

187
1134

Средства
Средств
Средств

За рулем



ФЕВРАЛЬ
1940

4

РЕДИЗАТ ЦС ОСОДВИДХИМА СССР



СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
А. П. ВОЛКОВА, орденоносец — Женщины страны социализма	1
Н. ЗИНГЕР — За руль автомобиля!	3
А. ГРИГОРЬЕВА — Стахановка-депутат	4
Б. ЗИЛЬБЕРБЕРГ — Их тысячи	5
Светлый образ	6
С. ТИУНОВ — Комиссар школы	7
Э. АЛЕКСАНДРОВ — Высокая успеваемость	8
И. ЧАБРОВ, майор — Оборудование автомобилей и перевозка войск	9
Н. АНСКИЙ — Самый экономичный советский автомобиль	11
С. БАННИКОВ, тех. — Техническое обслуживание автомобиля. Уход за аккумуляторной батареей	12
Г. АФАНАСЬЕВА, тех. — Проверка жиклеров	14
Техническая консультация	15
Новости мировой автотехники	16
В. Б. — Исправление автоклапанов	3-я стр. обл.

ветскими тракторами или автомобилями.

Из массы советских женщин за последние годы выдвинулось большое количество «родлиных героинь труда. Все шире становится круг передовых женщин, награжденных знаками высшего отличия — орденами Союза ССР.

Вместе со всем народом наши женщины неустанно крепят оборонную мощь страны. В рядах Осоавиахима насчитывается сейчас около трех миллионов женщин. Овладевая оборонными специальностями медицинских работников, связистов, водителей машин, летчиков, парашютистов, изучая стрелковое дело и противохимическую оборону, женщины-осоавиахимовки готовы в нужный момент оказать неоценимую услугу Красной Армии.

Глава советского правительства тов. В. М. Молотов в своем докладе на XVIII съезде ВКП(б) говорил о важности автомобильного транспорта, о его растущей роли в народном хозяйстве страны и поставил задачу — подготовить за годы третьей пятилетки 2 млн. шоферов. Не менее 25% этой огромной армии водителей должны составлять женщины, а это значит, что нам нужно обучить автоделу полмиллиона женщин.

За последнее время на автотранспорте имеются несомненные успехи в подготовке и выдвижении женских кадров. Но мы не можем их считать достаточными. Если средний процент женщин в ряде отраслей промышленности и в сельском хозяйстве не ниже 40 по отношению к общему числу рабочих, то в автомобильном хозяйстве этот процент выражается пока единицами. Крайне мало женщин-водителей, еще меньше бригадиров, механиков, начальников автоколонн и автобаз.

В борьбе с косностью некоторых «хозяйственников», считавших, что управление автомобилем дело не женских рук, вместе с партийными и комсомольскими организациями немало сделали и сами женщины. Известную роль сыграли в этом женский автопробег имени Сталинской Конституции, проведенный в трудных условиях в 1936 г., и местные женские пробег.

Но только с конца прошлого года началось массовое привлечение женщин к рулю автомобиля.

Недавно в Москве по призыву МК комсомола получили специальность водителей автомобилей свыше 2 тысяч девушек. Сотни новых автошкол и автоучебных пунктов созданы в областных и краевых центрах, в районах, в МТС и совхозах, где сейчас обучаются тысячи представителей славной женской молодежи.

Вместе с комсомолом в этой почетной работе должны принять участие осоавиахимовские организации, автомобильная общественность и жены автоработников. Надо также лучше и теснее связаться со средней школой, привлекая девушек, оканчивающих десятилетку, на автотранспорт.

Разными путями приходят женщины к профессии водителя автомашины, но с одной целью — быть полезными своей родине, заменить братьев, мужей, а если понадобится, и самим принять участие в боевых схватках с врагами.

Многие женщины изучают автомобиль, чтобы приобрести вторую специальность. Комсомолка Лидия Кошке — студентка института философии и литературы — пришла в автошколу. Девушки спрашивали ее: «Почему ты хочешь стать литературоведом и

шофером одновременно?» Она отвечала просто: «В разные времена разные профессии пригодятся».

Так на каждом шагу проявляют высокий патриотизм советские женщины, воспитывая в себе качества бойца — смелость, решительность и выдержку. Безграничную отвагу и мужество женщины проявили во время боев у озера Хасан, в районе реки Халхин-Гол и сейчас в борьбе за освобождение финского народа от маннергеймовских белобандитов.

Советской женщине есть что защищать. Она защищает страну, озаряемую солнцем Сталинской Конституции, которая дала ей равные права с мужчиной на труд, оплату труда, отдых, социальное страхование, образование, право избирать и быть избранной, и свято охраняет интересы матери и ребенка.

Она защищает страну, являющуюся мощным неугасимым маяком для всего прогрессивного человечества, для миллионов зарубежных трудящихся женщин, у которых единственный путь к счастью — решительная борьба со своим исконным классовым врагом, окончательное уничтожение господства капитала.

В Международный коммунистический женский день трудящиеся женщины за рубежом будут с надеждой и любовью думать о своих сестрах в стране социализма. С новой силой они подымут свой голос против развязавшейся новой империалистической бойни, принимающей все более угрожающие размеры.

Трудящиеся женщины Советского Союза в этот день с радостью и гордостью подведут итоги замечательных достижений и твердой и уверенной поступью пойдут дальше под знаменем партии Ленина — Сталина к сияющим вершинам коммунизма.



За руль автолюбителя!

Н. ЗИНГЕР

Они пришли в автошколу Трансэнергокадры по призыву Московского комитета комсомола в те дни, когда славилась Красная Армия бодростью за освобождение народов Западной Украины и Западной Белоруссии.

190 девушек — работницы фабрик, столовых, счетоводы, уборщицы, домашние хозяйки, охваченные патристическим порывом, пришли сюда, чтобы в короткий срок научиться управлять автомобилем.

Всеми групп ускоренной подготовки водителей было укомплектовано главным образом из девушек. Впервые в опытным порядке занятия проводились по сокращенной двухсотчасовой программе — один месяц на теорию и практическую езду, второй — на стажировку и автохозяйство в качестве помощника водителя.

Изучение теории автодела многим давалось нелегко. Нередко чувствовался недостаток общеобразовательной подготовки. Ведь большинство учащихся имели знания в пределах пяти классов средней школы. Но настойчивость, горячее стремление во что бы то ни стало доказать, на что способны девушки страны победившего социализма, сделали свое дело.

Ежедневно по 8 часов занимались краткосрочные группы и, когда наступило время испытаний, 30 проц. девушек отвечали на «хорошо» и «отлично».

Выпуск молодых водителей несколько задержала стажировка в автохозяйствах. Но тем не менее уже в конце января 120 девушек получили права профессионалов — водителей III класса — и теперь работают в автобусах различных строительных организаций (Мостройтрест, Мосжилстрой, Сантехстрой) на автомобилях ГАЗ-АА и ЗИС-5, обеспечивая стройки необходимыми материалами.

В одной из ускоренных групп училась комсомолка Наташа Инюшина. Ей 19 лет. Она только в 1939 году успешно окончила среднюю школу и пришла на курсы водителей, считая это первым этапом своей автомобильной учебы. Наташа успевала совмещать напряженные занятия в группе с общественной работой в качестве редактора стенной газеты



Учащиеся женской группы преподавателей и инструкторов: Наташа Инюшина, окончившая недавно курс водителей с отличной оценкой (слева) и Людмила Волкова, водитель II класса г. Иванова, комсомол группы

Фото В. Довукина

и сдала экзамены с отличными оценками. Но и после этого она не расставалась с книгами по автомобильному делу и непрерывно повышала уровень своих практических знаний. Теперь Наташа учится в первой группе женщин-преподавателей и инструкторов, созданной в этой же школе.

Инициатива организации женской группы преподавателей и инструкторов заслуживает вслеческого одобрения. В прошлом году в преподавательской группе была лишь единственная женщина — Александра Виноградова. Она получила права преподавателя автодела и по собственному желанию была направлена в Восточную Сибирь. Сейчас в Иркутске т. Виноградова готовит водителей в системе Трансэнергокадры.

В женской группе преподавателей и инструкторов представительницы разных городов Союза — Свердловска, Смоленска, Тбилиси, Баку, Сталина, Иванова и других. В большинстве — это водители I или II классов, командированные в Москву местными отделениями Трансэнергокадры по рекомендациям автолюбителей.

Комсомол преподавательской группы Людмила Федоровна Волкова скромно и кратко рассказывает о себе.

— Я приехала из текстильного Иванова. Мне 22 года и из них три года я за рулем автомобиля. В прошлом году решила повысить свою шоферскую квалификацию и

получила права водителя II класса. В последние месяцы работала на автомобиле скорой медицинской помощи. Недавно мне предложили учиться на курсах преподавателей. Согласилась охотно. Пришло все силы, чтобы учиться хорошо, чтобы после окончания школы через 8 месяцев честно готовить достойные кадры водителей советских автомобилей, которые очень нужны нашему растущему народному хозяйству и нашей Красной Армии.

23 женщины приехали сюда из различных концов Союза за знаниями. Об их серьезном отношении к занятиям свидетельствует и содержание первого номера стеновой газеты.

«Задача, поставленная перед нами, — пишет водитель I класса Ольга Прокопич, — трудна, но почетна. В сравнительно короткий срок нам предстоит овладеть сложнейшей техникой автомобиля настолько, чтобы суметь передать наши знания другим.

Нам доверят обучение кадров водителей, готовых в любую минуту сместить руль гражданского автомобиля на пульт боевой машины.

Широко развернем социалистическое соревнование индивидуальное и между группами. Первая женская группа инструкторов-преподавателей должна быть первой во всех отношениях».

Растут ряды женщин-водителей всех классов, женщины — механиков, техников, преподавателей.

В Омске в вечерней автошколе учится 100 женщин. В межрайонной школе шоферов в селе Михайловка, Запорожской области обучаются автоделу 76 колхозниц. В цехе беварельсового транспорта Магнитогорского комбината многие женщины научились управлять автомобилем без отрыва от производства и теперь ежемесячно переплывают задания по пробегу и экономии бензина. Особняком выделены организации также создают специальные женские автомобильные группы. В частности Орджоникидзевский областной совет Осоавиахимга получил 36 заявлений от работниц и домохозяек о желании овладеть автомобилем.

Десятки тысяч женщин хотят заменить своих мужей и братьев за рулем прекрасных советских автомобилей.

Добро пожаловать!

СТАХАНОВКА — — ДЕПУТАТ

Она стояла на трибуне перед товарищами и говорила о себе, о своей работе и жизни, о том, что она готова отдать жизнь родной стране, что она оправдает доверие людей, оказавших ей высокую честь.

Всегда уверенная в себе и спокойная Анастасия Ивановна Мирошниченко была взволнована. Лицо ее пылало. Даже голос, особенно в первые минуты, звучал как-то глухо, словно чужой.

