

За рулем



СЕНТЯБРЬ
1939

18

РЕДИЗАТ ЦС ОСОБВИДХИМА СССР

Политика мира и укрепления оборонной мощи

Внеочередная Четвертая Сессия Верховного Совета СССР выполнила важную историческую задачу. Сессия продолжалась с 28 августа по 1 сентября, но эти немногие дни были наполнены глубочайшим политическим содержанием.

Сессия приняла закон о сельскохозяйственном налоге. Она заслушала доклад народного комиссара обороны СССР товарища Ворошилова и утвердила закон о всеобщей воинской обязанности.

Сессия заслушала сообщение председателя Совета народных комиссаров и народного комиссара иностранных дел товарища Молотова о ратификации советско-германского договора о ненападении; Верховный Совет одобрил внешнюю политику правительства и ратифицировал договор, заключенный между СССР и Германией.

Вместе с Верховным Советом весь советский народ с огромным удовлетворением и большой радостью слушал речи ближайших соратников великого Сталина — главы правительства СССР товарища Молотова и славного маршала и наркома товарища Ворошилова. В их словах, насыщенных сталинской мудростью, народ находил свои мысли и чувства. Единодушным одобрением советский народ встретил политические указания руководителей партии и правительства и законы, принятые внеочередной Четвертой Сессией Верховного Совета.

Историческое значение решений Четвертой Сессии еще более подчеркивается теми событиями, которые с катастрофической быстротой развернулись в последнее время на мировой арене.

Вторая империалистическая война вступила в новую, еще более грозную фазу. Война сделала новый скачок и охватила своим кровавым пламенем ряд крупных стран Европы. Ненавистный империализм бросил в бойню народы Германии, Польши, Англии, Франции. Повле-

ченными в войну оказались и народы многих других стран, зависших от воюющих великих держав.

Только мудрая политика большевистской партии, только гениальная прозорливость великого корочею нашей родины товарища Сталина дали возможность Советскому Союзу избежать участи в разразившейся войне. Сталинские указания, воплощенные в решениях Верховного Совета, явились мощным инструментом мира, оказавшим советскому государству и трудящимся всего мира неоценимую услугу.

Договор о ненападении между СССР и Германией, ратифицированный Четвертой Сессией, устранил нависшую угрозу войны между двумя самыми большими государствами Европы; он, насколько это возможно в современной обстановке, сузил поле военных столкновений. Договор обеспечил нашей родине новые возможности роста сил, укрепление наших политических позиций, дальнейший рост влияния на международное развитие.

Товарищ Молотов с полным правом заявил, что пакт о ненападении — это поворотный пункт в истории Европы, да и не только Европы. Германия и СССР перестали быть врагами. Большевикское политическое искусство в области внешних сношений одержало выдающуюся победу.

Действительно, кому на-руку вражда между двумя самыми большими европейскими государствами — Германией и СССР? Кто хотел поживиться, столкнув лбами СССР и Германию? Этого добивались прожженные буржуазные дипломаты, адонские поджигатели войны. Какие только грязные проделки и провокации ни поуклались в ход, чтобы ослабить позиции СССР и вовлечь нашу родину в войну с Германией!

Но это оказалось не по зубам империалистическим зубрам. Советский Союз избрал свой собственный

путь, указанный ему Лениным и Сталиным. Ленин выдвинул и обосновал известное положение о мирном осуществлении советского государства и капиталистических стран. Соратник и продолжатель дела Ленина — великий Сталин с изумительным мастерством проводит в жизнь это положение на протяжении десятилетий. Товарищ Сталин с предельной четкостью сформулировал в докладе XVIII съезду ВКП(б) наши задачи в области внешней политики:

1. Проводить и впредь политику мира и укрепления деловых связей со всеми странами;
2. Соблюдать осторожность и не давать втягивать в конфликты нашу страну провокаторам войны, призывшим загреть жар чужими руками».

В этом же докладе товарищ Сталин беспощадно разоблачил махинации поджигателей войны, скрывавших свое черное дело под маской политики невмешательства. Товарищ Сталин предупредил весь мир, что большая и опасная игра, начатая сторонниками политики невмешательства, окончится для них серьезным провалом.

Сталинские слова были сказаны не напрасно! Предвидение Сталина оправдалось полностью! Политика невмешательства провалилась. Инициаторы этой политики сами вынуждены были расшифровать себя и оказались во власти войны, подготовленной и вызванной ими же самими.

А СССР, против которого провокаторы войны вели сложную игру подвохов и интриг, отвечает им словами товарища Молотова:

«...лучше повуюют сами, без Советского Союза. Мы бы посмотрела, что это за война».

В сознании своей мощи, еще более укрепившая свою обороноспособность, Советская страна гордо шагает во главе прогрессивного человечества.

РЕЧЬ ПО РАДИО ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ СССР тов. В. М. МОЛОТОВА

17 сентября 1939 г.

Товарищи! Граждане и гражданки нашей великой страны!

События, вызванные польско-германской войной, показали внутреннюю несостоятельность и явную неспособность польского государства. Польские правящие круги обанкротились. Все это произошло за самый короткий срок.

Прошло каких-нибудь две недели, а Польша уже потеряла все свои промышленные очаги, потеряла большую часть крупных городов и культурных центров. Нет больше и Варшавы, как столицы польского государства. Никто не знает о местопребывании польского правительства. Население Польши брошено его незадачливыми руководителями на произвол судьбы. Польское государство и его правительство фактически перестали существовать. В силу такого положения заключенные между Советским Союзом и Польшей договора прекратили свое действие.

В Польше создано положение, требующее со стороны Советского правительства особой заботы в отношении безопасности своего государства. Польша стала удобным полем для всяких случайностей и неожиданностей, могущих создать угрозу для СССР. Последнего времени оставалось нейтральным. Но это нейтральство не может больше создаваемому положению.

От Советского правительства нельзя также требовать безразличного отношения к судьбе одиночных украинцев и белорусов, проживающих в Польше и раньше находившихся на положении бесправных наций, а теперь и вовсе брошенных на волю случая. Советское правительство считает своей священной обязанностью подать руку помощи своим братьям-украинцам и братьям-белорусам, населяющим Польшу.

Ввиду всего этого правительство СССР вручило сегодня утром ноту польскому послу в Москве, в которой заявило, что Советское правительство отдало распоряжение Главному командованию Красной армии дать приказ войскам перейти границу и взять под свою защиту жизнь и имущество населения Западной Украины и Западной Белорусии.

Советское правительство заявило также в этой ноте, что одновременно оно намерено принять все меры к тому, чтобы вызвать польский народ из злуполучной войны, куда он был ввергнут его неразумными руководителями, и дать ему возможность занять мирной жизнью.

В первых числах сентября, когда проводился частичный призыв запасных в Красную армию на Украине, в Белорусии и еще в четырех военных округах, положение в Польше было не ясным и этот призыв проводился, как мера предосторожности. Никто не мог ду-



создать угрозу для СССР. Последнего времени оставалось нейтральным. Но это нейтральство не может больше создаваемому положению.

мать, что польское государство обнаружит такое бесилие и такой быстрый развал, какой теперь уже имеет место во всей Польше. Поскольку, однако, этот развал налицо, а польские деятели полностью обанкротились и не способны изменить положение в Польше, наша Красная армия, получив крупное пополнение по последнему призыву запасных, должна с честью выполнить поставленную перед нею почетную задачу.

Правительство выражает твердую уверенность, что наша Рабоче-Крестьянская Красная армия покажет и на этот раз свою боевую мощь, сознательность и дисциплину, что выполнение своей великой освободительной задачи она проклет новыми подвигами, героизмом и славою.

Вместе с тем Советское правительство препроводило копию своей ноты на имя польского посла всем правительствам, с которыми СССР имеет дипломатические отношения, и при этом заявило, что Советский Союз будет проводить политику нейтралитета в отношении всех этих стран.

Этим определяются наши последние мероприятия по линии внешней политики.

Правительство обращается также к гражданам Советского Союза со следующим разъяснением. В связи с призывом запасных среди наших граждан наметилось стремление накопить побольше продовольствия и других товаров из опасения, что будет введена карточная система в области снабжения. Правительство считает нужным заявить, что оно не намерено вводить карточной системы на продукты и промтовары, даже, если вызванные внешними событиями государственные меры затянута на некоторое время. Боюсь, что от чрезмерных закупок продовольствия и товаров пострадают лишь те, кто будет этим заниматься и накапливать лишние запасы, подвергая их опасности порчи. Наша страна обеспечена всем необходимым и может обойтись без карточной системы в снабжении.

Наша задача теперь, задача каждого рабочего и крестьянина, задача каждого служащего и интеллигента, состоит в том, чтобы честно и самоотверженно трудиться на своем посту и тем оказать помощь Красной армии.

Что касается бойцов нашей славной Красной армии, то я не сомневаюсь, что они выполнят свой долг перед родиной — с честью и со славою.

Народы Советского Союза, все граждане и граждане нашей страны, бойцы Красной армии и военно-морского флота слышны, как никогда, вокруг Советского правительства, вокруг нашей большевистской партии, вокруг своего великого вождя, вокруг мудрого тов. Сталина, для новых и еще невиданных успехов труда в промышленности и в колхозах, для новых славных побед Красной армии на боевых фронтах.

АВТОТРАНСПОРТ — НА УРОВЕНЬ ЗАДАЧ ТРЕТЬЕЙ ПЯТИЛЕТКИ

В. И. БОРЕЙКО, народный комиссар автомобильного транспорта РСФСР

По производству грузовых автомобилей СССР вышел на первое место в Европе и на второе в мире. В нынешнем году в нашей стране будет около миллиона автомобилей, а через три года, к концу Третьей сталинской пятилетки, — миллион семьсот тысяч. Таковы темпы роста нашего автомобилестроения. Они становятся еще более разительными на фоне падения темпов производства автомашин в капиталистических странах Европы и даже в Соединенных Штатах Америки, являющихся передовой страной автомобилестроения.

Социалистическая система нашего хозяйства дает возможность планово и рационально эксплуатировать автотранспорт. Мы создали мощную автомобильную промышленность. Но эксплуатация нашего автопарка организована еще неудовлетворительно. Основной причиной этого до сих пор были устаревшие формы организации и управления автотранспортом.

Значительная часть наших автомашин зачастую ходит незагруженной.

Только 6,6% автомашин сконцентрировано в крупных гаражах с количеством более ста машин. Основная же часть автопарка эксплуатируется в карликовых автохозяйствах, имеющих от одного до девяти автомобилей. В таких хозяйствах машины, как правило, больше стоят, чем работают. Но и в рабочие часы автомашин немало простаивают в ожидании грузов или пассажиров и идут завыстую порожняком. Товарищ Бугагин на Третьей Сессии Верховного Совета СССР привел яркие данные, характеризующие это положение.

Растущее народное хозяйство нашей родины предъявляет огромные требования на автотранспорт. Реализация громадных неиспользованных резервов автотранспорта может ядром и базисом увеличить его мощность, освободить железнодорожный и речной транспорт от значительного количества грузов и пассажиров. Не приходится и говорить, насколько эта задача важна — она имеет большой государственное значение.

В плане Третьей сталинской пятилетки предусмотрена организация регулярного движения автомобильного транспорта на автомагистральных, трактах и грузонапряженных подъездах к городам, железнодорожным станциям и водным путям. К концу третьего пятилетия автотранспорт должен возрасти в 4,6 раза.

Успешное разрешение этих задач требует создания крупных автохозяйств, в которых эксплуатация машин должна быть образцовой.

Они будут производить автоперевозки на короткочетных началах, как и железнодорожный, речной и морской транспорт. Услугами этих крупных автохозяйств смогут пользоваться фабрики, заводы, строительства, хозяйственные организации и отдельные граждане. Такие крупные автобазы будут созданы в ближайшее время.

