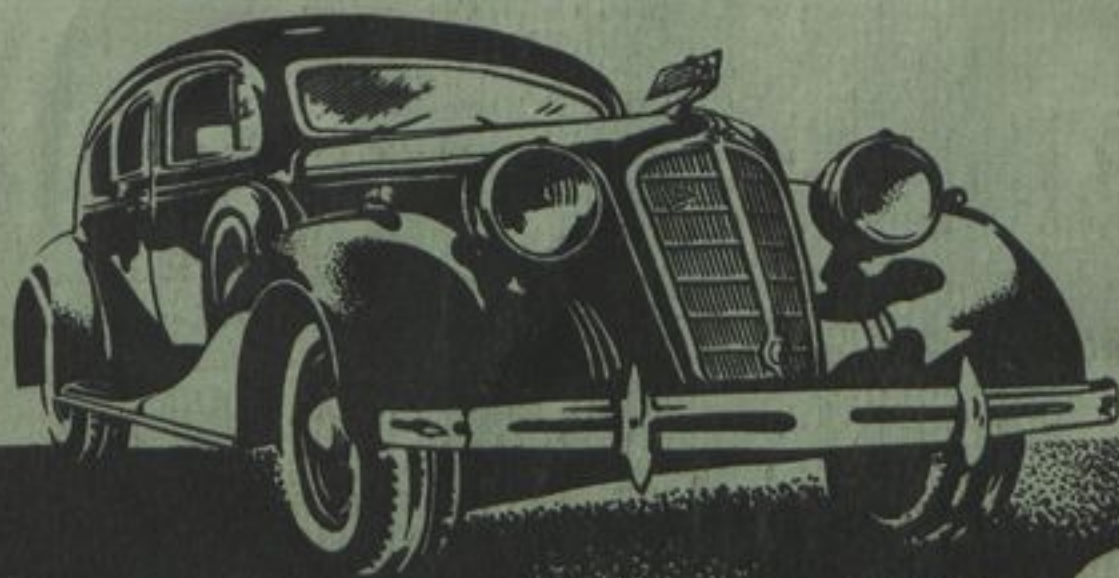


XV 187
34

VI
Всесоюзная
Специальная
Коллекция
С. А. СЕЛЕН

За рулем



АПРЕЛЬ
1940

7-8

РЕДИЗДАТ ЦС ОСОДВИДХИМА СССР



СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Стр.</i>
Праздник борьбы и побед	1
А. ГРАНАТ—Скромность и мужество . . .	2
Н. ЗИНГЕР—Танкетчики	4
И. ЦИВЕС—В новую жизнь	6
А. ГРИГОРЬЕВА — Трудовая доблесть . .	6
А. ГРИЗ—Лида Свиридова	7
Н. ЮЛЬЕВ—Куйбышевский автомотоклуб .	8
АЛЕКСАНДР ЛУГОВОЙ — Встреча (стихи)	9
Б. ЗИЛЬБЕРБЕРГ—Мастера и новички . .	10
Полковник И. ЧАБРОВ—Марш автоколонны	11
Майор В. СИРОТИН—Мотоциклисты в раз- ведке	12
Нам пишут	13
Инж. А. СОРОЧИНСКИЙ — Карбюратор МКЗ-6	14
Ф. ЧИСТЯКОВ—Рекордный пробег	16
С. ГОРОДНИЧЕВ—Пять норм	17
С. КАРЗИНКИН — Результаты испытаний мотоцикла Л-8	18
Из нашей практики	19
Ч. ДЮБУА, И. НИКИТИН—Мотоцикл ра- ботает на керосине	20
Инж. В. БЕРЕЗКИН—Люфтомер руля . . .	21
Прибор для определения угла развала ко- лес	21
Новости советской автотехники	22
Автотехника за рубежом	23
Техническая консультация	24

ПРАЗДНИК БОРЬБЫ И ПОБЕД

XX 187
34

В 1889 году рабочие всех стран постановили праздновать 1 Мая как день международной пролетарской солидарности, как день борьбы труда с капиталом. 1 Мая, «когда природа просыпается от зимней спячки, леса и горы покрываются зеленью, поля и луга украшаются цветами, солнце начинает теплее согревать, и в воздухе чувствуется радость обновления, а природа предается пляске и ликованиям, — они решили именно сегодня заявить всему миру, что рабочие призваны обновить мир на основе свободы и социализма» (Сталин).

Каждый год 1 Мая трудящиеся демонстрировали свою силу, оплодотворенность и непоколебимую волю в борьбе с капиталистическим гнетом. Никакой террор, никакая расправа, пытки не сломили рабочего движения. Ряды пролетарских бойцов росли, окрепли, готовились к решительным битвам.

В 1917 году пролетариат под руководством партии Ленина—Сталина одержал всемирно-историческую победу. Над необъятной страной, измученной под тяжестью капиталистического гнета, встал красное знамя страны Советов.

Сейчас советский народ с гордостью оглядывается на пройденный путь, который привел его к яркому расцвету жизни.

Ленин говорил, что внуки наши с трудом смогут представить себе, «как могли принадлежать фабрики и заводы отдельным лицам, как мог один человек эксплуатировать другого, как могли существовать люди, не занимавшиеся трудом». У нас выросло целое поколение, которое не видело ни помещиков, ни капиталистов, ни жандармов, ни попов. Вся эта нечисть ушла далеко в прошлое. Советские люди построили социалистическое общество, в котором полностью ликвидированы эксплуататорские классы.

В нашей стране 1 Мая — это праздник раскрепощения труда, праздник производственных побед. Счастливой семьей трудящиеся социалистической родины идут неустанно вперед к коммунизму.

Чтобы создать коммунистическое общество, нужно поднять на высокую ступень экономику страны. Догнать и перегнать в экономическом отношении наиболее развитые капиталистические страны — такова ближайшая задача, которую поставил перед трудящимися товарищ Сталин на XVIII съезде партии. Осуществляя эту задачу, борясь за выполнение третьей сталинской пятилетки, рабочие, колхозники и интеллигенция

широко развернули социалистическое соревнование. Новые формы стачаховского движения — многостаночное обслуживание, совмещение профессий — принесут нам еще большие успехи.

Трудящиеся Советского Союза, озаренные солнцем Сталинской Конституции, спокойно смотрят в будущее. Им гарантированы права на труд, на отдых, на образование. Беспредельная любовь к социалистической родине побуждает людей совершать героические подвиги на всех участках борьбы за коммунизм.

В странах капитала парит национальный и колониальный гнет, который с каждым годом становится все более тяжелым, невыносимым. У нас все ярче расцветает подлинное содружество народов.

Впервые в этом году радостно празднуют 1 Мая труженики западных областей Украины и Белоруссии, освобожденные Красной Армией из-под гнета польских панов. В результате проводимой сталинской национальной политики образовалась новая союзная Карело-Финская Социалистическая Республика.

В тяжелых условиях празднуют 1 Мая наши зарубежные братья по труду. «Жизнь, в которой непосильный и рабский труд одних бесследно весь уходит на то, чтобы другие преиспались и хлебом и дарами духа» (Горький), является пока действительностью для рабочего класса пяти шестых частей земного шара.

Вторая империалистическая война несет трудящимся капиталистических стран еще большие бедствия. Притиснуты Англия и Франция, протрубы на весь мир о том, что они возмут во имя защиты «демократии» и «прав» народов, в то же время в своих странах проводят широкое наступление на права и интересы народных масс. Буржуазия бесстыдно грабит рабочих удлинением рабочего дня, сокращением заработной платы, повышением цен на товары. Она отнимает у трудящихся остатки политических прав, преследует лучших представителей рабочего класса.

Особенно распоясалась французская буржуазия. С тех пор, как была подавлена Парижская коммуна, Франция еще не знала такого бешеного разгула реакции. Буржуазия проводит черный террор с помощью Влюма, Жуо и прочих социал-демократических предателей. Это они помогают капиталистам душить рабочий класс и расправляться с коммунистами. По их указке были арестованы и осуждены коммунистические депутаты французского парла-

мента. Это Влюма вместе с лидерами английских лейбористов услужливо тащат свои народы в кипящий котел войны.

И когда доблестная Красная Армия разрушила в Финляндии содвинный империалистам очаг войны, «в яростном вое прагов Советского Союза все время выделялись наглые голоса всех этих протестующих «социалистов» на II Интернационала, всех этих Эттли и Влюмов, Ситриних и Жуо, Трап, мелей и Хеглуидов — лакеев капитала, наконец продавших себя поджигателям войны» (Молотов).

Рабочие клеймят позором неслыханное предательство вождя II Интернационала. В то время как ослепленные звериной алчностью социал-предатели выступают против Советского Союза, за войну, рабочие массы гордятся нашими успехами, они горячо поддерживают социалистическое отечество и проводимую им политику мира. Объединяясь вокруг Советского Союза, рабочий класс все увереннее ведет борьбу с капиталом под непобедимым знаменем Маркса — Энгельса — Ленина — Сталина.

Трудящиеся Советского Союза выходят на первомайскую демонстрацию, охваченные единым порывом сделать свою страну еще более цветущей и непобедимой. Горячие слова любви несутся к доблестной Красной Армии, которая своими героическими победами навсегда прославила силу и мощь страны социализма.

Красная Армия и Военно-Морской Флот неизменно являются объектом усиленной заботы партии, правительства и всего советского народа. Ярким доказательством тому служит ассигнование на оборону 57 миллиардов рублей. Пусть призадумаются над этим любители поиграть с огнем, не оставившие надежды спровоцировать нас на войну.

Будем еще заблаговременно вырабатывать славные кадры Красной Армии. В массовой подготовке оборонных кадров почетная роль принадлежит Осоавиахиму. Нужно добиться, чтобы все трудящиеся нашей страны овладевали оборонными знаниями. Этого настоятельно требуют интересы защиты социалистической родины — твердыня международного пролетариата.

Укрепляя силу и мощь социалистического отечества, трудящиеся нашей страны под руководством великого вождя товарища Сталина добывают еще больших успехов в борьбе за полное торжество коммунизма.



Скромность и мужество

А. ГРАНАТ

В БОЛЬШОЕ алтайское село приехал инструктор орготдела крайсовета Осовнахима орденносец Михаил Лебедев. На стрельбище собрались осовнахимовцы-допризывники. Здесь проходили соревнования стрелков нескольких районов. Инструктор все проверил, осмотрел оружие, подготовил стрельбище. Он первым вышел на линию огня и начал стрелять по очереди из всех винтовок. С поразительной точностью пули долетели в цель.

Группа допризывников обрела инструктора, который оказался не только хорошим организатором, но и замечательным стрелком. Они попросили его рассказать, за что он награжден орденом.

НА ЗАСТАВЕ

Друзья шли долго. Михаил молчал. Ему хотелось поскорей попасть на заставу, умыться, отдохнуть. Его товарищ, молодой донецкий шахтер, говорил без умолку, наслаждался красотами тайги.

— Нет, ты посмотри на эту сосну! Ведь это же великан!

— Да не сосна это — шихта.

Товарищ смущенно умолк. Никогда раньше не слышал он такого слова. И не видел даже настоящего леса. Он родился и вырос в широкой украинской степи. А Михаил приехал с Алтая. Он вспомнил свою родину. Леса алтайские не уступали адепским. Они покрывали весь край и ушли высоко в горы. Густые леса с буреломными и завалами — ни человеку пройти, ни зверю пробраться. И только буйные горные реки смело прокладывают свой путь сквозь чащу.

Михаилу едва исполнилось 18 лет, а он уже окончил профтехшколу и получил звание автотракторного механика. Пришла пора призываться. Хотелось во флот, но скромность мешала сказать об этом и, когда председатель призывной комиссии спросил: «Хотите в пограничники?», он четко ответил: «Хочу».

Дорога круто повернула, потом снова выпрямилась и нырнула вниз. Широкая падь легла у ног. Ясно видна была заставка — длинные одноэтажные дома, конюшни, гимнастический городок и футбольное поле. А по ту сторону падь снова вырастал лес, темный, чужой. Так вот она, граница! Сердце забилось

как-то необычно, взволнованно.захотелось сказать спутнику: «А ведь правда, хорошо!» Он повернулся к приятелю, посмотрел в его восхищенное лицо... и сухо сказал:

— Ничего особенного, у нас на Алтае таких мест сколько хочешь.

Дни на заставе катились быстро. Хотелось поскорей в караул на границу. Но командование сочло нужным направить Лебедева в школу



М. Лебедев

младшего комсостава. Его отделением командиром был Валентин Котельников — требовательный начальник и адушенный товарищ. Курсанты любили своего молодого командира, и отделение было лучшим в школе. По слетка примятой траве, по горсточке пепла, по хрустнувшей ветке учились молодые пограничники определять присутствие противника. Но пока это был условный противник, и тайне каждый из них считал дни, оставшиеся до окончания школы, до направления в часть.

БОЕВОЕ КРЕЩЕНИЕ

Боевое испытание пришло раньше, чем Михаил этого ожидал. Был выходной день. Играл самостоятельный оркестр. Курсанты отдыхали. И в самый разгар веселья горнист проиграл тревогу. Через несколько

минут отделение Котельникова уже скакало по направлению к границе, где горсточка пограничников сдерживала большую банду нарушителей. Отделение спешилось и приготовилось к бою. Но случайная пуля сразила командира. Валентин Котельников умирал на руках Лебедева и его товарищей. Это был настоящий патриот. До самой последней минуты он отдавал команду, пытался встать и требовал от своих бойцов только одного — победы. Курсанты отомстили за убийство командира. Враг в панике бежал, понес большие потери.

Михаил Лебедев стоял в почетном карауле у гроба своего командира, с трудом сдерживая слезы, а сердце наливалось яростью, ненавистью к врагу.

В холодный ноябрьский день выпускники школы — отделенный командир Лебедев — выехал на заставу. На этот раз он ехал с целым отделением молодых бойцов. За короткий срок он должен был подготовить их к несению пограничной службы. Лебедев весь отдался работе. Наконец, настал день экзамена. Майор, проверявший огневую и тактическую подготовку, остался доволен.

ВРАГ НЕ УНИМАЕТСЯ

30 января 1936 года, через четыре дня после экзамена на заставе готовились к торжеству — отделению Лебедева принимало присягу. Возволнованно сутулились молодые бойцы. Аккуратно пришивали белоснежные воротнички к гимнастеркам, брились, начинали до блока добротные красноармейские сапоги. По телефону сообщили, что представитель районного совета уже выехал на заставу для принятия присяги. С каждой минутой нарастало волнение и, кажется, больше всех волновался командир отделения. Вдруг в комнату бежал политрук и торопливо скомандовал: «В ружье!»

Спокойствие вернулось к Лебедеву: митинг, торжество и предстоящее выступление сразу ушли куда-то далеко. Отделение Лебедева молниеносно приготовилось к выезду. Другое отделение повел сам начальник заставы лейтенант Агеев. По дороге он сообщил Лебедеву, что большой отряд противника нарушил границу и пытался захватить наш дозор.