Общее собрание рабочих и служащих автобазы Московского совета выдвинуло Анастасию Ивановну кандидатом в члены Московского городского совета. Она уважаемый член коллектива. В ее трудовой книжке записана благодарность за безаварийное вождение машины. Она неоднократно премирована. Много лет подряд товарищи избирают ее членом рабочего комитета.

Чуткость и отзывчивость члена работкома известна каждому работнику базы. Нужно ли отправить заболевшего товарища лечиться, устроить ребенка в детский сад или если, потребовалась ли помощь неожиданно попавшему в затруднительное денежное положение — со всеми нуждами и горестями обращаются на автобазу Моссовета к ней, к Анастасии Ивановне. Она умеет помочь и словом и делом.

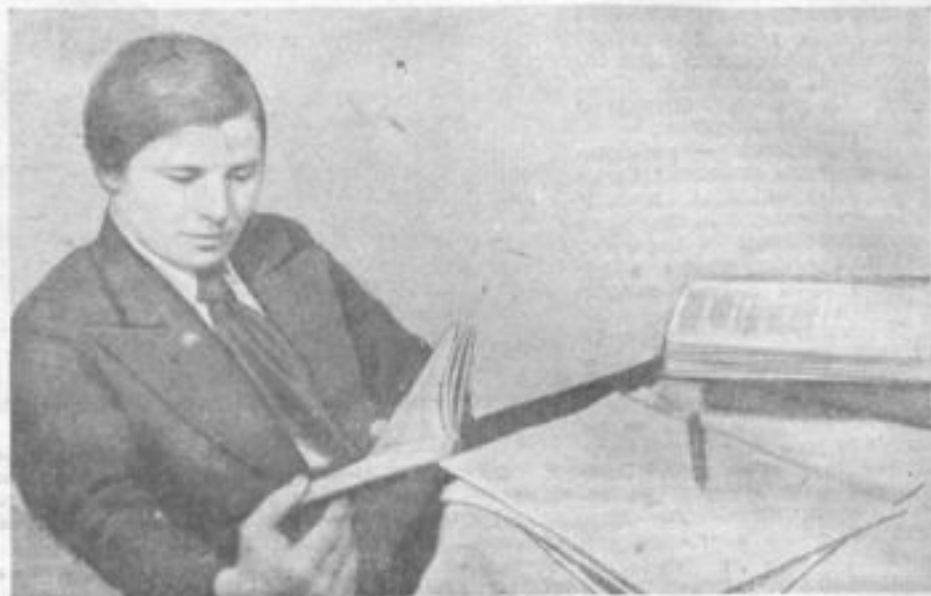
Тепло говорили о своем кандидате собравшиеся на предвыборное собрание. Веское слово сказал и секретарь партийной организации т. Шинкин.

— Многим из нас можно поучиться у непартийного большевика Анастасии Ивановны Мирошниченко выполнять свои производственные и общественные обязанности.

...24 декабря 1939 г. избиратели 623-го избирательного округа по выборам в Московский городской совет отдали свои голоса верной дочери советского народа.

Готовясь к встрече с избирателями, выступая перед ними, Анастасия Ивановна еще раз перечувствовала, передумала свою жизнь.

Зимнее утро. Отец давно ушел на работу. Мать еще затемно начала греть воду. Опять в доме стирка. Опять, как вчера и день назад и уже много месяцев и лет подряд, сырость застелит окна, запах мыла и жавели зашепчет в горло. Настя давно уже не учится.



Анастасия Ивановна Мирошниченко готовится к вступлению в партию. На снимке — т. Мирошниченко за изучением истории ВКП(б)

Фото М. Прехнера

— Довольно, дочка! — сказал ей отец, в тот день, когда она закончила церковно-приходскую школу. — Три года училась, пора и матери помочь. Гляди, как она целыми днями сижу вал корытом гнет, чтобы нас прокормить. Сиди дома да за малышами приглядывай.

Метет Настя поля, смотрят за ребятами, таскает тяжелые узлы к заказчикам. Дома же все нехватки. А вскоре и отец умер. Осталась мать совсем одна с четырьмя дочерьми на руках. Вспомнились Анастасии Ивановне и страшные годы, когда по всему Крыму рыскала белогвардейщина. И уверенно думалось: не вернутся лютые звери на нашу землю. А если попробуют — получат достойную встречу.

На работу, которая пришлось ей по сердцу, к машине, к технике, т. Мирошниченко попала в 1934 г. При автобазе Моссовета открылась школа шоферов.

С первых дней занятий в школе она крепко полюбила машину. Металлизм автомобиля восхищал Анастасию Ивановну. Часто она с гордостью думала, что вот почти такие же механизмы стоят и на боевых машинах, охраняющих наши границы, а значит и она, Анастасия Ива-

новна Мирошниченко, если попадется, сможет пересесть за руль такой машины.

Меньше чем через год т. Мирошниченко отлично окончила школу. Ездил она без аварий и поломок. Все свободное время отдавала уходу за мотором. Поэтому-то ее машина № МА-18-12 прошла до капитального ремонта 30 000 км сверх нормы.

Проверка договоров на социалистическое соревнование выдвинула шофера Анастасию Ивановну Мирошниченко в первые ряды лучших производственников. Экономное расходование бензина — один из важнейших показателей стахановской работы. Почти каждый месяц стахановка — шофер II класса т. Мирошниченко экономила 40—50, а то и все 90 л бензина.

За ней не значится ни одного нарушения. Чистота, аккуратность, дисциплинированность, подлинно социалистическое отношение к труду — вот основные качества отличной производственницы — депутата Московского совета Анастасии Ивановны Мирошниченко.

Доверие избирателей она оправдывает. Порукой тому преданность партии, родному Сталину, любовь к своему народу, из среды которого она вышла.

А. ГРИГОРЬЕВА

Сидит тысячи...

Гали плохо спала в эту ночь. Советы тренера о спокойном отдыхе, нормальном сне вылетели из головы. Только одна мысль, как назойливая муха, упорно, неотвязно свердила мозг: завтра гонка, завтра гонка...

Осенью 1938 г. Галину Теплякову, молодую начинающую спортсменку, послали в Киев на всесоюзные соревнования по мотоспорту. Вместе с группой своих одноклубников она должна была защищать честь старейшего в СССР спортивного общества «Старт». Первенство страны! Ведь это не обычное клубное соревнование, на которых Галя 2-3 раза удачно выступала. Валь сюда, в Киев, на «лучший километр СССР» съехались из 50 городов самые сильные, самые опытные спортсмены и спортсменки. Имена многих были знакомы Гале по газетам, по отчетам спортивных журналов.

Мысли о завтрашней гонке отгоняли сон. Доверие, оказанное ей, молодой начинающей спортсменке, волновало и радовало.

«По зеркальной глади асфальта пронесся мотоцикл. Выметнулся клетчатый флаг. Щелкнули секундомеры...»

— Bravo, Галя! Bravo, Теплякова! — Друзья и «бодельщики» окружили победителя. Смущенная и радостная, с выбившимися из-под шлема двумя тяжелыми темными косами, принимала молодая рекордсменка заслуженные поздравления.

Напряженной работой и тренировкой добилась Галина Теплякова выдающихся результатов.

Упорство и смелость, воля и решительность рождают удачу — незаменимую спутницу галиной жизни.

Когда в 1932 г., после окончания семилетки, Галя поступила на ра-

боту в контору, она скоро поняла, что эта работа ей не по душе. И здесь впервые молодая девушка проявила сильный характер. Не задумываясь, она меняет профессию. Быстро и успешно закончив шоферские курсы, Галина Теплякова становится шофером.

Почти два года развозит она на своей «скоробочке» горячий, вкусно пахнущий хлеб по магазинам и булочным Москвы. Жесткий график неуклонно выполняется. Ни поломок, ни аварий. Хладнокровие, знание машины, своевременные осмотры и устранение малейших неполадок помогают Гале стать шофером-отличником.

Но уж таков характер советских людей, что они никогда не успокаиваются на достигнутом. Постепенно освоив сложные механизмы автомобиля и мотоцикла, научив «тайны» спешдения, зажигания, карбюрации, выкинув в «секреты» больших скоростей, Галя решила, что должна передать свои знания другим. Реше-

но значит сделано. Таков девиз Галины Тепляковой. И вот к двум ее книжкам — водителя автомобиля и мотоциклиста — прибавляется третья — преподавателя школ и курсов по подготовке шоферов.

В школе Центрального авто-мото-клуба СССР Галина Теплякова преподаватель и инструктор мотодела. Успешно заканчивают учебу пионерская и комсомольская группы, несколько групп взрослых мотоциклистов. Все они благодарят этого педагога за внимательное, чуткое отношение, за добросовестное и любовное выполнение обязанностей.

Сейчас Галина Теплякова работает ответственным дежурным автобазы Всесоюзной сельскохозяйственной выставки.

Десятки самых разнообразных дел заполняют ее рабочий день. Выпуск машин на линию, работа о бензине и резине, своевременная профилактика, ремонтные дела, график движения, — со всем этим быстро и толково справляется Галя Теплякова, показавшая себя хорошим, оперативным администратором.

Но и теперь, когда работа стала ответственной, когда приходится отдавать ей много времени и сил, Галя не забывает своего клуба, общественной и спортивной работы.

По поручению клуба «Старт» она налаживает оборонную работу в автобазах Москвы, проверяет спортивную жизнь кружков, секретарствует в мотосекции.

«Жизнь скромной советской девушки Гали Тепляковой радостна и интересна.

Из тысячи счастливых девушек, подобных Галине Тепляковой. В любой час они, молодые патриотки, освоившие технику, овладевшие оборонной специальностью, станут на защиту священных рубежей родины, давшей им светлую, радостную жизнь.

Б. ЗИЛЬБЕРБЕРГ



Отличная спортсменка-мотоциклистка, безаварийный водитель автомобиля, энергичный администратор автобазы — Галина Теплякова всегда готова стать на защиту священных рубежей страны победившего социализма

Фото М. Прехнера

СВЕТЛЫЙ ОБРАЗ

27 февраля 1939 г. смерть оборвала чудесную жизнь Надежды Константиновны Крупской, выдающейся представительницы старой большевистской гвардии, соратника и друга великого Ленина, активного участника социалистического строительства сталинской эпохи.

Вся жизнь, все дела Надежды Константиновны были замечательным образцом безграничной преданности великим идеям коммунизма. Ее светлый образ глубоко принципиального, скромного, самоотверженного человека был образцом настоящего коммуниста.

Вместе с Владимиром Ильичом Лениным прошла Надежда Константиновна большой путь, который привел к победе социализма на одной шестой части земного шара.