Недавно автотрест Сталинской области удачно организовал на обветшалой трассе Макеевка — Стално — Славянск использование незагруженных автомашин. На этой трассе были созданы базы, которые организуют перевозку грузов на попутно проходящих порожних автомашинках. Известно, что есть люди, которые с излишней опаской и недо-

верием относятся к новому хорошему начинанию. И к предложению автотреста Сталинской области некоторые транспортные и хозяйственные работники отнеслись с недоверием. Но новый порядок эксплуатации машин полностью себя оправдал. Количество загруженных на трассе машин из месяца в месяц растет и таким образом горячие экономисты, работа автотранспорта становится рентабельной, железнодорожный транспорт освобождается от большой части грузов, переборска же грузов убыстряется и удешевляется.

Опыт автотреста Сталинской области иллюстрирует огромные неиспользованные резервы в эксплуатации автотранспорта.

Однако дело не только в том, чтобы создать крупные автохозяйства общего пользования. Фабрики, шахты, заводы, стройки, МТС и колхозы должны упорядочить свое автомобильное хозяйство, покончить с бесхозяйственностью, некультурным отношением к автомашинам. Бесспорно, что и при существующих условиях можно очень многое сделать для улучшения ухода, ремонта и эксплуатации машин. В настоящее время необходимо расширить производство гаражного оборудования, которое даст возможность снабдить гаражи необходимыми станками, приспособлениями для лучшего ухода за машинами и их ремонта.

XVIII съезд партии предложил обратить особое внимание на развитие городского и междугородного автотранспорта и максимально развивать эксплуатацию пассажирских и грузовых такси.



Готовая продукция Горьковского автозавода имени В. М. Молотова

Обслуживание населения автомобилями и такси в ближайшие три года резко улучшится. И действительно нельзя же признать достоянием количество машин, обслуживающих население. Например, в таких крупных и быстро растущих городах, как Ростов на Дону, имеются всего 10 автобусов и 9 такси, в Свердловске — 42 автобуса и 30 такси! Но и этот автотранспорт, надо сказать, используется еще недостаточно хорошо. Даже в Москве и Ленинграде, где имеются мощные таксомоторный и автобусный парки, эксплуатация их поставлена далеко не образцово.

Организация регулярного передвижения пассажиров и грузов на автомашинах как в городах, так и между городами требует большой хозяйственной работы. Вместе с этим Наркомат автомобильного транспорта, местные Советы депутатов трудящихся должны из года в год работать над улучшением городского автотранспорта.

Автомобиль — сложная машина, требующая специального и культурного ухода и хранения. Нечего греха таить, вопросы обслуживания и ремонта машин поставлены у нас еще плохо. Основные виды ремонтных автомашин — текущий и средний, базирующиеся на профилактических осмотрах, — выполняются плохо. В подавляющем большинстве случаев это влетает в бюджет автопарков, и невыработка их межремонтного срока. Часто автомашину доводит до такого состояния, что приходится сдавать ее в капитальный ремонт после незначительного пробега. В результате ремонт удорожается и потребность в запасных частях увеличивается. В некоторых автохозяйствах годовые затраты на ремонт автомобилей превышают стоимость нового автомобиля, а расход запасных частей в 4 раза выше нормального. Все это происходит в результате бесхозяйственности, некультурного ухода за машиной, кустарной организации ремонтных работ.

Совершенно очевидно, что для правильной организации ухода за машинами нужно создать широкую сеть ремонтных станций и станций обслуживания. Как практически решить эту задачу? Могут найтись люди, которые предлагают в очень короткий срок выстроить большое количество крупных ремонтных станций и станций обслуживания. Конечно, это неправильное решение вопроса. Наша страна очень велика и парк автомашин быстро и непрерывно растет. Для строительства большого количества крупных станций обслуживания и ремонтных станций потребовались бы огромные средства.

Такие станции безусловно в недалеком будущем будут созданы в больших индустриальных центрах и на наиболее оживленных автотрассах. Однако большинство станций обслуживания должно быть создано без значительных затрат в существующих небольших зданиях. Постепенное увеличение их мощностей, освоение техники ремонта даст

большой эффект. Местные советы, исполкомы, МТС, совхозы, колхозы и особенно придорожные колхозы должны помочь выделить небольшие здания и переоборудовать их для станций обслуживания, а Наркомат автомобильного транспорта поможет их быстро оснастить. Конечно, эти станции обслуживания должны быть назначены для общего пользования.

Было бы неправильно, увеличившись созданием новых станций обслуживания, забыть о существующей ремонтной базе. Нужно хозяйским глазом проверить наши авторемонтные предприятия, в чем бы ведение они ни находились. Ведь нередко здесь тридцатые сталкиваются с ведомственными перегородками, идущими вразрез общим интересам. Приведем такой пример.

В Ростове есть крупная ремонтная мастерская Росавтостроя. Ее мощность полностью не используется. В то же время немало машин в Ростове, которые негде своевременно отремонтировать. Почему же на базе этой мастерской не организован ремонтную станцию общего пользования? Я уверен, что такие возможности есть почти в каждом городе. Это поможет без крупных затрат лучше организовать ремонт автопарка.

Депутат Верховного Совета СССР, Герой Советского Союза, комкор товарищ Павлов на Третьей Сессии Верховного Совета СССР, анализируя в своей речи ход ремонта в наших авторемонтных предприятиях, правильно заострил вопрос о том, что огромное количество денег, металла и т. п. выбрасывается нами на ветер, потому что мы еще плохо занимаемся ремонтом используемых деталей. Тем же, способ металлизации и хромирования позволяет очень дешево и быстро восстанавливать дорогие запасные части и дает огромную экономию нашей стране.

В последнее время автохозяйства испытывают недостаток в камерах и покрышках. Но в этом повинна не только резинавая промышленность. Вода закладывается, как известно, в безобразном использовании и в плохом обсержении и ремонте авторезины. Не секрет, что большинство покрышек и камер не проходят и половины нормативного пробега. Это происходит в основном из-за неправильного давления воздуха в шинах, которое, как правило, измеряется «на глазок». Манометры для определения давления воздуха в камере изготавливаются у нас в крайне недостаточном количестве, между тем, мы быстро и без труда можем освоить производство манометров и полностью удовлетворить потребность в них.

Ремонт камер и покрышек поставлен плохо. Шиноремонтных заводов и мастерских мало. Кадры вулканизаторщиков готовятся неудовлетворительно и в малом количестве. Правда, в нынешнем году выпуск вулканизационных аппаратов увеличен в три раза, но и этого еще мало для нас. Имеющиеся вулканизационные мастерские используют

ся плохо. Вулканизационный аппарат может отремонтировать в день 100 камер и 6 покрышек, а многие аппараты находятся в гаражах, где всего 40—50 машин.

Наркомат автомобильного транспорта ставит перед собой задачу — в кратчайший срок развить производство специальной аппаратуры для ремонта авторезины, а также развернуть сеть шиноремонтных мастерских.

Примерно такое же положение, как с покрышками, наблюдается у нас с горючими и смазочными материалами. Во многих гаражах можно услышать жалобы на недостаток горючего. С конвейеров наших автомобильных заводов ежедневно сходит несколько сот машин, и требования на горючее увеличиваются. Поэтому так важно правильно и экономично организовать его расходование. А что же мы имеем на практике?

Заправка машин большей частью производится из бачка или ведра. Бензина, который в результате такой кустарной заправки ежедневно разливается на землю, хватило бы еще на сотни и тысячи автомашин. Во многих автохозяйствах примитивенчески относятся к химическому использованию горючего, превращаясь в огромные расходы бензина. Опыт законодечно-водительских машин, дающих значительную экономию горючего, изучается плохо и не передается массе шоферов.

Каковы же пути упорядочения использования горючего?

В ближайшие один-два года нужно добиться изъятия заправокочных работ из большинства мелких и средних городских автохозяйств. Горючее будет раздавать бензозаправочные колонки. Для этого нужно организовать широкую их сеть, которая была бы в состоянии быстро и экономно заправлять машину.

Создание в короткий срок такой сети бензозаконок в сельском хозяйстве потребовало бы весьма больших средств. А потому в сельских районах нам будет входить простое, но культурное заправокочное средство. Необходимо создать специальную тару и дать в наши колхозы и автоколхозы хорошие бидоны, бочки под горючее.

Тысячи тонн горючего сэкономит регулировка карбюраторов. Эту работу Наркомат автомобильного транспорта ставит как одну из первоочередных. Разумеется, это потребует массового производства приборов для регулировки карбюраторов.

В Третьей сталинской пятилетке дополнительно потребуется два миллиона армии шоферов. Подготовка ее — большая задача. Но не менее важно поднять квалификацию имеющихся кадров авторемонтников. Даже в Москве, где казалось бы, обеспечены наиболее благоприятные условия для повышения квалификации, 70% шоферов — третьего класса и только 6% — первого класса. Еще меньше высококвалифицированных водителей машин на периферии.

Автомобиль — продукция сложного машиностроения, продукт высо-

Я расту вместе с городом Комсомольском

Н. АБРАМОВ

кой технической культуры. Владение техникой эксплуатации автомашин требует знаний и опыта. Неудивительно, что одна из главных причин неудовлетворительной эксплуатации автотранспорта — низкая квалификация основной массы шоферов, ремонтников, регулировщиков. Вот почему подготовка и переподготовка кадров автомобильного транспорта — один из наиболее важных участков работы нашего нового наркомата.

Нужно в короткий срок укомплектовать школы квалифицированными кадрами педагогов и инструкторов, разработать единые программы, подготовить стандартные учебники, снабдить школы современными наглядными пособиями. Не освобождая ведомств от подготовки кадров шоферов, Наркомат автомобильного транспорта организует дополнительную широкую сеть школ для подготовки и повышения квалификации шоферов и других автоработников, особенно среднего звена, т. е. автотехников.

Автомобилизация нашей страны требует научной разработки многих вопросов эксплуатации автопарка. Нельзя примиряться пассивным положением, когда нет типовой технологии обслуживания и ремонта машин, научно обоснованных норм расхода горючего, правил технической эксплуатации, какие есть, например, на железнодорожном транспорте и т. д. Мы должны обобщать опыт эксплуатации машин и помогать автоводам улучшать — конструкцию автомобилей, помогать строителям дорог проектировать наиболее совершенные дороги там, где это наиболее необходимо. Все это говорит о необходимости развернуть большую научно-исследовательскую работу.

Упорядочение работы автомобильного транспорта особенно важно в связи с его оборонным значением. Опыт борьбы китайского народа показывает, какую большую роль играет автотранспорт в современной войне. Военные специалисты считают, что при современном развитии авиацию трудно рассчитывать на регулярную работу железнодорожного транспорта в прифронтовой полосе. Он будет систематически разрушаться, и автотранспорт должен будет его заменить. В той или иной мере с этим нельзя не согласиться. Автотранспорт должен быть готов к работе не только на благоустраиваемых шоссе и автомагистралях, но и на плохих дорогах. Для этого и материальная часть наших автомашин и автостроителей должны быть на высоте.

Создание республиканских наркоматов автомобильного транспорта — рычаг огромной силы, который может навести большевикский порядок в автомобильном хозяйстве нашей родины.

Под руководством партии и правительства, с помощью рабочих, станочников, техников и инженеров мы сделаем автомобильный транспорт одним из передовых участков нашего социалистического хозяйства.

В 1933 г. я был призван в ряды славной Красной Армии. Рыбинский шофер надел красноармейскую гимназюрку. Служить трудному народу мне пришлось в г. Комсомольске, на рудном Дальнем Востоке. Я был свидетелем чудесного возникновения нового города, начиная от строительства первых бараков и кончая разбивкой живописных парков, строительством многоэтажных солнечных зданий.

