписание — основа всей учебной работы, поэтому не должно быть ни одного подразделения, которое бы работало беспланово.

На основе твердого расписания необходимо проводить и плановый инструктаж руководящего состава школ.

Преподаватель — ведущая фигура в школах. Он обязан основательно готовиться к каждой лекции, глубоко знать свой предмет. Он должен заранее разработать конспект. Не только преподаватели по технике должны это делать, но и преподающие тактику, строевую и физическую подготовку. Толковый и внимательный преподаватель, у которого ученики показывают высокую успеваемость, заслуженно пользуется авторитетом. Такого преподавателя должны всемерно поддерживать начальники и политрук школы.

Для проведения урока каждый преподаватель обязан заранее подготовить нужную аппаратуру и приборы, плакаты и учебные пособия, т. е. материально обеспечить занятия. К сожалению, имеет место немало случаев, когда попусту теряется драгоценное время на ожидание, пока преподаватель соберет и приготовит все, что нужно для лекции.

Широко развернутое социалистическое соревнование между автоучебными пунктами, райсоветами и школами, несомненно, повысит качество учебы и дисциплину. Каждый курсант, преподаватель и руководитель должен взять на себя определенные социалистические обязатель-

Были, были и будут битвы.

Герой Советского Союза капитан В. ВИНОКУРОВ

Самая южная часть Дальнего Востока — Хасанский район — имеет особенно важное стратегическое значение. Здесь сходятся границы СССР, Маньчжурии и Кореи. В этом пограничном районе много озер и низменностей. У одного из этих мало известных ранее озер разгорались события, прогневившие на весь мир. У озера Хасан советские пограничники и войска Приморской 1-й армии дали достойный отпор зарвавшимся самураям, нагло посягнувшим на нашу священную землю.

Захватчики не случайно избрали эту местность для своей военной авантюры. Японцы рассчитали, что, заняв сопки Заозерная и Безымянная, находящиеся у озера Хасан, они смогут превратить их в отличные наблюдательные пункты и места расположения огневых средств, при помощи которых можно будет держать под прямым огнем весь участок к югу и западу от залива Посьет.

19-я императорская японская дивизия в составе 20 000 человек была заранее подготовлена и только ждала удобного момента для нападения.

29 июля 11 советских пограничников, находившихся в наряде на высоте Безымянной, были неожиданно окружены большим японским отрядом. Наши бойцы оказали героическое сопротивление агрессорам. Но все же из-за численного превосходства врагов были вынуждены оставить сопку. В тот же день подоспевшее подкрепление гранатами и шты-



Герой Советского Союза капитан В. Винокуров

ками прогнало японцев с занятой ими высоты Безымянной. Военная операция принимала все более серьезный характер. Через два

дня — 31 июля, используя густой туман, японцы одновременно атаковали обе сопки — Заозерную, и Безымянную. Войска врага, поддерживаемые артиллерией и минометами, перешли через советскую границу.

Кровопролитный бой велся два дня. Огромный численный перевес японских войск заставил наши отряды отступить с высот. Но неслабо достался японцам их кратковременный успех. Многие сотни убитых и раненых оставили они на поле боя.

Захватив сопки, японские войска немедленно приступили к их укреплению. Ряды провололочных заграждений, линии окопов, пулеметных и снайперских гнезд возникли на каменистых склонах высот Заозерная и Безымянная.

Вот тут-то, учтя создавшуюся обстановку, наше командование приказало полетным частям Красной Армии выступить на поддержку пограничникам.

В боях у озера Хасан показали свою отвагу и мужество бойцы всех родов оружия. Ворошиловские залпы наших пушек, точная бомбежка укреплений противника, проведенная слабой сталинской авиацией, меткий огонь ручных гранат сделали свое дело. Выступили и танкисты. Они рвали провололочные заграждения, преодолевали рвы и перепалы, разили в лоб противника, уничтожали японские пулеметные гнезда.

Ничто не могло остановить лавины танков, двинувшихся на японские укрепления. За нами шли упорные, выносливые, храбрые пехотные войска, еще раз показавшие свою всекрушающую мощь.

* * *

Мне довелось участвовать в крупной боевой операции 6 августа. Танковая часть, где комиссаром был тов. Ефимов, получила задание выйти на высоту Безымянную, прорвать провололочку и подать огневые точки противника. В этот день, как и всегда, спокойно и уверенно танкисты заняли свои места у рулей и в баках танков. Нам пришлось идти в исключительно трудной обстановке. Топкое болото грозило засосать машины. Выбраться более удачный путь не представлялось возможным. Шли по открытой местности. Завидев нас, самураи повели по танкам ураганный огонь. Танк командира роты вышел из строя.

— Принимайте командование, — приказал мне комиссар, сидевший со мной в одной машине.

ства, выполнение которых нужно по-тому тщательно проверять.

Систематический и своевременный выпуск стенных газет, зубастых и действенных, освещающих актуальные вопросы подготовки, также по-может руководство автоучебных пунктов и школ.

Государственной автоинспекции (ГАИ) и ее местным отделениям совершенно необходимо оказывать помощь автоучебным пунктам и школам Особовахима в деле освоения правил уличного движения. До сих пор помощь оказывалась недостаточно.

Для нормальной работы автоучебных пунктов и школ требуется также своевременное и полное обеспечение учебниками и различными пособиями.

Нужно усилить борьбу с варварским отношением некоторых руководителей автоучебных пунктов и школ к материальной части (например Калининская область,

т. Кузнецин). Автомашинны жалуются немолоды и лихаческой ездой шоферов и плохой эксплуатацией автомобилей. С этим явлением необходимо решительная борьба.

Необходимо обратить особое внимание на экономию горючего и смазочного. Здесь работы непочатый край. Пора поставить на должную высоту учет моторесурсов и топлива.

Сейчас в школах и автоучебных пунктах проходит подготовка второй очереди водителей. Руководителям их нужно серьезно призвдуматься над недостатками, допущенными в начале этого года.

Товарищ Сталин учит, что победа никогда не приходит сама, ее нужно организовать. Руководители должны перестроить свою работу так, чтобы контингент второй очереди был по своим знаниям значительно выше первой.

Майор А. Левушкин

— Есть, товарищ комиссар, — ответил я и вывел наш танк вперед.

Танки прорвались к позициям противника. Мы смали провололочные заграждения и выбрались на вершину сопки. Боевые машины шли, разрывая японские окопы, давя живую силу врага. Внезапно наш танк вздрогнул и остановился. Прямым попаданием пробито броню, убило механика, разило коробку скоростей. Мы с комиссаром остались вдвоем и продолжали с места вести огонь.

Следующим снарядом разбило меня. Видимо, японцы решили дожать нашу машину. Снаряды один за другим валили вокруг нас. Но вот стрельба несколько затихла.

— Что же, будем обороняться, — сказал комиссар. Он взял гранаты, пистолет и приготовился встретить врага. Долго ждать не пришлось. Вскоре самураи подошли к танку. Они стучали прикладами по броню, раскаливали пушку, старались открыть люк, но сделать ничего не могли. Опять загворила наша артиллерия. Самуран отошли от танка и залегли в окопах метрах в тридцати от нас.

Больше суток просидели мы в танке. Мне было очень тяжело. Мучительно бодела рана, все время хотелось пить. А воды в фляжке осталось совсем на дышечке.

7 августа под вечер решили выйти. Любовой люк заклинило, он не открывался.

— Придется вылезать через верхний, — сказал тов. Ефимов. — Хватит у тебя силы?

— Попробую, — ответил я.

Мы сговорились, что он поберет к озеру, скроется в камышах и будет ждать меня.

В это время наши артиллеристы открыли по японцам огонь. Воспользовавшись тем, что самураи попрятались в окопы, мы приподняли люк. Тов. Ефимов первым вышел из танка и побежал к озеру в камыши. В руках он держал пистолет и гранату. Три японца бросились за комиссаром. Меня они не видели. Подступив их поближе, я выстрелил из пистолета уби двоица, а третий тут же убежал обратно.

Принел мой черед вылезать из танка. Я почти лишился сил. Боль от ран стала совсем нестерпимой. Голова кружилась, сознание мутилось. Я побежал к озеру. Но не к тому, где укрылся тов. Ефимов, а к другому, находящемуся на стороне японцев.

Блуждая по незнакомой местности, я наткнулся на воронку, вырытую снарядом. Она до краев была наполнена водой. Утолив жажду и умывшись, двинулся дальше. Пройдя несколько шагов, я заметил двух японцев, направлявшихся в мою сторону. Спрятаться в камышах было делом одной минуты. Первого подошедшего ко мне японца я убил из пистолета. Второй тут же бросился на меня. Напрягая последние силы, я разделился с ним. Он упал на землю с разбитой головой.

Всю ночь я потрачил на розыски своей части. Только утром меня встретили наши красноармейцы.

Первым моим вопросом было: жив ли комиссар? Товарищи сообщили мне, что комиссар жив и что он чуть не поплутался жизнью, разыскивая меня у озера, к которому я направился, выйдя из танка.

Я никогда не забуду, что комиссар Ефимов отказался оставить меня одного. Всегда будут памятны мне его слова: «Или вместе уйдем, или вместе умрем».

* * *

Советские танки — отличные, совершенные машины. Они могут безотказно действовать в любой обстановке. Это подтвердили бои у озера Хасан.

Советские танкисты отлично владеют грозной боевой техникой, любят и берегут ее.

Бесстрашно действовал лейтенант Барабанчиков. Он выскочил из горящего танка и под обстрелом ликвидировал пожар. Огонь жег лицо и руки тов. Барабанчикова, а он думал только о том, как спасти боевую машину.

В памяти советского народа навсегда сохранятся славные имена мужественных бойцов-танкистов. Герой Советского Союза — Семен Рассоха, орденосицец Николай Киселев отдали свою жизнь за счастье и спокойствие трудящихся первой в мире страны социализма.

Красная Армия выбросила японцев с советской земли. На сопках Заозерной и Безымяной снова гордо взвились боевые знамена, алые знамена побед.

Но серьезный урок, полученный японскими захватчиками у озера Ха-

сан, не привнес ума нашим неумным соседям.

«...уже пора понять, кому следует, — говорил тов. Молотов на Третьей сессии Верховного Совета СССР, — что Советское правительство не будет терпеть никаких провокаций со стороны японо-манчжурских воинских частей на своих границах. Сейчас надо об этом напомнить и в отношении границ Монгольской Народной Республики. По существующему между СССР и Монгольской Народной Республикой договору о взаимопомощи, мы считаем своей обязанностью оказывать Монгольской Народной Республике должную помощь в охране ее границ. Мы серьезно относимся к таким вещам, как договор взаимопомощи, который подписан Советским правительством. Я должен предупредить, что границу Монгольской Народной Республики, в силу заключенного между нами договора о взаимопомощи, мы будем защищать так же решительно, как и свою собственную границу».