И оглядываясь на этот пройденный величественный путь, Надежда Константиновна Крупская, член Центрального комитета ВКП(б) и депутат Верховного Совета СССР, говорила своим избирателям:

«На мою долю выпало громадное счастье быть членом нашей большевистской партии, работать под руководством товарища Ленина, работать под руководством товарища Сталина... Сейчас, когда приходится присутствовать на целом ряде собраний и видеть, как сплочены наши массы, с какой любовью они относятся к нашей партии, с какой любовью они вспоминают Ленина, с какой любовью относятся к товарищу Сталину, к руководству нашей партии, — в такие моменты, товарищи, я чувствую особую радость».

С этим же радостным чувством веры в силы рабочего класса начала свой путь несколько десятков лет назад, путь революционера-большевика Надежда Константиновна Крупская.

В 1897 г. началась общественно-политическая и педагогическая деятельность Надежды Константиновны. Чтобы слиться с рабочими массами, она осенью 1891 г. стала работать учительницей в воскресной школе в с. Смоленском, за Невской заставой. Эта школа посещалась рабочими и работницами петербургских фабрик и заводов.



Всю себя отдавала Н. К. Крупская школе. Работа эта не оплачивалась, хотя требовала много времени и сил. Надежда Константиновна, нуждаясь тогда в заработке, без колебаний отказалась от постоянного вечернего урока в гимназии ради работы в школе. Она решила всю жизнь отдать делу народа, понести учение Маркса в рабочую среду.

«Этот первый год моих занятий, — писала Надежда Константиновна, — облек для меня рабочее движение жидкой плотью и навсегда связал меня с рабочим классом».

Учительствуя в этой школе, Надежда Константиновна вовлекала лучших рабочих в тайные социал-демократические кружки.

Полвека отдала Н. К. Крупская служению народу, партии, коммунизму. 50 лет назад в первых марксистских кружках в мрачные времена самодержавия началась революционная борьба Надежды Константиновны.

Тринадцать лет рядом с Лениным как боевой друг, верный соратник и ближайший помощник.

Когда в 1924 г. умер Владимир Ильич, Надежда Константиновна сумела в этом великом горе, потрясшем всю страну, проявить величай-

шую стойкость и твердость духа подлинного большевика.

Ни на одну минуту не прекращалась общественно-политическая деятельность Надежды Константиновны. Вся система образования взрослых — курсы, ликбезы, школы малограмотных, дворцы и дома культуры, рабочие клубы, библиотеки, работа с пионерами, работа среди женщин — таков размах деятельности Надежды Константиновны до самых последних дней ее жизни.

Сто двадцать тысяч писем со всех концов страны получала ежегодно Надежда Константиновна. Ни одно из них не оставалось без внимания. По самым разнообразным вопросам, с различными просьбами, за советом и указаниями обращались к ней люди разных профессий, служебных и общественных положений.

Крепкая связь с массами — отличительная особенность в работе Надежды Константиновны Крупской. Этой крепкой связи с народом училась она у Владимира Ильича Ленина и у великого продолжателя его дела Иосифа Виссарионовича Сталина.

На долю Надежды Константиновны выпало счастье жить и работать в великую сталинскую эпоху, видеть осуществление своих пламенных желаний, осуществление того, чему была отдана вся жизнь.

Надежда Константиновна играла огромную роль в культурной революции в нашей стране, была крупным деятелем международного женского движения. Все свои силы, огромный жизненный опыт, революционную страстность отдавала Н. К. Крупская любимому делу — социалистической культуре.

Светлый образ Надежды Константиновны Крупской всегда будет жить в памяти миллионов, являясь примером революционного мужества, беззаветной преданности делу трудящихся, безмерной любви к социалистическому отечеству.

Ее замечательная жизнь будет вдохновлять наше молодое поколение на такое же беззаветное, самоотверженное служение своей родине, своей ленинско-сталинской партии.

КОМИССАР ШКОЛЫ

Просмотрев тетрадь комиссара Киевской автошколы Осоавиахима т. Березовского, убеждаешься, как велик и разносторонен интерес курсантов к общеполитическим и международным вопросам.

В тетрадь аккуратно записаны все существенные вопросы учащихся. Значительные события внутренней и внешней политики, крупные события жизни нашей страны вызывают десятки вопросов. Осоавиахимовцы требуют разъяснений, ответов, бесед.

Интерес к политической жизни страны и к международным событиям у слушателей Киевской автошколы Осоавиахима не случаен. Это — результат хорошей работы комиссара школы т. Березовского. Он ежедневно проводит политинформации, беседы, повышает политические знания курсантов.

Тов. Березовский использует разнообразные формы политической работы. Во время перерыва он часто вызывает к себе отстающих и разговаривает с каждым в отдельности, подбирает соответствующую литературу и дает ее малоподготовленным курсантам. К неуспевающим слушателям он прикрепляет лучших учащихся. И результаты налицо.

Долгое время курсант т. Верес получал плохие отметки. Комиссар провел с ним несколько бесед, заставляя его читать вслух газету. Потом прикрепил к нему отличника учебы т. Калининко. И что же? У тов. Вереса пробудился интерес к политическим статьям. Он учится теперь на «хорошо».

В числе отстающих был и курсант Пустовойтов. Он хотя и читал газету, но читал поверхностно, без разбора. Когда его спрашивали, он не мог выделить главного. Комиссар Березовский специально подбирает для него материал из книг и газет, указывая, на что нужно обратить особое внимание. Сейчас т. Пустовойтов учится на «отлично».

Слушатели тт. Пешков и Федотов не составляли конспектов. Они читали газеты не систематически, и

первую очередь обращали внимание на последнюю страницу, интересуясь отделом происшествий. На одном из собраний комиссар рассказал всем слушателям, как «учитель» Пешков и Федотов, покритиковал их. Вскоре оба товарища стали примерными. Общественное суждение подействовало на них. Федотов ведет теперь конспект и даже помогает в этом курсанту Шелесту. Пешков почти ежедневно приходит к комиссару на советом, просит дать указания, что ему читать.

Для еще большего углубления политических знаний своих слушателей т. Березовский, кроме политинформаций, читки газет, индивидуальных бесед, организует специальные доклады и лекции. За последнее время курсанты прослушали две лекции о международном положении, доклад на тему «Как работать с книгой», коллективно посетили книжный филиал Музея Ленина.

Примеров передовой инициативы комиссара Березовского много.

В свободное от учебы время курсанты сдают нормы на оборонные значки. В этом году все слушатели получили значок ПВХО. 150 человек сдали нормы ГТО и воронцовского стрелка.

Каждую декаду в школе выходит стенная газета. В ней активно участвуют курсанты. Они пишут о выполнении ватных на себя сообразительности, об учебно-трудовой дисциплине, об овладении оборонными специальностями.

Школа заключила договор на социалистическое соревнование с Белоцерковским и Харьковским автоучебными пунктами. Слушатели обязались учиться на «хорошо» и «отлично», быть дисциплинированными, повышать свой политический уровень. Договор выполняется: 40 проц. слушателей — отличники, 43 проц. получили отметку «хорошо». За весь год не было ни опозданий, ни прогулов.

Воспитание политически грамотных, культурных, дисциплинированных осоавиахимовцев — будучи бойцов Рабоче-Крестьянской Красной Армии — почетная и ответственная задача каждого полнотрука автоучебного пункта, каждого комиссара автошколы. Выполнению этой задачи комиссар Киевской автошколы Осоавиахима т. Березовский отдает свои силы, знания и опыт.

С. ТИУНОВ

Готовим хорошие кадры водителей

Автошкола Совхозтранса Григоропольского района, Орджоникидзевского края существует с 1934 года. За это время она дала стране немало хороших водителей автомашин. Только в одном 1938/39 учебном году наша школа выпустила 618 шоферов.

Школа хорошо оборудована, имеет квалифицированных преподавателей с высшим и средним образованием. Преподаватели тт. Морозов, Кириченко, Федюхин, Валанюк и Данилов пользуются среди учащихся большим авторитетом.

Это же самое можно сказать про инструкторов практической езды тт. Маслина, Липина и Мозгового.

Тов. Тишулин — командир запаса РККА проводит в школе большую оборонно-массовую работу. В 1939 году было подготовлено 285 воронцовских стрелков 1-й ступени, 321 значкист ГТО, 398 значкистов ПВХО. Проведено два военизированных по-

хода. По оборонной работе школа держит первенство в районе.

В конце февраля мы дадим стране еще 250 водителей, из них 78 девушек. Среди учащихся широко развернуто социалистическое соревнование. Курсанты Шимувальский, Тяченко, Пятагин, Кутиснев, Крылов, Сильченко и др. являются лучшими слушателями автошколы. По всем дисциплинам они учатся только на «отлично».

Наши слушатели активно участвовали в избирательной кампании по выборам в местные Советы депутатов трудящихся. 50 курсантов работали на избирательных участках агитаторами. Из слушателей был организован струнный оркестр, который выступал перед избирателями с обширной программой.

Директор автошколы
В. ЧЕРБАЧИЕВ

Пионеры изучают автомобиль

Многие пионеры и школьники г. Сталино желают изучить автомобиль и мотоцикл. Чтобы удовлетворить их желание, местный авто-мото-клуб организовал секцию юных автомобилистов. Из числа членов секции создана группа, которая приступила уже к изучению теории автодела. В группе 20 человек. Занятия проходят один раз в неделю в специально оборудованных лабораториях авто-мото-клуба.

Учеба проходит живо и интересно. Ребята внимательно разбирают каж-

дую деталь. Они уже изучили рабочий процесс четырехтактного двигателя. Вила Лискович, Вова Круглик, Шура Зимин, Боря Верболов и Вова Школьник учатся на «хорошо» и «отлично».

Весной мастерская авто-мото-клуба закончит изготовление детского автомобиля с двигателем внутреннего сгорания, на котором ребята будут учиться садить.

Преподаватель автодела
В. Г. ГНАТЧЕНКО
г. Сталино.



Комиссар Киевской автошколы Осоавиахима т. И. Березовский беседует по вопросам политподготовки с курсантом школы Ф. Антонюк

Фото В. Ходов

Высокая успеваемость

КУЛЬТУРА учебы, культура обстановки зачастую решает успех всего дела. При ознакомлении с работой автоучебного пункта Осоавиахима в Днепропетровске, прежде всего в глаза бросается именно эта положительная черта.

Недалеко от берегов Днепра лежат обнесенные высоким забором его большие владения. Это целый комбинат, оснащенный всем необходимым для всесторонней учебы курсантов.

Мы проходим широкий чистый двор, с двух сторон замыкающийся окрашенными в светлую краску корпусами. Отлично оборудованная лаборатория монтажа и демонтажа, классы политехничества, где много художественно выполненных диаграмм, плакатов, портретов; класс военных занятий с макетами вооружений; класс с ходовым и разрезным двигателями; инструкторская, красной уголком, кабинеты, парикмахерская.

На видном месте висит стенгазета «За рулем». Курсанты рассказывают в ней о своей учебе.

Довольно богат и парк автопункта. Имеется восемь автомобилей ГАЗ-АА, один ЗИС-5 и легковая машина ГАЗ-А. Машины в образцовом порядке, вся материальная часть готова к эксплуатации. Парк дополняют небольшие мастерские.