Вместе с рождением г. Комсомольска появился и наш автомобильный учебный пункт, в котором я работаю с 1936 г. Сейчас от прежнего учебного пункта осталась в виде наглядного воспоминания старенькая машина — полуторатонка. Она теплая, уютная, слышна с ходового парка и используется только для тренажа. На ней курсанты проходят первые практические занятия. В свое время эта машина была единственной в пункте. Нынче мы располагаем пятью учебными машинами и несколькими специальными.

У нашего пункта есть хорошая традиция — регулярно перешивать все задания, готовить курсантов к сдаче экзамена на «хорошо» и «отлично». Это, конечно, достигается не так-то просто.

Готовим мы наряду с зиневско-викими и шоферов-профессионалов третьего класса. Контингент учащихся выделяет нам местные предприятия из числа военных заводов. В последнем выпуске была специальная группа девушек.

Радостно знать, что большинство шоферов г. Комсомольска и ближайших крупных строителей воспитано на нашем учебном пункте, получило здесь достаточную практическую и теоретическую подготовку.

У нас занимаются две группы — утренняя и вечерняя. Обе они работают без отрыва от производства. Политическая, оневая, теоретическая, строевая и физическая подготовки, вождение машины, изучение правил уличного движения — такова программа, которую должны освоить учащиеся за 3—6 месяцев учебы в зависимости от количества часов ежедневных занятий группы.

Далеко не всем овладеть автомобилем дается легко. Был у нас в последнем выпуске т. Красноусов — мумомой, отличный производственный, старательный, но малоразвитый человек. Крайне трудно давался ему теоретические предметы. Много пришлось с ним поработать во внеучебные часы начальнику нашего пункта т. Ермоленко, начальнику учебной части т. Голенко и отличнику учебы. Они разъясняли т. Красноусову непонятное, причинили его к работе с книгой. Помогла ему и консультация, организуемая

по выходным дням. В результате всего этого т. Красноусов и другой отстающий — товарищ Евдокимов — успешно сдали экзамен и сейчас работают шоферами в г. Комсомольске. Товарищеская помощь — это тоже традиция нашего учебного пункта.

Весь наш коллектив борется за хорошую успеваемость, за дисциплину. Мы соревнуемся с Хабаровской автошколой, развернутой у нас социалистическое соревнование между курсантами, инструкторами, группами. Стенные газеты групп «За кадры» и «За рулем» живо освещают ход социалистического соревнования, показывают передовых учеников, по которым равняются все учащиеся.

Отличники учебы тт. Масленников — командир отделения пожарной охраны, печатник Токарев, станочники строек Винник, Абаев и многие другие — блестящий пример для всех курсантов. Они отлично учились, активно участвовали в политической и массовой работе, с любовью помогали отстающим. Сейчас все они передовые шоферы города юности.

Серьезное внимание в своей работе мы уделяем физической подготовке. Упражнения на снарядах, техника штыкового боя, метание гранаты и стрельба завоевали огромную популярность. Парень мы обязательно введем метание гранаты с машины — это очень пригодится будущим бойцам.

Не могу не остановиться на отдельных трудностях, мешающих нам работать. Особенно горюют делоhexатка машины, горючего и резины. Был у нас в прошлом году представитель ЦС Осоавиахима, поощрял помощь, но пока ничего не сделал.

Мало помогают нашему учебному пункту и местные организации. Так, например, председатель горсовета Осоавиахима т. Катеняткин и его аппарат часто используют машины, которых и так не хватает.

Плохо обстоит дело и со штатом преподавателей. Уверждены лишь два штатных преподавателя, остальных приходится привлекать со стороны.

«Все это, конечно, не может задержать наш рост.

Я крепко люблю ли г. Комсомольск. Здесь, находясь в РККА, я вступил в комсомол, здесь стал кандидатом ВКП(б). Сейчас я получил основательную зарядку в Центральной автомобильной школе Осоавиахима, получил много новых знаний. Постараюсь передать все свои знания и опыт нашей талантливой молодежи.

Надежные кадры Осоавиахима

Капитан И. СТАНИСЛАВСКИЙ

Перед Центральной автомобильной школой Осоавиахима стоит большая и почетная задача — переподготовка и усовершенствование учебно-стрелкового состава автошкол Осоавиахима. Большинство учащихся являются начальниками учебных частей и преподавателями учебных пунктов. Приведем несколько цифр, показывающих лицо нашей школы.

Партийно-комсомольская прослойка составляет 70% во всему числу курсантов, 20% курсантов — средний командный состав, 38% — младший командный состав, остальные курсанты военного звания не имеют. Лишь два процента курсантов получили низшее образование, выше и среднее образование имеют 20% курсантов и неполное среднее — 78%, 31% курсантов получили права автоводителей третьего класса, 23% — второго класса и 26% — первого класса. Лишь одна пятая всех слушателей пока не имеет шоферского образования.

Очень яркий народ! Такой подбор учащихся позволяет руководству школы полностью загрузить учебный день, максимально использовать каждую минуту. Сейчас производится выпуск первой очереди курсантов.

Можно уже подвести итоги успеваемости курсантов. Средний балл по политической подготовке при пятибалльной системе составляет 3,2 балла, по технической подготовке — 4,1, по стрельбовой и физической подготовке — 4, по топографии — 3,8 и, наконец, по тактике — 3,1 балла. Здесь надо учесть, что значительная часть в рядах РККА не служила, и тактика для нее совершенно новое дело.

Есть в школе ряд замечательных курсантов, сочетающих отличную учебу с активной общественной ра-

ботой и оказанием помощи отстающим товарищам. Таков, например, т. Холостых — начальник Новосибирского автоучебного пункта, командир 1-го отделения школы. С ним соревнуются киевлянин т. Величко — старшина школы, ленинградец Шафиров — член партбюро школы, председатель комиссии хозяйственного содержания и др.

Учебный день в школе начинается в 8 часов утра с двадцатиминутной физкультурной зарядки. Затем следует первый завтрак и учеба до 12 час. 5 мин. После второго горячего завтрака учеба продолжается до 16 час. 15 мин. Следует обед, отдых до 18 час., потом — самоподготовка. У нас регулярно, продуктивно работают консультации по дисциплинам, входящим в программу данной шестидневки, развернута работа с отстающими, которую проводят преподаватели и курсанты. С 18 час. 55 мин. начинается массовая работа. Тут концерты, кино, библиотека, различные спортивные игры. Затем — ужин, сон. Таков наш обычный день.

В зависимости от знаний и будущего назначения наши курсанты разбиты на 4 группы, программа которых дифференцирована, так же как и количество часов, отводимых на практическую езду. Курсанты, не получившие еще прав на вождение автомобиля, имеют возможность научиться управлять машиной ГАЗ и мотоциклом отечественного производства. Имеющие же большой практический опыт езды совершенствуются на машинах ЗИС-5, ЯГ-6.

Немалую работу провела школа по ознакомлению слушателей с новейшими марками машин — малолитражными, легковыми и газотурбинными. В этом отношении нам крепко помог Научно-исследовательский институт автомобильной про-

мышленности, позволяющий курсантам практически ознакомиться в своих лабораториях с процессом производства автомобиля.

Ежедневно на территории школы проходят занятия на специальных машинах. Эти занятия обязательны для всех курсантов.

Трехмесячная стажировочная программа выполнена школой полностью. Исключение составляет недостаточная отработка отдельных агрегатов машины ЗИС-101. Объясняется это тем, что школа не имеет такой машины и занимается нам приходится по плакатам и отдельным, случайно приобретенным частям этой машины.

Несколько слов о научно-методической работе, проведенной в школе. Мы создали из преподавателей и активных курсантов специальную группу, разработавшую образцовый конспект для преподавания автодела. Он богат снабжен разнообразнейшим справочным материалом, дающим правильное изложение всего курса обучения автоделу. Этот конспект получают все осоавиаховские автомобильные учебные пункты страны. Сейчас составляются бригады по разработке конспектов и по другим дисциплинам.

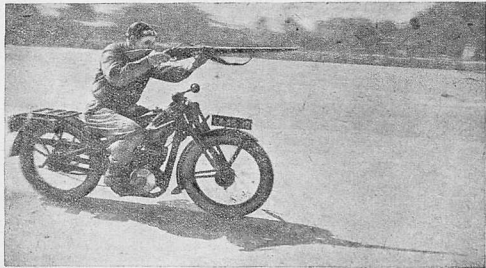
Успешному выполнению программы помогло широко развернутое социалистическое соревнование, охватившее все отделения школы, всех курсантов. Мы соревнуемся со школой руководящих кадров Осоавиахима.

Сейчас наша школа представляет большой учебный комбинат. В собственном тире курсанты отрабатывают специальные задания, созданы кружки по изучению авто-мотодела, где занимаются не только курсанты, но и жители района. В отстроенном в этом году спортивном городке курсанты занимаются метанием гранат, гимнастикой, спортивными играми.

Есть у нас и немало недостатков, тормозящих рост школы. Мы, например, до сих пор не имеем автомастерской, учебной машины ЗИС-101, газогенераторного автомобиля, ощущаем острый недостаток в запасных частях, резине и горючем.

Во многом здесь виноват Центральный совет Осоавиахима, уделяющий школе явно недостаточное внимание. За целый год ЦС Осоавиахима отпустил нам в централизованном порядке только одну схему смазки М-1 и 40 учебников для автолюбителей. А ведь нам нужны десятки учебных агрегатов. Но добавив всего, что ЦС Осоавиахима никак не собирается провести с курсантами-выпускниками беседу по вопросам работы в автоучебных пунктах и школах.

Центральная автомобильная школа имеет все основания на помощь и постоянное руководство со стороны ЦС Осоавиахима.



Упражнения мотоциклиста с винтовкой

Фото П. Вознесенского

РАСПОЛОЖЕНИЕ И ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЕННЫХ АВТОМАШИН В ПОЛЕВОМ ПАРКЕ

Майор М. СРЕДНЕВ

После выполнения боевых задач военные автомашины располагаются на месте стоянки. Место (площадь), отведенное для хранения и обслуживания машин, носит название парка.

Постоянные парк обустраивают в мирное время в районе казарменного расположения части. Для хранения и обслуживания машин строятся специальные помещения.

Лагерные парк обустраивают также в мирное время, когда войсковая часть на летний период выезжает в лагерь. Здесь для хранения и обслуживания машин в условиях теплого времени года обычно оборудуют навесы и строятся легкие вспомогательные помещения или устанавливаются палатки. Часто применяется хранение и обслуживание машин под открытым небом. В целях удобства охраны и обслуживания машин они располагаются скученно на расстоянии около 1 м друг от друга. На рис. 1 показан лагерьный парк американской автобронетанковой части. Экипажи машин (водители, их помощники и др.) располагаются в палатках рядом со своими машинами.

Иначе обстоит дело с хранением и обслуживанием машин в боевой обстановке. Во-первых, места расположения машин в боевой обстановке будут часто меняться, во-вторых, располагать машины скученно нельзя, так как всегда реальна угроза нападения воздушного противника.

Если в постоянном и лагерьном парке способы хранения и обслуживания автомашин применяются в основном то же, что и в гражданских гаражах, то в полевом парке они имеют большое отличие.

В настоящей статье мы осветим вопрос о расположении и обслуживании машин в полевых парках в боевой обстановке.

Какие требования предъявляются при организации полевого парка?

1) Машин располагают расстрелочено (30—50 м друг от друга). Местность должна способствовать маскировке машин, т. е. их укрытию расположению от наблюдения с воздуха.

2) Машин должны располагаться на твердом грунте и так, чтобы в любую погоду можно было их в наиболее короткий срок вывести для выполнения боевой задачи.

3) В районе расположения парка должна быть вода, чтобы обеспечить мойку и заправку машин. Кроме того, все средства обслуживания должны быть расположены так, чтобы обеспечить в наиболее короткий срок приведение машин в полную боевую готовность.