Последние события на границе дружественной нам Монгольской Народной Республики показали, как крепко слово советского народа, как несокрушима мощь Красной Армии рабочих и крестьян.

Много раз пытались японские империалисты захватить нашу священную землю, овладеть нашим богатством. За это были их дальневосточные партизаны, были наши отважные пограничники, были и будут биты бойцы Красной Армии.

С именем Сталина на устах мы шли в бой против самураев. С именем Сталина мы победим любого врага в грядущих боях.

Сталин — наше знамя!

Танк героев вручен передовому экипажу

Боевой машине, на которой год назад в районе озера Хасан героически сражались, громя японских самураев, лейтенант Винокуров и павший смертью храбрых механик Рассоха, присвоено наименование: «Танк Героев Советского Союза Винокурова В. П. и Рассохи С. Н.».

Сейчас по решению Военного совета Первой отдельной Краснознаменной армии танк передан экипажу тов. И. П. Моисеенко, завоевавшему первенство в социалистическом соревновании части, комиссаром которой является орденосицец тов. Ефимов. В состав экипажа входят также механик-водитель И. Ф. Петренко и башенный стрелок Н. М. Золотарев. На протяжении че-

тырех месяцев эти товарищи боролись за отличные показатели в боевой и политической подготовке, прекрасно овладели сложной техникой вождения машины, искусством меткого огня.

Боевая машина была вручена экипажу на торжественном митинге части. Принимая танк, тов. Моисеенко заявил:

— В будущих боях мы будем на этой машине так же громить врагов нашей родины, как громили их у Хасана герои Советского Союза Винокуров и Рассоха. Мы никогда и никому не уступим права водить эту машину. Наш экипаж везде и всюду, в любой обстановке будет передовым.

Допризывники-передовики оборонной работы

В первом автобусном парке — одном из крупнейших транспортных предприятий столицы — ведется серьезная оборонная работа. Среди двух тысяч рабочих и служащих парка 525 членов Осоавиахима. Нормы по ПВХО в текущем году сдали 400 человек, в прошлые годы тоже 400 человек. Знакочистов РОКК до 1939 года было 475 человек, а в этом году сдали нормы 167 человек, по ГСО соответственно 270 и 55 человек. Однако общее наличное количество значков каждого вида, несомненно, меньше, чем сумма сданных норм, так как нужно учесть некоторую текучесть рабочей силы.

На фоне несомненных достижений плачевно состояние стрелкового дела. Ворошиловских стрелков до 1939 года было 200 человек, в текущем году сдали нормы только 48 человек.

По существу говоря, занятия стрелковым делом в парке ведутся как следует только с допризывниками. Из 37 допризывников сдали на ворошиловского стрелка 1-й ступени 16 человек. С райсоветом Осоавиахима заключен договор на подготовку 15 значков 2-й ступени, занятия с ними уже ведутся. Два человека готовятся на снайперов.

61 человек уже изучили пулемет, изучают еще 38 человек.

Массового охвата рабочих и служащих парка стрелковой подготовкой нет главным образом из-за от-

сутствия тира. Как это ни странно, но такое крупное предприятие должно посылать людей за тридевять земель. Районный совет Осоавиахима не только не удосужился организовать тир в самом парке, но и побли-

зости. Мало того, в тире для занятия работников парка предоставляется только 2—3 бойницы. Легко понять, как это лимитирует изучение стрелкового дела, столь важного для обороны страны.

Другое слабое место — оборонная агитация и пропаганда. Она ведется далеко не систематически, от случая к случаю. Вечера, лекции устраиваются главным образом применительно к календарным датам.

Значительно лучше поставлена работа по ПВХО. Все рабочие цехов прошли обучение, хотя нормы приняты еще не от всех. И здесь, как и по другим видам оборонной подготовки, впереди идут допризывники. Четверо из них имеют по 4 оборонных значка, десять человек — по 3, семь — по 2 и трое — по 1.

Неплохо поставлены практические учения. В ночь с 5 на 6 июля был устроен военизированный поход допризывников на теплоходе по каналу Москва — Волга. В походе приняли также участие комсомольцы и молодежь парка.

Поход прошел очень удачно, и устроители его получили благодарность за хорошую дисциплину, организованность и успешное выполнение боевого задания.

Участники похода точно, во время явились на оборный пункт. В пути военные руководители прочли им лекции на оборонные темы. На одной из станций было устроено техническое учение. Бойцы проявили во время условных боев высокую сознательность и дисциплинированность.

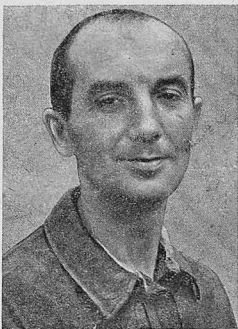
Вот один из эпизодов учения. Одна из участвовавших в нем девушек попала в плен к «противнику» и была доставлена в штаб для допроса. У нее пытались выведать состав и расположение частей, но она дала неопределенные, уклончивые ответы, обаяв к толку допрашивающих. Затем, обманув бдительность козловой, девушка-боец бежала из плена.

15 июля были организованы объективные практические учения по противовоздушной обороне. В этих учениях участвовали все команды. Работа команд признана удовлетворительной, некоторые из них получили оценку «хорошо».

В парке есть прекрасные оборонные кадры. Ряд товарищей выдвинулся как способные активисты и организаторы осоавиахимской работы. Отметим здесь некоторых из них.

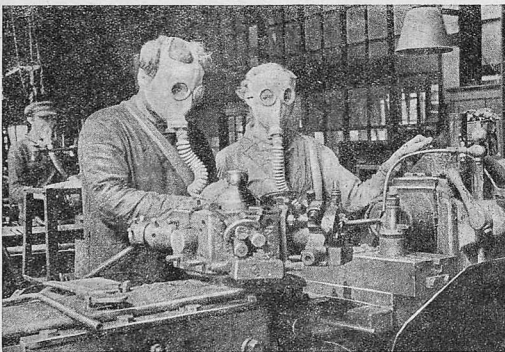
Г. Г. Лебедева — комсомолка, начальник табельной части парка. Она отлично подготовила порученную ей команду.

Т. А. В. Ляковский, Ф. И. Савин, И. Г. Гульянов, М. К. Плотне-



А. Ляковский — заместитель начальника медико-санитарной команды

Фото Макса Прехнера



Токарный цех. Тревога

Фото Макса Прехнера

ва (зав. столом спецподразделения), бухгалтер **А. Нарифанов**.

Очень хорошо работает **И. Ф. Нучилин** (начальник разборочного цеха). По оборонной работе он выдвинулся как отличный командир отделения связи.

А. Ротков (выдвигенец, главный механик парка) во время объектовых учений был начальником аварийно-восстановительной команды.

Все эти товарищи прошли подготовку на курсах младшего и среднего командного состава. Будучи начальниками команд, они сами ведут кружки, готовят кадры людей, при-

обретающих знания и опыт для участия социалистического отечества. Всего же в парке подготовлено более 50 человек младшего и среднего состава, прошедших обучение с отрывом от производства.

М. Громько, комсомолец, допризывник 1920 года рождения, имеет все четыре оборонных знака, изучил пулемет и сейчас учится на снайпера, готовясь стать высококвалифицированным мастером стрельбы. Тов. Громько пришел в парк, не имея никакой квалификации. Здесь он учился на слесаря. Сейчас он работает фрезеровщиком. Он, стхановец, систематически выполняет производственный план на 200%.

Кроме этих товарищей, в парке имеется еще немало энтузиастов и активистов оборонной работы. Поэтому, несмотря на все объективные препятствия, ее можно и нужно развернуть еще шире. В частности, необходимо гораздо серьезнее поставить подготовку мотоциклистов. Хорошо известно, какое значение имеет мотоцикл как легкое и быстрое средство связи во время военных действий. Между тем, в парке имеется только один мотоцикл, и всего 36 человек обучались владеть этой машиной. А ведь кому же и быть мотоциклистами, если не работникам автобусного парка, громадный процент которых — шоферы!

Необходимо также добиться от райсовета Осоавиахима, чтобы он создал условия для наилучшей организации стрелкового дела.

Первый автобусный парк имеет все возможности закрепить и расширить достигнутые им успехи в деле оборонной подготовки трудящихся.

В. ШИБАНОВ

УЧАСТНИКИ ВОСВОЮЗНОЙ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ВЫСТАВКИ

Лучшие водители автомашин являются участниками Всесоюзной сельскохозяйственной выставки. Этой высокой чести они удостоились за образцовую стахановскую работу.

Автомобиль ЗИС-5 Г. Д. Краснова — шофера 2-го класса, стхановец Уральской автобазы Союзсовхозтранса (Западный Казахстан) — работает прекрасно; никаких неполадок и простоев по вине водителя не было. В 1937 году Д. Краснов выполнил план уборки урожая на полях Алау-Черноморского края на 165%. В 1938 году на уборке урожая в Западном Казахстане он выполнил задание на 352%.

Тов. Краснов бережет свою машину, экономит до 8% бензина и до 28% резины. Месячная выработка его автомашини составляет 7 674 т.км. В мае этого года т. Краснов начал работать на 8 дней позднее своих товарищей. Однако план выполнил на 120%, проделав 8 450 т.км пробега и сэкономив 120 кг горючего.

Автомобиль шофера 2-го класса Кермашинской автоколонны (Крым) **И. Г. Курт-Сейтова** совершил пробег в 30 тыс. км. За 138 дней прошлого года он выработал 52 816 т.км (100% плана), сэкономил 551 кг горючего и на 55 руб. резины. За прекрасную работу во время уборочной кампании 1938 года т. Курт-Сейтов был премирован.

Тов. Курт-Сейтов активно участвует в общественной жизни автоколонны. Он является членом рабочего комитета и физкультурного общества «Динамо».

Г. Е. Авраменко — шофер Опшнинской автоколонны Сельхозтранса (Полтавская обл.). Во время грузоперевозок 1938 года он выполнил на своей автомашине 7 861 т.км в месяц. На вывозке свеклы он перевыполнил норму на 8 583 т.км и сэкономил 598 кг горючего (9,4%). Тов. Авраменко внимательно ухаживает за автомашиной, своевременно смазывает ее, выполняет график планово-предупредительного ремонта, сокращает простои машин.

Тов. Авраменко работает за рулем 8 лет. За перевыполнение производственных норм он неоднократно премирован.