Этот пункт — «старичок». Его основная база была создана еще 10 лет назад. В то времена автошколой руководил Аютдор. И этот стаж, обязывающий к высококачественной работе, дал и высококачественные результаты. Постепенно вырастая, богатая, накапливая опыт, пункт приближался к лучшим автоучебным пунктам Осоавиахима Украины.

«Мы условились по телефону с начальником пункта т. Цодиковым встретиться в час дня. Без одной минуты час его еще не было.

— Начальник, вероятно, опоздает? Дежурный — веселый адорванк — покачал головой.

— Этого не может быть. И тут же в комнату вошел стройный молодой человек в военной форме с петлицами лейтенанта бронетанковых частей — начальник пункта.

Товарищ Цодиков рассказал о жизни пункта. Итожный год принес неплохие итоги. 312 человек вышли из пункта, получив солидные знания. Средняя успеваемость — 4,2 балла.

Отмечая лучших педагогов, т. Цодиков указал:

— У нас имеется прекрасный педагог Александр Сергеевич Кислик. Прослушав хотя бы одну его лекцию, можно понять, почему по его дисциплинам у курсантов нет ни одной оценки ниже чем на «хорошо». Кстати, в этих корпусах он преподает уже десятый год.

Позднее мы наглядно познакомились с системой т. Кислика. Она сводится к тому, чтобы теснейшим образом сочетать теорию с практическим опытом. На лекции об устройстве аккумулятора на столе лежал действующий аккумулятор в разобранном виде, здесь же — измерительные приборы: вольтметр и ареометр, в закрытых стеклянных сосудах — серная кислота и дистиллированная вода, — все необходимое для того, чтобы дать полное понятие об устройстве, работе и уходе за аккумулятором.

Это одна из деталей в системе его преподавания, которая заслуживает большого внимания. Неудли-

тельно, что когда по окончании лекции педагог спросил — «Все ли понятно?», — класс хором подтвердил — «Все!»

Среди педагогического персонала учебного пункта работа тт. Кравчука и инструктора практической езды Максименко также достойна высокой оценки.

Говорят, не так давно кто-то заинтересовался количеством прогулов курсантов за целый год. Был приготовлен лист бумаги. Но лист так и остался белоснежно чистым.

Слушатели серьезно относятся к учебе. В начале сентября прошлого года в кабинет т. Цодикова вошел коренастый блондин с круглым румяным лицом.

— Товарищ начальник! Я — курсант Сашенко, грузчик Пищиторга.

— Да, я знаю вас.
— Я хотел напомнить, что в первые месяцы учебы я отставал от ребят и немного упал духом. Но преподаватели оставались со мной после лекций, так же как и с другими отстающими, добросовестно учили меня, и я серьезно подтянулся. А теперь меня призывают в Красную Армию.

— Поздравляю вас, товарищ Сашенко.

— Благодарю. Я уйду в армию со знаниями. Разрешите, товарищ начальник, по возвращении из армии продолжать автомобильную учебу.

И через два месяца Сашенко вернулся. Он посещал не только свою группу, но и младшую, где проходили те темы, которые он пропустил.

Среди курсантов — рабочей молодежи заводов имени Коминтерна, имени Ленина, имени Молотова, Пищиторга и других организаций — мы встретили двух отличниц учебы, работниц городского холодильника — Волошину и Кочубей. Когда в январе на общем собрании подводились итоги работы, начальник учебного пункта сказал:

— По этим девушкам нужно равняться всем.

Это не было преувеличением. Кочубей и Волошина — энтузиасты учебы. Не довольствуясь своими личными успехами, они шефствуют над отстающими, и на примере их шефства над рабочим холодильника Левинским можно видеть, как отстающие делают значительный шаг вперед.

Кроме этих девушек, нужно отметить лучших курсантов-общественников, отличников учебы: грузчика Осалчого, колхозника Гостогрыза, слесаря Дорощева, кладовщика Хейлика, рабочего Шевченко и многих других. Это передовые люди пункта, успешно овладевающие учебой для того, чтобы уметь защитить страну не только в пошом бою, но и за рулем автомобиля.



Мотоциклисты овладевают техникой стрельбы из пулемета

З. АЛЕКСАНДРОВ

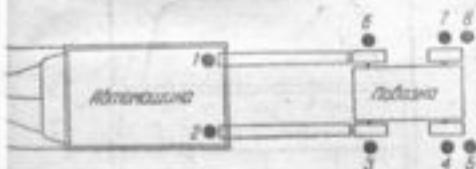
ОБОРУДОВАНИЕ АВТОМОБИЛЕЙ и перевозка войск

Майор И. ЧАБРОВ

Перевозка грузов, снарядов, запасных частей, продовольствия не требует дополнительного оборудования кузовов автомашин. Иначе обстоит дело при перевозке войск. Здесь нужно специальное оборудование кузовов транспортных автомашин. Оборудование должно обеспечить удобства личному составу, сохранение сил бойцов, особую устойчивость перевозимой материальной части, прикрытия войск и грузов от непогоды и воздействия ОВ, своевременный прием и передачу сигналов, беспрепятственность наземного и воздушного наблюдения и сокращение времени на погрузку и выгрузку.

Специальное оборудование автомашин должно быть простым, прочным и легко дегазируемым.

Съемное оборудование автомашин состоит из колец на дне кузова (для закрепления груза), скоб на внешней части бортов (для установки обрешетки), нижней части турельной установки для пулемета, дуги стоек для тента, стременик-подножек, ящика для съемного оборудования (под кузовом), дополнительных баков для горючих и емкостей для материалов.



— Бойцы погрузочной команды

Рис. 1. Расположение погрузочной команды

К съемному оборудованию относятся доски для сиденья и извлечения кузова, поперечные разграничительные доски для лошадей, турель для пулеметной установки, цепи для крепления досок и грузов, брезентовый тент.

Кроме того, на каждой транспортной автомашине должно находиться снаряжение автоводителя (очки, противогаз), брезентовое ведро, дорожный инструмент, трос для буксировки и огнетушитель.

Кузов автомашин, предназначенный для перевозки грузов, должен иметь откидные борты. На внешней стороне бортов крепятся скобы для установки обрешетки. Кроме того, в кузове каждой грузовой машины должен находиться полный комплект деревянных (фигурных) подкладок для закрепления груза.

Перевозку сыпучих грузов в нормальном кузове производить не рекомендуется; она допускается как

исключением. Для этой цели следует применять автомашин, имеющие специальные кузов-самосвал. Длинномерные грузы (бревна, рельсы, доски и т. п.) перевозятся на машинах с одноосным прицепом.

Автомашин, предназначенные для перевозки войск или грузов, оснащаются дорожно-техническим имуществом, состоящим из набора инструментов: домкрата, насоса, тачки, автоаптечки, дорожного инструмента (лопаты, топора, пилы, кирки-мотыги, лом), химического имущества, запасов керосина, хлорной извести, противохимических костюмов, запасных частей (свечи, вентиляционный ремень и т. п.), переносных ламп, противопожарных средств (огнетушители, ящики с песком). Все это имущество должно размещаться так, чтобы не уменьшалась полезная площадь кузова.

ПОГРУЗКА ВОЙСК И ГРУЗОВ

Погрузка войск и грузов производится двумя способами: поротно, что сокращает время на формирование эшелона автоколонны и освобождает перевозимые части от организации района формирования, но зато значительно увеличивает время на проведение погрузки; второй способ — по роду груза сокращает время погрузки, но увеличивает время, необходимое на формирование эшелона, и требует создания специального района формирования.

В зависимости от условий местности, оборудования погрузочных площадок и тактической обстановки выбирается тот или иной способ погрузки.

ПОГРУЗКА ОБОЗА

Для погрузки двуколки и парных повозок выделяются погрузочные команды в составе 4—8 человек.

Автотранспорт из района ожидания подается к погрузочным площадкам.

По прибытии машины к площадкам часть погрузочной команды, откинув задний борт, укладывает аппараты (металлические желоба или доски); другая часть вручную подкатывает повозку, предварительно сняв дышло и вальсы.

Погрузочная команда располагается, как указано на рисунке 1, после чего повозка общими усилиями погрузочной команды вкатывается в кузов автомашин.

Во избежание несчастных случаев категорически воспрещается кому-либо из бойцов погрузочной команды находиться между аппаратами.

Погруженные повозки, двуколки или походные кухни закрепляются к полу и бортам кузова веревками или специальными цепями, колеса закрепляются деревянными клиньями.

По окончании работы задний борт закрывается, командир машины подает сигнал окончания погрузки и выводит автомашину в район формирования.

ПОГРУЗКА ТАНКОВ

В зависимости от сложившейся тактической оперативной обстановки, в целях маскировки и сокращения материальной части возможен перевозка танков на автомашинах.

Такая перевозка может производиться только по дорогам, имеющим твердый покров проезжей части.



Рис. 2. Перевозка танка на специальной платформе



Рис. 3. Погрузка материальной части артиллерии

Возможность и целесообразность автоперевозок танков доказана в период войны в Испании, где на некоторых фронтах производились массовые перевозки танков автомашинами. Для этой цели применялись автомашины большой грузоподъемности, в основном коммерческого типа, без каких-либо серьезных конструктивных изменений кузова. На автомобилях возможна перевозка танков весом до 15 тонн; на специальных платформах с тягачом перевозятся танки весом до 25—30 тонн (рис. 2).

Танковая часть, подлежащая перевозке на автомашинах, сосредоточивалась в районе ожидания, где производился осмотр и дозаправка машины, после чего танки следовали своим ходом в погрузочный район.

Для погрузки танков необходим погрузочный мостик из прочных железных балок и составной помост из толстых досок. Для предотвращения прогиба помоста под ним кладется подручный материал (шпалы, бревна и т. п.). Кроме того, на каждой автомашине необходимо иметь деревянные клинья, трос, гвозди и инструмент для крепления танка на автомашине.

На мостик и автомашину танк идет своим ходом. Как правило, погрузка производится при участии экипажа танка и водителей автомашины.

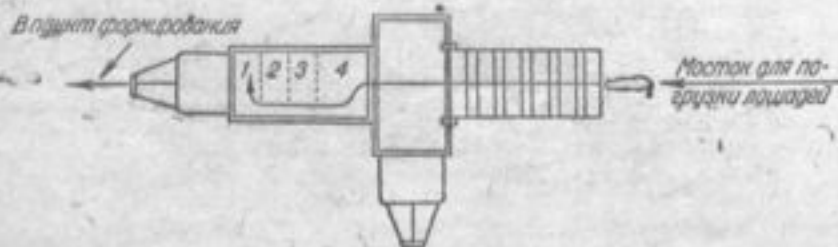


Рис. 4. Погрузка лошадей

ПОГРУЗКА МАТЕРИАЛЬНОЙ ЧАСТИ АРТИЛЛЕРИИ

Основной особенностью оборудования при погрузке материальной части артиллерии является усиление аппарелей. При погрузке орудий применяются рельсы или специально изготовленные железные аппарели.