Остановимся на этих требованиях несколько подробнее.

В боевой обстановке надо стремиться расположить парк автомашин так, чтобы самолеты противника не могли их обнаружить.

С этой целью полевой парк машин располагается в лесах или рощах, где обеспечивается естественная маскировка машин под прикрытием деревьев. Однако даже в этом случае не исключена возможность воздушного нападения противника. При этом может быть произведено бомбометание, обстрел из пулеметов и пущек и поллива отравляющими веществами. Для борьбы с авиацией противника в районе полевого парка должны быть расположены зенитные пулеметы, а в отдельных случаях и зенитная артил-

лерия. Район расположения парка должен быть прикрыт огнем зенитных средств, чтобы не допустить снижения самолетов противника и атаки на малых высотах.

Опыт войны в Испании и Китае подтвердил необходимость расположения машин в полевом парке на удалении друг от друга в 30—50 м. Такое расстрелоченное расположение облегчает производство маскировки, а с другой стороны, в случае сбрасывания авиабомб не дает возможности противнику одной бомбой поразить несколько машин. Она осколочная бомба весом в 1—2 кг поражает площадь 40×40 м, т. е. даже при попадании выведет из строя только одну автомашину. На случай поллива отравляющими веществами в районе полевого парка должна быть выбрана площадка для дегазации зараженных машин.

Для выбора места расположения полевого парка высылается разведка. Разведку возглавляет один из работников штаба авточасты. Больше внимания обращается на наличие подъездных путей к полевному парку, а также на характер грунта. Были случаи, когда полевой парк организовывался без предварительной разведки, и машины располагались в болотистой местности. В результате машины увязали в мягком грунте и не могли выйти с места стоянки. Были и такие случаи, когда парк выбирался на глинистом грунте. За время стоянки выпал дождь, грунт размокал, и выход машин был затруднен. Все это должно быть учтено и предусмотрено. Автомашинизм из полевого парка должны быть готовы по сигналу боевой тревоги выйти в самый короткий срок (в несколько минут).



Рис. 1. Лагерный парк американской автобронетанковой части

Если в ямах нет необходимости в разбивке полевого парка на глинистом грунте или черноземе, то нужно иметь готовые средства для устройства выездов из парка (палыши на сошны, доски, хворостяный настил и т. п.).

Очень часто при разбивке парка приходится делать дополнительные пути (временные дороги на естественном грунте), провоза их расчистку от кустарника, отдельных деревьев и т. п.

Так обстоит дело с выбором мест для стоянки машин. Но в полевом парке надо провести и обслуживающие машины, а если нужно, и ремонтные работы.

Обслуживание в полевом парке производится подвижными средствами, которыми должна быть снабжена каждая авточасть. Из числа применяющихся в частях подвижных средств можно назвать: бензоцистерны-заправщики, водо-маслозаправщики, моечные машины, походные автомасстерные и др. Для производства необходимых работ средства обслуживания подходят к машинам парка. Соблюдение этого принципа в боевой обстановке необходимо, во-первых, потому, что в районе полевого парка должно быть как можно меньше движения и машины должны стоять замаскированы, готовые в любой момент встретить воздушного врага; во-вторых, обслуживание машин на месте их стоянки занимает гораздо меньше времени, чем их подход к бензоколонке и постам осмотра. Текущий ремонт обычно производится на месте стоянки. Для технической помощи экипажам, производящим текущий ремонт в центре расположения машин подразделения (роты) устанавливается легкая походная автомастерская — ремонтная летучка.

Для более сложного текущего ремонта и среднего ремонта в районе полевого парка организуется ремонтный пункт (центр). На площадке, отведенной для ремонтного пункта, устраиваются рабочие места (вырываются осмотровые ямы, устанавливаются осмотровые мосты — эстакады), которые также маскируются, чаще всего маскировочными сетями (рис. 4). Ремонт производится средствами походной автомастерской тяжелого типа, имеющей оборудование (станок, кузню) для изготовления отдельных деталей, их сварки (бензосварочный аппарат) и установки целых агрегатов (подъемный кран).

Для расположения машин и цистерн с горючими и смазочными материалами в районе полевого парка отводится специальное место, удаленное от стоянки других машин не менее чем на 100 м. Это расстояние необходимо для обеспечения пожарной безопасности машин с легковоспламеняющимися горючими материалами. С этого места цистерны-бензозаправщики двигаются для заправки машин в свои подразделения (роты, взводы). Автомшины в местах стоянки располагаются так, чтобы оставить проезд между рядами для обслуживающих машин, а

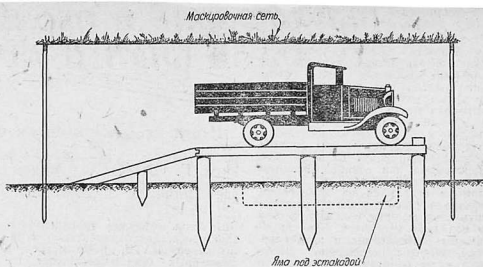


Рис. 2. Простейший мост (эстакада) для осмотра и ремонта машин в полевых условиях. Сверху раскинута маскировочная сетка

также, чтобы одна бензоцистерна могла заправлять своими шлангами одновременно несколько машин (до четырех) (рис. 3). Как показал опыт, при хорошей организации работ заправка одновременно четырех автомашин из четырех шлангов одной цистерны занимает всего лишь около 5 минут. Обычно на каждой машине заправляется не только основной бензобак, но и дополнительный бак или запасные бидоны.

В районе полевого парка отводятся отдельные места для расположения походных кухонь и штаба. Штаб обычно располагается в центре полевого парка, чтобы иметь связь со всеми подразделениями. Экипажи располагаются вблизи своих машин. Как показал опыт войны в Испании, располагать людей надо

не на открытом месте, а в ямах (воронках от снарядов) или в специально вырытых щелях. Такое расположение предохраняет людей от поражения осколками бомб при нападении воздушного противника.

Также вблизи района полевого парка выстраивается площадка для дезаэризации машин и района для сбора машин по боевой тревоге. Распоряжением штаба организуется круговое охранение района полевого парка. На расстояние 1—2 км от границ полевого парка выставляются пешие дозоры, которые располагаются на удалении зрительной связи один от другого (рис. 4). Кроме того, по наиболее опасным направлениям выставляются охраняющие дозоры из 2—3 машин (броневые бидоны, танки или пехотные подразделения на грузовых автомобилях). В состав охраны включаются воздушные наблюдатели (посты воздушного наблюдения, оповещения и связи — ВНОС), которые должны предупредить специальным сигналом о приближении самолетов противника. По этому сигналу жизнь в районе полевого парка должна «замереть», т. е. прекратиться всякое движение машин и людей. Люди должны при этом укрыться под деревьями, а если подал сигнал воздушной тревоги, который одновременно означает сигнал химической опасности, надеть противогазы и защитные накидки. Зенитные средства готовятся для ведения огня по самолетам. С наступлением темноты соблюдается строжайшая световая дисциплина. Никто не имеет права зажигать огня. Курить разрешается только в специальных укрытых местах.

Каждый водитель должен хорошо знать поряд-

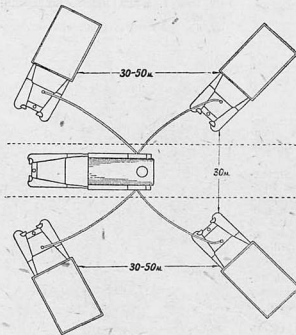


Рис. 3. Схема дозаправки автомашин из бензоцистерны в полевом парке. В середине на лесной просеке стоит бензоцистерна, которая производит заправку четырех автомашин четырьмя шлангами

док установлен и обслуживающий машин в парке.

При подходе автоколонны к району полевого парка ее встречает представитель штаба, который докладывает командиру части о готовности района полевого парка. В это время участвовавшие в разведке района парка представители подразделений (рот) — квартиреры — следуют к своим подразделениям и по сигналу командира или службы регулирования ведут их в районы, назначенные для стоянки. Машин быстро располагаются по местам. Шоферы стараются на намеченном участке наиболее удобно расположить свою машину и замаскировать ее под цвет местности. Как только машины расположены и замаскированы, шоферы немедленно приступают к их осмотру, дозаправке, а если необходимо, и к текущему ре-

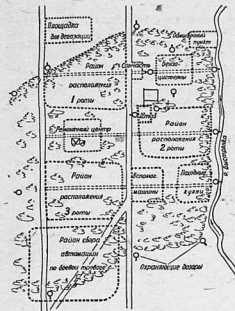


Рис. 4. Схема расположения авточасти в полевом парке

монту. Во время технического осмотра производится подтяжка креплений, смазка, прочистка фильтров карбюратора, свечей и т. п.

Обычно осмотру машин предшествуют их мойка и обтирка. Для мойки подразделения могут по очереди отводиться в район реки, ручья или работы моечной машины. Однако мойка не должна задерживать быстро приведения всех машин в полную боевую готовность.

Только после выполнения этой задачи разрешается отход личному составу (мушанье, питание и сон).

В полевом парке должен быть обеспечен четкий внутренний распорядок. Шоферы и бойцы должны быть постоянно на-чеку, чтобы приступить к исполнению любой боевой задачи.

Грозный = Москва

Итоги испытаний автомобилей на сжиженных газах

Инж. Г. САМОЛЬ руководитель группы газобаллонных автомобилей НАТИ

21 июля в Москве состоялся Финиш пробега экспериментальных автомобилей НАТИ, работающих на сжиженных бутано-пропановых газах, по маршруту Грозный — Москва. Этот пробег был заключительным этапом государственных испытаний, проводимых специальной комиссией из представителей автомобильной, топливной промышленности и эксплуатирующих организаций.

На испытания НАТИ представил пять автомобилей, переоборудованных для питания сжиженным газом по одной и той же схеме: легковой М-1 (рис. 1), автобус ЗИС-8, грузовик ГАЗ-АА (рис. 2) и два грузовика ЗИС-5 (рис. 3).

Газовое оборудование было унифицировано и отличалось на отдельных типах автомобилей лишь объемом баллонов для газа и конструкцией смесителя-карбюратора. Никаких изменений в конструкции двигателя, шасси и систем бензоподдачи не вносилось, если не считать попытки с повышенной степенью сжатия (5,8) на автобусе. Переход с газообразного топлива на жидкое и обратно производился в течение 1—2 минут, а на некоторых машинах — на ходу.

До начала испытаний эти автомо-

били более двух месяцев были в опытной эксплуатации в г. Грозном, обслуживая в тяжелых горных условиях нефтяные промыслы.

Район г. Грозного был выбран для испытаний, во-первых, потому, что там имеется топливная база, а во-вторых, потому, что массовый переход автопарка на газ в первую очередь предполагается осуществить в транспортных организациях Грознефтедобычи, Грознефтепереработки и в других предприятиях Чечено-Ингушетии.

Газовые автомобили эксплуатировались здесь в гаражных условиях по 12—14 часов в сутки наравне с бензиновыми. Каждый из них проехал за время опытной эксплуатации около 11 000 км. Результаты этой весьма интенсивной работы оказались очень удачными. По единственному отзыву водителей, механиков и хозяйственников все автомобили, работавшие на сжиженных газах, полностью справились с заданием, не уступая по рабочим показателям бензиновым. Газовая аппаратура автомобиля прекрасно, простотой машин из-за нее не было.