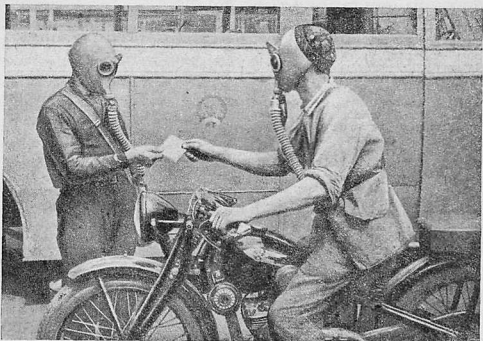
Т. Х. Филков — шофер Грушковской автоколонны (Одесская обл.). В 1938 году его ЗИС-5 прошел 36 тыс. км. Он выработал 45 771 т.км и сэкономил 457 кг горючего.

Тов. Филков был инициатором передачи шоферам стахановских методов работы и принимал активное участие в социалистическом соревновании. За высокие показатели по вывозке свеклы и зерна он премирован колхозом.



Тов. Лебедева — начальник медико-санитарной команды

Фото Макса Прехнера



И. Бучилин — начальник отделения связи ПВО передает донесение бойцу П. Кочетову

Фото Макса Прехнера

ЗАСЛУЖЕННЫЕ МАСТЕРА СПОРТА



Заслуженный мастер спорта
А. М. Иваненко

Фото В. Довгалео

Всесоюзный комитет по делам физической культуры и спорта при Совнаркоме СССР присвоил звание заслуженного мастера спорта т. А. М. Иваненко (Москва, «Динамо»), П. П. Воротилкину (Ленинград, Автомоблюбу) и А. Н. Силкину (Москва, «Старт»).

Высокое звание, полученное тремя мотоциклистами, — заслуженная награда их равносильной многолетней деятельности.

Отличные спортсмены-осовнахи-мовцы, не раз устанавливавшие рекорды страны и завоевывавшие первенство СССР, вдумчивые тренеры и учителя, подлинные общественники, отдающие много времени работе с молодежью, опытные спортивные судьи и организаторы — т. Иваненко, Воротилкин и Силкин

могут служить образцом для спортивной молодежи.

Многомиллионный Осовнахи-м гордится своими лучшими людьми. К их числу бесспорно относятся новые заслуженные мастера, посвятившие многие годы своей работы подготовке оборонных кадров, укреплению оборонной мощи нашей замечательной родины.

Редакция журнала «За рулем» горячо поздравляет трех лучших представителей мужественного оборонного мотоспорта.

Ниже мы помещаем статью о заслуженном мастере спорта А. М. Иваненко.

Статьи о П. П. Воротилкине и А. Н. Силкине будут помещены в ближайших номерах нашего журнала.

Андрей Михайлович Иваненко

Слившись с машиной, гонщик стремительно пролетает мимо трибуны. Взоры тысяч зрителей устремлены на шоссе. Вметнулось клетчатое полотнище флажка. Шедкулки секундомеры. Мгновение... и белая черта финиша осталась далеко позади гонщика.

— Динамовец Иваненко установил новый всесоюзный рекорд: километр он прошел за 29,7 секунды, — раздавалось на радиопура.

Хорошего спортсмена отличают прежде всего выдержка, настойчивость, уверенность в своих силах и знаниях. Случайные неудачи не обескураживают опытного мастера, наоборот, они придают ему новую энергию, заставляют настойчиво искать причины поражения, всемерно стремиться к их устранению, к новой спортивной борьбе.

В «последнем списке» мотоспортсмена Андрея Михайловича Иваненко среди многих блестящих побед записаны и отдельные неудачи. В этих-то случаях особенно выпукло проявился характер этого отличного мастера скорости.

В прошлом году на розыгрыше первенства СССР по мотоспорту т. Иваненко не повезло. Полвена машина, закапранничала. Казалось, что длительная подготовка, огромный труд пропали даром. Но видевший Андрея Михайловича в эти дни удивлялся спокойствию, с которым чемпион страны относился к своему проигрышу.

Высокий спортивный класс, знания мастера взяли свое. Через неделю на первенстве орденосного общества «Динамо» Иваненко доился блестящего реванша. Снова его имя было внесено в список рекордсменов страны.

Исключительная воля к победе, неутомимая работа над улучшени-

ем конструкций, кропотливое изучение и анализ неудовных на первый взгляд «мелочей», требовательность и придирчивость к самому себе всегда выволили А. М. Иваненку в число первых людей советского мотоспорта.

А. М. Иваненко с полным правом может называться пионером советского мотоспорта. 19 лет посвятил он равносильной деятельности на избранном им поприще. За это время не было ни одного крупного соревнования, на старт которого не выходил бы Андрей Михайлович. В большинстве гонок он первый пересекал заветную белую черту финиша.

Его блестящей посадкой любовались бакинцы, туляки, москвичи, ленинградцы, киевляне, ижевцы и зрители мотоциклетных гонок в ряде других городов. Видели его и французские рабочие на финише большого пробеге Москва — Париж, проведенного на заре советского спорта для установления связи с зарубежными рабочими спортивными организациями.

Участие в гонках, спортивные выступления не являются самоцелью для т. Иваненко. Свой каждый успех в повышении мощности двигателя, каждый новый километр скорости вкладывает Андрей Михайлович в дело улучшения советского мотоцикlostроения, в дело обороны страны.

Свыше 20 машин иностранных марок побывали в руках т. Иваненко. Изучив их особенности и недостатки, глубоко освоив теорию мотоцикlostроения, он к моменту выпуска первых советских мотоциклов был одним из лучших знатоков этого нового, молодого в СССР дела. Свыше двухсот предложений

внесено им в конструкторские бюро мотоциклетных заводов. Многие предложения реализованы и принесли большую пользу.

Перевес с импортной машины на отечественную, т. Иваненко из года в год добивается все лучших и лучших скоростных показателей. Его последние достижения на машине ИЖ-8 (121,2 км/час) намного превышают скорость, гарантированную заводом.

...Под трибуной стадиона «Динамо», в гараже мотосекции общества, часто можно застать А. М. Иваненку в спешиве с ключом и отверткой в руках, окруженного молодежью. Своим большим, годами накопленным опытом он охотно делится с начинающими спортсменами.

Многие из его учеников уже сумели хорошо зарекомендовать себя на асфальтовой ленте шоссе, на дорожке и виражах ипподрома.

Непревзойденный мастер скорости, великий летчик нашего времени Валерий Павлович Чалов — друг и руководитель советских мотоспортсменов — высоко ценит мастерство и знания т. Иваненко. Следя на соревнованиях за крепкой, коренастой фигурой гонщика, казалось слившегося со своей машиной, Валерий Павлович не раз говорил: «У этого мастера молодежь может многому поучиться».

Отважный спортсмен, деятельный тренер и педагог, прекрасный общественник — коммунист, опытный конструктор — таков заслуженный мастер спорта Андрей Михайлович Иваненко.

Б. ЗИЛЬБЕРБЕРГ

К новым рекордам!

Заслуженный мастер спорта А. М. ИВАНЕНКО

Давно ли на старт мотосоревнований выходили представители Москвы, Ленинграда да еще двух-трех крупных городов Союза? Борьба за звание чемпиона страны, за рекорды шла между десятком спортсменов. Подавляющее большинство участников гонок выступало в соревнованиях на машинах иностранных марок. В списках всевозможных рекордов рядом с именем гонщика нестрелены слова «Ариэль», «Харлей», «Нортон», «БСА» и т. п.

За последние два года картина резко изменилась. На Всесоюзном первенстве СССР по мотоспорту 1938 года молодые представители 60 городов Советского Союза национальных республик, украинских районов вступили в спортивную борьбу за новые рекорды, за высокие звания чемпионов страны.

Отличные секунды в гонках на равные дистанции, прекрасное вождение мотоцикла в трудных кроссовых условиях были убедительным доказательством роста спортивного мастерства и упорной учебы.

Ни одного импортного мотоцикла не было на первенстве СССР 1938 года. Новенькие «ИЖи» и «Октябрь», «ГИЗы» и «Подольцы», реконструированные заводами и самими спортсменами, успешно заменили иностранныхцев.

Первенство СССР по мотоспорту 1939 года несомненно пройдет под знаком дальнейшего роста рядов мотоциклистов, надежного резерва Рабоче-Крестьянской Красной Армии, под знаком улучшения конструкций советских машин. Успех этот обеспечен вниманием партии и правительства к нам, спортсменам-осовоинахмовцам, стремлением молодежи к технической культуре, сознательным отношением молодых патриотов к овладению оборонной специальностью.

Постановление правительства о ежегодном проведении Дня физкультуры обязывает мотоспортсменов с особой серьезностью отнестись к предстоящим соревнованиям, как можно лучше подготовить свои «аппараты».

Надо думать, что из прошлых соревнований не только молодежь, но и опытные «стартики» извлекли поучительные уроки. Есть о чем позаботиться мотоспортсмену. Свечи и смеси должны быть подобраны очень тщательно. А главное внимание нужно уделить регулировке двигателя, при которой максимальная скорость не вызвала бы «пожара» в моторе. Но дело не только в спортсменах. Уже теперь машины должны быть обеспечены всеми необходимыми запасными частями.

Нельзя забывать и физической подготовки. Кроссы и скоростные гонки требуют от участника огромного физического напряжения, выдержки и тренированности. Мотоспортсмены часто не придают должного значения этому важному условию.

Как же готовятся к празднику мотоспорта — первенству «Союза мои товарищи «по колесу» — лидеры мотогонок?

Братья Бучины — Сергей и Александр будут выступать на своих испытанных «жучках», цилиндры которых изготовлены по конструкции И. Кучеренко (подробно эта конструкция описана в № 8 журнала «За рулем» за 1939 г.). Они рассчитывают показать на этих машинах среднюю часовую скорость не ниже 118 км в час.

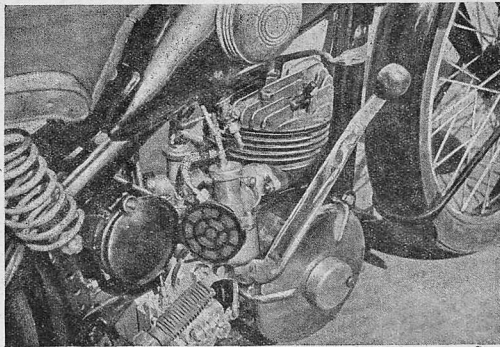
Заслуженный мастер спорта т. Савостьянов с весны этого года упорно работает над мотоциклом ИЖ-8, двигатель которого со специальным золотником сконструирован и построен им самим. Конструкцию золотника т. Савостьянов пока держит в секрете, и поэтому я не имею возможности привести в этой статье его схемы. В прошедших соревнованиях т. Савостьянов почти не выступал, и надо считать, что его мотор пока не доработан.

Здесь уместно вспомнить горестное обещание т. Савостьянова, данное им в прошлом году на отчетном собрании динамовцев-мотоспортсменов. Он обязался добиться в 1939 году 140-километровой скорости на своем ИЖ-8.