У небольшой соски они увидели на снегу следы. Пенел потухшего костра, консервные банки, старинные окурки.

— Народу было много, — сказал лейтенант, — а ну-ка, подымаемся на сопочку, посмотрим, Лебедев с двумя бойцами последовал за лейтенантом. С вершины соски было видно, как в пади построился отряд численностью до роты. Офицер давал какие-то указания, показывая в сторону заставы.

— Ну и сполочи, — не выдержал лейтенант. — На нашей земле стоят, да еще и планы какие-то строят. Товарищ Лебедев, нужно немедленно расстрелять ряды противника.

— Есть, товарищ лейтенант.

БОЙЦЫ ВЫДЕРЖАЛИ ЭКЗАМЕН

Снег был рыхлый и соски ручного пулемета проваливались. Кустарник ухудшал видимость. А время шло. Тогда Агеев выстрелил по всей роте, а Лебедев положил пулемет ему на плечо (это была надежная опора). Пулемет заговорил. Солдаты быстро разбежались и начали зарываться в снег. Вскоре подоспели наши бойцы. Два отделения открыли уничтожающий огонь по роте противника, залегшей в двухстах метрах. Темнело. Если дать противнику остаться до утра на нашей территории, то могут подойти его подкрепления. И храбрый лейтенант повел горсть своих бойцов перебежками вперед. Один из бойцов был ранен. Пули подымали вокруг него столбики снега. Лебедев бросился к раненому, унес его в укрытие и дотянул бойцов. А когда до противника осталось меньше ста метров, лейтенант отдал приказ «в атаку». Это было неслыханно смело, и враг дрогнул и отступил.

Пули сразили лейтенанта в тот момент, когда он давал команду к новой атаке.

— Товарищ Лебедев!, примите командование, — побелевшими губами произнес раненый лейтенант.

И Лебедев продолжал наступление. Он почувствовал боль в ноге, но не обратил на нее внимания. Он продолжал двигаться вперед, но вдруг помутнело в глазах. Лебедев охнул и остановился. Откинул голову шивели. Весь спяток был в крови. Перевязать? Но можно ли оставить молодых бойцов в такую минуту?

— Врешь, — слышны зубы пробормотал он, неизвестно к кому обращаясь. Снял свой пояс, он перети-

нул ногу выше раны. Теперь было легче. Раненый, усталый, он несколько раз водил своих бойцов в атаку, стрелял, колол штыком, метал гранаты и все дальше отделил многочисленного противника. Уже было совсем темно, когда подошло подкрепление. Былалые командиры удивлялись смелости Агеева, Лебедева и их бойцов. Ни один человек из отделения не погиб. Молодые бойцы с честью выдержали экзамен.

РАДОСТНЫЕ ВСТРЕЧИ

Двадцать суток пролежал Лебедев в госпитале. Слава о совершенном подвиге облетела страну. Тысячи людей посылали приветственные письма, телеграммы. Боевые друзья приходили в госпиталь, нежно заботясь о здоровье командира. Комната была заставлена цветами. Поддержанный теплой заботой Михаил быстро поправлялся.

Однажды в палату вошел человек со знакомым лицом: высокий лоб, густые черные усы, добрая улыбка. Это был Лазарь Моисеевич Каганович. Он запросто поговорил с Лебедевым. Он пришел у койки и долго беседовал с раненым. Нарком подробно интересовался здоровьем бойцов, спрашивал, хорошо ли их лечат, не нуждаются ли в чем-либо, а потом долго по-отечески журил Лебедева за то, что тот не написал родным о своем ранении. Когда Лебедев вместе с другими героями приехал в Москву, Лазарь Моисеевич вызвал их к себе и встретил как старых друзей.

Этих встреч Михаил Лебедев никогда не забудет, как не забудет теплое пожатие руки Михаила Ивановича Калинин, вручившего ему высокую награду — орден Красного Знамени.

Столица чествовала героев-пограничников. Они были почетными гостями на X съезде ленинского комсомола. Здесь же на съезде Лебедев увидел человека, с чьим именем в сердце и на устах он вел своих бойцов в атаку. Сталин вошел в зал с группой своих соратников, и голос Лебедева потонул в мощном гуле приветствий.

ВНОВЬ НА ЗАСТАВЕ

Хорошо было в столице. И все же, тинуло на заставу. Друзья стремились туда, где ждали, работали и отражались дружной семьей, стремились поскорей занять свое место в строю. Наконец они прибыли и

страда, и вот тут Лебедева ждало новое испытание, потребовавшее не меньше мужества, чем многочасовой бой. Председатель медкомиссии осмотрел его и сказал:

— Что ж. Вы вполне здоровы, а вот в строй вам все-таки нельзя. Вы можете получить долгосрочный отпуск.

Лебедев казался, что не чувствует никакой боли; как ребенок пытался обмануть врача, прыгал на больной ноге. Но врач был опытен. Лебедев понял, что сейчас ему нельзя встать в строй. Отчаяние овладело им. «Неужели я не могу быть полезным в отряде?» — спрашивал он себя. — «Неужели ли на что не тожусь?». Но скоро он взял себя в руки. Придя к командиру, он сказал:

— На коня мне сейчас нельзя, товарищ командир, дайте мне машину.

И он снова сел за руль. Возил командира отряда, подбрасывал боеприпасы на заставу, держал связь во время столкновений на границе. Скромный орденосец был вполне удовлетворен этой работой. Так он прослужил в армии полный срок.

ГОТОВИТСЯ-СМЕНА

Сейчас Михаил Лебедев учится в Центральной автошколе Осоавиахима. Он, один из лучших курсантов школы, назначен командиром учебного отделения. С жадностью изучает он новые для него машины и книги. И все, что ему удастся прочесть, он конспектирует, а конспекты бережет, зная, что, поплачуясь ими, обучит не один десяток молодых бойцов. Коммунист Лебедев активно участвует в общественной жизни школы, проводит беседы и доклады среди сотрудников школы и колхозников.

После многочасовой учебы подтянутый и выбитый Михаил Лебедев приходит на учебно-производственный пункт, где он, выполняя общественное поручение, работает полигруппом. Внимательно слушают его будущие бойцы. И вспоминаются ему дни на далекой заставе. Вот тикло же скромные робота были и там на заставе, а когда пришел час, они мужественно дрались на ролнну. Эти толо не поведут. После занятий Михаил поодль засаживается на пункте, беседа с допризывниками.

Таков бывший боец — теперь осоавиахимовец товарищ Лебедев. Он прошел в Красной Армии замечательную школу, школу скромности и мужества.



ТАНКЕТЧИКИ

Н. ЗИНГЕР

По огромной центральной площади г. Куйбышева движется маленькая танкетка. Она послушно выполняет все требования юного водителя: переходит с одной скорости на другую, совершает повороты на месте, идет задним ходом, делает круги по площади.

Учебную танкетку ведет ученица 9-го класса 58-й школы комсомолец Вера Саранская.

Когда все основные приемы вождения были выполнены на «отлично», Вера Саранскую сменил за рычагами управления танкеткой Кузьма Кормилицын.

Он приехал в Куйбышев из Кадомского района Мордовской АССР, где окончил семилетку. Сейчас работает дезинфектором санитарно-эпидемической станции, а все свободное время отдает изучению автодела. По путевке военного ру-

ководителя при городском отделе народного образования Кормилицын пришел в группу юных танкетчиков, сдал выпускные испытания на «хорошо» и «отлично» и сейчас успешно занимается в группе шоферов 3-го класса.

На лицах юных водителей радостные улыбки. Они горды тем, что изучили танкетку, получили звание водителей и в будущем, если понадобится, сумеют применить свои знания для защиты родины.

Автошкола Куйбышевского областного совета Осоавиахима 30 декабря прошлого года приступила к подготовке юных танкетчиков. В организации занятий со школьниками активное участие принимают органы народного образования и в

частности военный руководитель при городе и военрук школ. При их содействии были отобраны школьники, стремившиеся к изучению автобронетанковой техники, с учетом их успеваемости и состояния здоровья.

На первое занятие группы юных танкетчиков пришли ученики 8-го и 9-го классов шести различных школ города, чтобы приобрести интересовавшую их оборонную специальность. 17 школьников, среди которых были две девушки — т. Саранская и Зильберман, — уже получили звание водителей танкетки. Средняя оценка успеваемости всей группы исключительно высокая — 4,6 балла.

Школьники настолько хорошо ус-

воили программу, что могут быть использованы в качестве инструкторов школьных кружков юных танкетчиков, к организации которых предполагает приступить в ближайшее время автошкола Осоавиахима.

Юные танкетчики получили знания в пределах 154-часовой программы. В программу входят следующие основные дисциплины: материальная часть — 60 часов, тактика — 30 часов, огневая подготовка (стрельба из малокалиберной винтовки) — 22 часа, изучение уставов — 10 часов, топография — 8 часов, инженерное дело — 6 часов, военно-химическое дело — 4 часа, парковая служба — 8 часов и вождение — 6 часов.

Таким образом, в программу вошли основные элементы военных знаний, необходимых будущему бойцу автобронетанковых войск Красной Армии. У всех школьников, окончивших группу юных танкетчиков, огромное желание поступить в автобронетанковые училища.

Сейчас приступают к занятиям две новые группы танкетчиков по 25 человек в каждой. В этих группах будут обучаться главным образом учащиеся десятых классов.

Весьма важно, чтобы оборонные занятия учащейся молодежи не ограничивались за качество ее учебы в школах. С ребятами было проведено несколько бесед на эту тему. Проверка показала, что успеваемость их по общеобразовательным предметам не понизилась.

Работу по подготовке танкетчиков автошкола Осоавиахима проводит не только среди школьников, но и среди студентов высших учебных заведений.

Кружки танкетчиков были организованы в Планом, Педагогическом и Строительном институтах, а также в Сельскохозяйственном институте, находящемся в г. Кинель в 40 км от Куйбышева, где был



Водитель танкетки — ученица 9-го класса Вера Саранская на практических занятиях

создан своего рода филиал автошколы.

В каждом вузовском кружке занималось в среднем по 15 человек. Средний успеваемость всех учащихся — свыше 4 баллов.

В ряде высших учебных заведений теоретические и практические занятия в кружках проводили сами студенты, получившие специальную инструкторскую подготовку при автошколе Осоавиахима.

В состав инструкторской группы вошли учащиеся различных вузов, окончившие кружки танкетчиков. Всего было подготовлено в общественном порядке 10 инструкторов, среди которых — две женщины — гг. Филиппова и Ровенблюм.

Хорошее начинание автошколы Осоавиахима заслуживает вселюбой похвалы и широкого распространения. Но нельзя забывать и другие виды оборонной подготовки молодежи. Само название — автошкола обязывает ее руководителей готовить автомобилистов и мотоциклистов-любителей. Смог же, например, Сызранский учебный пункт Осоавиахима подготовить в прошлом году свыше 60 автолюбителей, выполнив, таким образом, почти полностью задание Центрального совета Осоавиахима для всей области.

Начальник автошколы г. Згавордей сам признает, что школа неслаженно мало уделяла внимания подготовке автолюбителей. Плохо налажена связь с крупными предприятиями. Кружки автолюбителей, созданные на некоторых заводах, развалились. В прошлом году автошкола по указанию областного совета Осоавиахима должна была подготовить 50 шоферов-любителей, но, к сожалению, даже не приступила к выполнению этого задания.

Эта серьезная ошибка должна быть исправлена в текущем году. Возможности для этого есть. Школа имеет пять полоторатонных автомобилей ГАЗ-АА и один мотоцикл Л-300. Квалифицированные педагоги, среди которых следует отметить заведующего учебной частью г. Шифельмана, работающего с начала существования школы, и г. Никонова, пользующегося авторитетом среди учащихся.

Наряду с подготовкой юных танкетчиков автошкола могла бы приступить и обучению юных автомобилистов-школьников. Задание подготовить 50 человек — небольшое и не пугает руководителей школы, но Управление боевой подготовки Центрального совета Осоавиахима не позаботилось по-прежнему составить, утвердить и дать местным организациям программу подготовки юных автомобилистов.

Кстати у Куйбышевского областного совета Осоавиахима эту программу требуют районные учебные пункты гг. Сызрани, Мелекеса и др. Иначе они не могут приступить к подготовке юных автомобилистов.

Совсем иное положение с подготовкой шоферов — профессионалов 3-го класса. Договора с хозяйственными организациями, развернутое социалистическое соревнование между группами учащихся и политико-воспитательная работа содействуют повышению дисциплины в учебе. В 1939 году при задании подготовить 50 шоферов 3-го класса автошкола выпустила 91 шофера. В настоящее время занимаются две группы — утренние и вечерняя. В 1940 году школа должна будет подготовить 100 шоферов 3-го класса и, по заявлению г. Згавордея, с этой работой безусловно справится.

В школе ежемесячно обсуждаются итоги социалистического соревнования между группами учащихся. В помощь отстающим организована консультативная. Преподаватели-консультанты спокойно и вдумчиво разъясняют слушателям все неясные для них вопросы автотехники.

Куйбышевская автошкола Осоавиахима работает без достаточного оперативного руководства со стороны вышестоящих осоавиахимовских организаций. Мало конкретной деловой помощи получает школа от областного совета Осоавиахима. Здесь ни разу не подумали создать хотя бы одно областное совещание начальников автошколы и



Школьники, получившие звание водителей танкетки, беседуют с преподавателем т. Никоновым

автоучебных пунктов для обмена опытом и обсуждения важнейших вопросов массовой работы по подготовке авто-мотолюбителей и юных автомобилистов, что для осоавиахимовских автошкол является новым делом. А ведь в Куйбышевской области, помимо автошколы, имеется пять автоучебных пунктов — в Сызрани, Ульяновске, Ставрополе, Чапаевске и недавно организованный в Ниже, — каждый из которых мог бы поделиться опытом своей работы, рассказать о своих планах на будущее, о формах и методах массовой работы, о связи с предприятиями.

1940 год должен стать годом плодотворной работы по подготовке кадров танкетчиков, автомобилистов и мотоциклистов в системе Осоавиахима. Автошкола через осоавиахимовские организации на крупных фабриках и заводах должна создать кружки авто-мотолюбителей, помогая им организационно и методически.

Охватить сеть кружков промышленными предприятиями, учреждениями, учебными заведениями, стать руководящим и организующим центром подготовки автомобилистов и мотоциклистов-любителей — почетная задача автошколы Осоавиахима.

В новую жизнь

И. ЦИВЕС

Бывало, встретится в бывшей Польше два шофера.

— Ну, как живешь? — спросит один другого.

— Мардуемся (мучаемся)... — отвечает другой.

Мучались шоферы, хотя рабочие других специальностей валили их зарработку. Паны считали их ласками, воспитывали в них презрение к людям, вынужденным передвигаться пешком. Задавить человека здесь не считалось большим преступлением. Если шофер нарушал правила движения и при этом давил прохожего, то у него только отбирались водительские права. Вот цена человеческой жизни в бывшей панской Польше.