Процесс погрузки виден на рис. 3.

После погрузки орудий приступают к погрузке передков (они грузятся дышлами назад) и зарядных ящиков. По окончании погрузки дышла снимаются и кладутся вдоль борта. Орудия и зарядные ящики подклиниваются, закрепляются к бортам канатами и покрываются брезентом.

ПОГРУЗКА ЛОШАДЕЙ

Для перевозки лошадей кузов автомашины наращивается установкой обрешетки, пол устилается соломой. Для погрузки лошадей, как указано на рис. 4 устанавливается промежуточный грузовая автомобиль, к которому крепится погрузочный мостик, состоящий из двух аппарелей и настала с рейками против скольжения.

Лошади грузятся одними или бойцами. Мостик рекомендуется посыпать песком или устлать со-

мой. Кузов автомашины тщательно осматривается, удаляются торчащие гвозди, концы досок и т. п.

Погрузка лошадей производится в последовательности, указанной на рис. 4.

Лошади грузятся замунштученные, подседланные, с ослабленными подпругами.

Первой на погрузку следует выводить спокойную лошадь. Пугливым или строптивым лошадям при погрузке покрывают голову поповой.

ПОГРУЗКА ЛЮДЕЙ

По прибытии к погрузочной площадке подразделения расходятся по своим машинам и становятся в нескольких шагах от заднего борта в колонне по два, лицом по ходу машины.

По команде «к машинам» бойцы подбегают к машине с винтовками в положении «к ногам». Посадка производится через задние колеса с обеих сторон кузова машины.



Рис. 5. Схема посадки бойцов

При посадке винтовки последовательно передвигаются. Бойцы занимают места, как указано на рис. 5. Все бойцы садятся лицом в сторону движения. Последний ряд — лицом к заднему борту машины.

На каждую машину назначаются дежурные наблюдатели за сигналами.

Самый экономичный советский автомобиль

Н. АНСКИЙ

В ближайшие месяцы в семью советских автозаводов войдет четвертый автомобильный завод имени КИМ.

Там, где недавно производилась лишь сборка полутоннажных грузовиков ГАЗ-АА, вырастает большой завод — производитель самых дешевых, самых экономичных малолитражных автомобилей.

При составлении технического проекта нового автозавода учтен передовой опыт проектирования и реконструкции Московского и Горьковского автозаводов, использовано все лучшее, что было достигнуто в технологии автопроизводства.

Завод, выпускающий малолитражные автомобили, должен отличаться высокой производственной культурой. Специфические свойства этого автомобиля — легкость, быстрота и экономичность — требуют создания безупрочного по точности технологического процесса, применения легких, но прочных материалов.

Отделка деталей — одна из наиболее ответственных операций. Двигатель автомобиля КИМ-10 будет делать 4200 оборотов в минуту, т. е. почти вдвое больше числа оборотов двигателя ЗИС и ГАЗ. В связи с этим операция по отделке деталей требуют особой тщательности.

По техническому проекту намечено применение нового метода окончательной отделки шлифованных поверхностей. Этот метод, называемый суперфинишем, дает возможность получать совершенно гладкую и чистую поверхность детали в очень короткое время — от 30 секунд до 1½ минут. Новый метод будет применяться при отделке шеек коленчатого вала, кулачкового вала, поршневых пальцев, тормозных барабанов и других деталей. Стойкость деталей на износ после такой обработки повышается от 20 до 60%.

Производственные линии обработки строятся так, что обработанная деталь будет подходить непосредственно к месту установки на агрегат, что освобождает завод от необходимости создавать промежуточные склады готовых деталей.

В организации производства малолитражных автомобилей большое значение приобретает помощь автогигантов ЗИС и ГАЗ.

Автозавод им. Сталина должен давать заводу КИМ поковки, рессоры, карбюраторы и др.; Горьковский автозавод им. Молотова должен поставлять, литье серого чугуна, штамповки для кузова и колес; «Красная Этна» — нормали; «Красный Ок-

тябрь» (Киржач) — фары; завод АТЭ — электрооборудование и т. д.

Объем работы, порученной Горьковскому автозаводу им. Молотова, составляет около 65% всей работы по подготовке производства малолитражек.

Коллективу рабочих автозавода имени КИМ предстоит освоить три тысячи производственных операций и начать самостоятельное изготовление деталей 630 наименований.

•••

Непрерывно растет культурный уровень и благосостояние трудящихся. И с каждым годом увеличивается спрос на автомобили личного пользования.

Наиболее практичным в эксплуатации и весьма удобным для индивидуального пользования будет малолитражный автомобиль КИМ-10. Сохраняя почти все основные качества обычного легкового автомобиля, рассчитанный на четырех пассажиров, на скорость в 95—100 км в час малолитражный автомобиль КИМ-10 потребляет бензина почти в два раза меньше, чем М-1, и на изготовление его расходуется вдвое меньше металла. Кроме того, выпуск малолитражных автомобилей дает значительную экономию резины и гаражных площадей.

Если автомобиль М-1 весит 1300 кг и расходует до 15 л бензина на 100 км пути, то КИМ-10 весит не более 800 кг и будет расходовать до 8 л бензина на 100 км пробега. Бензиновый бак малолитражного автомобиля вмещает 32 л, что дает возможность совершать пробег в 100 км без пополнения топлива.

Маленький обтекаемый автомобиль с четырехцилиндровым двигателем мощностью 30 л. с., объемом цилиндров — 1,17 л, степенью сжатия — 6,0 очень прост по конструкции. Значительно упрощены также уп-

равление и обслуживание малолитражного автомобиля.

Кузов оборудован щитком приборов, указателями поворотов, двумя противосолнечными щитами, двумя стеклоочистителями. Перед водителем на щитке расположены спидометр и счетчик пройденного пути, указатель уровня бензина, пусковая кнопка карбюратора и кнопка стартера, замок зажигания, переключатель света, кнопка указателя поворота и часы.

Для удобства посадки водителя и сидящего рядом с ним пассажира передние сиденья могут передвигаться вдоль оси автомобиля.

В задней части кузова имеются багажное отделение и вперемы в советских автомобилях, специальное отделение в багажнике для запасного колеса, закрываемое крышкой.

Изменена и конструкция капота. Для осмотра двигателя КИМ-10 нет нужды открывать боковые капота. Достаточно поднять верхнюю крышку, чтобы иметь доступ ко всем деталям двигателя.

КИМ-10 намечено выпускать с кузовами двух типов — пальметаллическим закрытым, двухдверным кузовом типа «седан» и открытым типа «фазон» для южных районов СССР.

•••

Страна ждет выпуска первенцев с конвейера завода имени КИМ. Тысячи трудящихся готовы приобрести малолитражные автомобили, освоить, вождение их и получить тем самым вторую оборонную специальность. Малолитражные автомобили могут быть также с успехом использованы в качестве такси, для перевозки почты и внутрирайонной связи. Нет сомнения, что КИМ-10 будет незаменимой машиной для учебных целей — подготовки новых кадров водителей в автошколах.



Каким миниатюрным выглядит советский малолитражный автомобиль КИМ-10 рядом с мощным ЗИС-101

Рис. В. Ситала

Уход за аккумуляторной батареей

Инженер С. БАННИКОВ

Долговечность автомобильной аккумуляторной батареи зависит главным образом от тщательного ухода за ней. Нормально аккумулятор работает до тех пор, пока материал пластин, особенно свинцовая основа, не окажется разрушенным. Это обычно происходит не ранее, чем через 30 тысяч километров пробега автомобиля, что составляет примерно один год работы. Но практически, вследствие неправильного обращения с аккумуляторной батареей в эксплуатации, срок ее службы значительно сокращается.

В этой статье мы остановимся на основных правилах ухода за батареей, выполнение которых способствует увеличению ее работоспособности.

ОБРАЩЕНИЕ С БАТАРЕЕЙ, НЕ БЫВШЕЙ В УПОТРЕБЛЕНИИ

Большое влияние на работоспособность батареи оказывает первая заливка электролитом и первый заряд. Поэтому при заполнении батареи электролитом и первой зарядке следует точно руководствоваться специальными инструкциями завода.

Для составления электролита применяются химически чистая серная кислота крепостью 1,82—1,84° и дистиллированная вода. Процесс смешивания должен производиться в стеклянной, эбонитовой, свинцовой или керамической посуде. Ни в коем случае нельзя употреблять для этой цели чугунных или железных резервуаров.

Приготовляя электролит, следует доливать в воду серную кислоту, а не наоборот, так как в противном случае вода может легко закипеть и вызвать разбрызгивание кислоты, могущей причинить сильные ожоги водителю.

Приготовленный раствор электролита остужают и затем наливают в отдельные элементы батареи. Уровень раствора должен быть примерно на 15 мм выше верхнего края пластины.

После заливки электролита аккумулятор не ставится на зарядку в течение 5—6 часов, чтобы кислота могла проникнуть в поры пластины. Уровень кислоты при этом повышается, что требует добавки раствора. Правильный уровень кислоты необходим потому, что в происходящей реакции участвует только та часть пластины, которая покрыта раствором. Слишком низкий уровень электролита уменьшает емкость аккумулятора и приводит к короблению пластин, их сульфатации, а также растрескиванию.

Аккумулятор, заполненный электролитом, поступает в зарядку. За-

рядка производится постоянным током. При наличии переменного тока пользуются специальным выпрямителем. Схема зарядки одной батареи с помощью лампового реостата показана на рис. 1.

Особое внимание при зарядке должно быть обращено на правильное присоединение проводов источника тока к аккумулятору. Для определения полярности концы проводов опу-

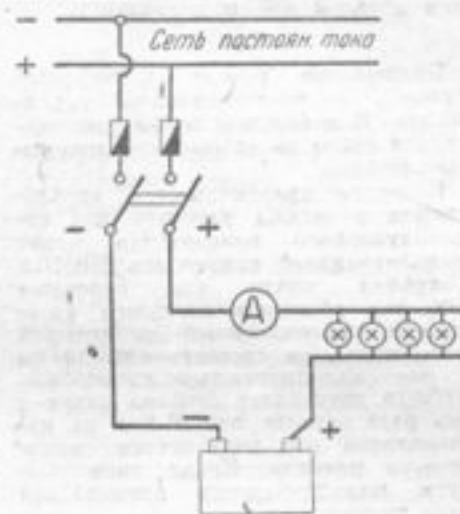


Рис. 1. Схема зарядки батареи

скают в подкисленную воду и пропускают ток. Минус источника тока (отрицательный полюс) находят по бурному выделению газа вокруг провода, соединенного с этим полюсом. Сила зарядного тока должна быть взята согласно заводской инструкции. Если инструкции нет, то зарядный ток должен равняться в среднем 1/10 части емкости данной батареи.