Я буду выступать также на мотоцикле Ижевского завода с двухцилиндровым двухтактным двигателем объемом в 243 см³, со специальной диаграммой газораспределения. В работе по улучшению мотоцикла мне помогли начальник Главлитмоторного И. Чекарев и конструктор И. Окунов. На этой машине я думаю пройти километровку со скоростью 125 км в час.

Фаворит прошлогодних соревнований т. Шумилкин в этом году переехал в Ленинград. Он будет выступать в ленинградской команде. Я уверен, что в классе мотоциклов до 500 см³ Шумилкин на своей «комете» выступит вне конкуренции.

Особенно интересным будет выступление Шумилкина на новой модели Ленинградского завода «Красный Октябрь» — мотоцикле Л-8. Эта машина кубатурой 350 см³ с четырехтактным двигателем и верхними клапанами. Двигатель Л-8 снаб-



Мотоцикл А. Иваненко с двумя карбюраторами

Фото В. Довгялло

жен верхней головкой цилиндра с закрытыми от пыли пружинами клапанов. Другая особенность мотоцикла — усиленная площадка охлаждения. Смазка двигателя — циркуляционная. Недавно в Ленинграде т. Шумилкин добился на этой машине отличного результата, пройдя километр со скоростью 128 км/час. Это новое всеюжаное достижение.

Упорная борьба предстоит в женских заездах класса 300 см³. Основными соперницами, мне кажется, будут Л. Свиридова и И. Владимировна.

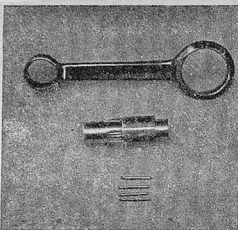
Лидия Свиридова — рекордсменка 1938 г. по дистанциям 5 и 100 км., в этом году уже успела установить два рекорда в обеих километровках (с хола и с места).

Ирина Владимировна — рекордсменка и чемпионка 1937 года, на прошедших соревнованиях из-за неполадок двигателя своего ИЖ-8 не смогла показать высоких результатов. Неудачи не расхоладили спортивного пыла отличной гошницы. Как мне известно, она тщательно готовит свою машину и надеется в этом сезоне вернуть потерянное звание.

Без боязни власти в ошибку можно предсказать, что километр с хола в женском заезде будет пройден не тише 31 секунды. На 5 км женщины покажут скорость не ниже 114 км/час, а 100 км пройдут, наверное, за один час с несколькими секундами.

В классе мощных машин до 750 см³ предстоит острая «резня» между Е. Грингаутом, братьями Кулаковыми и И. Кривошеевым. Эта четверка отлично знает мотоцикл ПМЗ, настойчиво работает над его реконструкцией и, кроме того, обладает высокими спортивными качествами.

По поручению общества «Спартак», честь которого защищает т. Грин-



Детали мотоцикла А. Иваненко: шатун с пальцами (вверху); игольчатый подшипник (в середине); иголки (внизу).

Фото В. Довгяло

гаут, конструктор Гламатовелопрома т. Окунев разработал головки с верхними клапанами и цилиндры к двигателю ПМЗ. В этом же направлении работают братья Кулаковы и Кривошеев. Нужно ожидать, что скорость не ниже 160 км/час будет записана в таблицу достижений советского мотоспорта.

Я ограничился рассказом о подготовительной работе очень небольшой группы мастеров. Я ничего не сказал о том, как готовятся к будущим соревнованиям наша молодежь и в Москве, и на периферии.

Должен предупредить читателя и участников соревнований, что результаты первенства могут быть для них совершенно неожиданными. Не исключена возможность, что талантливая молодежь оставит позади признанных корифеев мотоспорта. Таких примеров мы знаем нема-

ло. Ростовский гошник Степанов, ленинградец Перельштейн, известные Петров и Соколовы, харьковчанин Скобель и много других молодых спортсменов в свое время преподнесли «сюрпризы», неожиданно обыграв многих опытных гошников. Молодежь растет, совершенствуется. Возможно, что и в этом году в таблице рекордов мы увидим новые имена.

* * *

Нельзя обойти молчаньем деятельность мотоциклетных заводов.

Интересная работа ведется конструкторским бюро Таганрогского завода. Там заняты постройки двигателей объемом 350 и 500 см³. Эти двигатели отличаются наличием верхнего кулачкового вала. Головка отлита из алюминия-бронзового сплава, имеет подвесные клапаны. Цилиндр отлит из того же сплава и снабжен стальной гильзой. Поршень алюминиевый. Такая конструкция головки и цилиндра будет благоприятно отражаться на К. П. Д. двигателя. Она обладает хорошей теплоотдачей, без отдельных местных перегревов. Смазка двигателя циркуляционная. Карбюратор устанавливается специальный — прямогоного типа. Оба двигателя 350 и 500 см³ почти идентичны; они отличаются друг от друга только своими размерами.

Конструкторское бюро Таганрогского завода работало бы с еще большим успехом, если бы следовало примеру других заводов, в частности Ижевского. Конструкторское бюро работает замкнуто, не привлекает для консультации мастеров спорта, отказывается использовать их богатый опыт, не помогает им. Так, например, завод категорически отказался помочь известному мастеру т. Захревскому, строящему мощную быстросходную гоночную машину. Нам, спортсменам, этот отказ непонятен. Возможно, что по такому же причине ушел с завода способный спортсмен т. Шумилкин.

* * *

Мотоспорт воспитывает отважных, мужественных, готовых к обороне людей. Мотоспортсмен должен быть всесторонне подготовлен. Вместе с изучением теории и практики мотоциклетного дела он обязан овладеть знанием ПВХО, уметь дегазировать свою машину, далеко и точно метать гранату, уметь передвигаться в колонне, быть активистом-осовинхивцем. Задач обороно-спортивной работы не могут быть разрешены в замкнутых рамках физкультурных организаций, без постоянной деловой связи, без работы по единому плану с другими общественными организациями, в первую очередь с Осоавиахимом.

Воснования соревнования мотоспортсменов — спорт успехов и достижений молодых патриотов, овладевших сложной военной техникой. Это серьезные экзамены. Каждый новый рекорд это рапорт лучшему другу физкультурников — товарищу Сталину — о боевой готовности мотоспортсменов.



И. Литус за подготовкой цилиндра

Фото В. Довгяло

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ВОЕННЫХ АВТОМАШИН и обязанности военного шофера

Майор М. СРЕДНЕВ

Организация автомобильных частей. Для боевой работы автотранспорт организуется в подразделения и войсковые части.

Основной автомобильной частью является батальон. Батальон состоит из рот, роты и взводов. Автомобильный взвод обычно состоит из 10—20 грузовых или специальных автомобилей.

Во главе автомобильной части стоит командир и комиссар, во главе роты — командир и политрук, во главе взвода и отделения — командиры взводов и отделений.

Автobatальон, кроме эксплуатационных рот, предназначенных для выполнения разного рода автоперевозок, имеет в своем составе подразделения для внутреннего обслуживания батальона:

а) подразделения для связи, управления, охраны и ведения разведки, имеющие в своем составе легковые автомобили, мотоциклы, бронев автомобили и т. п.;

б) подразделения для технического обслуживания машин, имеющие в своем составе моечные машины, водомаслозаправщики, автошестерни и т. п.;

в) подразделения для ремонтно-восстановительных работ, имеющие в своем составе автомастерские легкого и тяжелого типа;

г) подразделения для хозяйственного обслуживания и подвоза предметов снабжения.

Эксплуатационные подразделения (взвод, рота), как правило, состоят из однотипных машин. Это дает возможность всем машинам подразделения при движении в колонне развивать одинаковую скорость и облегчает производство ремонтно-восстановительных работ.

В зависимости от грузоподъемности состоящих на вооружении автомашин меняется и общая погрузочная способность взвода. Например, взвод из 1,5-тонных автомашин германской или французской организации может в нормальных дорожных условиях поднять 30 тонн груза, или 320 бойцов; взвод из 3-тонных автомашин — от 30 до 60 тонн груза или 250—500 бойцов.

Специальные подразделения тоже организуются в подразделения. Так, например, существуют роты и взводы связи, саперные роты, автосанитарные роты, прожекторные взводы, батареи моторизованной артиллерии и т. п.

Возможности автомобильных частей. Дальность действия авточастей без промежуточной дозаправки определяется емкостью бензобаков машин и расходом горючего на единицу пути. Например, автомобиль ГАЗ-АА имеет бензобак емкостью в 40 л, что при расходе горючего по удовлетворительной дороге на 100 км

около 21 л составит запас хода около 190 км.

Автомобиль ЗИС-5 имеет бензобак емкостью в 60 л, что при расходе горючего около 35,5 л на 100 км пути составит запас хода около 170 км.

Дальность действия газогенераторного автомобиля определяется запасом горючего материала, количеством получаемого из него газа и расходом его на единицу пути.

Дальность действия не является величиной постоянной и меняется в зависимости от дорожных условий, времени года, пересеченности местности, качества топлива и подготовки водителя состава. Дальность действия автомобиля может быть увеличена за счет дополнительных баков.

Суточный пробег автомобиля определяется средней (технической) скоростью и количеством часов его движения.

Нормальный рабочий день водителя определяется в 8 часов непосредственного управления автомобилем, напряженный рабочий день — в 10—12 часов. Рабочий день водителя при двух сменах водителей может быть увеличен вдвое.

Скорость движения автоколонн: днем 15—25 км в час, ночью о задержанными фарами 15—20 км в час.

На автомобильных дорогах и при уменьшении количества автомашин в колонне скорость возрастает (ПУ-36, § 353). В республиканской Инспекции на хороших дорогах развивают скорость до 40 км/час, а в среднем 25—30 км/час.

Нормальный суточный пробег автомобиля в составе автоколонны определяется в 8 часов движения, что составляет 120—160 км. Однако это не является пределом, и по хорошим дорогам (шоссе), специальным автомобильным дорогам — автострадам (автоматгострадам) форсированный суточный пробег может доходить до 200—240 км при 12 часах движения, а при двух сменах водителей еще выше.

Суточный пробег, превышающий запас хода данного типа автомобиля, требует организации в пути промежуточной заправки горяче-смазочными материалами.

Дальность действия (запас хода) и суточный пробег автоколонн должен определяться для каждой автоперевозки отдельно после изучения дорожных условий, проверки подготовки водителя состава и состояния материальной части.