...Человек приближился к стоянке такси. Он подошел к ближайшей машине, заглянул внутрь. Шофера в кабине не было. После трехчасового ожидания пассажиров он побежал в табачную лавочку. Пассажир оглянулся по сторонам, ища глазами водителя. Рядом раздались выскрывающий голос шофера соседней машины.

— Пшепрашам, пане, прошу тутай...

Человек хотел уже направиться к нему, но тут прибежал шофер пустой машины и, сразу появив коварство соседа, кинулся на него с кулаками. Завязалась драка. Никто не пытался их разнять. Был нарушен неписанный закон шоферов такси: если таксист подошел к машине, кони которой отлучился, никто не имеет права его перемазать к себе.

Но пассажиры стали редки. Богачи расматывают в собственных шикарных авто, беднякам же такси не по карману. Как тут не нарушить некоего закона шофера? И нередко на этой почве между шоферами таксомоторов затевается драка, а то и поножовщина.

Все шоферы — и поляки, и евреи были законами, посаженными на руль. С шофером стыдилось адорваться за дуку, снимать перед ним шляпу, отвечать на его приветствие, сидеть рядом с ним.

Частные владельцы такси назывались на шоферах. С раннего утра до полночи инверсия шоферы во городе, буквально выслеживая пассажиров. Крохи попадали в карман водителя, ляминую долю забирал себе хозяин.

...Много учеников было у инженера Тарновского. Его шоферская школа пользовалась популярностью. Но не для всех была доступна школа. Пан Тарновский брал по 100 злотых за обучение шоферской премудрости. Кто не осплачивал обучение за 3 месяца, с того инженер брал добавочную плату... бензин.

«Права» выдавал автомобильный клуб. С экзаменующего брали еще 20 злотых да по 8 злотых приходилось отдавать за медицинский осмотр и за прохождение через кабинет техтехники. Для бедняка такие выборы были не под силу. Многие обходились без школы Тарновского и экзаменов. Палу инженеру давали солидную взятку, и он выдавал удостоверение об окончании школы. Экзаменаторы, уведомленные об этом, получив свою долю, с легким сердцем выдавали «права». Ездить трудно было получить «права», но крупная взятка резко меняла «национальную политику» заправил автоклуба. За деньги сынки богачей легко получали «права».

Парадная дверь богатого особняка широко распахнулась. Доктор борельно вынес свое тучное тело на крыльцо, с достоинством спустился со ступенек и подошел к ожидающему его черному извозному ламушину. Шофер Волман сорвал со своей головы фуражку, низко поклонился и, крикнув: «Дзень добрый, пане доктор!», — с кошачьей быстротой кинулся к машине открывать дверь. Доктор не отрывая на приветствие ни словом, ни кивком головой. Машина покатила по улицам Варшавы.

Тяжелую жизнь шофера-лакея прожил Ошер Вольман. Страшно вспомнить прошлое, сиди за рулем советской машины, но дрожа перед полицейками, не ломая шапки перед хозяином, не боясь заглазничать. У Ошера теперь новый «хозяин» — многотысячный коллектив синичной фабрики им. Кирова в небольшом промышленном городе Белоруссии — Борисове. Здесь он три месяца учился на курсах, изучая советские машины, советские правила уличного движения и советское отношение к человеку.

ТРУДОВАЯ ДОБЛЕСТЬ

ПРОЕЗЖАЯ мимо дома № 46 по Большой Серпуховской, шофер-стахановец Михаил Федорович Кудряшев всегда замечает ход своей машины.

Своем педагоге на месте этого красивого здания стояло небольшое ветхое деревянное строение. Здесь в 1917 году помещался детский дом. Сюда из деревни привели девятилетнего Мишу замученная нуждой и лишениями мать.

Почти пять лет пробыл в этом доме Миша Кудряшев.

Знакомые места будут в нем воспоминания детства. Ведь здесь впервые голодный, полураздетый ребенок узнал, что есть другая жизнь, ласковые добрые люди; начал учиться, стал привыкать к коллективному труду.

Из детского дома он вышел, горя желанием много учиться и работать.

Шли годы. Комсомолец, рабфаковец, красноармеец, коммунист Михаил Кудряшев с каждым днем приобретал все больше и новые знания, все шире расширялся его политический кругозор.

В 1937 году Михаил Федорович Кудряшев — молодой шофер — пошел работать на строительство Всесоюзной сельскохозяйственной выставки.

Сознательно выбрал он из всех предложенных ему самую трудную, ударную работу.

Хотелось работать на этом строительстве потому, что оно требовало большого напряжения сил. А сил было много.

И в торжественный день открытия Выставки, когда тысячи людей пришли в ее замечательные дворцы-павильоны, шофер-стахановец товарищ Кудряшев горделиво подумал, что в этом большом деле есть немалая часть и его труда.

Тысячи кубометров земли и деса перевернул он на своей машине. Не считаясь со временем, не щадя сил, всего себя отдавал он большой стройке. Ему была поручена очень серьезная и ответственная работа: он возил машину технической помощи. От оперативности «технички» зависит бесперебойная работа всего парка. И с этой работой Михаил Кудряшев справился по-большинству.

На всю жизнь запомнился Михаилу Федоровичу день, когда вызвали его в Кремль. Партия и правительство высоко отметили самоотверженный труд стахановца-шофера. Вместо 6 Героином Советского Союза получил он — скромный труженик — медаль «За трудовую доблесть».

А. ГРИГОРЬЕВА



Лидя Свиридова

А. ГРИЗ

ЯРКОЕ весеннее солнце заливает празднично убранный город. По улицам Подольска идут первомайские колонны веселых, счастливых людей. Ветер радует полотно знамен и дарит разносит звуки оркестров.

Впереди колонны демонстрантов Подольского механического завода группа заводской молодежи на мотоциклах. Возглавляет ее комсомолка Лидя Свиридова. Это ее первый большой выезд на мотоцикле.

Спортивная биография Лиды Свиридовой началась так. На Подольском заводе в 1936 году произошло важное событие. Был выпущен первый мотоцикл. Рабочие завода и конструкторы с любовью оглядывали новую машину. Они внимательно прислушивались к характерному звуку хорошо отрегулированного мотора. Не отрывая глаз от мотоцикла и молоденькая планировщица завода Лидя Свиридова. «Эх! ех бы на такую машину да дрыгнуться по шоссе так, чтобы ветер обогнать», — думала она. И с тех пор мысль о мотоцикле не покидала ее.

Товарищи над ней смеялись: «Куда тебе на машину? Она в пять раз тяжелее тебя!». Но упорство вышло свое.

В декабре 1936 года слушательница заводских курсов мотодела Лидя Свиридова получила права водителя мотоцикла. А 1 мая 1937 года молодая мотоспортеменка во главе колонны мотоциклистов завода уже участвовала в праздничном параде. Ей радостно аплодировали жители Подольска, приветствовавшие в ее лице первую девушку города, научившуюся управлять мотоциклом.

В этом же году молодая спортсменка приняла участие во всесоюзных мотосоревнованиях на Житомирском шоссе под Киевом. Подольскому заводу предложили выставить на соревнования свою команду, причем в команду обязательно нужно было включить женщину. Естественно, что выбор пал на Лиду Свиридову, лучшую преданительницу немногочисленного тогда отряда женщин-мотоциклисток. Тяжелый 750-кубовый ИМЗ был поставлен водителю, и она добилась в классической километровке скорости свыше 105 км/час.

Опытные мастера с удовольствием присматривались к тому, как управлялась со своей машиной самая

молодая участница всесоюзных мотосоревнований 1937 года. Еще до первого серьезного соревнования Лидя решила детально изучить все, что касается мотоцикла и мотоспорта. Товарищи рассказали ей, что в Москве при Институте физкультуры имени Сталина есть специальное мотоотделение. Попасть туда стало ее мечтой. Вернувшись из Киева, молодая спортсменка выдержала испытания и была принята в Высшую тренерскую школу при Инфизкульте.

Учеба давалась легко. С любовью и вниманием Лидя Свиридова изучала тонкости поведения мотора, знакомилась с общеобразовательными дисциплинами. На специальных занятиях совершенствовала свою силу и ловкость. Она отлично ездил на велосипеде, упражнялась на гимнастических снарядах, играла в теннис.

Большую помощь молодой спортсменке оказал заслуженный мастер спорта Андрей Михайлович Иваненко.

— У моего учителя, — говорит Лидя Свиридова, — вот производственных секретов от меня. Все, что знает сам, он рассказывает мне. Он посылал меня в составленные наиболее эффективных смесей, под его руководством и начал форсировать машину. Его опыт использую я при прохождении дистанции и в подготовке к соревнованиям.

Я многим обязана товарищу Иваненко.

Не прошли, а пролетели два года учебы. И вот осенью 1939 года Лидя Свиридова получила документ об окончании высшей тренерской школы — диплом первой категории. Сочетая теоретическую учебу и институте с большой практической работой в мотоотделе спортивного общества «Динамо», Лидя Свиридова добилась больших успехов. В ее спортивном паспорте записано много радостных побед, завоеванных в острой спортивной борьбе с «конкурентами».

Лидя показывает отличные результаты в километровке, шатрышет трудную десятикилометровую гонку, ставит всевозможные рекорды, завоевывает чемпионство общества «Динамо», в гонке на 100 километров добивается блестящей победы, показывает незаурядные качества мастера в прохождении тяжелых кроссовых дистанций.

Во маленький домашний «музей» хранит немало трофеев. Тут и драгоценные хрустальные кубки и ва-

зы, тут и не менее драгоценные почетные грамоты, говорящие о замечательном спортивном мастерстве их обладательницы.

Член ленинского комсомола Лидя Свиридова с честью выполняет обязанности в ВЛКСМ. Много раз комсомолка, отмечая активную работу Лиды, избиралась ее своим руководителем. Она долгое время была чеховым комсомольским организатором и на Подольском заводе, и в Институте физкультуры.

В марте 1937 года на Подольском заводе принят номер «Пралды» с большой статьей Героя Советского Союза т. Лилинжского. В этой статье он призывает молодежь овладеть управлением мотоцикла и автомобиля.

Комсомольская организация завода поручила Лиде Свиридовой организовать мотокружок. Самой лучшей агитацией за оборонный мотоспорт был пример самой Лиды и, следуя ему, советские патриоты — молодые рабочие Подольского завода — в короткий срок научились водить машину.

Лидя добилась права носить значок «Ворошиловского стрелка», едла нормы на ПВХО. Сейчас она в противогазе уверенно ведет мотоцикл, преодолевая «условно вражескую зону».

Упорство, непреодолимая воля к победе, всесторонняя физическая подготовка, знание машины поставили Лиду в ряд лучших молодых мастеров мотоспорта.



Л. Свиридова за подготовкой мотоцикла

фото В. Давыдова

КУЙБЫШЕВСКИЙ *автомобильный клуб*

Н. ЮЛЬЕВ

В ГЛУБИНЕ двора стоит двухэтажный особняк. Слева от него — пристроенное гаражное помещение. Через пастежь открытые ворота гаража нетрудно разглядеть шеренгу автомашин. Здесь и легкие «газовки», и полуторатонные грузовики, и мотоциклы различных марок — от «Харлей-Давидсон» с коляской до «ИЖ-8».

Это учебный парк Куйбышевского автомобильного клуба.

Подготовку автомобилистов и мотоциклистов-любителей руководители клуба справедливо считают одной из важнейших задач. За три года своего существования клуб добился широкой популярности.

Располагая достаточным помещением — аудиториями, лекционные залом, учебным парком, наглядными учебными пособиями, автотехнической библиотекой, ремонтной мастерской, кадрами преподавателей и инструкторов, клуб проводит большую практическую работу.

В прошлом году в стенах клуба изучали автомобиль и мотоцикл свыше пятисот человек. Особенно большой интерес к автототехнике проявляет учащаяся молодежь. Среди сотен людей, получивших первоначальное автомобильное образование в клубе, — большинство студентов различных вузов и техникумов. В ряде учебных заведений — Педагогическом институте, Железнодорожном техникуме — были организованы группы женщин-автомобилистов.



Лучший мотоциклист г. Куйбышева
Юрий Деллос

В этом году клуб должен подготовить 200 автолюбителей и 400 мотоциклистов, не считая шоферов-профессионалов разных классов.

Сейчас клуб поставил перед собой задачу — принять активное участие

в оборонной подготовке допризывников. Из молодежи, приписанной к мотомехчастям Красной Армии, созданы две группы в 50 человек — одна по изучению автомобиля, другая по изучению мотоцикла. Обучение допризывников проводится средствами и силами клуба в порядке общественной работы.

Серьезно помогает учащимся постоянно работающая консультация. Днем и вечером в клубе можно получить разъяснения по всем разделам автотехники. Консультанты не сидят без дела. Помимо учащихся, здесь частые гости — шоферы из автохозяйств.

Кадры автомобилистов и мотоциклистов, обученные клубом, совершенствуются технически, повышают свою физическую закалку, готовят себя к почетной роли бойцов Красной Армии, участвуя в различных массовых автототехнических соревнованиях и пробегах.

В июле прошлого года клуб провел 70-километровый военизированный мотокросс. Через 2—3 недели после этого был организован большой автомотопробег по районам области, посвященный подготовке к призыву в РККА. Четыре автомобиля и 8 мотоциклов, управляемые воспитанниками клуба, прошли 1200 километров. В пробеге широко проводилась агитмассовая работа. В Большечерниговском районе при колхозной школе была создана группа желающих изучать автомобиль. Клуб направил туда преподавателя, и колхозная молодежь — 35 юношей и девушек — приступила к занятиям.

В декабре в честь выборов в местные советы депутатов трудящихся стартовали в дальний путь две автомобиля и шесть мотоциклов. Участники агитпробега провели в населенных пунктах доклады о выборах в местные советы, о международном положении, о необходимости изучения автомобиля и трактора.

Среди активистов автототехники много женщин. В этом году они ознаменовали свой праздник мотоциклетным пробегом на 100 километров. Почти каждая из участниц пробега совмещала две «профессии». Тов. Кривоногова — энергичный командир пробега и агитатор, тов. Любимова — подиголь мотоцикла и технический руководитель пробега, тов. Коновалова — мотоциклистка и медицинская сестра.

Девушкам пришлось преодолеть трудный путь. Они шли в условиях



Артисты театров драмы и оперетты г. Куйбышева изучают мотоцикл

бездорожья, в гургу и передло сам расчищали снежные заносы.

Замечательная физкультурная биография командора, Женья Кривоногова — разносторонняя спортсменка. Она первая женщина-мотоциклистка гор. Куйбышева, хорошая лыжница и хоккеистка. Осенью 1939 года т. Кривоногова попала в первую десятку Союза по многоборью ГТО 2-й ступени и заняла шестое место в плавании.

Заслуживает внимания и инициатива клуба по организации пробега легковых автомобилей на экономии бензина. Водитель автомобиля ЗИС-101 т. Авдеев, добившись лучших результатов в пробеге (экономия 54,5% против нормы), повысил свою водительскую квалификацию в стенах клуба и является теперь водителем первого класса и механиком.