Официальные испытания начались 27 июля. Члены комиссии в течение восьми дней проверили работу каж-

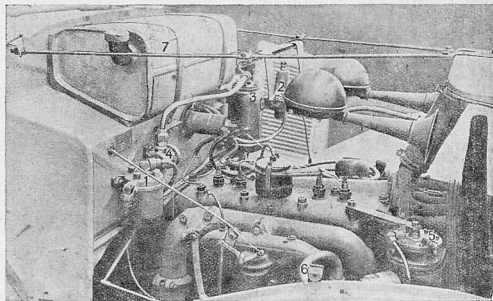


Рис. 1. Расположение газовой аппаратуры на двигателе автомобиля М-1
1 — фильтр; 2 — редуктор высокого давления; 3 — испаритель; 4 — переключатель с газа на бензин; 5 — редуктор низкого давления; 6 — трубка подвода газа к смесителю; 7 — резервный бензиновый бачок

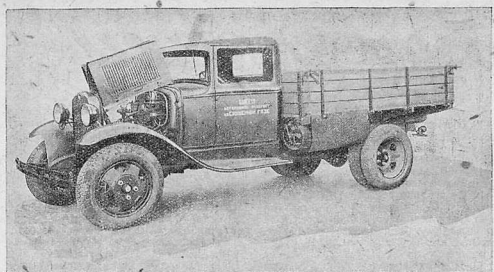


Рис. 2. Автомобиль ГАЗ-АА на сжиженном газе

дого автомобиля, участвуя в эксплуатационных ездах и производя необходимые технические наблюдения. Этот этап испытаний полностью подтвердил благоприятные заключения эксплуатационных работников и конструкторов.

Вторым этапом испытаний был пробег в особо трудных горных условиях по маршруту Грозный — Орджоникидзе — Военно-Грузинская дорога (Пассанаруи) и обратно в Грозный общим протяжением 560 км. Тяжело нагруженные автомобили прошли дважды всю высокогорную часть Военно-Грузинской дороги и, несмотря на неблагоприятные метеорологические условия, горные облака, дождливую и туманную ночь (на обратном пути), показали весьма хорошую среднюю техническую скорость — 22 км/час.

В третьем и последнем этапе испытаний нужно было проверить работу машин в непрерывных дальних переходах, различных дорожных и климатических условиях с отрывом от гаража и ремонтной базы. С этой целью был организован пробег колонны в составе всех пяти машин по маршруту Грозный — Ростов — Сталино — Харьков — Москва протяжением 2258 км. Участники пробега взяли с собой необходимый запас газа в специальных бочках. Первую половину пути до израсходования значительной части этого запаса автомобили шли с перегрузкой, достигавшей вначале 20—25%. Пробег Грозный — Москва был сорван за 7 ходовых дней со средней технической скоростью движения колонны 28 км/час. На отдельных участках скорость движения доходила до 55 км/час. На всем пути машины не имели ни одной сколько-нибудь серьезной вынужденной остановки или неисправностей аппаратуры.

Всесторонне изучив поведение автомобилей в процессе длительных гаражных и пробеговых испытаний, комиссии отметили:

1) Высокое тяговое и динамические качества автомобилей (снижение мощности на газе в пределах

до 5% по сравнению с бензином практически было опущено лишь на длинных и крутых подъемах и не снижало средних технических скоростей в условиях эксплуатации).

2) Легкий запуск как горячего, так и холодного двигателя, устойчивые малые обороты и быстрые переходы с малых оборотов на большие как при резком, так и плавном открытии дросселя и двигателе под нагрузкой и вхолостую.

3) Хорошую сохранность смазки, не обнаруживавшей разжижения при пробеге в 1500 км и более.

4) Универсальность работы на газе и на бензине.

5) Подную автоматичность, герметичность и безотказность действия газовой аппаратуры на всех режимах.

В газом оборудовании отмечены лишь отдельные мелкие дефекты: ненадежность никельных соединений и отсутствие достаточно эластичных компенсаторов, что приводит иногда к поломке трубок; недостаточная надежная конструкция узла затекал максимального уровня и из-

мерения уровня в балонах, чрезмерно тяжелый вес балонов и пр.

Комиссия отметила крупное народно-хозяйственное значение работ НАТИ по переводу автотранспорта на газообразное топливо и рекомендовала в ближайшее же время провести экспериментальные и конструкторские работы по повышению мощности, уменьшению расхода топлива и увеличению радиуса действия газобаллонных автомобилей ЗИС и ГАЗ.

Хозяйственные и технические работники объединений Грознефтедобыча и Грознефтепереработка, ознакомившись с работой автомобилей на сжиженном газе, настаивают на скорейшем выпуске газовой аппаратуры и со своей стороны обязуются в кратчайшие сроки построить газонаполнительные колонны, автостанции и прочее необходимое оборудование.

В этом году по приказу Наркомата среднего машиностроения будет изготовлена аппаратура для перевода части действующего автопарка на сжиженный газ. Основная часть заказа — газовая аппаратура и арматура балонов — будет изготовляться на Кубинковском карбюраторном заводе, а сами балоны — на одном из заводов Главнефтемапа.

Одновременно сейчас подготавливается необходимый материал для составления детального плана перевода на сжиженный газ тысяч автомобилей и тракторов, в 1940/42 гг. Этот план предусматривает постройку цеха газовой аппаратуры, сети газонаполнительных станций в тех пунктах СССР, где будет вырабатываться пропановый газ, постройку автомобильных и железнодорожных цистерн для перевозки сжиженного газа.

Перевод автотранспорта на новое газообразное топливо становится делом вполне реальным. У нас есть прекрасные зарекомендовавшие себя образцы автомобилей, работающих на сжиженных газах, у нас есть топливные ресурсы, которые могут вполне обеспечить многие тысячи таких машин.

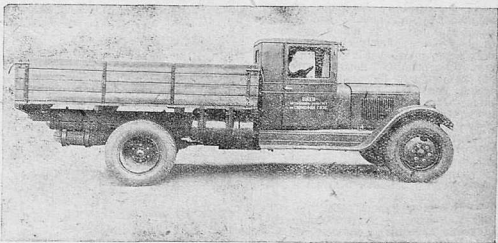


Рис. 3. Автомобиль ЗИС-5 на сжиженном газе, участвовавший в пробеге по маршруту Грозный—Москва

Сто тысячники

Н. ЗИНГЕР

15 мая из ворот 1-го таксомоторного парка Москвы вышли в рейс. Начиная рейс два автомобиля М-1. На кузове каждого на них протянулось красное полотно с надписью: «Вперед к победе с благодарностью. Сто тысяч километров без плановых ремонтов».

Это — мастера-водители тт. Розанов и Охотников, Чалов и Оленкин повели свои автомобили на Горьковский автозавод, чтобы после рекордного пробега в 100 000 км без среднего и капитального ремонтов сдать их на строгий суд экспертов — строителей советских автомобилей.

Четверка мастеров-водителей 1-го таксомоторного парка добилась огромного успеха. И это не первое их достижение. В 1937 году они взяли на себя обязательство пройти на автомобилях М-1 по 70 тыс. км без капитального ремонта. Это обязательство было значительно перевыполнено. Водители доказали, что увеличение межремонтного пробега — задача вполне осуществимая. Для этого нужно лишь овладеть техникой своего дела, проявлять стахановскую инициативу и большевикское упорство в достижении намеченной цели.

24 мая 1938 года мастера-водители получили от Горьковского автозавода им. Молотова два новых автомобиля, на которых они снова обязались сделать в порядке экспериментального пробега уже по 100 тыс. км без плановых ремонтов и смены агрегатов в условиях нормальной эксплуатации.

И вот 13 августа, через 15 месяцев, оба автомобиля почти одновременно пришли к финишу, радостно встреченные водителями и ремонтниками таксомоторных парков и представителями автомобильной общественности столицы.

Сто тысяч километров проехали, а два автомобиля М-1 попрежнему годны к дальнейшей работе. По внешнему виду они почти ничем не отличаются от «новичков», прошедших всего несколько тысяч километров. Совершенно новой выглядят обивка сидений пассажиров и даже место водителя, еще вполне сохранилась лакированная окраска кузова и только кое-где на крыльях можно заметить мелкие царапины.

Мастера-водители обеспечили образцовое состояние своих машин тщательным изучением каждого агрегата, четким выполнением профилактического ремонта и личным участием в нем.

— В основу нашей работы, — говорит т. Розанов, — мы положили следующие основные правила:

1) Немедленно устранять всякие мелкие неполадки, тем самым предупреждая возможность появления крупных поломок.

2) Приехав в парк, не уходить от автомобиля до тех пор, пока он не будет приведен в полный порядок, чтобы сменищик выезжал на линию, не затрачивая перед этим сил и времени на ремонт.

3) Тщательно проверять качество мелкого профилактического ремонта.

4) Не реже одного раза в месяц производить предупредительный осмотр автомобиля силами всей бригады.

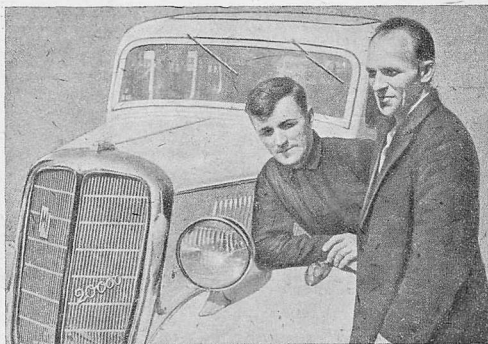
5) При езде строго соблюдать правила уличного движения, не перегружать автомобиль, содержать его в чистоте.

6) Чутко относиться к пассажирам, безотказно обслуживать их на линии.

Выполнение этих основных правил дало возможность мастерам-водителям добиться исключительно высоких показателей в работе, сколотить по три ремонта № 1, по три ремонта № 2, по одному третьему и четвертому ремонту, что составляет, учитывая также время простоя машин, свыше 30 тыс. рублей.

Вот несколько данных, сведенных нами в таблицу, характеризующих поведение автомобиля, который водили тт. Чалов и Оленкин.

Характер заявочного ремонта	Дата	Километраж пробега
Смена ферродо задних тормозных колодок	сентябрь 1938 г.	23 500
Смена передней правой рессоры (опнул коренной лист)	ноябрь	39 020
Снятие нагара и притирка клапанов	декабрь	44 397
Смена шкворней и втулок переднего моста		48 500
Смена троса сцепления	январь 1939 г.	51 215
Смена колена глушителя		53 359
Смена акция и втулки динамо	февраль	61 315
Переборка трамблера	март	62 593
Смена ферродо задних тормозных колодок	апрель	70 074
Смена аккумуляторной батареи	май	75 561
Промывка коробки и троса передних тормозов, смена передней левой рессоры	июнь	81 000
Смена задней левой рессоры (опнул второй лист)	июль	94 613
Смена задней правой рессоры (опнул коренной лист)		96 984
Смена блочной шестерни коробки переключ. (полуман зуб)	август	97 075



Мастера-водители И. Н. Розанов и Г. Б. Охотников

Фото Марка Прехнера



Мастера-водители М. И. Чалов и Л. И. Озленин
Фото Мамаа Прехнера

Из этой таблицы видно, что первые четыре месяца эксплуатации автомобиля водителями тт. Чалов и Озленин не сделали ни одной заявки на ремонт, не было также заявок в декабре и в июне этого года. За весь период пробега на их машине не производилось ни смены поршневых колец, ни подтяжки коренных и шатунных подшипников.

Мастера-водители внимательно следили за смазкой всех трущихся деталей. Ежемесячно прочищали и промывали свечи с полной их разборкой. Система электрооборудования работала безотказно. Не было ни одного случая замыкания, ни разу не пришлось регулировать сигналы.

В течение 15-месячного периода тт. Чалов и Озленин систематически экономили от 50 до 70 л бензина в месяц. Даже к моменту финиша при пробеге автомобиля свыше 90 тыс. км они сэкономили 53 л бензина.

Мастера-водители тт. Розанов и Охотникова в эксплуатации своего автомобиля добились примерно таких же достижений. В последнее время они предложили дирекции парка в порядке опыта перевести их такси на трехменную работу. Это предложение было принято, и результаты его превзошли всякие ожидания.