Оборудование военных автомобилей. Военный автомобиль, кроме положенного для данной марки автомобиля комплекта инструмента, принадлежностей и запасных частей, должен быть снабжен:

а) противопожарным оборудованием, состоящим из огнетушителя; б) инженерным инструментом, состоящим из лопаты и топора; в) канатом для буксировки; г) цеппим против скольжения; д) химическим имуществом, состоящим из бака для растворителя (керосина), запаса обтирочного материала для дегазации машины, фартака, чулок и перчаток (один или два комплекта — по числу лиц в экипаже);

е) флажками для сигнализации (красным и желтым);

ж) брезентом для покрытия груза и всей машины на стоянке или тентом (крышей) верх на кузовах грузового автомобиля;

з) съёмным оборудованием для перевозки людей (съёмными скамейками), лошадей, автоорудий и т. п.; и) аптечкой.

К каждой военной машине прикомандирован по части прикрепляется военный шофер, а в некоторых случаях и помощник шофера или второй шофер (при работе в две смены).

Водитель подчиняется непосредственно командиру отделения и командиру взвода, при автоперевозках войск, кроме того, — назначенному от перевозимых войск командиру (старшему) автомашин.

Водитель отвечает за техническое состояние машины, готовность ее к работе и содержание в полном порядке, но имеет права никому передавать руль без особого на то приказа.

Водитель военного автомобиля обязан: 1. Отлично знать устройство, уход и регулировку всех приборов и механизмов автомобиля и уметь водить его во всех условиях дорог, местности и боевой обстановки.

2. Содержать все части автомобиля (двигатель, шасси и кузов), его оборудование, принадлежности, инструмент и вооружение в полной чистоте, исправности и постоянной готовности для работы.

3. Всегда знать техническое состояние машины, общее число пройденных километров, виды и сроки произведенных ремонтов, а также количество километров, пройденных ею после последнего ремонта.

4. Лично производить весь процесс ухода и обслуживания машины (мойку, осмотр, смазку), устранять все замеченные неисправности или докладывать о них своему непосредственному начальнику.

5. Лично участвовать в ремонте машины в пределах своей части и производить путевой ремонт во время движения.

6. Перед всяким выездом автомобиля проверять его исправность и полное наличие всего положенного

на машине и необходимого по условиям предстоящей работы оборудования, инструмента, принадлежностей и вооружения.

7. Следить за работой материальной части (по-служу, внешним признакам, по показаниям контрольных приборов) и состоянием заправки горюче-смазочными материалами и бо-дой.

8. Своевременно производить заправку всеми указанными в п. 7 материалами, вести учет их расхода, добиваясь максимально экономичной работы.

9. Вести лично положенные в данных условиях работы путевые документы (путевой или отчетный лист, путевой журнал), своевременно их сдавать и отчитываться в расходе всех эксплуатационных материалов и запасных частей.

10. Предупреждать всякие поломки и неисправности, водить машину без вынужденных остановок, аварий и других происшествий.

11. Докладывать своему непосредственному начальнику о состоянии машины, а также о всех происшествиях при работе, при нахождении в части немедленно, при движении в колонне на всех остановках, при самостоятельной работе на отдельной машине — по прибытии в часть или имеющимся средствами связи с места стоянки (погрузки, разгрузки).

12. Соблюдать во всех условиях правила эксплуатации, правила движения и вождения машины, а также воинскую дисциплину и требования воинских уставов.

13. Производить лично приемку и сдачу вверенной ему машины в присутствии назначенной технической комиссии.

14. Уметь пользоваться противопожарным инвентарем.

15. Иметь военную подготовку в объеме требований к водителю военного автомобиля, т. е. знать сигнализацию флажками, правила вождения автомобиля в колонне и раздолье на месте, моря ПВО, ЦХО и ПГО, владеть винтовкой, гранатой, уметь маскировать и оборонять свою машину и перевозимый груз.

Сигнализация флажками и построение у машин. Для построения людей у машин перед началом движения или после прибытия на место подается команда (сигнал) «К машинам». По этой команде шофер бегом направляется к своей машине и становится в одном шаге впереди левого крыла машины (спинной к ней), помощник шофера (если он есть) — впереди правого крыла машины.

ПЕРВЫЙ СПОРТИВНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

Коллектив конструкторско-экспериментального отдела автомобильного завода имени Сталина заканчивает изготовление деталей для спортивного легкового автомобиля. Изготовлена рама, заканчивается обработка

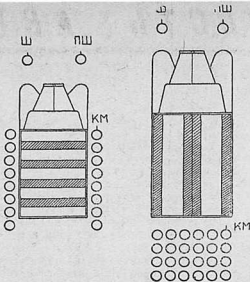


Рис. 1. Полуторотонный и трехтонный автомобиль, оборудованные скамейками для перевозок людей

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

- Ш — место шофера по команде «К машине»
- ПШ — То же помощника шофера
- КМ — То же командира машины
- — То же перевозимых бойцов

Для посадки людей в машины подается команда «По местам». По этой команде (сигналу) шофер (помощник) поворачивается кругом и занимает свое место в кабине.

По сигналу «Заводи» производится заводка вручную или стартером, после чего шофер, заняв свое место, поднимает левую руку, обозначая этим готовность своей машины к движению.

Для движения подается сигнал предварительный «Делай, как я» (желтый флаг вверх), а потом «В походную колонну», по этому сигналу машины в порядке своих номеров в колонне вытягиваются в затылок друг другу, соблюдая установленные дистанции.

Перед началом движения ближайшим командиром (командиром звена, отделения) отдается приказ, который знакомит шоферов и весь личный состав автоколонны с общей обстановкой и действиями противника, задачами соседних частей, задачей автоколонны, маршрутом и порядком движения машин. Каждый шофер должен знать обстановку, свою боевую задачу и маршрут движения (если необходимо, он должен быть записан или отмечен по карте).

деталей для шасси, началась сборка двигателя.

Спортивный автомобиль имеет обтекаемую форму, рассчитан на два места. По проектным данным он может развивать скорость до 175 километров в час.

На Московском и Горьковском автомобильных заводах, на Челябинском и Харьковском тракторных освоен массовый выпуск газогенераторных автомобилей и тракторов. На Московском автозаводе сконструирован кроме того новый газогенераторный двигатель, развивающий мощность на 30% большую, чем у стандартных газогенераторных двигателей.

Горьковский автомобильный завод им. Молотова освоил в первом полугодии производство полугонного грузовика пикап, этой незаменимой машины для колхозов, газобаллонного автомобиля ГАЗ-44.

Москвичам и жителям других больших городов Союза хорошо известен новый автобус ЗИС-16, производством которого освоено на Московском автомобильном заводе им. Сталина в первом полугодии. На заводе готовится производство газобаллонного автомобиля ЗИС-30, создан новый модернизированный бензиновый двигатель типа ЗИС-5, развивающий мощность в 83 л. с.

МОТОЦИКЛЫ РАБОТАЮТ НА КЕРОСИНЕ

Начальник автоучебного пункта ростовского спортивного общества «Медик» тов. Дубоа и заводчику гаражом тов. Никитин внесли интересное и ценное предложение о переводе мотора мотоцикла И-300 с бензина на керосин.

Испытываемый мотоцикл уже прошел около 400 километров. В среднем его скорость 75—80 километров в час. На Новочеркасском шоссе она доходила до 85 километров.

Мотоцикл работает нормально. Расход бензина на 100 километров—5 литров, а при работе на керосине—95 граммов бензина (на пуск мотора) и 5,6 литра керосина.

Научно-конструкторская секция ростовского автоклуба выделена для дальнейшей экспериментальной работы новый мотоцикл и организует мотопробег на 1 000 километров.

Военный инженер 2-го ранга А. ФРУМКИН

Преодоление подъемов

Одним из основных требований к автомобилю высокой проходимости является преодоление подъемов на местности. Величина преодолеваемого подъема должна быть порядка 25—30%.

Для того чтобы автомобиль мог преодолеть заданный подъем, необходимы два условия: 1) достаточно большое тяговое усилие на ведущих колесах, 2) хорошее сцепление колес с грунтом.

На рис. 1 приведена схема движения автомобиля на подъем. На схеме вес автомобиля разложен на две составляющие: одну перпендикулярную к поверхности дороги G' и другую параллельно ей G'' . Сила G'' , заставляющая автомобиль скатываться вниз, является силой сопротивления подъему. Следовательно, для преодоления этого сопротивления к ведущим колесам должно быть приложено тяговое усилие, равное по величине силе сопротивления. Сила сопротивления тем больше, чем больше угол подъема².

Для преодоления крутых подъемов тяговое усилие, подводимое к ведущим колесам, должно быть весьма большим. Так, например, для преодоления подъема в 30° величина тягового усилия, необходимого только на преодоление сопротивления подъему (без учета других потерь), должна равняться половине веса автомобиля.

Приводим таблицу, характеризующую величину тягового усилия, необходимого для преодоления подъема.

Величина тягового усилия, необходимого для преодоления сопротивления подъему в % к весу автомобиля

| Угол подъема в градусах | Тяговое усилие в % к весу автомобиля |
|-------------------------|--------------------------------------|
| 5 | 8,7 |
| 10 | 17,4 |
| 15 | 25,9 |
| 20 | 34,2 |
| 25 | 42,3 |
| 30 | 50 |
| 35 | 57,4 |
| 40 | 64,3 |
| 45 | 70,7 |

Задача создания большого тягового усилия может быть разрешена двумя путями: 1) установкой на ав-

томобиле двигателя достаточной мощности, 2) установкой дополнительной коробки передач—демультипликатора с одной или двумя понижающими передачами. Включением дополнительной понижающей передачи можно в случае надобности увеличить общее передаточное число трансмиссии и тем самым увеличить тяговое усилие на ведущих колесах.

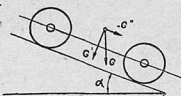


Рис. 1. Схема движения автомобиля на подъем

Однако созданием большого тягового усилия на ведущих колесах еще нельзя разрешить задачу преодоления крутых подъемов, так как не во всех случаях большое тяговое усилие может быть передано на дорогу. Если сцепление ведущих колес с грунтом недостаточно, то при некотором увеличении тягового усилия ведущие колеса начинают буксовать. Это создает затруднения не только при движении по мягкому грунту, но и при преодолении подъемов даже по твердому грунту.

Для иллюстрации приведем такой пример: представим, что дорога, имеющая подъем в 30°, покрыта льдом. Чтобы преодолеть такой подъем, нужно, как известно, приложить к ведущим колесам усилие, равное половине веса автомобиля. Но при езде по ледяной дороге такая тяга не может быть приложена, так как колеса начинают буксовать, как только тяговое усилие превосходит 10% веса, приходящегося на ведущие колеса автомобиля. Таким образом подъем в 30° по ледяной дороге автомобилем без приспособлений, увеличивающих сцепление колес с грунтом, не может быть преодолен.

Максимальная величина тягового усилия, которое можно подвести к ведущим колесам без буксования, зависит от веса, приходящегося на ведущие колеса, так называемого сцепного веса, и от сцепления колес с грунтом.