Среди лучших людей и активистов автомотоклуба особенно выделяются братья Деллоэ.

Юрий и Валентина Деллоэ знают в Куйбышеве как лучших мотоциклистов города, энтузиастов автоспорта. Не было ни одной гонки, ни одного соревнования или пробега, в котором бы не участвовали два брата Деллоэ. Если Юрий был командором, то Валентина техническим руководителем, и наоборот. В скоростных гонках и мото-кроссах они часто добиваются первого места.

В прошлом механик, автотехник, старший автомеханик Госавтоинспекции по Куйбышевской области, Юрий Деллоэ последние годы все свое время отдает клубу, где работает в качестве тренера и преподавателя авто- и мотодела. За три года он подготовил до 700 мотоциклистов.

В плане 1940 года много интересных спортивно-массовых мероприятий. С особым волнением работники клуба и спортсмены ждут скоростного пробега за пределы Куйбышевской области, встречи городов Поволжья, мотогонки на ипподроме и военизированной эстафеты на мотоциклах с участием нескольких команд.

Плохо обстоит дело с руководством работой клуба. Начальник клуба т. Коробецкий не мог сказать ничего хорошего о помощи сверху и даже не мог назвать фамилии инспектора по автоспорту при Областном комитете физкультуры.

Сам т. Коробецкий недостаточно внимания уделяет массовой работе и организационным вопросам в клубе.

Лекционный зал клуба, вмещающий не менее 150 человек, используется плохо. Здесь не проводят докладов и лекций о новых конструкциях советских автомобилей, о роли автомобилей в современной армии, об опыте работы лучших шоферов-стахановцев по увеличению межремонтных пробегов, по экономии бензина и др.

Клуб может и должен широко развернуть массовую работу. Это ему по силам.



Встреча

Александр Луговой

*Уходила гроза,
но знобило еще полустанок
августовским дыханьем
большой судоходной реки.
Мы сидели в вагоне
под влажным занавесом тумана,
все друзья и товарищи,
все, как один, земляки.*

*Задрожав, за звонком
улыбаться начинали окошки
на границу.—туда,
звёзды гради посягнули на мир.*

*Подбежал по платформе,
последним вскочил на подножку
двадцатипятилетний
веселый каш командир.*

*Незнакомые сосны
клякали курчавые ветки,
серый ветер, хромая,
в свирепую тьму уходил.
В эту длинную ночь
мы три раза ходили в разведку,
и приказ выступить
получил командир.*

*Нас вело
коммунизма великое дело,
вместе с нами
огромная родина шла.
Отфатились гради,
и увидел рассвет оробелый,
как большая победа
звездой пятикрылой зажглась.*

*Первомайское утро
взошло в синеве перушиной,
голубое и красное
слились в ликующий свет.*

*Через Красную площадь
я вел боевую машину,
нам цветами столица
страна посылала привет.*

*Мы с тобой повстречались
в Кремлевском немолкнущем зале,
у порога неожиданно
столкнулись с тобой, командир.
И нас Сталин встречал,
как родных, нас приветствовал
Сталин!*

*Он желал нам успеха
и руку пожать подходил.*

*Меня подняла радость.
Мне сердце наполнила гордость—
мы с тобой, командир,
из большой и счастливой семьи.
Я запомнил навек
на груди твоей маленький орден—
выражение
огромной народной любви.*

*Первый тост за вождя,
за родную страну поднимая,
мы стояли и пели.
Мы все, как один, земляки,
дети лучшей земли, молодой,
как весна молодая,
Славой родины славились
дел вожаки.*

*Здесь высокая дружба
навек завладела сердцами.
Я и ты, ты и он,
а за нами — большая страна
колосится хлебами,
выходит в моря кораблями,
в битвах в песнях, в труде
сплочена и дружна.*



МАСТЕРА И НОВИЧКИ

В честь Международного коммунистического женского дня Центральный авто-мото клуб СССР провел на Московском беговом ипподроме большие мотоциклетные соревнования.

Встретились спортсмены трех городов: Москвы, Ленинграда и Харькова.

Мотоциклетные гонки по круту — наиболее интересный и увлекательный вид мотосоревнований. Многочисленные зрители были свидетелями острой, напряженной борьбы по всей дистанции, частой смены лидеров, с большим интересом наблюдали за смелым, искусным вождением мотоцикла на больших скоростях, за мастерством мотоспортсменов, проходивших впряжки по самой бровке, на полной скорости, не «сбрасывая газа».

Гонщик почти лежит на своем мотоцикле, тело его слито с машиной, голова прижата к рулю. С машинным шумом все лишнее, мешающее движению, создающее дополнительное сопротивление, поникающее скорость.

Скорость! Сколько в ней молодого задора, смелости и решительности. Как радостно чувствовать «свою власть над машиной, уверенно посылая ее вперед».

Несколько секунд... и гонщик пролетел «прямую». Впереди впряж. Кажется, что по законам физики машину, идущую по самой бровке, сейчас вынесет вверх. Нужно сбавлять ход, снижать скорость. Но опытный спортсмен не делает этого. Потери даже доли секунды на впряжке может стоить победы. Впряжей впереди много. Надо преодолеть их без потерь. Собраны все мышцы. Неудовольный поворот руля, точно рассчитанный наклон тела и... впряж позади. Слова «прямая».

Нарастает скорость. Мысленная машина все вперед и вперед к финишу, к победе.

Большая тренированность, смелость, специально разработанная для трековых гонок посадка, безукоризненно работающий двигатель, надежные, удачно подобранные шины решают успех выступления.

На стартовую линию один за другим выходили мотоспортсмены и мотоспортсменки трех городов. Много молодых гонщиков, впервые выступавших на трековых соревнованиях, показали себя с самой лучшей стороны. Они оказались достойными соперниками мастеров, уверенно боролась на победу и во многих заездах вышли победителями, показали хорошее время. Дистанция гонки — 9600 м (шесть кругов).

Ленинградец В. Силантьев («Спартак»), завоевавший на осенних всесоюзных соревнованиях 1939 г. высокое звание рекордсмена СССР, стартовал в первом заезде. Вместе с ним по сигналу стартера В. Шейгам пересекли стартовую линию его

ученик и одноклубник Б. Петрушин и москвичи А. Осипов («Динамо») и Р. Прозоровский («Зенит»).

Силантьев финишировал первым через 6 мин. 55 сек.

Во втором заезде легкую победу одержал опытный гонщик Н. Гранников (Москва, «Локомотив»). Время Гранникова 6 мин. 59 сек.

Третий заезд принес победу Н. Климову (Москва, «Старт»). В четвертом заезде первенствовал молодой гонщик Ю. Король (Москва, «Спартак»).

В пятом заезде выступал заслуженный мастер спорта А. Иваненко (Москва, «Динамо»), сумевший на последней «прямой» оторваться от угрожавшего ему молодого спортсмена Е. Баранова (Москва, «Динамо»). Время Иваненко — 7 мин. 6 сек., время Баранова — 7 мин. 8 сек.

Шестой заезд принес заслуженную победу молодому спортсмену А. Прудникову (Москва, «Динамо»). В седьмом заезде первым был А. Чеботаревский (Москва, «Локомотив»).

На старте первого полуфинала выстроились пять мотоциклистов. Это А. Игнатова, В. Силантьев, В. Корнеев (Москва, «Локомотив»), Е. Баранов, С. Сергов. Отсутствует Н. Гранников. У него разладился мотоцикл.

Повел гонку Силантьев, сразу со старта ушедший от своих опасных противников. Четыре круга он уверенно лидировал. За ним, все сокращая просвет, постепенно приближались Баранов и Игнатова. Вот Баранов вплотную подошел к рекордсмену. Некоторое время они едут рядом — колесо в колесо. Неожиданно резким броском Баранов уходит от Силантьева и под аплодисменты выигрывает первый полуфинал со временем 6 мин. 59 сек.

Во втором полуфинале разыгралась не менее ожесточенная спортивная борьба. Четыре москвича — Иваненко, Король, Прудников, Чеботаревский и ленинградец Сушинский («Старт») оспаривали здесь первенство. Опыт, тактический расчет и отличное владение машиной принесли победу заслуженному мастеру спорта А. Иваненко. Всего лишь полсекунды проиграл ему талантливый претендент молодежи Ю. Король.

Финал естественно вызвал наибольший интерес.

Особенно волновал всех результат встречи Силантьева и Иваненко. Кто на этот раз выйдет победителем? Знаютки мотоспорта хорошо помнили осенью «километровку», где Силантьев «развенчал» многолетнего рекордсмена. Спортивный патристичизм москвичей требовал revanche.

Финальная гонка разыгралась неожиданно просто. Отлично принявший старт Силантьев оторвался от



Рекордсмен СССР В. Силантьев

Фото В. Довгилла

всех своих конкурентов и уверенно финишировал, показав лучшее время дня — 6 мин. 41 сек. Много раз пытавшийся «достать» его Иваненко на каждом впряжке заметно отстал. По мнению заслуженного мастера спорта, его поражение в известной мере следует объяснить применением им чересчур короткими линиями. Они не давали надежного сцепления на большой скорости, особенно на впряжках.

Но если победа Силантьева выявилась уже в самом начале гонки, то определить кандидатов на остальные классные места не представлялось возможным почти до последней «прямой». Упорно боролись участники финала. Равенство сил и воля к победе превратили финальный заезд в острое, захватывающее спортивное зрелище. С небольшим просветом, один за другим финишировали Иваненко — 6 мин. 52 сек., Баранов — 6 мин. 57 сек., Король — 6 мин. 58 сек., Прудников — 7 мин. 5 сек., Игнатова — 7 мин. 7 сек.

Победа Силантьева говорит о его разностороннем мастерстве, отличной подготовленности мотоцикла. Всеми своими последними выступлениями он доказал, что является одним из сильнейших мотоспортсменов страны.

В заезде для женщин победу одержала Людмила Свиридова (Москва, «Динамо»). Она прошла 9600 м за 7 мин. 7 сек. На втором месте одна из лучших мотоспортсменок Ленинграда — А. Бельгулова («Старт»). Третьей пришла Н. Полестерова (Москва, «Динамо»).

Судейскую коллегию соревнований, посвященных Международному коммунистическому женскому дню, возглавляли женщины. Главным судьей соревнований Б. Богомолова, председатель технической комиссии В. Мирнова, старший секретарь З. Тюрина четко провели соревнования трех городов.

Б. ЗИЛЬБЕРБЕРГ

МАРШ АВТОКОЛОНЫ

Полковник И. ЧАБРОВ

Жаркий летний день. Автомобили транспортной части хорошо замаскированы в кустах между деревьями.

Только что командир авточасти отдал командирам подразделений приказ: «на марш».

Лейтенант Зайцев, на ходу застегивая полевую сумку, направился в расположение своего взвода.

Из кустов к лейтенанту подошел командир Терешин и кратко доложил: «Товарищ лейтенант, машины взвода осмотрены, баки заправлены, неисправности устранены, взвод готов к маршу».

«Хорошо, обратись ко мне водителем», — сказал лейтенант.

Пока собирались водители, лейтенант внимательно читал карту, изучая маршрут. Перед ним, как на экране кино, бежали дороги, разрушенные мосты, обходные пути, выбоины.

Когда собрались водители машины, лейтенант стоял в середине круга, сказал: «Многим из вас неизвестен путь, из района «А» в район «Б», куда нам необходимо перебросить войсковую часть. Мы должны провести наш марш с минимальным расходом горючего, возможно меньшим износом материальной части, а главное без поломок и аварий».

«Напомню, товарищи, — продолжил лейтенант, — что наша часть составляет автоколонну, а отдельные подразделения — эшелоны; автоколонна из своего состава выделяет непосредственное охранение. Эту организацию вы обязаны знать. Водитель Ястребов, расскажите, что вы знаете об организации автоколонны на марше», — обратился лейтенант к одному из водителей.

Войсковой состав Ястребов, как заправский чертежник, зачертил на песке схему. «Хорошо, с вас достаточно. Кто продолжит объяснение по схеме?» Почти все подняли руки. Лейтенант выбрал водителя Бойкова.

«Так вот, товарищи, перед вами схема организации автомобильной колонны. Разбором, из каких элементов она состоит. Ядро колонны — главные силы, в которые входит $\frac{1}{4}$ всего состава колонны, затем части непосредственного охранения для предупреждения и прикрытия при внезапном нападении противника. В охраняющие части выделяется от $\frac{1}{4}$ до $\frac{1}{2}$ всего состава автоколонны. У нас охраняющей частью является авангард, который для непосредственного охранения выделяет из своего состава головную походную заставу. Для того чтобы знать состояние путей и своевременно отремонтировать небольшие неисправности, выделяются разведывательные части, в состав которых входят разведчики, химики, саперы и регулировщики. Вот и все», — сказал Бойков. «Нет, не все», — заметил кто-то из водителей. «Ах, да, — спохватившись, продолжал Бойков, —

я забыл о тыльной походной заставе, задачей которой является прикрытие колонны от внезапного нападения противника с тыла».

«Вот теперь все, что касается схемы, — подтвердил лейтенант, — но я должен напомнить вам о главном, основном. Успех всякого дела зависит от порядка, организованности, точного соблюдения всех установленных правил. Все это вместе взятое называется дисциплиной. Водитель обязан вести свою машину по правой стороне дороги (обгон впереди идущей машины без разрешения командира подразделения воспрещается), соблюдать указанную и приказе дистанцию между машинами и скорость движения».

Если по какой-либо причине машина принуждена остановиться, командир машины предупреждает об этом свяди воздушную машину условным знаком.

Во время остановок соблюдается строжайшая маскировка. Спешные бойцы уводятся своими командирами на теньевую сторону дороги, а если есть растительность, — укрываются в ней. Чтобы авиация не заметила колонны, лучше всего останавливаться не на дороге, а в стороне от нее, в укрытии.

Водой из колодцев, озер, канав без разрешения командира подразделения пользоваться воспрещается (даже для заливки радиаторов). Вот, товарищи, кратко о дисциплине. Есть ли вопросы?»

Молчание нарушил голос водителя Тарасова, который, обращаясь к лейтенанту, сказал: «Разрешите напомнить молодым водителям их обязанности при воздушной тревоге».

Получив разрешение, Тарасов продолжил: «Основой ПВО является маскировка, наблюдение и возможно лучшее использование огневых средств (пулеметов, орудий снайперов, зенитной артиллерии). Самолеты противника будут совершать налеты на автоколонну при прохождении мостов, бродов, теснин. Для создания искусственного скопления автомобилей авиация противника будет стремиться к разрушению мостов, уничтожению поремправ. Налет авиации возможен со всех сторон и, как правило, будет сопровождаться бомбометанием и выжиганием отравляющими веществами (ОВ)».

Одним из способов ПВО является рассредоточение колонны и эшелонов. Для этого дистанции между эшелонами удлиняются до 3 км, между машинами — увеличиваются до 50 м. Водители надевают противогазы, кузова автомашин, не имеющие тентов, покрываются брезентом.