Бригада в составе тт. Розанова, Охотникова и Масальского фактически заменила на линии две машины. При месячном плане двухменной работы такси — 4 800 платных километров строенная бригада сделала в июле 9 354 платных километра (196% плана) и дала 6 626 рублей выручки (191% плана), обслужив значительно большее количество пассажиров.

Напряженный режим работы автомобиля совершенно не отразился на конечных результатах. В день фи-

ниша спидометр машины тт. Розанова и Охотникова показывал 100 300 км.

Тт. Розанов и Охотников, Чалов и Озленин — замечательные водители. Выполнив ответственное обязательство, смелые новаторы готовы принять на себя любое новое задание по межремонтному пробегу. Они также всегда готовы передать свой стахановский опыт молодым шоферам, чтобы умножить ряды стотысячников, вырастить новые квалифицированные кадры водителей советского автотранспорта. А опыт их достоин самого широкого применения, самой широкой популяризации.

ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ДЛЯ ЗАПРАВКИ АВТОМОБИЛЯ БЕНЗИНОМ

В Калининской МТС (Ирицкая ССР) применяется простейшее приспособление для заправки автомобиля бензином, пользование которым устранило имевшиеся ранее трудности.

Это приспособление для заправки автомобиля бензином изображено на нашем фото в рабочем положении. Оно состоит из обыкновенной лейки, к которой припаяна металлическая трубка длиной 120—140 см. Свободный конец трубки, как видно на фото, загибает и вставляется в отверстие бензинового бака. Помимо трубки к лейке для устойчивости приклепаны стойки из 6—7-миллиметрового железа шириной 3—4 см.

Приспособление во время заправки автомобиля устанавливается над радиатором;

АГИТАТОРЫ НА АВТОМОБИЛЯХ И МОТОЦИКЛАХ

Комитет комсомола Сталинградского механического института провел агитационный авто-мотопробег. Для пробега были выделены три учебные автомашины и один мотоцикл. С агитаторами выехали волонтеры-инструктора и руководители авто-мотокружков. Лучшие из кружковцев ехали в качестве основных водителей. Командиром пробега был назначен студент второго курса А. Карпунин, полнитуrom — студент четвертого курса Ю. Медведев, агитаторами — студенты второго курса Г. Рыжков и Р. Халипин.

В состав агитколлектива были включены домработный оркестр, певцы, скакачки и танцоры. Всего в пробеге участвовало 28 человек.

За 5 дней авто-мотопробега агитколлектив прошел 750 км, посетив двенадцать районов Сталинградской области по маршруту: Сталинград — Дубовка — Горный — Вальнейка — Фролово — Михайловка — Серафимович — Клетовая — Калач — Сталинград. Ежедневно участники пробега проводили беседы о решениях майского пленума ЦК ВКП(б), давали концерты в селах, на полях станах, в домах отдыха и пионерлагерях.

Первая беседа была проведена в селе Липовое Вальнейского района. На беседу и концерт собралось около 400 колхозников.

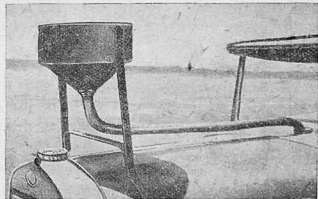
В селах и колхозах области агитколлектив была встречена тепло. Беседы проходили исключительно живо. Многие колхозники выступали, задавали вопросы, рассказывали о своих колхозах, указывали на недостатки, обнаружившиеся в первые же дни уборочной. По всем интересующим вопросам колхозники получали подробные ответы. Всего беседами было охвачено более 800 колхозников.

под лапы стоек желательнее что-либо подкладывать.

Процесс заправки весьма удобен для шофера, который обычно вынужден производить заправку с крыла автомобиля.

г. Фрунзе,

Ив. Нарциссов



Рулевое управление АВТОМОБИЛЯ М-1

Инженер А. КРИГЕР

Устройство и действие. Конструкция и взаимодействие частей рулевого механизма понятны из рис. 1. Передаточное отношение рулевого механизма 16,6:1.

Рабочая пара рулевого механизма состоит из глобоидального червяка и двойного ролика, охватывающего профиль его нарезки и находящегося в зацеплении с червяком. Червяк руля 10 напрессован на пустотелый вал 12, на который с другого конца крепится рулевое колесо (рис. 1). В свою очередь ролик 6 укреплен впазу массивной головки вала сошки 5, имеющего на противоположном конце шлицы для посадки сошки 13 (рис. 1).

При вращении червяка ролик, находящийся с ним в зацеплении, перекатывается по нарезке червяка, поворачивает вал сошки и закрепленную на нем сошку.

Червяк рулевого механизма работает в двух конических роликовых подшипниках 4 (рис. 1), расположенных по его концам.

Внутренними рабочими поверхностями подшипников служат конусы, сделанные заодно с червяком.

Наружное кольцо верхнего роликового подшипника 11 (рис. 1) чер-

вяка запрессовано в картер руля. Наружное кольцо нижнего роликового подшипника 3 (рис. 1) используется для регулировки затяжки обочих подшипников и поэтому имеет в картере скользящую посадку.

Регулировка затяжки осуществляется изменением числа прокладок 2, зажатых под нижней крышкой 1 (рис. 1) картера руля, упирающейся непосредственно в торец кольца нижнего роликового подшипника.

Прокладки применяются двух толщин 0,13—0,15 мм и 0,23—0,28 мм; первые бывают серого, а вторые белого цвета.

Как уже было отмечено в начале, червяк напрессован на нижний конец пустотелого вала. Верхний его конец (рис. 2) центрируется роликовым подшипником 1, установленным в рулевой колонке, непосредственно под рулевым колесом.

Рулевое колесо своей ступицей 3 посажено на конце вала червяка, фиксируется на нем шпонкой 4 и зажимается гайкой 7 (рис. 2). Ролик рулевого механизма вращается на оси 9, запрессованной в массивную головку вала сошки 5 (рис. 1). В отверстии ролика, между его стенками и осью, имеется гильзчатый подшипник 8 (рис. 1).

Между торцами ролика и стенками паза головки вала сошки находятся каленые, стальные, калиброванные прокладки 7 (рис. 1) с гладкой притертой поверхностью.

Ролик 6 (рис. 1) плотно сидит на своей оси впазу вала, не имея никакой осевой «игры». Правильно собранный ролик под действием руки должен проворачиваться свободно и совершенно плавно.

Вал сошки 5 (рис. 1) кованый из хромистой стали. Его шлицованная цилиндрическая часть работает в двух бронзовых втулках 14 (рис. 1), запрессованных в картер руля.

Для достижения хорошей центровки вала и для предотвращения «разгерки» зацепления рабочей пары в результате износа втулок расстояние между ними в картере достаточно большое.

Осевые перемещения вала сошки ограничиваются с одной стороны бронзовым, регулировочным винтом 16 (рис. 1), сидящим в боковой крышке картера руля и упирающимся в шлицованный торец вала, а с другой — металлическими регулировочными прокладками 15 (рис. 1), находящимися между зад-

ним торцом головки вала сошки и стенкой картера. Прокладки применяются двух толщин: 0,23—0,28 мм и 0,72—0,80 мм (0,009"—0,011" и 0,285—0,315"). Для регулировки зазора в зацеплении червяка с роликом меняют количество прокладок 15 и соответственно подворачивают регулировочный винт 16 (рис. 1), перемещая таким образом вал сошки и сидящий в нем ролик.

Как видно из рис. 1, ролик руля 6 не лежит в одной вертикальной плоскости с червяком, а несколько сдвинут. Поэтому при перемещении ролика в сторону червяка уменьшится расстояние между центрами этой пары и естественно уменьшится зазор в ее зацеплении.

Наружный конец вала сошки, как уже было отмечено, снабжен мелкими коническими шлицами, предназначенными для посадки сошки.

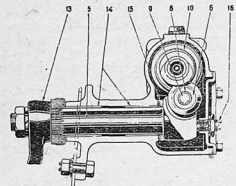


Рис. 1

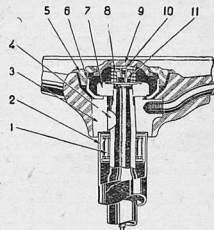
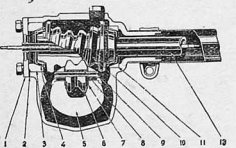


Рис. 2

Правильность угловой установки сошки достигается наличием на валу сошки четырех двойных шлиц, входящих в четыре двойные впадины сошки. Указанный способ посадки сошки на конические шлицы удобен тем, что малейшая ее слабина может быть устранена простой подвижной гайки крепления.

Зазор в зацеплении рабочей пары руля переменный. При езде по прямой дороге, когда руль находится в среднем положении, этот зазор практически равен нулю. По мере же поворота рулевого колеса в ту или другую сторону указанный зазор появляется и непрерывно возра-

стает при приближении к Крайним положениям.

Переменность зазора достигается следующими двумя путями:

а) Применением различных по величине радиуса начальной окружности червяка и радиуса поворота ролика. Последний несколько больше первого, из-за чего части начальной окружности червяка и окружности поворота ролика являются дугами, расходящимися по мере отдаления от среднего положения. Благодаря этому ролик, отходясь от среднего положения, несколько выходит из зацепления с червяком, увеличивая таким образом боковой зазор.

б) Особым способом нарезки червяка, при котором по мере отдаления от его середины ширина впадин увеличивается, также повышая боковой зазор. Отсутствие зазора в зацеплении между червяком и роликом при езде по прямой делает руль в этом положении чрезвычайно послушным, позволяющим водителю хорошо «чувствовать» дорогу, и в то же время избавляет его от чрезмерной «отдачи» в рулевое колесо.

Смысл регулировки рулевого управления заключается в устранении излишних зазоров и «слабины», которые неизбежно появляются в результате износа как рабочей пары, так и других его деталей.

Регулировка руля. Большинство регулировок руля «М» осуществляется прокладками, но действенная потребность в этих регулировках наступает лишь после значительного пробега.

Никогда не следует обращаться за регулировкой руля, не убедившись предварительно в ее необходимости.

Следует иметь в виду, что причиной так называемого люфта или угловой игры на рулевом колесе обычно бывает появление «слабины» в рулевом приводе — в шаровых соединениях рулевых тяг, в месте посадки сошки на шпильку отвода вала, в местах закрепления рычагов на поворотных кулаках и т. д., значительно реже — появление износа в самом рулевом механизме — осевая «игра» вала сошки, осевая «игра» червяка или износа рабочих поверхностей червяка и ролика.

Также необходимо учитывать, что неправильное и неодинаковое давление в шинах, неудовлетворительное или неравномерное действие тормозов, плохая работа амортизаторов и, наконец, неудовлетворительное состояние установки передних колес часто вызывают незаслуженные нарекания на работу руля.

Далее следует помнить, что повышенная «отдача» в руль на плохой дороге является следствием неудовлетворительной работы компенсаторной сержки переднего конца левой передней рессоры, содержащей устройство, компенсирующее неточности рулевой кинематики.

Появление же «отдачи» в руль, сопряженное с вибрациями передка («спинки» и т. д.) на большой скорости и хорошей дороге, является прямым результатом плохой балансировки передних колес или недо-

влетчивости затяжки шаровых соединений продольной и поперечной тяг.

Способы правильной затяжки шаровых соединений тяг даны нами ниже.

Здесь же мы сообщаем способы, правила и последовательность производства регулировок самого рулевого механизма.

Во время проведения всех регулировок, указанных выше, передняя ось автомобиля должна быть установлена на домкрате.

1. Проверка правильности регулировки подшипников червяка. Поверните рулевое колесо приблизительно на один оборот вправо из положения, соответствующего езде по прямой, и в таком виде закрепите его, привязав за спицу к левой стойке двери. Затем, взявшись за рулевое колесо одной рукой, натяните привязь и, удерживая таким образом рулевое колесо совершенно неподвижно, другой рукой обхватите рулевую колонку непосредственно под ступицей колеса так, чтобы палец едва касался ее нижнего края.