Сцепление колес с грунтом характеризуется коэффициентом сцепления μ , представляющим собой отношение максимальной тяговой силы, которое может быть подведено к ведущим колесам без буксования, к величине сцепного веса автомобиля:

$$\mu = \frac{P_k}{G_c}$$

где P_k — максимальное тяговое усилие, подводимое к буксованию колес, G_c — сцепной вес автомобиля.

Коэффициент сцепления для пневматических шин

| Характер дороги | Коэффициент сцепления | Примечание |
|------------------|-----------------------|-----------------------------------|
| Лед на мостовой | 0,1 | В зависимости от состояния дороги |
| Сухой асфальт | 0,6 | |
| Шоссе | 0,5—0,65 | |
| Грунтовая дорога | 0,25—0,7 | |
| Луг | 0,5—0,65 | |

Чем больше сцепной вес автомобиля и коэффициент сцепления, тем больше тяговое усилие может быть подведено к ведущим колесам без буксования и, следовательно, тем больший подъем может быть преодолен автомобилем.

В автомобилях высокой проходимости сцепной вес увеличивают тем, что делают привод на все колеса, используя таким образом в качестве сцепного веса полный вес автомобиля, в то время как при наличии привода только на задние колеса сцепным весом служит лишь часть веса автомобиля, приходящаяся на ведущие колеса. На рис. 2 показано преодоление подъема автомобилем, имеющим привод на все колеса.



Рис. 2. Автомобиль Заурера со всеми ведущими колесами преодолевает подъем

Для увеличения коэффициента сцепления между колесом и дорогой употребляются те же приспособления, как при езде по мягкому грунту, т. е. различные виды цепей против скольжения, а также шины с глубоким рисунком протектора.

¹ Продолжение, см. № 14.

² Сила сопротивления подъема точно подсчитывается по формуле: $G'' = G \cdot \sin \alpha$, где G — вес автомобиля, α — угол подъема.

Преодоление сосредоточенных препятствий

Сосредоточенные препятствия, встречающиеся на пересеченной местности, как-то: выступающие камни, пни, кочки и пр., предъявляют к конструкции автомобиля высокой проходимости особые требования.

Для того чтобы иншие точки автомобиля не задевали за препятствия, автомобиль должен обладать возможно большим клиренсом. Если у автомобилей, не предназначенных для езды по местности, клиренс обычно не превосходит 180—220 мм, то у автомобилей высокой проходимости он доходит иногда до 440 мм (автомобиль Зауэра) и даже выше.

Наименьший клиренс автомобиля большей частью находится под картером главной передачи (рис. 3). По

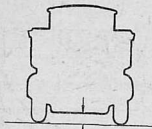


Рис. 3. Кліренс автомобиля

этой причине в автомобилях высокой проходимости передаточное число главной передачи иногда уменьшают, так как при этом уменьшаются также размеры картера и, следовательно, увеличивается клиренс. В этом случае, для того чтобы не снижалось тяговое усилие, необходимо устанавливать дополнительный редуктор.

В упомянутом автомобиле Зауэра этот редуктор установлен в ступице колеса. Такая конструкция позволяет еще более увеличить клиренс, так как полуоси располагаются не по центру колеса, а несколько выше (рис. 4).

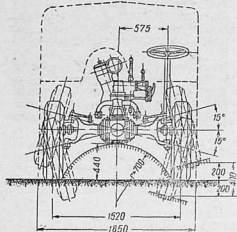


Рис. 4. Кліренс увеличивается при установке дополнительного редуктора в ступице колес (автомобиль Зауэра)

Клиренс можно увеличить путем применения колес большого диаметра, но при этом снижается тяговое усилие, а кроме того, увеличение клиренса получается незначительным.

Выступающие части автомобиля должны быть достаточно прочными и иметь обтекаемую форму, чтобы при наезде на препятствие автомобиль не застрял, а смог бы переползти через него. Такому требованию лучше всего удовлетворяет специальная рама, которая предохраняет все механизмы от ударов о препятствия. В качестве примера на рис. 5 приведена рама автомобиля Зауэра.



Рис. 5. Рама автомобиля Зауэра, предохраняющая механизмы от удара о препятствия. Коробка передач и главные передачи помещаются в проемах рамы

Увеличение клиренса, однако, может происходить лишь до определенных, весьма скромных пределов, так как с увеличением клиренса повышается центр тяжести автомобиля, а это в свою очередь может отрицательно сказаться на его устойчивости.

Поэтому преодоление сосредоточенных препятствий в значительной степени зависит от искусства водителя. Так, например, когда есть опасность, что клиренс автомобиля недостаточен для преодоления препятствия, лучше переехать через это препятствие одним из колес. В том случае, если выступ заведомо преодолим, следует осторожно перевезать через него, заранее уменьшив скорость автомобиля, так как при колебаниях автомобиля на ресорах может получиться удар о препятствие.

Преодоление горизонтальных препятствий (рвов, канав, окопов)

Двухосный автомобиль практически в состоянии преодолеть канаву, ширина которой не превышает 0,6—0,7 диаметра колеса и то только в том случае, если края канавы достаточно тверды (рис. 6). Привод на переднюю ось в этом отношении почти никаких преимуществ двухосному автомобилю не дает.

Трехосный автомобиль без дополнительных приспособлений также не в состоянии преодолеть канавы больше указанной выше ширины.

При установке за передними колесами дополнительных катков трехосный автомобиль



Рис. 6. Преодоление канавы двухосным автомобилем

получает возможность преодолевать канавы значительно большей ширины. В данном случае ширина преодолеваемого препятствия будет зависеть от расстояния между осью переднего колеса и осью катка (рис. 7), а также от расстояния между осями задних колес. Если эти расстояния одинаковы, то ширина преодолеваемого препятствия будет равна $a + 0,7$. Если же расстояние между осями неодинаково, то ширина преодолеваемого препятствия будет лимитироваться меньшим из этих расстояний.

Большое значение имеет высота расположения вспомогательных катков, особенно при отсутствии привода на переднюю ось. При высоком расположении катков автомобиль, въехав в канаву, может упереться передними колесами в противоположную стенку и не сможет вырваться на поверхность.

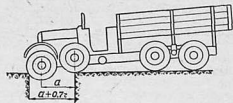


Рис. 7. Трехосный автомобиль с дополнительными катками преодолевает канаву

Вспомогательные катки, установленные впереди автомобиля (рис. 8), значительно облегчают преодоление рвов и канав с краями, не находящимися на одном уровне. Величина преодолеваемого препятствия при установке передних катков зависит от тех же факторов, как и в рассмотренном выше случае.

Вспомогательные катки устанавливаются на большинстве современных автомобилей высокой проходимости.

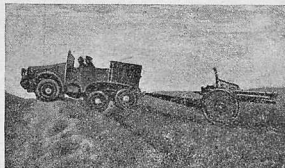


Рис. 8. Артиллерийский тягач Лаффи с передними вспомогательными катками преодолевает ров

СПИРТОВЫЕ СМЕСИ ДЛЯ МОТОЦИКЛЕТНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

С. КОРЗИНКИН

В качестве промежуточных катков большей частью используются запасные колеса, установленные на поворотных цапфах.

Передние катки обычно делают небольшого диаметра.

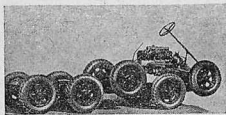


Рис. 9. Трехосный германский автомобиль с передними и промежуточными вспомогательными колесами

На рис. 9 показан трехосный автомобиль, у которого в качестве промежуточных, а также передних катков используются нормальные колеса. Такая конструкция приводит к увеличению собственного веса автомобиля и вряд ли может быть признана целесообразной.

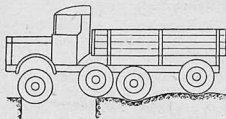


Рис. 10. Преодоление канавы четырехосным автомобилем

На рис. 10 представлена схема преодоления канавы четырехосным автомобилем. Четырехосные автомобили способны преодолевать канавы шириной до 2 м. Чем меньше расстояние между средними осями, тем более широкую канаву может преодолеть четырехосный автомобиль. При этом должно быть соблюдено следующее условие: центр тяжести автомобиля должен находиться в промежутке между средними осями. Подгусеничные автомобили преодолевают канавы более или менее значительной ширины только в том случае, если гусеничный движитель монтируется на шасси не менее чем на двух точках.

Если же гусеничный движитель крепится шарнирно на шасси, то предельная величина преодолеваемой канавы ограничивается передними колесами и не превосходит 0,7 диаметра колеса.

Стремление получить максимально возможную мощность с литра рабочего объема горючего двигателя заставляет повышать (исключая другие факторы) его степень сжатия. Величина степени сжатия, не касаясь чисто конструктивных моментов, зависит от сложности в детонации топлива. Обычно применяемые у нас бензино-бензольные смеси при степенях сжатия выше 7,5—8,5 мало эффективны, и в этих случаях приходится переходить на спиртовые топлива. Английский исследователь Рикардо, приняв антидетонационные свойства толуола за единицу сравнения и обозначая ее через 100, вывел следующую зависимость склонности к детонации различных горючих: индекс толуола — 100, спирта — 130, бензола — 67.

Но решающее значение для гоночных двигателей имеют не только антидетонационные свойства спиртового топлива. Надо обратить внимание также на снижение средней температуры цикла и на увеличение мощности двигателя на спиртовом топливе по сравнению с бензино-бензольным.

Опыты, проведенные в НАТИ в 1929 г. с двигателем БСА S-28, 500 куб. см, при степени сжатия E=6,4, показали, что средняя температура цикла, замеренная прибором при работе на 50% бензино-бензольной смеси, равнялась около 700°C. При содержании в смеси 60% спирта температура падала до 650°C, а при содержании 90% спирта — до 550°C.

За счет кислорода, содержащегося в молекуле спирта, можно несколько увеличить жиклер карбуратора и, таким образом, усилить мощность двигателя.

На рис. 1 представлена диаграмма регулировки карбуратора двигателя БСА, из которой видно, что на од-

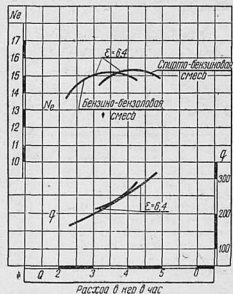


Рис. 1

ном и том же режиме работы на спиртно-бензольной смеси удается получить высшую мощность, хотя удельный расход при этом несколько возрастает.

При высоких степенях сжатия особенно большое значение имеет нагарообразование в двигателе. Спирт, дающий более полное сгорание благодаря присутствию в нем кислорода, имеет преимущества перед бензином и бензолом.

Опыты Польского автомобильного клуба показали, что обыкновенная серийная автомашина «Крайслер» совершила на бензино-спиртовой смеси 70/30 пробег в 20 044 километра при средней скорости 55,554 км/час.