Границы зараженного участка обозначаются ветками, автомашинный проход его на увеличенных скоростях. Дегазация машины производится на ближайшем обмывом пункте. Пораженные ОВ автомашины не должны проходить через на-

селенный пункт, их следует вести обходными путями.

Преодолев зараженный участок, шоферы должны произвести частичную дегазацию, т. е. удалить капли ОВ, попавшие на машину.

Для дегазации на каждой машине имеется небольшой запас хлорной извести.

Полная дегазация производится дегазационными машинами.

К мерам ПХО следует отнести оборудование автомашин тентами. При наличии больших участков пути, зараженных ОВ, целесообразнее использовать обходные пути».

«Все это верно, — сказал лейтенант. — Теперь я вам расскажу о наших задачах при нападении танков противника. При нападении на автошелон танков противника по сигналу «танки» водители машин, на которых погружены противотанковые орудия, без какой-либо дополнительной команды выводят свои машины из колонны, помогают разгрузить орудия и, если есть возможность, уводят автомашину в укрытия. Остальной состав автоколонны, не останавливаясь, продолжает свое движение. Из группы водителей раздался голос бойца Семенова: «Товарищ лейтенант, а если уйти нельзя — разрушен путь, — что тогда должны делать бойцы и мы, водители?» — «Остается одно, — ответил лейтенант, — всем принять участие в отражении танковой атаки противника. Для этого у каждого из вас должна быть гранатная сумка, а в ней всегда полный комплект ручных гранат».

На этом закончилась беседа перед маршем.

В указанный срок вышло подразделение из района ожидания в район погрузки. Своевременная погрузка, прошла последний этап контроля пункт. Подразделение вышло на основной маршрут.

С начала марша прошло 80 минут. Эшелон прошел 15 км. Назначается малый привал для осмотра материальной части и проверки крепления грузов.

Снова в путь. В течение двух часов мотались поля, луга, населенные пункты. Автоколонна продолжала свой марш. Но вот и второй привал, вновь осмотр материальной части и устранение замеченных неисправностей. И так каждые 2 часа.

Автоколонна в движении около 6 часов. Впереди еще $\frac{1}{2}$ пути. Начинается трехчасовая большая привал. Через несколько минут автоколонна по подразделениям была уведена с основного пути на лесную дорогу. Лейтенант объявил водителям, что основной задачей большого привала является дозправка, осмотр, мелкий ремонт автомашин и отдых личного состава.

Вторая половина дневного марша почти не отличалась от первой.

МОТОЦИКЛИСТЫ в разведке.

Майор В. СИРОТИН

ОТДЕЛЬНЫЕ мотоциклисты и мотоциклетные подразделения, приданные общевойсковым и разведывательным органам, усиливают гибкость и активность разведки.

Действуя в разведке, мотоциклисты должны умело использовать положительные свойства мотоциклов — быстроту, поворотливость, большую проходимость и удобства маскировки.

Вооружение мотоциклов пулеметами или автоматическими винтовками, запас патронов и ручных гранат обеспечивают мотоциклистам надежную защиту от противника.

Внезапное применение оружия из засады или при неожиданной встрече с противником обеспечивает успех в бою.

Задачей разведки является розыск противника или уточнение имеющихся сведений о нем. Для успешного выполнения этой задачи нужно быть невидимым и неслышимым для противника, а самому слышать и видеть все. Поэтому в разведке мотоциклисты должны выполнять следующие требования: не допускать шума и дыма от моторов (особенно при заводке и резкой подаче газа), а также звяга разболтавшихся креплений и старения; не поднимать пыли по дорогам и маскировать блестящие металлические части (закрыть или обмотать тряпками).

Перед выступлением в разведку мотоциклисты должны тщательно отрегулировать моторы и все механизмы, полностью заправить машины профильтрованным горючим и маслом; крепко приторочить снаряжение и инструмент.

Получая задание, мотоциклисты должны точно уяснить, что требуется разведать, кому и в какое время передать нужные сведения. По карте изучаются дороги и препятствия на маршруте движения. Особенно точно следует запомнить дорогу, по которой нужно будет доставлять донесения своим войскам.

Для уяснения взаимных действий на расстоянии устанавливаются определенные сигналы. Они подаются флажками или рукой. Сигналы обозначают — «путь свободен», «непроходимое препятствие», «обнаружил противника — пехоту, конницу», «танковая опасность» и т. п. Дополнительно устанавливаются сигналы пелеуказания. Командиры, управляющие огнем, выпускают из своего пулемета очереди трассирующих пуль в направлении наиболее угрожаемой цели, для того чтобы мотоциклисты сосредоточили на ней как можно больше огня и быстрее

ее уничтожили. Сигналы управления мотоциклисты должны знать наизусть.

На машины, имеющие заднее сиденье, берутся запасные мотоциклисты. Они ведут наблюдение за воздухом, а на останках действуют как пехие разведчики; в случаях ранения мотоциклистов они заменяют их.

Походный порядок отдельного разведывательного дозора мотоциклистов до рубежа вероятного соприкосновения с противником предусматривает высылку вперед в стороны «на удаление зрительной связи» головного и боковых дозоров в составе двух-трех мотоциклов. Это делается для того, чтобы противник не обнаружил всех сил ОРД и не напал на него внезапно.

Остальные мотоциклы двигаются в колонне, называемой ядром отдельного разведывательного дозора (ядро ОРД). Ядро ОРД не должно отрываться от головных дозоров далее, чем на 1 км. Двигается оно скрытно, маскируясь, без шума, перекатами от укрытия к укрытию, постоянно наблюдая за действиями головного и боковых дозоров, тщательно следя по сторонам и за воздухом, на остановках и в движении. Скачок от укрытия к укрытию пос-

меняется. Приближаясь к опушкам лесов, кустарникам, отдельным строениям, малым населенным пунктам, гребню высот, ложнам, оврагам и т. п., ядро ОРД останавливается, организует круговое наблюдение и частью машин обязательно занимает огневые позиции, с которых сможет огнем обеспечить действие головных дозоров. На пересеченной местности впереди ядра ОРД должны действовать два-три дозора.

После осмотра местности головными дозорами и получения от них сигнала «путь свободен» ядро частью сил продолжает вести наблюдение с места, сохраняя за собой огневые позиции. Другой частью сил ядро продвигается к следующему рубежу, на котором вновь организуется наблюдательный пункт и обеспеченно действуют головные дозоры.

Встретив небольшую группу противника, ядро ОРД выделяет часть мотоциклистов с задачей захватить пленных. Используя подвижность своих машин, мотоциклисты окружают противника и обезоруживают его.

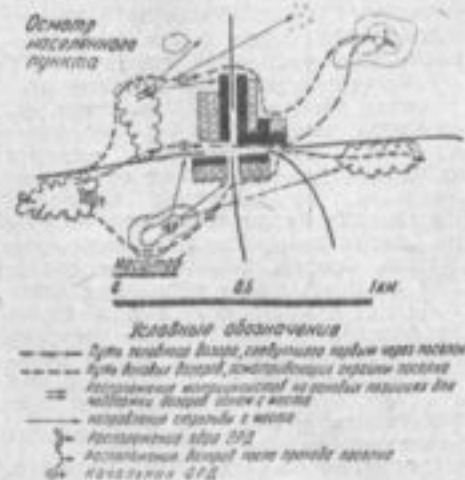
При встрече с сильной группой противника головные дозоры, если они обнаружены, должны ускользнуть из-под удара. Их задача — заманить противника в засаду, организовать ядром ОРД.

В зависимости от обстановки начальник ОРД принимает определенное решение. Либо он вступает в бой с противником, встретив его огнем с места из засады с последующим огненным налетом с флангов, используя открытые огневые позиции; либо, внося замешательство в ряды противника, отрывается от него и уходит в сторону, предварительно установив состав его сил и боевые средства.

О встрече с противником или не обнаружении его в том месте, где предполагалась встреча с ним, начальник ОРД немедленно доносит начальнику, пославшему его в разведку.

Донесение передается по радио, или доставляется двумя мотоциклистами. Оба мотоциклиста, получив письменное донесение, должны знать его содержание полностью. При доставке донесения мотоциклисты принимают меры к проскальзыванию мимо противника, используя обходные пути. При встрече с противником один из мотоциклистов огнем с места прикрывает другого, давая ему возможность прорваться к своим войскам.

Один из ответственных моментов действия ОРД — это осмотр насе-



ле получения сигнала от головного дозора «путь свободен» делается с повышенной скоростью.

Боковые дозоры, удалившись от ядра ОРД на расстояние до 400 м, осматривают ложны, кустарники и опушки лесов. Связь между дозорами и ядром ОРД осуществляется сигналами или через посыльных мотоциклистов.

В районе возможной встречи с противником порядок движения ОРД

Нам пишут

ОБОРОННАЯ РАБОТА В АВТОШКОЛЕ

Коллектив курсантов и служащих Ореховской автошколы Союзсовхозтранса (Запорожская область) широко развернул массовую оборонную работу.

В школе систематически работают 9 оборонных кружков, в которых изучают военное дело 170 человек.

Секретарь комсомольского комитета т. Артюшенко организовал кружок пулеметчиков, 15 комсомольцев с большим интересом изучают пулемет Дегтярева. Работают кружки штыкового боя и др.

За последние два месяца организация Осоавиахима подготовила 37 воронилловских стрелков, 140 значкистов ГСО, 130 — ГТО и 138 значкистов ПВХО 1-й ступени.

222 курсанта — 98 процентов слушателей школы — члены Осоавиахима.

Районный совет Осоавиахима провел массовые соревнования, в которых приняли участие около 200 осоавиахимовцев Ореховского авторемонтного завода и автошколы. В соревнованиях участвовали кружки гранатометчиков, противовоздушной химической обороны и штыкового боя. Победителем соревнования вышла осоавиахимовская организация автошколы, завоевавшая переходящее Красное знамя райсовета.

Н. А. Жмур

ШОФЕРЫ-ФИЗКУЛЬТУРНИКИ

Бобруйский городской совет спортивного общества «Автомотор» проводит большую оборонно-физкультурную работу. Десятки шоферов-инструкторов ГСО и ПВХО подготовили сотни значкистов. Все шоферы-допризывники имеют по 4—5 оборонных значков.

Особое внимание совет общества уделяет подготовке значкистов ГТО 1-й и 2-й ступени. Всего подготовлено 257 значкистов ГТО 1-й ступени. За отличную постановку оборонно-физкультурной работы бобруйское общество «Автомотор» премировано грамотой Всесоюзного совета «Автомотор» и получило переходящее Красное знамя.

В. Х. Погадин, Г. Л. Кожин
Бобруйск

ОСОАВИАХИМОВЦЫ ИЗУЧАЮТ ГАЗОГЕНЕРАТОРНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

Еще многие работники автотранспорта недоверчиво относятся к газогенераторному автомобилю. Это можно объяснить только тем, что люди не знают этой машины, не умеют на ней работать и, что хуже всего — не хотят учиться.

Наш автобус получил газогенераторный автомобиль с установкой НАТИ-Г-14 летом 1939 г. Эта машина замечательно работала, несмотря на то, что не было у нас никакого опыта в работе и не было хорошего топлива — чурок. И не один раз она крепко выручала нас из беды, когда были перебои в снабжении бензином.

Были у нас опасения, что машина может подвести зимой. Однако за всю зиму наш газогенератор ни разу не отказал в работе.

Машина отлично работала даже в сильные морозы, доходившие до 50°.

Ведя подготовку шоферов, мы настойчиво воспитываем у курсантов чувство полного доверия к газогенераторным автомобилям. На каждом шагу в практической работе мы доказываем всю несостоятельность доводов против газогенератора, переходящих из среды отсталых шоферов. Прорабатывая с курсантами теоретическую часть по газогенераторным установкам, мы даем им также практические навыки по уходу и работе, и часть практики вождения курсанты проходят на газогенераторном автомобиле.

Белоусов,
начальник Сретенского
автобуса Осоавиахима,
Читинская область

КУРСЫ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ

На 1-й Симферопольской швейной фабрике имени Крупской организовали курсы шоферов-любителей. На курсах обучаются без отрыва от производства 26 девушек — лучших стахановок фабрики: тт. Дилькова, Аврамова, Аблямитова, депутат городского совета т. Алиева и др. Девушки с большим энтузиазмом изучают материальную часть автомашины и технику автомобильного вождения. К 1 мая все курсантки сдадут зачеты на звание шофера-любителя.

Симферополь

И. Гольдберг

ленного пункта. Населенные пункты являются хорошим укрытием для войск, и только тщательно продуманная правильно организованная разведка сумеет обнаружить там противника, сама избежав засады.

Признаками присутствия противника в поселке являются шум работающих моторов, дым в садах и огородах от походных кухонь, а также необычайное оживление на улицах, свет в домах в позднее время и т. п. Однако следует учитывать, что противник может замаскироваться в домах и постройках, поэтому ОРД необходимо самому разведать населенный пункт.

Если нет предварительных сведений о присутствии противника в данном населенном пункте, ОРД действует в зависимости от конкретных условий: величины поселка, окружающей местности, удобства обеспечения головных дозоров огнем ядра ОРД с места.

Вот один из возможных вариантов осмотра небольшого населенного пункта ОРД в составе взвода мотоциклистов. После того как частью сил заняты огневые позиции, вперед высылается головной дозор из трех машин. Первые две дозорные машины проходят населенный пункт большой скоростью, готовые к защите гранатами и немедленному открытию огня. Одна машина ведет наблюдение вперед и вправо, другая — влево.

За ними в 150—200 м следует третья машина, наблюдающая за действиями передних машин.

Если противник в поселке не обнаружен, то по выходе на противоположную окраину два передних мотоциклиста ведут наблюдение, а третий возвращается обратно и докладывает, что путь свободен. Этот сигнал подается и передними мотоциклистами, если они видны ядру ОРД.

После получения сигнала «путь свободен» от ядра ОРД выделяются боковые дозоры, которые при поддержке частью машин огнем с места обходят поселок по сторонам вдоль огородов или по окраинным улицам. По выходе этих дозоров на противоположную окраину поселка, на главной улице, соблюдая меры предосторожности, проходит ядро ОРД. Для осмотра отдельных строений ядро ОРД высылает дозоры. Осмотр усадьб производится пешими разведчиками, которых обеспечивают огнем с места машины, предварительно окружившие усадьбу.

После ядра для предупреждения от нападения противника с тыла ставится тыловой дозор.

Если головными дозорами в поселке будет обнаружен противник, то мотоциклисты прорываются на противоположную окраину, либо уезжают в стороны и назад, предупредив ядро ОРД открытием огня. В таком случае начальник ОРД устанавливает силы и средства противника и в зависимости от обстановки либо уничтожает противника, либо выходит на бой, так как бой разведывательного органа является не самоцелью, а только средством добыть сведения о противнике.

Карбюратор МКЗ-6

Инж. А. СОРОЧИНСКИЙ

ДВИГАТЕЛИ для грузовых автомобилей ЗИС-5 с 1938 г. выпускаются с карбюратором МКЗ-6, заменившим карбюратор МААЗ-5.