Зарядка продолжается до тех пор, пока напряжение на каждом элементе не поднимется до 2,3—2,35 вольта, а электролит не начнет заметно кипеть. После этого зарядный ток уменьшают вдвое и продолжают зарядку до тех пор, пока напряжение не достигнет 2,5—2,6 вольта на каждый элемент и в течение двух часов не будет изменяться.

Плотность электролита батареи, заряд которой окончен, должна иметь определенный (см. ниже) удельный вес и также оставаться без изменения в течение двух часов.

Наиболее простым и в то же время правильным способом определения окончания заряда, помимо указанного контроля за напряжением, является измерение удельного веса электролита ареометром (рис. 2).

Для проверки плотности электролита при помощи ареометра поступают следующим образом:

1) смаз резиновую грушу 3, опускают наконечник 4 в один из элементов через пробку и медленно ослабляют нажим на грушу 3, пока цилиндр 2 не заполнится электролитом и ареометр 1 будет свободно плавать в электролите;

2) замечают показания ареометра по тому делению, которое находится на одном уровне с электролитом внутри цилиндра 2;

3) нажимают грушу 3 прибора и производят слив электролита в тот элемент, откуда была взята проба.

Следует помнить, что показания ареометра относятся к температуре 15° С. Если температура электролита больше или меньше 15° С, нужно вводить поправку из расчета 0,0007 на каждый градус увеличения или уменьшения температуры. В первом случае полученный результат прибавляется, во втором — вычитается из показаний прибора.

Для получения правильных результатов нельзя измерять удельный вес электролита во время его бурного кипения, а необходимо подождать некоторое время, пока не произойдет перемешивание и раствор не успокоится.

Если плотность электролита не достигла нужной величины и в течение двух часов не повысилась, то следует произвести доводку электролита, добавив более крепкий раствор, для чего нужно отсосать часть электролита из аккумулятора с помощью резиновой груши.

Увеличение плотности электролита повышает работоспособность аккумулятора, препятствуя его замерзанию, но в то же время сильно разрушает пластины и сепараторы, а следовательно сокращает срок их службы.



Рис. 2. Измерение плотности электролита

Поэтому при высокой температуре окружающего воздуха (например, летом в центральных районах нашего Союза) электролит в конце заряда должен быть плотностью по удельному весу не более 1,26. Что же касается плотности электролита в зимних условиях, в том же центральном районе, то его необходимо увеличить до 1,28, а в более северных областях, например, Архангельско — до 1,32.

ОСМОТР БАТАРЕИ ПРИ ПРИЕМКЕ АВТОМОБИЛЯ

Если батарея не имеет номера, то в целях закрепления за данным автомобилем ее следует занумеровать. При внешнем осмотре особое внимание надо обращать на отсутствие трещин и порогов пластмассового бака, а также на его чистоту. Все пробки должны быть на месте с чистыми отверстиями для выхода газа. Необходимо также убедиться, что плотность электролита (определяется ареометром) во всех элементах одинаковая. Отклонение допускается не более 0,01 по удельному весу.

Уровень электролита каждого элемента проверяется стеклянной трубкой и должен быть на 15 мм выше края пластины. Для определения состояния принимаемой батареи, помимо указанных проверок, производится испытание зарядки каждого элемента нагрузочной вилкой.

Если батарея заряжена полностью, то в течение 5 секунд напряжение не может быть ниже 1,7 вольта на элемент. Снижение напряжения при испытании нагрузочной вилкой до 1,4 вольта показывает, что батарея для работы не годится и должна быть сдана в зарядку.

Крепление батареи должно быть равномерное, без перекосов; посадка в гнезде — плотной.

При отсутствии нагрузочной вилки о состоянии батареи можно судить по накалу ламп, работе стартера и звуку сигнала. Яркий белый свет ламп означает, что аккумулятор более или менее исправен. Красноватый свет ламп (неполный накал) дает основание предположить, что батарея или отдельные ее элементы разряжены. Если свет ламп после включения сходит на-нет, то значит батарея полностью разряжена и должна быть немедленно сдана на зарядную станцию.

При пуске двигателя стартером коротко заряженная батарея энергично вращает коленчатый вал, и включенные при этом лампочки незначительно снижают накал. Что касается разряженной батареи, то заводка получается вялой, возможны остановки стартера при его включении, а свет лампочек резко снижается.

Если доливка дистиллированной воды в аккумуляторную батарею производилась при низкой температуре, необходимо немедленно запустить двигатель и прогнать заряд батареи для перемешивания воды с электролитом, иначе вода, оставшаяся в верхней части электролита, может замерзнуть.

УХОД ЗА БАТАРЕЕЙ В ПРОЦЕССЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Водитель должен ежедневно производить внешний осмотр батареи, протирая ее снаружи сухой чистой тряпкой и следя за плотностью крепления проводов и за их чистотой.

Нельзя допускать окисления проводов в местах присоединения к клеммам батареи. Окислившиеся клеммы проводов нужно снять для очистки и после установки на место смазать техническим вазелином. Смазку тавотом следует производить только в исключительных случаях.

Уровень электролита во всех элементах регулярно пополняется только дистиллированной водой. Если при доливке поверхность аккумулятора была облита электролитом, то следует сначала нейтрализовать кислоту раствором соды или нашатырного спирта, затем протереть смоченной в воде губкой или тряпкой и, наконец, вытереть насухо.

Водитель не должен допускать ослабления проводов в месте крепления к батарее и к генератору, так как в первом случае это нарушает работу стартера, в обоих случаях опасно в пожарном отношении, а, кроме того, при трехщеточном генераторе неизбежно приводит к повреждению приборов электрооборудования.

Чтобы не довести батарею до истощения, а также предупредить сульфатацию, следует не реже одного раза в три месяца ставить ее на зарядку стационарным способом. При этом помимо зарядки нужно тщательно проверить электролит и, если понадобится, довести его удельный вес до нормального.

Аккумулятор никогда нельзя осматривать с открытым пламенем, так как, особенно после зарядки, смесь выделяющихся газов обладает громадной силой взрыва, что может привести не только к разрушению батареи, но и к ожогу водителя, осматривающего аккумулятор.

Пробки в отдельных элементах должны быть плотно закрыты, причем весьма важно, чтобы отверстия в пробках для выхода газов оставались чистыми, т. е. в противном случае неизбежно разрыв сосуда от скопившихся газов.

Переполюску, съемку и установку аккумулятора следует производить осторожно, без лишних ударов и сотрясений. При осмотре и ремонте автомобиля нельзя класть никаких инструментов на поверхность аккумулятораной батареи во избежание замыканий.

Когда водитель заводит двигатель стартером, он должен предварительно убедиться, что рычаг коробки передач находится в нейтральном положении и зажигание включено. Нормальный запуск продолжается не более 5 секунд. Если двигатель в течение этого промежутка времени не завелся, то следует выяснить причину этого. Следующий запуск можно осуществить не ранее, чем через 30 секунд, чтобы электролит мог достаточно перемешаться внутри аккумулятора и тем самым восстановить его работоспособность.

При езде в ночное время нельзя без надобности злоупотреблять включением одновременно нескольких дополнительных потребителей, как например, ламп большой мощности, радиоприемника, электронагревателей и т. п. Это неизбежно приведет к перезаряду батареи.

Зарядный ток батареи при любых условиях подзарядки на автомобиль не должен превышать 1/4 общей емкости батареи. Вообще же, если позволяют обстоятельства, надо пользоваться наименьшим зарядным током, так как чем меньше зарядный ток, тем продолжительнее срок службы батареи.

В тех случаях, когда батарея установлена с трехщеточным генератором, что имеет место на большинстве автомобилей советского производства, за исключением ЗИС-8, ЗИС-16, газогенераторных автомобилей ЗИС-13 и ЗИС-21, следует помнить, что трехщеточный генератор дает неравномерный зарядный ток. На больших оборотах двигателя так же, как и на малых, зарядный ток уменьшается. Максимальное значение зарядного тока получается лишь при средних оборотах двигателя. Поэтому следует учитывать, в каких условиях постоянно эксплуатируется данный автомобиль, и соответственно с этим устанавливать зарядный ток.

При езде по плохим дорогам нужно снижать скорость и избегать по возможности неровности дороги, так как аккумулятор не выносит механических ударов, толчков.

Вышие и употреблении аккумулятора батареи могут сохраняться в разряженном состоянии в течение продолжительного времени, но без электролита и с предварительной промывкой дистиллированной водой. Для этого аккумулятор разряжают через ламповый реостат при силе тока в 1/4 общей емкости батареи. После разрядки электролит выливают, заливая вместо него дистиллированную воду. В таком состоянии аккумулятор оставляют на 2-3 часа, а затем выливают и дистиллированную воду. Промывку аккумулятора производят несколько раз до тех пор, пока вода не будет содержать примесей кислоты, что легко узнать, опуская в воду специальные полоски лакмусовой бумаги. После промывки батарею переверачивают отверстиями вниз и оставляют в таком положении до тех пор, пока она не станет сухой. Хранение производится с плотно закрытыми пробками в теплом помещении.

Хранение аккумуляторных батарей в заряженном состоянии и наполненных электролитом допускается только в тех случаях, если они могут потребоваться в любой момент. При этом батарею заряжают полностью и проверяют исправность ее элементов. Такая батарея, установленная в сухом помещении с температурой 15-20°, подзарядается не реже одного раза в месяц нормальным током. Подзарядка необходима потому, что аккумуляторная батарея обладает способностью саморазряда даже в исправном состоянии, что неизбежно приводит к сульфатации пластин и невозможности дальнейшего ее использования.

Инж. Г. АФАНАСЬЕВА

Снижение расхода бензина в автохозяйствах зависит в значительной мере от регулировки и ухода за системой питания автомобилей.

Регулировка и проверка карбюраторов и бензонасосов автомобильных двигателей производится при помощи специальных приборов. Наиболее ответственный момент регулировки карбюратора — подбор соответствующей пропускной способности дозирующих отверстий жиклеров¹.

Применяемые приборы по принципу действия можно разделить на две основные группы:

1. Приборы с абсолютным определением пропускной способности жиклеров, когда производится замер объема жидкости, вытекающей через проверяемый жиклер под постоянным напором в единицу времени.

2. Приборы с относительным определением пропускной способности жиклеров, где результат проверки определяется по специально градуированному шкалам.

Наибольшее распространение в автохозяйствах получили приборы второго типа. Однако все они страдают рядом недостатков: 1) сложностью проверки жиклеров и регулировки прибора, 2) ненадежностью работы, 3) сложностью в изготовлении и пр.

Инженер П. А. Тарасов предложил оригинальную схему прибора для проверки жиклеров, значительно упрощающую процесс и обеспечивающую надежность его работы и точность показаний.