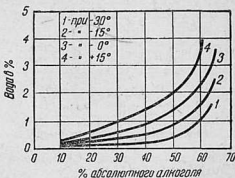


Рис. 2

В эту машину находилась 350 час. 36 мин., на остановках — 29 час. 20 мин. (двигатель работал). Осмотр двигателя после пробега показал, что отложение нагара на стенках камеры сгорания и на днище поршня значительно меньше, чем после соответствующего пробега на бензине; свечи не загрязнены, фарфор совершенно чист; клапаны в прекрасном состоянии, их края ничуть не окислены; цилиндры не имеют и следов износа.

Как горючее можно применять и метиловый (древесный) и этиловый (виный) спирты. Однако опыта применения метилового спирта у нас почти нет.

Основным затруднением при составлении бензино-спиртовой смеси является плохая способность обоих компонентов к взаимному смешиванию. Способность спирта к смешиванию с бензином тем выше, чем ниже содержание воды в спирте (спирт крепче) и чем выше температура.

На рис. 2* показано влияние примеси воды на устойчивость смеси горючего бензина с абсолютным спиртом при разных температурах.

* Рис. 2 и 3 и таблица растворимости бензинов замешиваются из работ физико-химического отдела НАТИ и кнж. проф. И. С. Панютиня, Труды НАТИ, выпуск 28-й.

Заключительная статья тов. Фрумкина по циклу „Преодолимость автомобилей“ будет помещена в № 19 нашего журнала.

Крестность имеющегося у нас в продаже спирта равна 96%. На рис. 3 дан предел устойчивости смеси этого спирта с троянским бензином 1-го сорта в зависимости от температуры. Как видно из этой диаграммы, влияние температуры весьма значительно. В разные времена года приходится составлять разные смеси. Летом смесь должна содержать не менее 55% спирта, иначе малейшее попадание влаги может привести к ее расслоению.

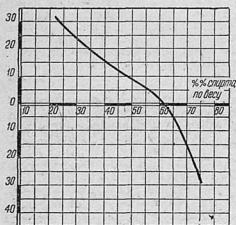


Рис. 3

Химический состав бензина влияет на способность спирта к смешиванию. В следующей таблице дана растворимость различных бензинов в спирту в процентах.

| Сорта бензинов | Удельный вес бензина | Растворимость бензина в % | | |
|------------------|----------------------|---------------------------|------|------|
| | | 15° | 0° | -10° |
| Грозненский авиа | 0,7105 | 66 | 46,5 | 38 |
| " авто II | 0,748 | 38 | 27 | 23 |
| Бакинский авто | — | 56 | 38 | 33 |
| Уральский авто | 0,757 | 87 | 80 | 75 |

Чтобы увеличить стойкость смеси бензина и спирта, можно применять к ним третий компонент, действующий как стабилизатор. Стабилизаторами являются спирты высшего ряда: бутильный спирт, циклогексанол, фенол и др. Однако практических данных о применении стабилизаторов у нас нет.

Двойные смеси спирта и бензина выгодно применять при особо высоких степенях сжатия; при более низких рекомендуются бензо-бензино-спиртовые смеси, так называемые трояные. Эти смеси обладают лучшей испаряемостью, чем двойные, по они более гигроскопичны. Длительное хранение их нецелесообразно.

Из этих смесей наиболее употребительные следующие:

спирта 40%, бензина 30%, бензола 30%;
спирта 30%, бензина 30%, бензола 40%;
спирта 20%, бензина 40%, бензола 40%;
спирта ½, бензина ½, бензола ½.

Малательно брать бензин возможно более легкий, чтобы удельный вес смеси был меньше. В случае применения спиртовых смесей для 2-тактных двигателей вместо минерального масла рекомендуется касторовое.

Касторовое (рициновое) масло, не растворяющееся в бензине, в спиртовых смесях растворяется прекрасно. Оно обладает высоким смазочными качествами и по сравнению с топливами, смешанными с минеральным маслом, уменьшает склонность к детонации. Процент содержания в смеси касторового масла по сравнению с минеральным может быть несколько снижен. Нагарообразование, увеличивающееся обычно

при касторовом масле, при спиртовых смесях значительно меньше благодаря более полному сгоранию.

При переходе к бензино-бензольной смеси на трояную, регулировку карбюратора можно не менять. При переходе на двойные смеси с большим содержанием спирта сезание жиклера надо несколько увеличивать. По опыту НАТИ при переходе к бензино-бензольной смеси на спиртовую потребовалось увеличение диаметра жиклера с 1,28 мм до 1,51, т. е. на 0,23 мм.

Опыты Центрального автотоклуба СССР показали, что момент опережения зажигания при спиртовых и трояных смесях должен быть несколько увеличен.

Сэкономили 33 тонны бензина

Автогужевой трест Орджоникидзевского края, соревнующийся с автогужевым трестом Ростовской области, взял на себя обязательство сэкономить в текущем году 7,5% бензина против нормы.

По инициативе инженерно-технических работников треста среди шоферов автобусного и таксомоторного парков был организован конкурс на экономию бензина и автола.

По условиям конкурса каждый шофер должен довести пробег автомашины до 5 000 км, не иметь аварий, перерасхода масла и дать большую экономию горючего. Руководители гаражей должны привлечь к участию в конкурсе не менее 60% шоферов, добиться значительной экономии бензина (не менее 12%), не допускать перерасхода масла.

В конкурсе включилось 114 шоферов (84% списочного состава). К финишу его пришли 102 шофера (80% соревновавшихся). 89 человек выполнили все условия конкурса.

За время конкурса шоферы добились следующих результатов:

| | Гос- чество | % в условий конкурса |
|---|----------------|-------------------------------|
| Шоферы, давшие свыше 20% экономии | 13 | 14,6 |
| То же — от 15 до 20% экономии | 14 | 15,7 |
| То же — от 10 до 15% экономии | 32 | 35,9 |
| То же — до 10% экономии | 30 | 33,8 |
| Итого | 89 | 100 |

Лучших показателей добились тт. Сарана И. П., Вебер Р. Г., Попов Н. В., Лунев К. П., Игнатов Н. М., Рыльский Н. И. и др.

Трест сэкономил за 2-й квартал 21,1 тонны бензина (9,2% нормы расхода).

Соревнование подтвердило, что существующие нормы расхода горючего высоки. Их можно снизить на 15%.

За полугодие трест сэкономил всего 33 тонны бензина (7,7% нормы). Это составляет дополнительно 160 тыс. км пробега автобусов и таксомоторов.

Соревнование показало, что руководители гаражей могут обеспечить значительную экономию горючего. Главный механик гаража в Буденновске А. Белан сэкономил по гаражу 6 005 кг бензина (16,7% нормы) и 21% автола. Все 15 шоферов гаража, участвовавшие в конкурсе, заняли первые места.

В ознаменование четырехлетнего юбилея стахановского движения наш коллектив шоферов с энтузиазмом развивает социалистическое соревнование имени Третьей сталинской пятилетки за более высокие темпы экономии горючего. Мы стремимся в текущем году добиться 9% экономии бензина и не иметь в автобусах ни одного шофера, превышающего норму расхода автола и горючего.

Ф. Бурейко

Ворошиловск

ПУНКТ ПЕРВОЙ ПОМОЩИ В АВТОБУСЕ

В Англии в порядке подготовки к противовоздушной обороне изготовлен передвижной госпиталь, оборудованный в двухэтажном автобусе. К боковым стенкам автобуса приданы складные «спринтеры», при езде вплотную прилегающие к кузову. Они не мешают проезду по узким дорогам и развертываются на остановках.

В первом этаже автобуса помещаются операционная и склад медикаментов и оборудования, во втором — жилое помещение для медперсонала.

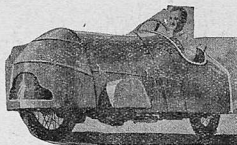


В приемных — мужской и женской — производится лечение легких ран и заболеваний.

АВТОМОТОЦИКЛ

Одним американцем построен автомотоцикл на двух колесах, обладающий преимуществами обеих машин и управляемый при помощи рулевого колеса.

На поворотах машина наклоняется, как мотоцикл. При остановке для большей устойчивости опускаются два дополнительных маленьких колеса.



ДОРОГА ДЛЯ ИСПЫТАНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ НА КРЫШЕ ЗАВОДА



Новые автомобили, выпускаемые заводом Фиат в Италии, испытываются впервые на крыше двух заводских корпусов, соединенных дорогой шириной 23½ м и длиной 427 м.

Готовые автомобили поднимаются на крышу по спиральной дорожке-лестнице. Повороты на закругленных дорогах приподняты для достижения большей скорости.

ОТРЯД МОТОЦИКЛИСТОВ ПВО

В Париже подготовлен особый отряд мотоциклистов для обслуживания Парижа во время налетов с воздуха. На каждом из 100 мотоциклов имеется специальный аппарат для выявления ядовитых газов простейшим способом. При вращении рукоятки аппарата контрольная жидкость в трубке при наличии газов меняет синий цвет на желтый.

Отряд снабжен также обеззараживающими приспособлениями.



МАЛЕНЬКИЙ АВТОМОБИЛЬ

Фирмой «Крослей Корпорейшен» выпущена новая модель четырехместного маленького автомобиля с двухцилиндровым двигателем с воздушным охлаждением.

Машина весит около 400 кг, общая ее длина 3 м, ширина 1,4 м, колеса 1 м.

Движение передается задним колесам при помощи прямой передачи через толкающую трубу без применения карданного соединения.

Одной из особенностей машины являются ее механические тормоза на четырех колесах, позаимствованные из авиационной техники и управляемые тросами.

Передние рессоры — полуэллиптические, задние четвертьэллиптические; амортизаторов четыре.

Машина имеет 4-галлонный бензобак. Она снабжена регулируемым сидением водителя. Окна из небьющегося стекла.

Машина чрезвычайно экономична и расходует на 100 км пути 4—4,5 л бензина.



ШИТОВУ И. Г. (Тбилиси).

Вопрос. При каком напряжении производится зарядка аккумуляторной батареи от автомобильного генератора во время движения автомобиля.

Ответ. Реле включает генератор в цепь при напряжении на клеммах генератора в 7—8 вольт. Отсюда следует, что для зарядки аккумуляторной батареи требуется именно такое напряжение (в среднем 7,5 вольт).

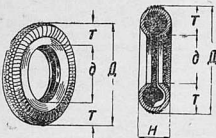
Вопрос. При какой скорости генератор двигателя ГАЗ-А, установленного на грузовике ГАЗ-АА, дает напряжение, достаточное для зарядки аккумуляторной батареи.