Карбюратор МКЗ-6 работает по общепознанный схеме Zenitt со свойственной ей компенсацией смеси, но конструктивно отличается от распространенных у нас карбюраторов, работающих по схеме Zenitt, как то: ГАЗ-Зенит, МААЗ-5, М-1.

Как видно из общей схемы, карбюратор МКЗ-6 имеет специальные устройства, обеспечивающие наилучший состав смеси для любых режимов работы двигателя: экономмайзерное устройство, насос ускорения и т. д.

Поплавковый механизм и камера

Топливо поступает в карбюратор МКЗ-6 через подводный штуцер 1 (рис. 1 и 2), а затем через сетку фильтра 2 идет к воздушной игле 3. Фильтр не связан с подводным штуцером, и его можно вывернуть отдельно. Это сделано для того, чтобы при чистке фильтра не нарушалось соединение бензопроводов.

Через отверстие в седле 5 иглы 3 топливо поступает в поплавковую камеру. Поплавок 4 по мере наполнения камеры поднимается. Когда уровень бензина достигает определенной величины, рычаг поплавка прижимает иглу 3 к седлу 5, и наполнение поплавковой камеры прекращается.

Поплавковая камера не сообщается непосредственно с атмосферой, и воздух в нее поступает из воздушного патрубка через канал В.

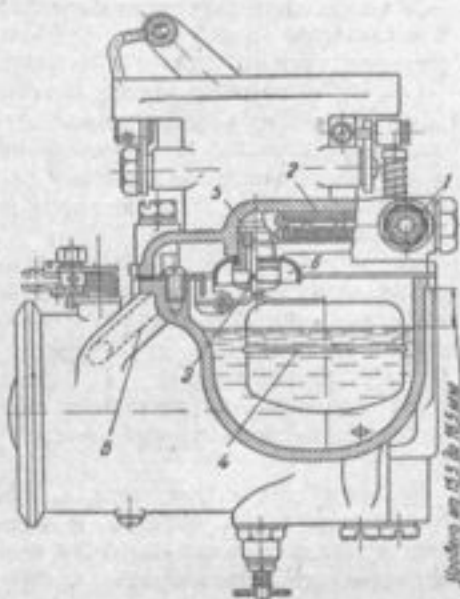


Рис. 2. Разрез по поплавковой камере

выходное отверстие которого расположено перед воздушной заслонкой. Само седло воздушной иглы запрессовано в корпус, что облегчает ее ремонт. Отражатель 6 (рис. 2) установлен для того, чтобы предупредить попадание струи бензина в место соединения корпуса с крышкой и просачивание его через прокладку.

Поплавок карбюратора МКЗ-6 горизонтального типа имеет большой объем. Это обеспечивает надежную работу поплавка и незначительное изменение уровня бензина при колебаниях в его удельном весе.

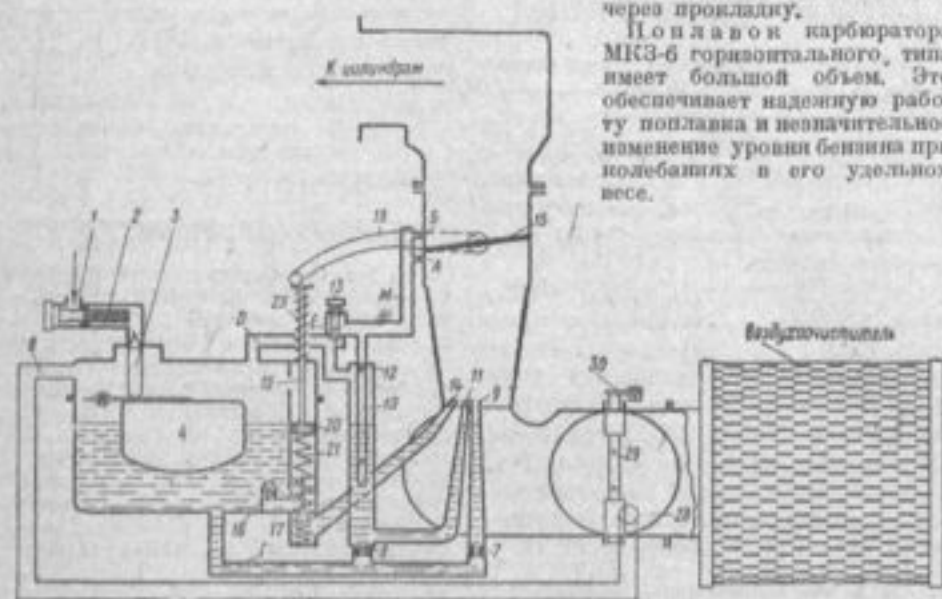


Рис. 1. Принципиальная схема карбюратора МКЗ-6

Основные жиклеры

На основных эксплуатационных режимах работы двигателя работают два жиклера: главный 7 (рис. 1 и 3) и компенсирующий 8. Топливо к этим жиклерам подводится из поплавковой камеры по каналу Г. Через главный жиклер 7 топливо идет в форсунку главного жиклера 9, а через компенсирующий жиклер — в компенсирующий колодец.

Из компенсирующего колодца топливо при работе на холостом ходу поступает через трубку 10 жиклера холостого хода 12 в смешательную камеру, а в остальное время работы карбюратора — в форсунку 11 компенсирующего жиклера, имеющую на конце калиброванное отверстие. Воздух в компенсирующий колодец поступает из поплавковой камеры через отверстие Д.

Холостой ход

При работе двигателя на холостом ходу топливо через трубку 10 (рис. 1 и 3) и жиклер холостого хода 12 поступает в канал холостого хода М, где смешивается с воздухом, идущим из поплавковой камеры через отверстие Е. Количество воздуха регулируется винтом 13. Смесь топлива и воздуха подходит к отверстиям А и Б и через них уже находится в смешательную камеру.

Экономайзер и насос ускорения

Дополнительное топливо, необходимое для получения максимальной мощности на полном дросселе, поступает в жиклер полной мощности 14 (рис. 1 и 4) при положении дроссельной заслонки 15, близком к полному открытию.

Это осуществляется следующим образом. Через находящийся в поплавковой камере шариковый клапан 16 топливо поступает в колодец насоса ускорения и оттуда может выйти только тогда, когда клапан 17 экономайзера открыт. При положении дроссельной заслонки, близком к полному открытию, рычаг 18 нажимает на шток 19 и через поршень 20 начинает открывать клапан экономайзера.

Поршень 20 насоса ускорения сделан отдельно от штока и имеет

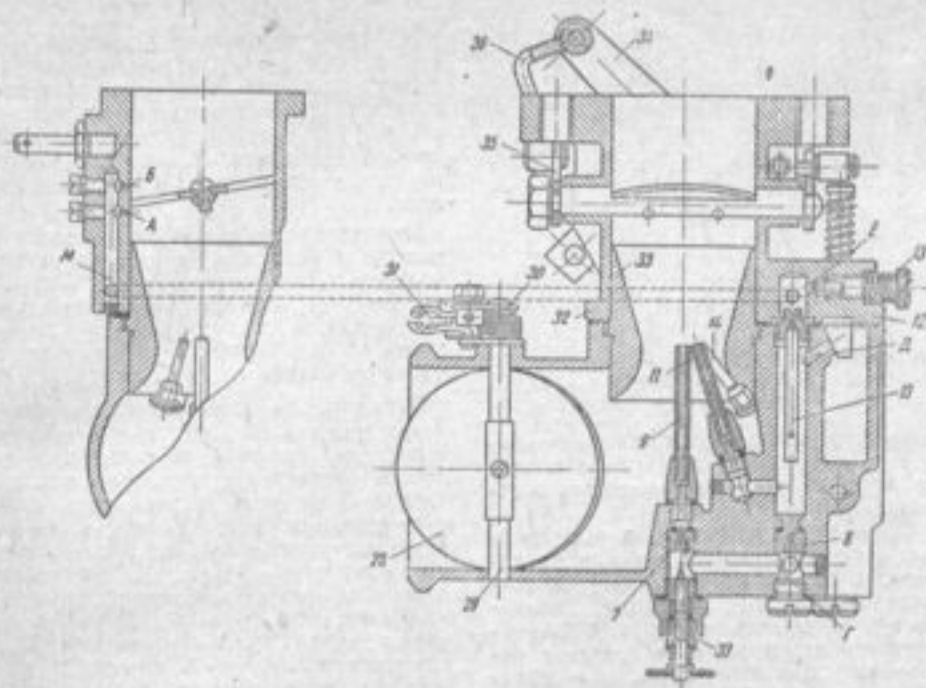


Рис. 3. Разрез по основным жиклерам

большую высоту, что гарантирует точность его работы без заедания. Для возврата поршня 20 в верхнее положение служит пружина 21, а для того чтобы при снятии карбюратора поршень 20 под давлением пружины не выскочил, установлен ограничитель 22. Шток 19 насоса снабжен пружиной 23 для поддержания его в верхнем положении при разборе карбюратора. Над штулкой 24 установлен сальник 25, прижимаемый через шайбу гайкой 26.

Шток и поршень служат промежуточным звеном для открытия клапана экономайзера и, кроме того, обеспечивают подачу дополнительного топлива, необходимого при резком открытии дроссельной заслонки. В этом случае топливо под давлением, создаваемым поршнем 20, поднимает шарик и закрывает шариковый клапан 16. Необходимая порция топлива впрыскивается в камеру смешения через жиклер полной мощности 14.

Внутри поршня 20 расположен подвижной стержень, отжимаемый более сильной пружиной, чем пружина клапана экономайзера. При крайнем нижнем положении поршня, когда клапан 17 экономайзера открыт, стержень упирается в седло клапана экономайзера. При дальнейшем ходе поршня 20 стержень прорывается внутрь поршня 20.

Регулировка начала открытия клапана 17 экономайзера производится шайкой 27 штока. При накрутывании шайки 27 достигается более позднее открытие клапана экономайзера.

Сам клапан 17 экономайзера имеет очень пологий конус, что создает хорошую герметичность и обеспечивает более плавное обогащение смеси.

Путь воздуха и смеси

Воздух, необходимый для образования смеси, поступает в поплавковую камеру через воздушный патрубок. В патрубке расположена воздушная заслонка 28. На оси 29 заслонки укреплен рычаг 30, приводимый в движение гибким тросом. Оболочка троса укрепляется в кронштейне 31 (рис. 3).

Воздушная заслонка постоянно отжимается пружиной 32 в положение полного открытия. Пройдя воздушную заслонку, воздух поступает в диффузор 33.

Образовавшаяся от смешивания топлива с воздухом рабочая смесь

проходит мимо дроссельной заслонки 15 и поступает во всасывающий трубопровод. Дроссельная заслонка карбюратора МКЗ-6 повернута на 90° по отношению к оси двигателя.

Чтобы сделать карбюратор МКЗ-6 взаимозаменяемым с другими карбюраторами, приводная тяга присоединяется к дополнительному рычагу 34 (рис. 3), ось которого направлена перпендикулярно оси двигателя. Рычаг 34 соединяется с рычагом 35 дроссельной заслонки посредством промежуточной тяги 36.

Регулировка установки дроссельной заслонки на холостом ходу производится винтом 37 (рис. 4), упирающимся в ланку рычага 18 насоса. Установка максимального открытия дроссельной заслонки производится на заводе, является постоянной и изменению не подлежит.

Особенности отдельных устройств и деталей

Испытания показали, что если повернуть дроссельную заслонку так, чтобы ось ее стояла параллельно оси всасывающего патрубка, то можно получить более равномерное распределение смеси по цилиндрам и таким образом повысить экономичность работы двигателя. Поэтому на карбюраторе МКЗ-6 дроссельная заслонка расположена параллельно оси двигателя.

Поплавковая камера сделана герметичной. Она соединяется с атмосферой через канал В (рис. 1), выходящий в воздушный патрубок. При такой схеме соединения в случае повышения разрежения в карбюраторе от загрязнения фильтра повышается также разрежение в поплавковой камере. Это тормозит истечение топлива из форсунок и не приводит к обогащению смеси. Таким образом изменение сопротивления фильтра почти не нарушает регулировки карбюратора.

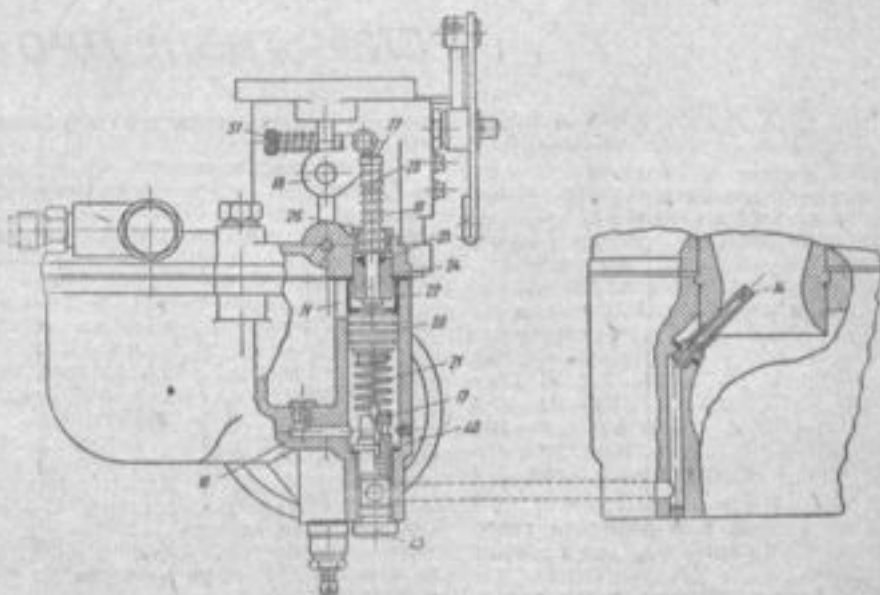


Рис. 4. Разрез по экономайзеру и насосу ускорения

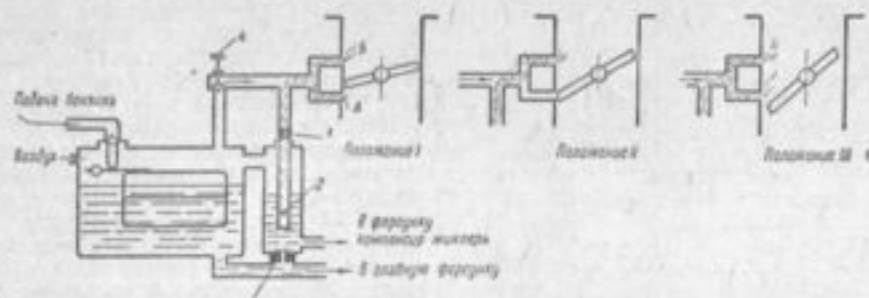


Рис. 3. Работа системы холостого хода

Для получения устойчивой и экономичной работы двигателя на холостом ходу в карбюраторе МКЗ-6 принята схема с двумя выходными отверстиями около дроссельной заслонки А и Б (рис. 5). Одно отверстие А находится около нижнего края дроссельной заслонки (на строго определенном расстоянии от него), а другое — над дроссельной заслонкой.