На рис. 1 изображен сборочный чертеж прибора П. Тарасова. Вода наливается в бачок 1 через воронку 2 с сетчатым фильтром. Проходя по трубке 3 через калиброванное отверстие 4 в кране 5, вода поступает к проверяемому жиклеру 6. При этом часть ее поднимается по напорной трубке 7 и сливается в мерный градуированный цилиндр 8. Количество воды в мерном цилиндре определяет пропускную способность проверяемого жиклера.

В бачок необходимо заливать точно определенное количество воды, что обеспечивается сливом излишка ее через контрольную трубку 9. В момент заполнения прибора водой кран 5 должен быть закрыт. Затем вода сливается на градуированный цилиндр, и кран 10 закрывается.

¹ Пропускная способность жиклеров определяется количеством воды в см³, протекающей через жиклер в течение 1 минуты при напоре в 1 м и температуре воды 20° С.

Определение пропускной способности жиклеров производится следующим образом. На штуцер 11 надевают пробку с проверяемым жиклером, затем открывают кран 5, и вода вытекает через проверяемый жиклер в ванночку 12. Далее по напорной трубке она поступает в градуированный цилиндр до тех пор, пока уровень в трубке 3 не сравняется с верхним коленом напорной трубки. После этого поступление воды в градуированный цилиндр автоматически прекращается, и кран 5 можно закрыть. Пропускную способность проверяемого жиклера определяют по делениям шкалы мерного цилиндра.

На рис. 2 дан общий вид прибора инж. Тарасова, выполненный группой экономии горючего Научно-исследовательского института городского транспорта Моссовета (НИИГТ).

Бачок 1 во избежание коррозии изготовлен из листового латуни. В горловину бачка впаивают трубка (медная или латунная) для слива излишка воды, а в дно бачка — отрезок трубки, к которому присое-

динена стеклянная трубка 3. Трубка 4 соединяется с верхним штуцером крана 5.

В качестве крана использован стандартный кран бензобака автомобиля ЗИС-5. В пробку впрессована (или ввернута по резьбе) заглушка с калиброванным отверстием. В штуцер 11 впаивают коленаобразный отрезок латунной трубки, соединяющийся с напорной стеклянной трубкой 7 при помощи резинового манжета.

К верхнему концу напорной трубки присоединен наконечник из латунной трубки. Наконечник круто изогнут для лучшей отсечки струи воды; кроме того, изгиб наконечника направляет струю на стенку мерного цилиндра.

Величина напора, под которым вытекает вода через проверяемый жиклер в данном приборе, равна 700 мм и определяется высотой столба воды от калиброванного отверстия проверяемого жиклера до верхнего колена напорной трубки. Мерный цилиндр изготовлен из толстостенной стеклянной трубки.

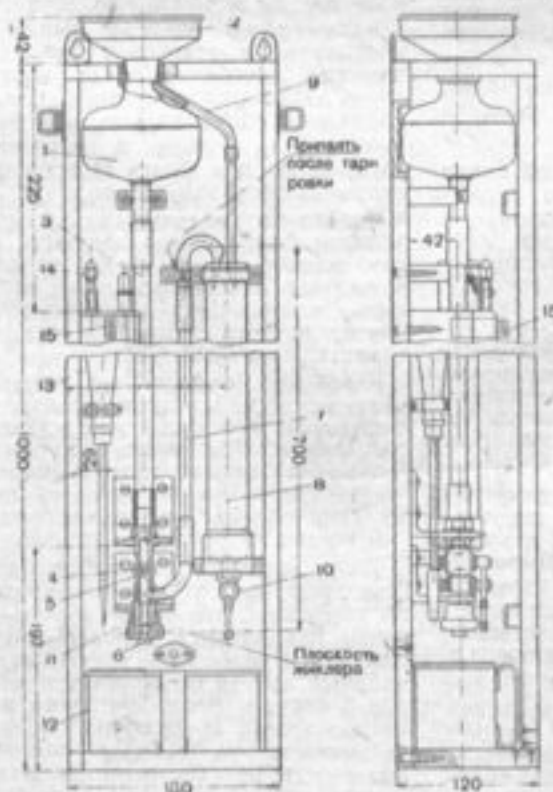


Рис. 1. Сборочный чертеж прибора конструкции инж. П. Тарасова для проверки жиклеров

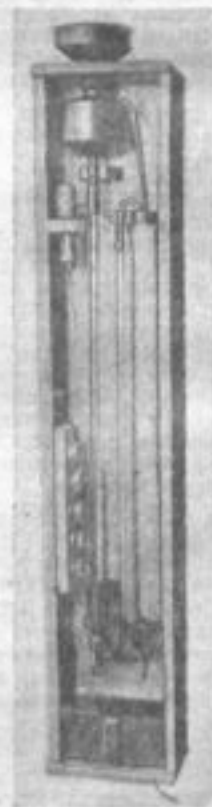


Рис. 2. Общий вид прибора для проверки жиклеров

Трубка вставлена в резиновый стакан со спускным краником.

Градуировка мерного цилиндра производится при помощи эталонных жиклеров, проверенных на приборе с абсолютным определением пропускной способности жиклеров при давлении в 1 м.

Так как с увеличением пропускной способности жиклеров поступление воды в мерный цилиндр уменьшается, то деления шкалы, показывающие большую пропускную способность, будут находиться внизу мерного цилиндра, а меньшую — наверху.

Для проверки правильности показаний прибора в процессе его эксплуатации на мерном цилиндре нанесена контрольная риска и указано время наполнения мерного цилиндра.

Проверка прибора производится следующим образом. Отверстие для проверяемого жиклера закрывают пальцем руки, затем одновременно с открытием крана 5 пускают в ход секундомер. Когда поступление воды в мерный цилиндр автоматически прекращается, секундомер останавливают. Уровень воды должен установиться против контрольной риски, а время поступления воды в мерный цилиндр должно равняться указанному на цилиндре данного прибора.

После окончания проверки жиклеров воду на приборе выливают, поронку укладывают в ванночку и закрывают дверку ящика. Во избежание засорения прибора отверстие для воронки закрывают пробкой.

В ящике имеются кронштейны, где помещены пробки для проверяемых жиклеров, отвертка 13, английский калибр 14, глубок, отвертка для доводки жиклеров и номератор для маркировки жиклеров 15.

Экспериментальные образцы этих приборов всесторонне испытаны.

Результаты испытаний показали, что прибор, выполненный по схеме ниже Тарасова, обеспечивает необходимую точность определения пропускной способности жиклеров и надежную работу прибора; отклонения показаний в 2 см³ практически не имеют значения. Кроме того, прибор Тарасова, по сравнению с существующими, имеет ряд преимуществ:

- 1) действует автоматически, совершенно исключая влияние лица, производящего проверку жиклеров;
- 2) несложен в производстве и может быть изготовлен силами автохозяйства;
- 3) компактен (размеры ящика, в котором смонтирован прибор, 1000 × 180 × 120 мм);
- 4) не дорог; ориентировочная стоимость прибора — 150—200 руб.

Все это позволяет рекомендовать прибор ниже Тарасова для широкого распространения в автохозяйствах как наилучший из существующих в настоящее время.

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ

по автомобилям Горьковского автозавода им. Молотова

Двигатели

Вопрос — Почему завод дает размеры деталей в дюймах?

Ответ — На все старые модели автомобилей чертежи и инструмент Горьковский автозавод получил из Соединенных Штатов Америки. Поэтому на них поставлены размеры в дюймах. Сейчас при модернизации старых моделей автомобилей завод параллельно дает размеры в миллиметрах. На все новые модели, не связанные со старым оборудованием, размеры даются только в миллиметрах.

Вопрос — Каковы ремонтные размеры выпускаемых поршней?

Ответ — Стандартные поршни автомобилей ГАЗ имеют диаметр

3-8710

3-8725

Ремонтные поршни делают больше стандартных на следующие величины: +0,005"; +0,015"; 0,030"; +0,045"; +0,060". На донышках ремонтных поршней выбиты цифры, показывающие размер поршня. Все остальные знаки имеют внутриводского значения.

Вопрос — Насколько можно уменьшать, коленчатые валы при перешлифовке?

Ответ — При перешлифовке коленчатых валов двигателей ГАЗ-АА и М-1 наибольшее уменьшение коренных и шатунных шеек допускается на 3 мм от нормального диаметра.

Вопрос — Можно ли приплавлять крышки подшипников двигателей после того, как вынуты все прокладки?

Ответ — В настоящее время ГАЗ выпускает двигатели с числом прокладок для шатунных подшипников по 3—4 шт. на сторону и для коренных подшипников по 4—5 шт. на сторону. Приплавляние крышек у таких двигателей воспрещается. После снятия последней прокладки нужно производить перешлифовку подшипников.

На двигателях с меньшим количеством прокладок (ранее выпущенных автозаводом им. Молотова) спливание крышек подшипников может быть допущено при условии, чтобы слой баббита для заднего коренного подшипника был не менее 0,6 мм, а для всех остальных подшипников не менее 0,4 мм. Если слой баббита меньше указанного, то может произойти задирание подшипников. Работу по подшлифованию крышек следует поручать квалифицированным слесарям.

Вопрос — Можно ли производить протку коленчатых валов?

Ответ — Протка коленчатых валов вполне допустима, но ее следует производить под прессом, а ни в коем случае не ударами.

Вопрос — Как производится обкатка двигателей?

Ответ — Двигатели ГАЗ-АА подвергаются на заводе 35-минутной обкатке на стенде, двигатели М-1—45-минутной.

Дальнейшая обкатка нового автомобиля происходит в эксплуатации с дроссельной предохранительной шайбой (см. журнал «За рулем» № 23—24 за 1959 г., статья ниже Кунаева) на первом тысяче километров.

После капитального ремонта двигателя следует подвергать такой же обкатке, как и новый. При отсутствии дроссельных шайб двигателям нужно обкатывать холостую в течение 30 часов.

Вопрос — Как правильно подобрать поршень к цилиндру?

Ответ — При подборе поршня следует поставить блок вертикально, вставить ленту шуп толщиной 0,075 мм и шириной 12,7 мм в цилиндр и поршень (без колец) так, чтобы шуп прилегал к поршню со стороны клапанов. Шуп протаскивается с помощью безмена. При правильном зазоре усилие на безмене должно быть в пределах 2,3—4,5 кг. Кроме того, поршни не должны отличаться друг от друга по весу более, чем на 4 грамма.

Вопрос — Можно ли ставить двигатель М-1 на грузовики ГАЗ-АА?

Ответ — При постановке двигателя М-1 на грузовики следует снять соответствующие детали М-1 и поставить от грузовика ГАЗ-АА крышку распределительных шестерен и подвеску двигателя, картер маховика, нижний картер двигателя и дистрибутор. Такие двигатели М-1, приспособленные для грузовиков, имеют маркировку ММ.

Вопрос — Какие меры следует предпринимать, чтобы железобетонные прокладки между головкой блока и блоком (часто ставятся вместо медноасбестовых) не приставали к чугуну?

Ответ — Железобетонные прокладки следует перед постановкой тщательно протирать порошкообразным графитом.