Затем скажите помощнику, чтобы он сильно раскачивал передние колеса из стороны в сторону.

При этом всякая осевая «игра» червяка в своих подшипниках будет легко ощущаться пальцем, который почувствует осевые перемещения ступицы рулевого колеса.

Если осевая «игра» червяка обнаружена, ее надо немедленно устранить.

Вся последующая проверка руля может производиться только после регулировки подшипников червяка и устранения его осевой «игры».

2. Регулировка подшипников червяка. Снимите продольную тягу с шарового пальца сошки. Разъедините провод гудка, выходящий из отверстия в нижней крышке картера руля так, чтобы соединительная муфтачка осталась на противоположном конце провода.

Под нижней крышкой картера руля поставьте металлическую банку, куда может вытечь часть смазки при отворачивании этой крышки.

Отверните четыре болта нижней крышки и снимите саму крышку.

С помощью лезвия ножа, осторожно «заведенного» по всей окружности нижнего фланца картера, отделите и затем снимите серую (тонкую) прокладку.

Установите нижнюю крышку на место и снова проверьте осевую «игру» червяка. Если она еще не устранена, удалите белую (толстую) прокладку и поставьте на ее место ранее вынутую серую.

При проведении указанной регулировки не следует никогда вынимать сразу более одной прокладки (причем, когда вынимается белая прокладка, на ее место обязательно должна ставиться ранее вынутая серая).

Поворните рулевое колесо из одного крайнего положения в другое и убедитесь в свободном его вращении.

Если рулевое колесо вращается туго, то это свидетельствует либо

об излишнем числе вынутых прокладок, либо о наличии смещения рулевой колонки и рулевого вала относительно картера, укрепленного к раме.

Для проверки установки руля сделайте следующее:

Освободите гайки болтов крепления фланца картера руля к раме, дав этим возможность картеру руля принять то положение, в котором его стремится оставить колонка, закрепленная к кронштейну на штифте приборов. Затем вновь затяните гайки болтов крепления картера руля к раме.

Далее, отпустите винты крепления кронштейна рулевой колонки к штирку приборов и переместите кронштейн (вдоль штифта) соответственно положению колонки. Затяните болты, фиксируя тем самым новое правильное положение колонки.

После этого будет устранена всякая неточность в установке рулевого механизма на машине.

3. Проверка и регулировка продольной «игры» вала сошки. Проверните рулевое колесо доотказа в левую сторону и затем на $1/8$ оборота обратно.

Если теперь положить руку на верхнюю бычку сошки и слегка поворачивать рулевое колесо, вал сошки должен свободно поворачиваться без ощутимой продольной «игры».

При наличии указанной продольной «игры» последняя должна быть устранена подтягиванием бронзового упорного винта 16 (рис. 1), сидящего в боковой крышке картера.

После окончания регулировки надежно затяните контргайку винта и снова проверьте отсутствие продольной «игры» и свободное проворачивание вала сошки на полном угле его поворота.

При этом наибольшее усилие на рулевом колесе, измеренное, как указано на рис. 3, должно быть от 1,2 до 1,4 кг.

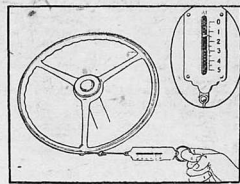


Рис. 3

Указанное усилие должно наблюдаться при проходе рулевого колеса через среднее положение (соответствующее езде по прямой) и на протяжении двух несимметричных участков вокруг этого положения.

При повороте рулевого колеса вправо из его среднего положения величина этого участка будет примерно 100° , при повороте влево — примерно 200° .

да отсутствие бокового зазора в его зацеплении с червяком в этом месте, то больше снимать прокладок не нужно. Если при проходе через середину червяка ролик будет оставаться неподвижным, снимите еще одну (тонкую) прокладку и повторите указанную проверку.

Оставив установленное количество прокладок, поверните рулевое колесо в любую сторону почти доотказа, поставьте боковую крышку картера и укрепите ее болтами.

Затем отпустите контргайку регулировочного винта вала сошки и заверните этот винт 16 (рис. 1) до устранения продольной «игры» вала сошки, повернутого в одно из его крайних положений, как было указано в разделе 3.

Затяните контргайку регулировочного винта вала сошки, проверьте свободно вращение всех частей рулевого механизма, отсутствие продольной «игры» вала сошки и отсутствие слабны в зацеплении червяка с роликком.

Для проверки зацепления вновь установите сошку, надежно закрепите ее на шлицах и, поставив руль в среднее положение, убедитесь, что «игра» конца сошки не превышает 0,15 мм.

Регулировка руля считается законченной и правильной, если в положении, соответствующем езде по прямой (и на протяжении двух несимметричных участков, указанных в разделе 3) наибольшее усилие на рулевом колесе будет от 1,2 до 1,6 кг.

При дальнейшем повороте рулевого колеса в любую сторону это усилие должно уменьшаться.

Указанное усилие нужно замечать (см. рис. 3) до соединения сошки руля с продольной тягой.

В свою очередь усилие на продольной рулевой тяге, необходимое для поворота передних колес из одного из крайнего положения в другое, не должно быть больше 4,5 кг (при передней оси, установленной на лямках).

Приведенные данные по замеру усилий как на рулевом колесе, так

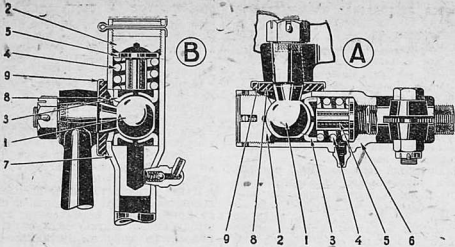


Рис. 4

Приведенная разница в величине участков «тупого поворота» характерна для рулевого механизма после первой его регулировки. После второй или третьей регулировки разница в величинах участков будет уменьшаться и, наконец, они сделаются симметричными.

При дальнейшем повороте рулевого колеса в любую сторону усилие на нем будет уменьшаться.

4. Проверка зацепления ролика с червяком. Никогда не переходите к этому виду проверки, если не выверена установка колонки и не устранена продольная «игра» вала сошки.

Установите сошку рулевого управления в среднее положение, соответствующее езде по прямой.

Продольная рулевая тяга была снята с шарового пальца сошки еще в самом начале регулировки, поэтому указанное «среднее положение» руля легко найти по положению сошки, которая при этом должна быть отклонена от вертикали назад на угол 16°30', или расстояние от вертикали (проходящей через центр вала сошки) до оси шарового пальца должно быть равно 61 мм.

Указанное расстояние легко проверить, если к центру на торце вала сошки кусочком воска прикрепить нить отвеса и измерить расстояние от нее до центра нарезанного хвостовика шарового пальца сошки.

Установив сошку в указанном положении, покажите ее (в плоскости поворота) для того, чтобы установить величину «игры» ее конца.

Если последняя будет превышать 0,8 мм, то это значит, что механизм руля требует регулировки, для чего он должен быть снят с автомобиля.

Последовательность операций демонтажа руля должна быть следующей:

- снимите наклонную доску пола кузова;
- отверните болты крепления картера руля к раме;
- сним стартер и педали, выньте руль через кузов, взявшись за его колонку;
- тщательно очистите руль от грязи, промойте шеткой с керосином и вытрите ее насухо.

5. Регулировка зацепления ролика с червяком. Укрепите картер руля в тисках так, чтобы его колонка бы-

ла с правой стороны тисков, а боковая крышка картера была бы обращена вверх.

Отверните болты крепления боковой крышки, выньте вал сошки, строго следя за тем, чтобы ни одна регулировочная прокладка 15 (рис. 1) из шлицев на валу не оставалась в картере.

Запомните, что толстая упорная шайба вала сошки должна быть обращена в тыльную часть головки вала той стороной, на которой имеется фаска (рис. 1).

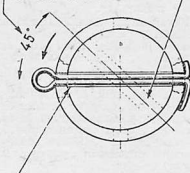
Как уже было сказано, уменьшение бокового зазора в зацеплении червяка с роликом достигается уменьшением количества прокладок 15 (рис. 1) между упорным торцом картера и тыльной частью вала сошки.

Сначала снимите с вала сошки только одну (тонкую) регулировочную прокладку и вставьте ее обратно в картер.

Поверните рулевое колесо доотказа вправо. Нажмите большим пальцем на торец головки вала сошки и постепенно повертывайте рулевое колесо влево. Если при этом ролик, проходя через середину червяка, начинает вращаться (что указывает

Положение прореза при проверке забернутой до отката

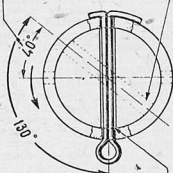
Угол между осью прореза и осью ближайшего сверления (при шпильках) в головке течи $\leq 55^\circ$ или больше



Надо отвернуть прорез до сближения прореза с ближайшим сверлением в головке течи и произвести шпильку

Положение прореза при проверке забернутой до отката

Угол между осью прореза и осью ближайшего сверления (при шпильках) в головке течи $\leq 40^\circ$ или меньше



Надо отвернуть прорез до сближения прореза с ближайшим сверлением в головке течи и произвести шпильку

Рис. 5

на продолговатые тяги относятся к машинам после пробеге, обеспечивающего полную взаимную приработанность деталей.

Кроме приведенных проверок и регулировок, уход за рулем заключается в добавлении смазки через каждые 6 000 км пробега, а также после каждой регулировки, сопряженной с выливанием смазки.

Заполнение смазкой производится через наливное отверстие в верхней части картера, наполняя картер полностью.

Смазка руля должна производиться полугутомаслом:

летом — И-1722-Л
зимой — И-1722-З.

Заменителями этих масел могут служить соответственно:

летом — нигрол Л
зимой — нигрол 60%/ и автол 6—40%.

Смена летней смазки на зимнюю должна проводиться с наступлением заморозков, так как летняя смазка в холодное время застывает, руль становится «тугим» и теряет упругость. Смена зимней смазки на летнюю должна проводиться весной с наступлением теплой погоды.

Количество заливаемой смазки — 330 см³ или 300 г. Применение других смазок для руля ни в коем случае не допускается; также не допу-

скается загрязнение имеющегося в картере масла добавлением солидола и других масел.

6. Конструкция наконечников рулевых тяг и их затяжка. Головки продольной тяги и наконечники поперечной содержат в себе устройства для зажима шаровых пальцев поворотных рычагов и сошки.

Оба наконечника поперечной тяги и головки продольной тяги, образующая сошку, одинаковы по своей конструкции (рис. 4, А).

Что же касается передней головки продольной тяги, то она отличается от остальных только местом установки пружины (рис. 4, В).

Устройство наконечников поперечной тяги и задней головки продольной тяги А состоит в следующем. Головки шаровых пальцев 1 зажаты между сферическими поверхностями пробок 2 и сухарей 3. Сухарь представляет собой цанговидную штампованную чашечку, опирающуюся в торец пружины 4 (рис. 4).

Внутри пружины помещен стержень ограничителя ее усадки 5, в который при сильных толчках упирается сухарь 3, предотвращая таким образом удар витков пружины друг о друга и ее быструю поломку (рис. 4).

Другим торцом ограничителя упирается в тело наконечника 6 (поперечной тяги) или в заглушку 7 (за-

прессованную в трубу продольной тяги в месте ее расширения при переходе в головку) (рис. 4).

В передней головке продольной тяги В шаровой палец поворотного рычага 1 зажат между сферическими поверхностями двух сухарей 3. Один из них упирается в заглушку тяги, другой — в торец пружины 4, которая в этом случае вместе с ограничителем 3 упирается в пробку 2 конца тяги (рис. 4).