Ответ. Генератор двигателя ГАЗ-А, установленного на грузовике ГАЗ-АА, дает напряжение в 7—8 вольт при движении автомобиля на прямой передаче со скоростью не ниже 24 км/час.

ВОЛЕНКОВУ В. А. (БССР, Гомель) и др.

Вопрос. Каким образом вычисляются размеры пневматических автомобилей шин.

Ответ. Автомобильная пневматическая шина представляет собою комплект, в который входят покрышка, камера и флеш (флиппер). Размер всего комплекта определяется размером обода колеса. По принятой в СССР американской системе размеры покрышки обозначаются в дюймах. Поперечное сечение покрышки в том ее положении, когда она смонтирована на обод колеса и находится только под действием давления сжатого газа в камере воздуха, называется ее профилем. Обычно высота профиля T бывает несколько больше, чем его ширина H (см. рис.).



Размеры покрышек, представленные на ее боковинах, являются так называемыми условными или торговыми. Под этими размерами принято понимать условные выражения величин внутреннего d или наружного D диаметра покрышки и ее профиля.

Например, для покрышки 34×7 первое число обозначает приближительную величину наружного диаметра, а второе — ширину ее профиля.

Условными или торговыми эти размеры называются потому, что фактические размеры покрышек могут быть больше условных.

В качестве примера можно привести покрышку с торговым обозначением 40×8 , имеющую фактические размеры $42,2 \times 8,9$.

Такое расхождение между торговыми и действительными размерами произошло вследствие того, что в процессе изменения типов и грузоподъемности автомобилей конструкция покрышки изменялась в сторону увеличения первоначальных размеров, которые в торговом обозначении оставались неизменными. Введенное в настоящее время новое обозначение размеров баллонных покрышек выражает размер покрышки через ширину ее профиля и диаметр обода.

Например, для покрышки $32 \times 6,00$ новое обозначение будет $6,00 \times 20$. Первое число представляет собою ширину профиля покрышки в дюймах, второе — диаметр обода также в дюймах.

По характеру обозначения покрышки можно установить ее тип: например, все покрышки баллонного типа имеют обозначение размера, в котором ширина профиля всегда обозначается целым числом с двумя нолями (пример: $7,00 \times 16$), или целым числом с десятичной дробью (пример: $29 \times 5,50$).

ШЕПИЛО К. С. (Хабаровск) и др.

Вопрос. Сообщите ремонтные размеры при расточке и шлифовке цилиндров двигателя ГАЗ-М1.

Ответ.

| №№ ремонтного размера | Диаметр цилиндров в мм | |
|---------------------------|------------------------|--------------|
| | минимальный | максимальный |
| Номинальный 0 . . . | 98,43 | 98,45 |
| Первый P_1 | 98,81 | 98,83 |
| Второй P_2 | 99,19 | 99,21 |
| Третий P_3 | 99,57 | 99,59 |
| Четвертый P_4 | 99,95 | 99,97 |

БУИНИЦКОМУ В. С. (УССР, Мелитополь).

Вопрос. Каков состав алюминиевых сплавов, применяемых для отливки поршней автодвигателей.

Ответ. Поршни автомобильных двигателей отливаются из алюминиевых сплавов № 1 и № 2 по стандарту Глававтопрома 9—25 001.

Состав этих сплавов приводим в таблице:

| Элементы, входящие в сплав | Сплав № 1, содержание элементов в % | Сплав № 2, содержание элементов в % |
|----------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Алюминий | 88,45 | 86,95 |
| Медь | 10 | 5 |
| Железо | 0,7 | 1,3 |
| Кремний | 0,6 | 6,5 |
| Магний | 0,25 | 0,25 |

ПОДГОРНОМУ Н. М. (Ленинград).

Вопрос. Из чего состоит автомобильная бронза.

Ответ. Состав автомобильной бронзы, изготовляемой в СССР под маркой Бр ОЦС 4-4-2,5, следующий:

| | |
|------------------|------------|
| олово | 3 — 5% |
| цинк | 3 — 5 » |
| свинец | 1,5 — 3,5% |
| медь | остальное |

ДОБРОВУ П. (УССР, Шепетовка).

Вопрос. Укажите один из рецептов графитовых масел.

Ответ. Хлопкового или подсолнечного масла 15%, машинного масла 65,5%, графита 15%, гашеной извести 3,5%.

Тов. А. К. КРЮЧЕНКО (г. Армавир, Краснодарского края).

Вопрос. Как подсчитать простейшим путем крутящий момент на валу двигателя.

Ответ. Крутящий момент на валу двигателя можно подсчитать по формуле:

$$Mkr = 716,2 \frac{N \text{ кг/м,}}{n}$$

где: Mkr — крутящий момент в кг/м, N — мощность двигателя в л. с., n — число оборотов в минуту, 716,2 — постоянный коэффициент.

Тов. Г. Р. ПЕТЕРСУ (Кострома).

Вопрос. В какую сторону стяжным болтом устанавливается шатун в двигателе ЗИС-5 и изменял ли завод расположение его.

Ответ. Шатуны двигателя ЗИС-5 все время устанавливаются стяжным болтом в сторону клапанной коробки.

Я. С. К.

В феврале этого года работники 1-й автобазы Метростроя г. Свиряи и Бурдов предложили заменить втулки из оловянистой бронзы в сережках и в упках задних и передних ресор на яростельски грузовиках и самосвалах антифризным чугуном. Но авторы предложения не указали химического состава чугуна.

В журнале «Автомоторное дело» № 5 за 1933 г. в статье г. Глухова были приведены данные опытов завода им. Сталина по замене втулок из оловянистой и алюминиевой бронзы втулками из ковкого перлитового чугуна следующего химического состава: сера — 0,12%, кремний — 1,28%, марганец — 0,41%, фосфор — 0,11%, углерод — 2,5%. Твердость по Бринелю — 100—180.

Чугун для ресорных втулок подвергался шестичасовой выдержке при температуре 930—950° с последующим охлаждением на воздухе или быстрым прохождением в печь критической температуры 720—740°. После охлаждения был необходим добавочный отпуск при 680° в течение двух часов. Подобная термическая обработка в условиях 1-й автобазы вполне выполняема. Однако получить ковкий чугун не представлялось возможным.

Тогда мы решили сделать ресорные втулки и втулки сереек ресор из серого перлитового чугуна (углерода — 2,81%, кремния — 1,94%, марганца — 0,28%, серы — 0,06%, фосфора — 0,28%).

Первые 120 втулок были установлены на машины. Замена втулок у нас обычно производится в простом ремонте, и редко в заявочном.

При первом ремонте, т. е. через 4 500 км пробега было обнаружено,

что из 120 чугунных втулок 18 разбиты. Эти втулки были заменены втулками из второй партии (100 штук), изготовленными из того же чугуна, но подвергнутого предварительной термической обработке.

Режим термообработки был следующий: шестичасовая выдержка при температуре 900—930° с последующим охлаждением на воздухе; отпуск при температуре 650° в течение двух часов также с охлаждением на воздухе.

При втором ремонте, т. е. через 9 000 км пробега, большинство втулок первой партии было заменено втулками из чугуна того же химического состава, но термически обработанными, так как они потрескались или разбились.

Основной причиной поломки втулок надо считать то, что упки в ресорах под втулки недостаточно точно развешиваются, т. е. упки не строго цилиндрической формы, а конической или овальной. В результате втулка работает не всей поверхностью и под нагрузкой ломается преждевременно.

Из второй партии пока не обнаружено треснувших втулок. Полные данные об их износе в гаражных условиях получить не удалось. Износ пальцев несколько более повышенный, чем у пальцев, работающих на втулках из оловянистой бронзы.

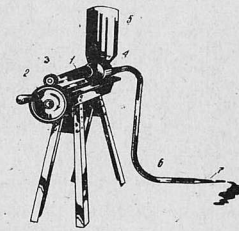
Несмотря на тяжелые условия работы пятитонных грузовиков на Метрострое, все же чугунные втулки пальцев ресор и сереек при надлежащей термической обработке чугуна вполне оправдали себя.

Ю. Миннов

Пользование ручным шприцем слишком уютно, и поэтому частью случаи, когда ряд ответственных деталей автомобиля, как шкворни цапф, пальцы ресор и прочие, остаются недостаточно смазанными.

Я предлагаю достаточно простой механический шприц, который нетрудно изготовить даже из некондиционного автомобильного масла.

Из приводимого ниже рисунка легко усмотреть устройство механического шприца, который в основном состоит из маслонасоса ЗИС-5 или



ГАЗ — 4, приводимого в действие через пару шестерен 2, 3 от рули или электромоторчика. Для облегчения захода солидола в маслонос края его корпуса 4 срезаются с одного конца наполнителя. Срезанная часть корпуса соединяется с металлической банкой — резервуаром 5, заполняемой солидолом. Вся конструкция монтируется на любом постаменте, который нетрудно изготовить.

К корпусу маслонасоса прикрепляют гибкий шланг 6 с наконечником 7, через который и подается солидол к масленкам.

Шофер И. Бучнее

Дать все необходимое для учебы

Как инструктор по практической езде в школе шоферов г. Прокуроро-ва Каменец-Подольской области я участвую в массовой подготовке новых водителей. К сожалению, в наших автошколах имеется ряд серьезных недостатков, тормозящих выпуск квалифицированных шоферов.

Для проведения практической езды в школах имеется только одна марка автомашин: ГАЗ-АА. По окончании школы молодые водители не могут ездить на машинах других марок: ЗИС-5, М-1, газогенераторных и т. п. В школах нет необходимых плакатов для проведения занятий по теории и практике автомо-

билля. Для более глубокого изучения автомашин нужны кинофильмы, по-

казывающие наглядно все процессы работ двигателя и частей автомобиля. Это повысило бы уровень знаний будущего водителя.

Очень скверно обстоит дело с выпуском учеников, особенно по М-1 и ЗИС-101. Их достать невозможно.

Кроме того, для преподавателей и инструкторов нет возможности повысить и углубить свои знания: никаких институтов по повышению нашей квалификации не существует.

Для того чтобы успешно выполнять задачу по подготовке двух миллионов водителей, которую поставил перед страной XVIII съезд ВКП(б), нужно снабдить школы всем необходимым для учебы.

Шварцман

г. Прокуророва

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Издатель Редиздат ЦС
Особнахима СССР

Адрес редакции: Москва, 9,
ул. Горького, 24, 1-й подъезд
телефон К-3-44-69

Уполн. Мособлгорлита Б—8159
Техн. редактор В. Сопальков
Заказ 2421. Тираж 70 000.
Бумага 60×92—2 п. л.
Кол. зн. в п. л. 80 000. Зак. изд-ва 160
Сдано в набор 5/V.II 1939 г.
Подписано к печати 5 IX 1939 г.

Типография «Крестыанская газета»,
Москва, Сущевская, 21.