Вопрос — Каковы правильные фазы распределения двигателей ГАЗ-АА и М-1?

Ответ — В настоящее время на двигателях ГАЗ-АА и М-1 ставятся распределительные валы (М-6250) и толкатели (М-6500) двигателей М-1, которые при взорах 0,30 мм у всасывающих клапанов и 0,45 мм у выпускных дают при холостом двигателе следующие фазы:

- всасывающий клапан — открытие 21° до ВМТ,
- всасывающий клапан — закрытие 70° после НМТ,
- продолжительность всасывания 271°,
- выпускной клапан — открытие 60° до НМТ,
- выпускной клапан — закрытие 13° после ВМТ,
- продолжительность выпуска — 253°.

Инж. Н. КУНЯЕВ
ГАЗ им. Молотова

ТЯГАЧ С ДВУХЭТАЖНЫМ ПАССАЖИРСКИМ ПОЛУПРИЦЕПОМ

За границей тягачи с пассажирскими полуприцепами взамен нормальных автобусов получают все большее и большее распространение. В Германии выпущен тягач даже с двухэтажным полуприцепом на 100 сидячих мест. Машина предназначена для города Дрездена.



ПЕДАЛЬНЫЙ АВТОНАСОС

Для ускорения и облегчения накачивания камер автомобиля в США разработана pedalный автонасос оригинальной конструкции.



Автонасос заключен в металлический футляр. Крышка футляра, как видно из снимка, служит педалью. Внутри, к центру крышки, прикрепляется шток поршня насоса. Когда футляр раскрывают, сильная пружина поднимает его, шарнирную крышку почти до вертикального положения, вытягивая таким образом поршень насоса. Нажим ноги на крышку (педаль) заставляет поршень совершать нагнетательный ход.

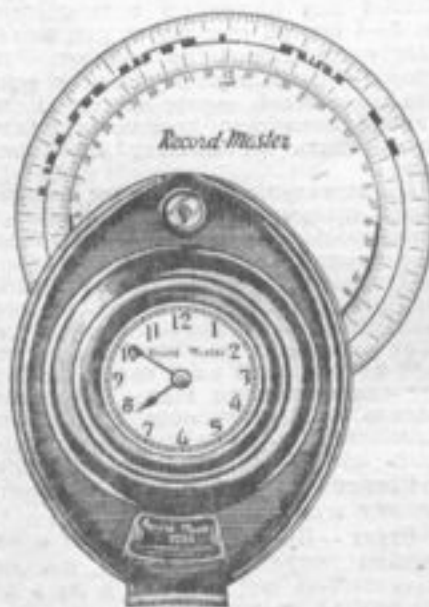
Нормальная камера накачивается pedalным автонасосом за 100 ходов педалью до давления в 2,1 ат. Ручной насос выполняет ту же работу за 150 ходов. При помощи pedalного автонасоса можно поднять давление в камере до 6,3 ат.

Внутри футляра насоса имеется место для хранения шланга, а также инструмента и материалов для ремонта камер.

ПРИБОР ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СТЕПЕНИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АВТОМОБИЛЯ

В США выпущен простой прибор, позволяющий определять коэффициент полезного использования автомобиля по времени.

Прибор не соединен ни со спидометром, ни с двигателем. Он состоит из часового механизма, вращающегося диска с вошевой лентой и острой иглы. Когда автомобиль находится в движении, его вибрации передаются игле, которая наносит на вошевую ленту глубокую царапину в виде жирной линии. Когда же автомобиль неподвижен, игла вычерчивает тонкую линию. Таким образом



достаточно быстрого взгляда на ленту, чтобы определить точное время фактической работы автомобиля в течение суток.

Рулон ленты рассчитан на семь дней.

НОВЫЕ КАПОТЫ

В машинах Студебекер и Олдсмобил 1940 г. верхняя крышка капота поднимается при помощи рычажка, расположенного на колонке рулевого управления (рис. 1) или под сиденьем. Таким образом, на стоянках в отсутствие водителя никто не может открыть капот и получить доступ к двигателю.

Если водитель забудет закрыть капот при выходе из машины, то положение рычажка, находящегося на уровне колена водителя, напомнит ему об этом.



Рис. 1.

Известный интерес представляет также капот последней модели Плимута. Прорези для охлаждения двигателя скрыты под крыльями (рис. 2 и 3).

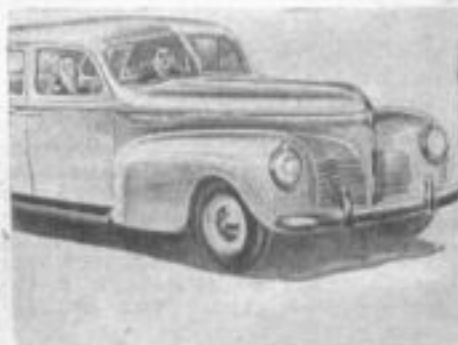


Рис. 2.

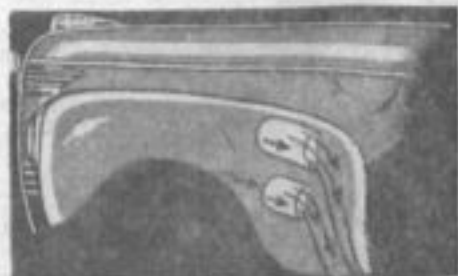


Рис. 3.

ИСПРАВЛЕНИЕ АВТОВЕНТИЛЯ

Для обеспечения растущего автопарка страны наша промышленность в текущем году выпустит 4 млн. покрышек и столько же камер и вентиляей.

Несмотря на это, автохозяйства ощущают в вентиляях острую нужду. Это вызывается в основном небрежным, некультурным обращением о шин. Огромное количество вентиляей выходит из строя из-за порчи резьбы (см. фото).

Автовентиль типа Шредер имеет резьбу в трех местах (рис. 1): у

фланца 1, для колпачка вентиля 2 и внутреннюю 3 для пружинного клапана (золотника).

Если та или другая резьба помята, то автовентиль обычно выбрасывают и заменяют новым. Огромное количество денег и металла выбрасывается на ветер. Между тем эти

3) Метчик для исправления внутренней резьбы 3. Метчик подвергается термообработке — закалке и отпуск. Изготавливается из стали той же марки, что и фланцы. Обработка производится кругом под один треугольник.

Метчик (дет. 1) запрессовывается в плашку (дет. 2, рис. 5). Это сделано потому, что при исправлении резьбы 2 метчик служит в то же время воротком, а при исправлении резьбы 3 плашка служит воротком. Работа по исправлению резьбы указанным инструментом производится вручную.

Нарезка резьбы указана по профилю Леонгарда $59^{\circ} 8'$ (угол при вершине выходящего и входящего равнобедренного треугольника).

Такой инструмент необходим не только шиноремонтникам и мастерам, шинномонтажникам и гаражниках, но и каждому шоферу в пути. Он вполне может быть изготовлен силами мастеров автобаз и других хозяйств.

В. Б.

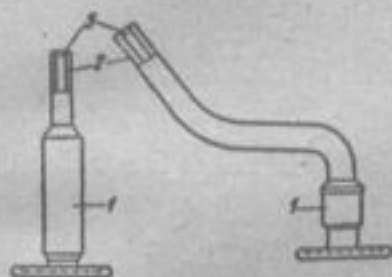


Рис. 1

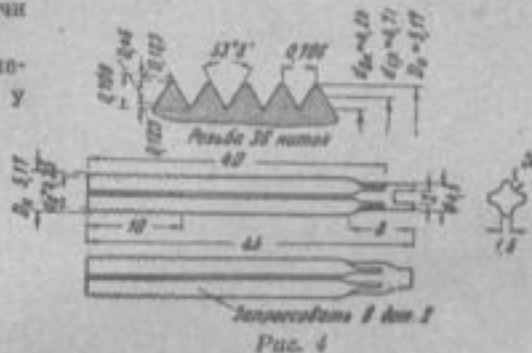


Рис. 4

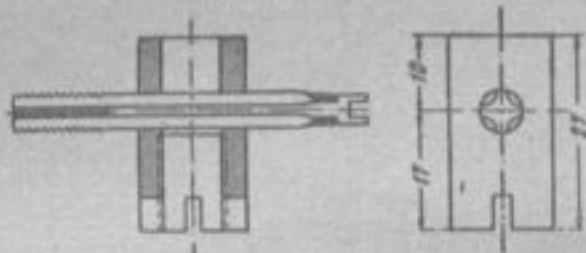


Рис. 5

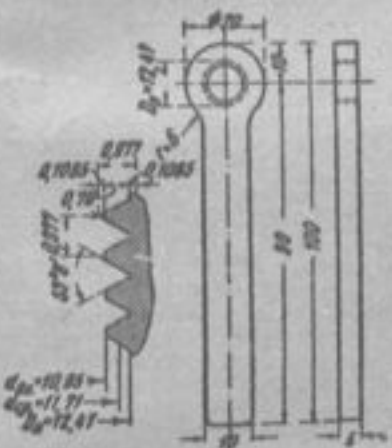


Рис. 2

дефекты можно легко исправить с помощью специального инструмента.

Инструмент для исправления резьбы автовентиля состоит из двух плашек и одного метчика.

1) Плашка (рис. 2) для исправления резьбы 1. Она изготавливается из полосуевой углеродистой стали марки МСТ-6 (химический анализ стали: углерода — 0,88—0,50, марганца — 0,50—0,80, кремния — 0,16—0,30, серы — не более 0,055, фосфора — не более 0,050). Обработка производится кругом под один треугольник. Все размеры должны быть выдержаны соответственно указанным на рис. 2.

2) Плашки (рис. 3) для исправления резьбы 2. Марка стали и обработка те же.

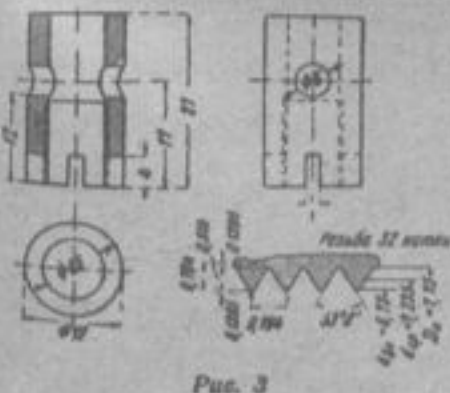


Рис. 3

Н. о. ответственного редактора

Н. БЕЛОКЛОВ

Издатель — Редакц. ЦС Осоавиахима

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

Учизд. Мосогаборгана Б-943
Техн. редактор В. Соляков
Заказ т. 365. Зак. изд. 16. Тир. 90 000
Бумага 60×92¹/₄ 2 печ. листа
Кол. экз. в 1 печ. листе 80 000
Журнал слан в набор 7/II 1940 г.
Подписано к печати 25/II 1940 г.

Москва, тип. «Красное знамя», Суевская, 21

3292

Цена 75 коп.