Вначале при положении I подсос эмульсии происходит через верхнее отверстие Б, а через нижнее отверстие А подсасывается воздух, уменьшая разрежение у жиклера холостого хода 1. При дальнейшем открытии (положение II) дроссель начинает прикрывать доступ воздуха через нижнее отверстие А, и разрежение в канале холостого хода возрастает. В положении III оба отверстия А и Б оказываются в одинаковых условиях, и подсос эмульсии происходит на обоих отверстиях.

Отверстие 2, имеющееся в трубке жиклера холостого хода, предназна-

чено для обеспечения плавного перехода от работы жиклера холостого хода к действию основных жиклеров.

Ручная регулировка, в зависимости от особенностей данного двигателя, а также от температуры воздуха и качества бензина, достигается посредством винта 4. Завертывание этого винта обогащает состав смеси, а отвертывание — обедняет.

Для получения экономичной регулировки карбюратора при работе на прикрытых дросселях и обеспечения максимальной мощности на полном дросселе современные карбюраторы имеют так называемую систему экономайзера.

В карбюраторе МКЗ-6 принята конструкция экономайзера по схеме «Стромберг». Главный жиклер регулируется на экономичную смесь, а необходимое обогащение смеси для получения максимальной мощности при полном открытии дросселя осуществляется после открытия клапана экономайзера, за счет по-

дачи дополнительного топлива через отдельную форсунку. Форсунка имеет на конце калиброванное отверстие, дозирующее подачу топлива. Форсунка работает только при полной мощности и поэтому носит название «жиклера полной мощности».

Преимущество такой схемы заключается в том, что регулировка на максимальную мощность, независимо от регулировки на прикрытых дросселях, и питание главного жиклера на поплавковой камере идет через самостоятельный канал.

Регулировка карбюратора должна изменяться в соответствии с временем года, высотой местности, температурой воздуха и т. п. Чтобы обеспечить возможность корректировки регулировки в соответствии с эксплуатационными условиями, карбюратор МКЗ-6 снабжен так называемой иглой обеднения смеси 38 (рис. 3). Игла обеднения смеси устанавливается под главным жиклером 7, имеющим заводскую экономичную регулировку для нормальных эксплуатационных условий.

Коническую часть иглы можно путем ввертывания ввести в главный жиклер и уменьшить его дозировку. Игла начинает действовать с 2½—3 оборотов, считая от полного закрытия. Таким образом, игла может только обеднять регулировку, но не обогащать ее. В руках опытного водителя и регулировщика с помощью иглы можно добиться значительной экономии топлива. Чрезмерное обеднение смеси при неумелом пользовании иглой приведет к потере мощности, перегреву двигателя и увеличению расхода топлива.

РЕКОРДНЫЙ ПРОБЕГ

Пятилетний ЯГ выпущен в 1930 г. С тех пор я работаю на нем беспрерывно.

10 лет — срок немалый. По существующим нормам машина должна была ставиться в ремонт через каждые 10—12 тыс. км пробега. Между тем она прошла 300 851 км, и только в конце прошлого года ее впервые капитально отремонтировали. После этого автомобиль пробежал еще свыше 14 тыс. км. Я продолжаю работать на нем до сих пор. Состояние машины вполне удовлетворительное, несмотря на то, что ее пробег рассчитан на 200 тыс. км.

Что позволило мне добиться такого успеха? Может быть это простая случайность?

Рекордный пробег моей машины —

результат внимательного хозяйского ухода за ней.

Откровенно признаюсь, не особенно люблю я передоверять уход за машиной другим. После того, как смазчик произведет смазку, проверю, все ли сделано так, как полагаю.

Не секрет, смазка часто производится шлюбно. Пройдет масло или не пройдет, об этом смазчики не всегда заботятся. Лишь бы смазать. Я проверяю все сам и добиваюсь, чтобы смазка была правильной.

Важно следить за машиной в дороге. Мне приходится то и дело выезжать в районы. Дороги бывают всякие. «Угробить» машину легко. Поэтому мое святое правило — следить за дорогой, быть внимательным в пути. У меня не было ни одной аварии.

В зимних условиях машина очень часто, попадая в густой снег, буксует. Чтобы безболезненно вывести ее на дорогу, подкладываю под колеса что-нибудь твердое. Тогда грузовик легко выбирается из снега, несколько при этом не пострадал.

Мелкий ремонт машины произвожу сам. А когда необходимо сделать что-либо серьезное, обязательно лично слежу за этой работой.

В 1939 г. ежемесячно выполнял план от 120 до 150%, а экономил более 1000 з. годичного. За хорошее отношение к машине и стахановскую безаварийную езду президиум областного комитета союза шоферов присвоил мне звание мастера — водителя автотранспорта.

Ф. ЧИСТЯКОВ,
шофер Ярославского лицейторга

ПЯТЬ НОРМ

С. ГОРОДНИЧЕВ

В ТЕЧЕНИЕ трех с лишним лет — с сентября 1936 года по ноябрь 1939 года — я работал на автобусе № 200 ЗИС-8 и добился высокого пробега шин. Мои покрышки прошли в среднем по 150 тыс. км каждая при норме 30 тыс. км. Одна из покрышек до сих пор эксплуатируется на автобусе № 43 после пробега примерно 200 тыс. км. Путь, как видите, немалый. Четыре-пять раз вокруг земли я мог бы проехать на этих шинах.

Каким же образом мне и моей бригаде удалось в пять раз удлинить срок службы покрышки?

Секрет очень прост. Мы следили за шинами так же внимательно, как за агрегатами автомобиля, соблюдая все требования инструкции. К сожалению, многие водители не знают этих требований и даже на курсах шоферов этому вопросу не уделяют должного внимания.

Прежде всего нельзя забывать, что износ покрышек может вызываться неисправностями ходовой части автомобиля. Неправильная регулировка тормозов приводит к образованию «лысин» на покрышках. Неправильный развал колес способствует одностороннему износу шин. Люфт руля вызывает «вылины» колес и как следствие этого — неравномерный износ беговой части покрышек. Все это нужно учесть водителю до выезда на линию. Состояние ходовой части автомобиля должно быть безупречным.

Забыв об автошинах при монтаже в парке помогала нам значительно увеличить километраж их пробега. Демонтаж и монтаж шин нужно производить с соблюдением следующих правил: снять шину с обода, очистить обод от пыли и ржавчины и проверить, нет ли внутри покрышек каких-либо острых предметов, а затем удалить скопившиеся грязь и пыль и посыпать внутреннюю поверхность покрышки тальком, предварительно убедившись в том, что покрышка сухая. Вставить камеру, немного подкачать ее, чтобы она расправилась, заложить флипер и осторожно надеть шину на обод так, чтобы вентиль камеры точно совпал с прорезью обода. Давление воздуха в накаченной шине нужно проверить манометром. Время от времени следует заново окрашивать обод, чтобы предохранить резину от ржавчины.

Основным условием правильной эксплуатации авторезины является поддержание установленного давления в шинах. Так, в шинах размером 34×7" в зависимости от нагрузки на колесо давление должно быть от 4,5 до 5,5 ат. В шинах размером 32×6 — от 2,0 до 3,0 ат.

и т. д. Всякое отклонение от установленных норм в ту или другую сторону приводит к быстрому износу шин. Проверка давления должна определяться не приблизительно, «на глазок», а точно по манометру.



С. Городничев, водитель I-го класса 1-го автобусного парка г. Москвы

Неравномерно накаченные шины вызывают неодинаковое сопротивление во время торможения и на поворотах. При низком давлении шины сплюсываются и вскоре становятся как бы «железяками»; кроме того, пониженное давление неизбежно вызывает механические повреждения корда и резинового слоя. При ударе об острые камни такая шина прорезается. Низкое давление особенно опасно при езде по скользкой дороге, так как увеличивает опасность заноса автомобиля во время торможения.

Нередко приходится встречать шоферов — любителей ездить на приспущенных шинах. Они это делают намеренно, для «мягкости езды», как говорят. Эта мягкость хода автомобиля всегда приводит к преждевременной гибели покрышки.

Серьезное влияние на степень износа резины оказывают характер покрытия дороги, равномерность нагрузки кузова и качество вождения автомобиля.

Я всегда учитывала характер полотна дороги, по которой веду свою машину. На плохих участках, так же как и на перекрестках дорог и улиц, я снижаю скорость до 10—15 км/час.

Вообще повышенная скорость движения, а также резкая смена ско-

ростей значительно увеличивают износ шин. Я веду автомобиль по хорошей дороге со скоростью, не превышающей 40 км/час.

Сбережению шин способствует использование инерции автомобиля. На холостом ходу автомобиль идет плавно, без рынков, что значительно уменьшает износ покрышек. У меня уже вошло в привычку — езде, где только можно, пользоваться инерцией, вкатом. Не менее важно соблюдение интервалов между своей и вперед идущей машиной. Это дает возможность сокращать число случайных торможений, избегать мертвого торможения — «юза», который чрезвычайно вреден для покрышек. А между тем, нередко приходится наблюдать, как водители, без всякого расчета разогнавшийся автомобиль, резко тормозит перед красным сигналом светофора.

Приезжая на конечную станцию, я осматриваю шины и удаляю с поверхности покрышек застрявшие твердые предметы, чтобы избежать в дальнейшем прокола.

При езде по плохим дорогам между сплошными задними шинами застревают иногда камни, куски кирпича и др. Застрявший камень во время движения трет о покрышки и протирает их насквозь. Все посторонние предметы, застрявшие между шинами, нужно удалить немедленно, даже если для этого требуется снять наружное колесо.

Летом в жаркие дни вредно держать автомобиль на солнцепеке. Под влиянием жары резина становится менее эластичной. В такое время я стараюсь использовать любую возможность, чтобы хоть немного охладить резину: проехать вслед за поливочной автоцистерной, попасть под овеивающую струю из брадспойта.

Быстрый износ шин часто является результатом обеслички в автохозяйстве. Шины иногда переставляют с одного автомобиля на другой без ведома водителей; покрышки, сдаваемые в ремонт, не возвращают их «хозяину»; нет точного учета пробега автошин, и в этих условиях даже хорошие водители, умеющие беречь шины, не получают премии за их сохранность.

Руководители автохозяйств, резинщики и особенно водители могут сделать многое, чтобы избежать простоев автомобилей из-за недостатка покрышек. Мой опыт пробега автошин, превышающий нормы в 4—5 раз, свидетельствует о том, что возможности сбережения резины в эксплуатации действительно огромны.

Результаты испытаний МОТОЦИКЛА Л-8

С. КАРЗИНКИН

Для определения основных качеств мотоциклов Л-8 перед началом их серийного производства четыре опытных экземпляра были подвергнуты испытанию в конце 1939 года.

Специальную комиссию возглавлял инж. И. И. Дюмулен.

Определение максимальной скорости движения производилось путем замера времени прохождения 1 км в оба конца. Средние скорости по всем машинам составили 98,730 км/час. Наилучшая скорость в 104,925 км/час была получена после некоторого изменения в фазах распределения. Надо считать, что эта скорость будет реальной и для серийных машин, на которых должны быть установлены такие же фазы распределения. Среднее время разгона на 400 м было 27,3 сек. (средняя скорость 52,74 км/час).

Средняя скорость при разгоне на 1 км была 74,489 км/час и лучшая (с измененными фазами распределения) — 77,895 км/час.

Большой интерес представляло испытание на определение времени пути разгона и торможения.

На рисунке 1 показана кривая скорости разгона в зависимости от его пути с переключением на 1-й, 2-й и 3-й передаче.

Как видно из этой диаграммы, мотоцикл Л-8 достигает максимальной скорости движения в 97 км/час через 400 м пути.

На рисунке 2 представлен путь торможения при действии тормозом заднего и переднего колес и двумя тормозами одновременно. Худший результат дает тормоз заднего колеса. Кратчайший тормозной путь, естественно, получается при поль-



Прибор для определения времени пути разгона и торможения

зованию обоими тормозами. Так, если тормозить двумя тормозами при скорости 48 км/час, то путь торможения будет равен 9,2 м, а действую при этой же скорости одним тормозом, получим длину пути торможения в 24,2 м, т. е. на 15 м длиннее. Если же тормозить при этой скорости только передним тормозом, длина пути будет равна 14,7 м.

Минимальный расход топлива для машин Л-8 держится в пределах от 2,75 до 3,25 л на 100 км пути в диапазоне скоростей движения от 30 до 60 км/час. Далее кривая круто поднимается вверх, доходя при скорости в 80 км/час до 5,7 л на 100 км.

Скорости движения от 30 до 60 км/час наиболее часто применяются при движении по нашим дорогам, и с этой стороны конструкция Л-8 хорошо уживается с условиями, в которых эти мотоциклы будут работать.

Испытание на проходимость производилось по сети проселочных дорог под Москвой по маршруту воронинского кросса 1938 года. Этот маршрут проходит по сильно пересеченной местности, изобилующей оврагами, подъемами, спусками, а местами и болотистым грунтом. Испытанию были подвергнуты три мотоцикла Л-8. Они прошли

весь маршрут длиной около 100 км со средней скоростью 26,5 км/час. Средний расход горючего по трем машинам составил 4,99 л на 100 км. Во время этого испытания мотоциклы Л-8 показали хорошую устойчивость, но маневренная способность их вследствие длинной базы оказалась более низкой, чем у мотоциклов ИЖ-8.

Опыты по определению проходимости были закончены испытанием на преодоление брода. Брод глубиной 340 мм и шириной 6 м вполне надежно преодолевается мотоциклами ТИЗ, АМ-600 и совершенно непреодолим для мотоциклов ИЖ-8 и ИЖ-9. Мотоциклы Л-8 брод проходит достаточно надежно.

Испытание на надежность действия при движении с максимальной скоростью было проведено на расстоянии 100 км по асфальтированному шоссе с хорошим состоянием покрытия. Три мотоцикла, участвовавшие в этом испытании, показали среднюю скорость 84,182 км/час. Средний расход топлива в этих условиях был 5,00 л на 100 км. Средний расход масла — 200 куб. см на 100 км.

За время испытания два мотоцикла прошли более 5 000 км, а третий — около 4 000 км.