Для защиты от грязи и пыли отверстия в наконечниках тяг в местах прохода шаровых пальцев закрыты накладками из маслостойкой резины 8, заключенными в штампованные кожуха 9 (рис. 4).

Пробки на концах обеих тяг после соответствующей затяжки шплинтуются.

Для того чтобы шплинтовка пробок продольной и поперечной тяг могла быть сделана в том положении пробок, при котором обеспечена надежная их затяжка, наконечники тяг снабжены двумя взаимно перпендикулярными отверстиями (для прохода шплинтов).

При затяжке пробки заворачиваются в наконечники лотками и после этого отворачиваются на угол в пределах от 45° до 130° так, чтобы в этом положении отверстия в наконечнике тяги и прорез в пробке совпали и разошлись, как указано на рис. 5.

УГОЛЬНИК ВМЕСТО ПРЯМОГО ШТУЦЕРА БЕНЗОНАСОСА

Предложение т. Александрова (г. Свердловск)

Работая по ремонту автомобилей ЗИС-5, я заметил, что на многих из них неисправны бензонасосы и бензопровода вследствие того, что приемный канал бензонасоса, куда ввертывается штуцер бензотрубки от бака, имеет трещины в верхней части, а трубка в местегиба у гайки всегда скручена.

Причины образования трещин и скручивания трубки следующие.

Конец приемного штуцера, ввертываемый в канал бензонасоса, имеет меньший диаметр, чем конец, на который ввертывается гайка с бензотрубкой от бака. Когда шofer начинает отворачивать бензотрубку, то гайка с трубкой остается закрепленным на штуцере, а штуцер вывертывается из бензона-

соса. В это же время обычно скручивается колесо бензотрубки, а иногда ломается сама трубка в месте сгиба (рис. 1).

Во избежание отворачивания штуцера и скручивания трубки шofer старается попеременно закреплять штуцер в отверстие бензонасоса ключом 14 мм. Это часто приводит к тому, что приемный канал бензонасоса ломается в верхней части, бензин через трещину начинает течь на стартер, а затем на пол и шofer приступает к пайке трещины.

Но дело в том, что металл, из которого изготовлен бензонасос, плохо поддается пайке, а также газовой сварке, и в большинстве случаев, пока шofer не заменит бензонасос или верхнюю часть насоса, потеря бензина через трещину продолжится.

В целях сохранения бензонасоса я предлагаю заменить прямой приемный штуцер угольником, что значительно улучшит крепление бензопровода к бензонасосу (рис. 2).

Применение угольника предохраняет бензонасос от преждевременной поломки, а бензопровод от скручивания и заломов. С применением угольника легко и удобно отнять, поставить и закрепить бензопровод. Для этого нужен всего один ключ 17 мм, в то время как для отворачивания трубки при прямом штуцере

требуется два ключа 17 мм и 14 мм (одним ключом приходится держать штуцер, другим отворачивать гайку).

Применение угольника даст большую экономию и в самом производстве на автозаводе им. Сталина, так как я предлагаю применять вместо штуцера угольник, который ставится на головки цилиндра компрессора для накачки шин автомобилей ЗИС-5 (деталь Н-216). Это даст возможность экономить латунь, употребляемую для изготовления штуцера.

Мною было установлено на автомобили ЗИС-5 и компрессоры ВВК-200 около 20 угольников, которые работают гораздо лучше, чем прямые штуцеры.

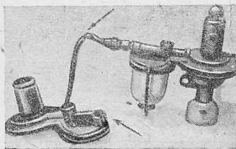


Рис. 1

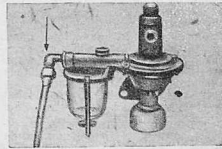


Рис. 2



Мотоциклисты — осовнахимовцы спортивных обществ «Старт», «Спартак», «Красная Роза», «Чистель» и др. провели в районе г. Подольска весенне-бронзовые соревнования.

Медальеры гранаты и преодоление «защитной зоны» в противогазовых быках включены в эти массовые соревнования.

На снимке: рекордсменка Ленинграда т. Евангулоба («Старт»), подойдя к «защитной зоне», надевает противогаз.

В ЧЕСТЬ ОТКРЫТИЯ ВСЕСОЮЗНОЙ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ВЫСТАВКИ

В целях популяризации Всесоюзной сельскохозяйственной выставки Рязанский обком партии и облисполком организовали авто-мотопробег, в котором участвовало 20 мотоциклов и до 10 легковых и грузовых автомобилей. Три колонны стартовали из Ростова, две — из Таганрога.

Участники пробега побывали в 35 районах и всюду проводили митинги и беседы о Всесоюзной сельскохозяйственной выставке, о социалистическом соревновании на право участия в выставке в 1949 году, о скорейшей уборке урожая. В отдельных местах они оказывали техничку помощь колхозам. Многие колхозы рапортовали об окончании уборки урожая.

Участники пробега показали образцы выдержки и дисциплинированности, закончив агитавтопробег в намеченный срок.

А. Житомирский

В скором времени начнет я строительство завода газогенераторных автомобилей — филиала автозавода им. Сталина.

Новое предприятие рассчитано на выпуск газогенераторных установок и запасных частей к ним. Помимо выпуска установок, здесь же будет производиться монтаж их на автомобилях завода им. Сталина.

По техническому проекту в филиале автостроителя намечено расположить 12 основных цехов: механический, прессовый, цех сборки агрегатов, цех металлизации и др.

Кроме основных производственных цехов, в филиале намечается построить цех по заготовке топлива для газогенераторных машин — древесных чурок и угля. Это топливо необходимо заводу для розжига газогенераторов после их монтажа на конвейере, для регулировки двигателя и при испытаниях автомашин.

На строительной площадке сейчас начаты поисковые и подготовительные работы. В 1949 году новое предприятие должно дать первую продукцию.

АВТОМАТИЧЕСКОЕ ТАРИРОВАНИЕ ЖИКЛЕРОВ

В Научном автопротекторном институте (НАТИ) был испытан, а затем в Институте городского транспорта Москвы окончательно конструктивно оформлен автоматический прибор конструкции т. Тарасова для проверки жиклеров водой.

Прибор т. Тарасова очень прост, надежен и компактен. Его основное преимущество перед известными до сих пор приборами, применяющимися для этой цели, заключается в том, что тарировщику не приходится следить за процессом или засекать момент окончания замера. Замер оканчивается автоматически.

По схеме прибор т. Тарасова на-

поминает флюومتر, но отличается от него отсутствием поплавкового устройства и тем, что замеряет не давление, а объем воды, прошедшей через жиклер при постоянном напоре. Шкала прибора имеет большую длину и дает очень точные отсчеты. Каждый кубический сантиметр воды, прошедший через жиклер, выражается на шкале одним миллиметром.

Прибор т. Тарасова заключен в закрытый деревянный футляр и снабжен набором инструментов. Сейчас он поставлен на производство.

АВТОМОБИЛИ РАБОТАЮТ НА АНТРАЦИТЕ

15 августа закончился испытательный пробег автомобилей с газогенераторными установками, работающими на антраците, по маршруту Ленинград — Киев — Харь-

ков — Ростов на Дону — Ленинград.

Пробег продолжался 21 день. За 118 ходовых часов машины прошли 4200 км. На отдельных этапах скорость доходила до 60 км в час.



Участники авто-мотопробега на старте

Фото А. Житомирского

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ

НОСТИНУ В. (УзССР, Ташкент) и др.

Вопрос. Из чего состоит солидол.
Ответ. Солидол по своему составу представляет смесь кальциевых (известковых) мыл с минеральным маслом и с некоторым содержанием

воды. Кальциевое мыло — это продукт взаимодействия кальциевой щелочи — гашеной извести $[Ca(OH)_2]$ с растительным маслом, животными жирами и жирными кислотами.

Тов. ДОРНОВСКОМУ (Гомель) и др.

Вопрос. Что такое сверхбаллонные шины и устанавливаются ли они на автомобилях советского производства.

Ответ. Сверхбаллонными принято называть шины с внутренним давлением не выше 0,7—1,4 атмосферы. Сверхбаллонные шины не получили пока широкого распространения вследствие ряда недостатков, свойственных им при езде по хорошим гладким дорогам. К числу недостатков следует отнести:

- а) раскачивание автомобиля при быстрой езде;
- б) затрудненность управления автомобилем;

- в) крен на поворотах;
- г) являющиеся расклинивания автомобиля в момент торможения;
- д) увеличенную мощность, расходуемую двигателем на передвижение автомобиля.

Но сверхбаллоны, благодаря низкому удельному давлению, имеют преимущество при движении по трудно проходимым дорогам.

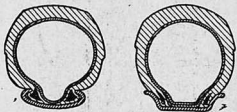
На рисунке показана работа шины высокого давления (слева), шины типа баллон (посредине) и типа сверхбаллон (справа) при езде на препятствии.

На советских автомобилях массового производства сверхбаллоны не устанавливаются.

Тов. С. Н. ТОГИНУ (Владивосток) и др.

Вопрос. Чем отличаются клинчерные покрышки от прямобортных.

Ответ. Клинчерными называются покрышки, имеющие вытоугающие резиновые борты (см. рисунок),



Слева — клинчерная шина, справа — прямобортная

крайнейшее к металлическому ободу, снабженному арочкообразными закраинами. Клинчер в переводе с английского означает прыжок или скок.

До 1910 года эти шины были самым распространенным на автомобилях европейских марок. Вследствие ряда недостатков, из которых самым существенным является неудобство монтажа их на обод, они в настоящее время почти совсем вышли из употребления и сохранились лишь на автомобилях старых марок и частично на некоторых конструкциях мотоциклов.

Борт клинчерной покрышки в отличие от прямобортной не имеет внутри нивелик проволочных колец. На советских марках автомобилей клинчерные покрышки не устанавливаются.



Тов. ГАЕЦНОМУ С. Н. (Минск) и др.

Вопрос. Укажите пропускные данные жиклеров карбюратора ЗИС-101 при проверке их на истечение, а также диаметры этих жиклеров.

Ответ. Регулировки, соответствующие

карбюратору ЗИС-101 при работе двигателя на безине второго сорта в зависимости от материала, из которого изготовлены поршни, даны в помещаемой ниже таблице.

Наименование	Двигатель ЗИС-101 с алюминиевыми поршнями (огонька окатки 5,5)			Двигатель ЗИ-101 с чугунными поршнями (огонька окатки 4,8)		
	Истечение воды см ³ в мин. при давлении 1000 мм	Истечение бензина см ³ в мин. при давлении 800 мм	Приближенный диаметр в мм	Истечение воды см ³ в минуту при давлении 1000 мм	Истечение бензина см ³ в мин. при давлении 800 мм	Приближенный диаметр в мм
Жиклер большой мощности	101	70	0,74	84	60	0,69
Жиклер средней мощности	122	90	0,78	115	85	0,75
Жиклер малой мощности	128	90	0,85	114	80	0,80
Экономжиклер	128	90	0,85	92	65	0,72

Пропускная способность жиклеров указана для бензина с удельным весом 0,710 и температурой 15°C. Вода взята при температуре 20°C.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Издатель — Редиздат ЦС

Осознавша

Адрес редакции: Минск, 9 ул. Горького, 24, 1-й подъезд телефон КЗ-44-69

Уполном. Главлита РСФСР Б-8190
Техн. редактор В. Сопальков
Зак. т. 2636. Зак. изд. 189. Тираж 70 000
Бумага 58×92 см., 1/8, 2 печ. листа
Кол. зт. в 1 печ. л. 80 000
Журнал сдан в набор 29/VIII 1939 г.
Подп. к печати 25/IX 1939 г.

Тип. „Крестынская газета“,
Минск, Суцеская, 21

Цена 50 коп.

155
КРАСНАЯ ПРЕСНЯ, 6/2
КР. 3
ДЕЙСТ.
15 1.12. 3А РУДЕМ