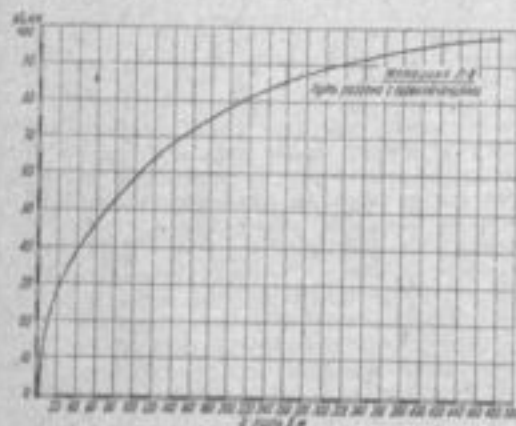


Рис. 1. Путь разгона мотоцикла Л-8

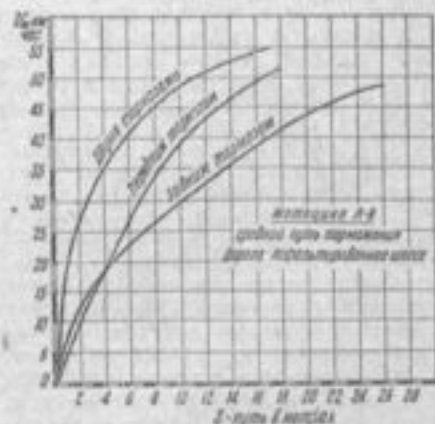


Рис. 2. Средний путь торможения мотоцикла Л-8

Сравним качественные данные мотоцикла Л-8 с данными иностранных мотоциклов, полученными при испытаниях, проведенных английским журналом „Motor Cycling“ в 1939 году.

Основные параметры	Марки мотоциклов							
	Белосетт мод. МАС	Ройаль Эффальд мод. «Булагг»	Калторп мод. «Кавальер»	Окой-Сопрем ВА/33	Триумф-3Н де Люкс	Средние показатели	«Люкс» легковые	Л-8
Вес мотоцикла (кг)	130,8	154,0	153,7	134,8	148,5	142,4	121,3	158,0
База мотоцикла (мм)	1327	1359	1321	1346	1333,5	1337	1359	1400
Клиренс (мм)	127	133	102	127	139,7	126,0	114,3	114
Коэффициент проходимости	10,44	10,21	10,59	10,59	9,5	10,60	11,8	12,3
Расход горючего на шоссе (л/100 км)	3,8	5,92	3,83	3,78	3,94	4,25	3,62	3,0
Расход масла на шоссе (г/100 км)	—	0,18	0,11	—	—	—	0,2	0,2
Максимальная скорость (км/час)	124,0	117,0	112,0	117,0	110,77	116,1	96,0	104,9
Тормозной путь при скорости 48 км/час см (S м)	9,75	10,9	10,97	11,58	8,84	10,2	11,3	9,2

Примечание. Все мотоциклы, за исключением «Люкс», имеют двигатели с верхними клапанами. Средние показатели названы по мотоциклам с верхними клапанами. Из таблицы видно, что

мотоцикл Л-8 является наиболее экономичной машиной, имея в среднем расход горючего на 1,25 л/100 км пути меньше, чем машины аналогичной конструкции.

Сравнивая данные по динамике и экономике с аналогичными данными, приведенными в таблице по машине «Люкс», имеющей двигатель с нижними клапанами, видно, что по этим параметрам мотоцикл Л-8 стоит к ней ближе, чем к верхнеклапанной машине. Объясняется это приглушенностью двигателя Л-8, имеющего карбюратор с заниженным для размеров данного двигателя диаметром диффузора и недостаточное проходное сечение всасывающего трубопровода. За счет «приглушенности» двигателя удалось получить отличную экономику при невысокой динамике.

Переходя к общей оценке мотоцикла Л-8, можно сделать следующие выводы.

Динамика мотоцикла удовлетворительна для любых дорожных условий. Экономика мотоцикла в отношении расхода горючего отличная. Тормозные свойства мотоцикла хорошие.

Проходимость удовлетворительная. Надежность действия после устранения недостатков, выявленных в испытании (осережение клапанных гнезд, коробление головок и др.), надо считать удовлетворительной. Устойчивость и комфортность — хорошие. Доступность для монтажа и регулировки — хорошая.

Из нашей практики

АВТОПОЕЗД ЗИС-5

В совхозе «Белые пруды» (Еланская автобаза № 79 Сталинградского отделения Союзсовхозтранса) проводилось испытание автомобиля ЗИС-5, который прошел 110 тысяч км без капитального ремонта с двухосным сцепом.

Автомобиль испытывался на расстоянии 51 км по грунтовым дорогам с нагрузкой 5,6—5,8 т верна.

Водитель т. Витюцкий за 40 дней работы на ЗИС-5 выполнил план на 314% и сэкономил 565 кг бензина.

Совершенно очевидно, что автопоезда могут значительно увеличить производительность автотранспорта и резко снизить расход бензина, особенно на дальних расстояниях. Если же использовать экономные автоприцепы, то значительно уменьшится и простой автомашин при погрузочно-разгрузочных операциях.

Б. Куропаткин,
начальник эксплуатации Сталинградского обл. отделения Союзсовхозтранса.

Промывка бензобаков автомобилей ГАЗ-АА

Предложение шофера Б. Новикова (г. Люберцы)

Очистка баков от ржавчины и грязи на автомобилях ГАЗ-АА весьма затруднительна.

Чтобы облегчить эту работу, я применяю следующий способ. В чистой бак заливаю около 10 л воды и герметически закрываю его пробкой. Через бензокраник выпускаю в бак струю воздуха от компрессора, которая энергично перемешивает воду в баке. Давление воздуха должно быть не выше 2 ат. После этого я отсоединяю шланг компрессора от краника бензобака и оставляю краник открытым. Давлением воздуха в баке выбрасывает воду вместе с грязью через краник.

Чтобы удалить из бака всю воду, я присоединяю шланг компрессора к кранику несколько раз, до тех пор, пока не будет удалена вся вода. Затем заливаю небольшое количество бензина, выпускаю в бак воздух, чтобы бензин, перемешиваемый воздухом, смыл все капли воды со стенок бензобака, и этот бензин выпускаю таким же порядком, как и воду.

Предлагаемый способ очистки бензобака дает хорошие результаты.



МОТОЦИКЛ работает на керосине

ВОПРОС использования тяжелых видов горючего в мотоциклетных двигателях не является новым. Так, во время гражданской войны случаи применения керосина, как моторного топлива, были нередки, однако опытных данных и результатов эксплуатации мотоциклетных двигателей на керосине до сего времени не было.

Как известно, тракторный керосин значительно отличается по своим свойствам от бензина, поэтому перевод двигателя с бензина на керосин связан с рядом изменений в конструкции и регулировке, которые, однако, так несложны, что могут быть выполнены любым мотоциклистом самостоятельно.

Прежде всего необходимо завести карбюратор. Керосин тяжелее бензина, поэтому для поддержания требуемого уровня горючего в поплавковой камере поплавки утяжеляют шайбой, накладываемой как груз сверху (рис. 1).

Учитывая, что вязкость керосина

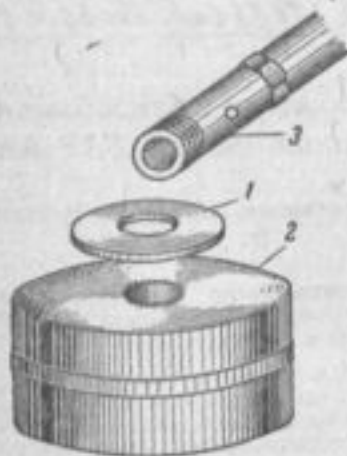


Рис. 1. Дополнительная шайба к поплавку:

1 — шайба; 2 — поплавок; 3 — игла; 4 — пружина; 5 — стоп.

значительно выше, чем бензина, мы рекомендуем увеличить сечение жиклера за счет подъема иглы, как показано на рисунке 2.

Следующим изменением должно быть уменьшение степени сжатия, так как при работе на керосине двигатель более склонен к детонации, чем при работе на бензине. Это осуществляется постановкой прокладки толщиной в 3 мм между головкой и цилиндром.

Наиболее сложной переделкой при переводе работы двигателя с бензина на керосин было устройство подогрева топлива, поступающего в карбюратор. Кроме того, мы утеплили сам карбюратор, а также обеспечили подогрев рабочей смеси, идущей из картера в цилиндр (рис. 3).

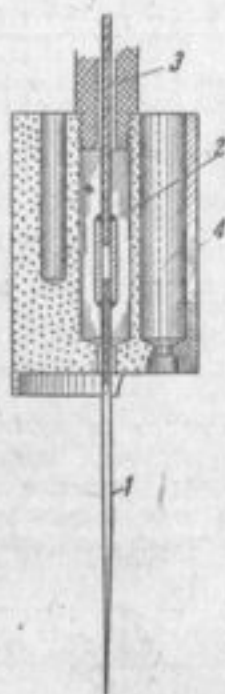


Рис. 2. Укрепление регулировочной иглы:

1 — регулировочная игла; 2 — ступка; 3 — гайка; 4 — стопорная шайба.

Топливопровод пропущен между цилиндром и головкой двигателя в виде кольца; выводная его часть утеплена асбестом. Асбестом утеплен и корпус поплавковой камеры.

Утеплитель перепускного канала (рис. 4) состоит из металлического чехла и слоя асбеста между чехлом и стеной перепускного канала.

В холодное время мы рекомендуем установку утеплителя и на го-

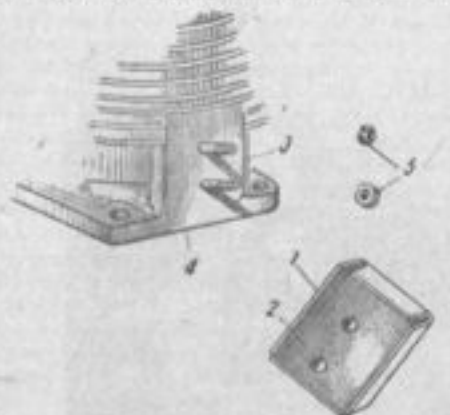


Рис. 4. Утеплитель перепускного канала:

1 — кожух утеплителя; 2 — асбестовая набивка; 3 — шайба; 4 — гайка; 5 — шайба.

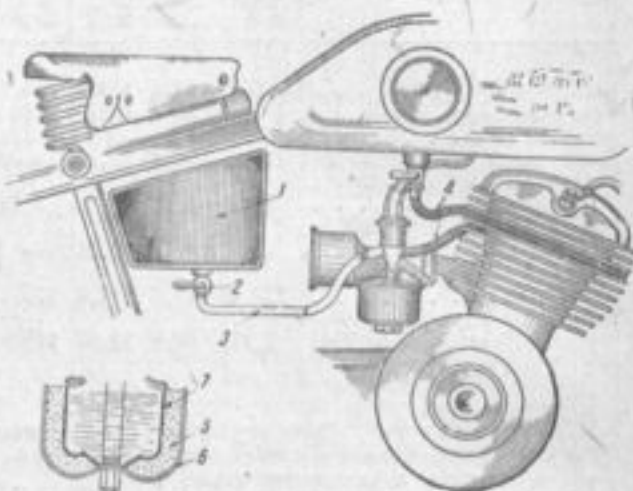


Рис. 3. Общая схема оборудования мотоцикла для работы на керосине:

1 — бензобак для заправки; 2 — карбюратор; 3 — бензопровод; 4 — утепленный карбюратор; 5 — асбестовая набивка; 6 — кожух утеплителя карбюратора; 7 — корпус поплавковой камеры.

ловку. Такой утеплитель представляет собой металлическую коробку с жалюзями, которые можно открывать по мере надобности.

Совершенно очевидно, что подогрев рабочей смеси будет производиться лишь при работающем двигателе, а поэтому запуск холодного двигателя необходимо производить на бензине, для чего под седлом водителя устанавливается дополнительный бак емкостью в 1,3 л, который соединен с карбюратором трубой с отдельным краником.

После запуска двигателя на бензине ему дают прогреться, для чего обычно достаточно 3-5 минут работы на месте и прогрета на ходу на протяжении 0,5 км. Переход на керосин осуществляется переключением соответствующих краников.

Опыт эксплуатации мотоцикла И-300 на керосине подсказывает необходимость уменьшения угла опережения зажигания с 7 до 5 мм (по ходу поршня), что осуществляется поворотом крестовины магнето.

Экспериментальный мотоцикл прошел 2800 км в разных условиях пути при опытной эксплуатации и отработал еще 70 часов на учебной езде (подготовка водителей). За это время никаких нештатных явлений в его работе не наблюдалось. Не было и ускорения износа трущихся деталей. Расход горючего не превышал обычных норм и выражался в среднем: бензина 0,95 л для пуска и керосина — 4,5 л на 100 км пути.

Максимальная скорость мотоцикла, так же как и надежность его действия, не потеряли изменений.

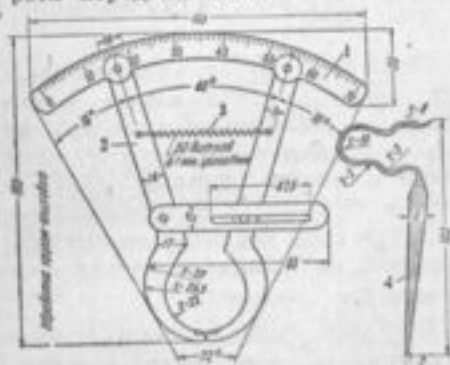
Свой опыт мы рекомендуем широким мотоциклетным кругам.

Ч. ДЮБАУ, И. НИКИТИН

Автомобильное оборудование

Люфтомер руля

Износ механизмов рулевого управления автомобиля и разработка сочленений увеличивают свободный ход или люфт руля, вследствие чего поворот рулевого колеса на значительный угол не вызывает поворота передних колес.



Общий вид люфтомера

Люфт руля не должен превышать 36° или $1/4$ оборота рулевого колеса. Определение этого угла до сих пор производилось «на глазок», от руки, что нередко служило причиной аварий.

С целью точного и быстрого измерения свободного хода (люфта) руля сконструирован простой прибор — люфтомер.

Прибор представляет собой стальной сектор 1 (см. рис.) со шкалой, градуированной от 1° до 70° через 1° . К сектору шарнирно прикреплены два стальных рычага с полукруглыми ножками 2, стягиваемые пружиной 3.

Прибор крепится на рулевой колонке автомобиля ниже рулевого колеса и своими полукруглыми ножками с помощью пружины плотно охватывает корпус рулевой колонки. На одну из спиц рулевого колеса устанавливается стрелка-указатель 4, являющаяся принадлежностью прибора.

Повернув штурвал влево до тех пор, пока конец стрелки не совпадет с нулевым делением на дуге. После этого штурвал доворачивают вправо. Стрелка, перемещаясь вместе со штурвалом, производит отсчет угла по шкале прибора, т. е. показывает размер люфта руля.

Таким прибором можно измерить суммарный люфт руля у всех легковых и грузовых автомобилей советского производства. Проверка люфта производится очень быстро и с точностью до 1° .

Люфтомер несложен в изготовлении и удобен в обращении. Материалом служит стальная полоска шириной 18 и 12 мм, толщиной 1 мм.

Инж. В. Барзкин

Прибор для определения угла развала колес

Правильность расположения передних колес автомобиля по отношению к поверхности земли определяется, как известно, четырьмя углами: углом схождения колес, углом наклона (развала) колес, углом наклона шкворней поворотных цапф по длине оси и углом наклона шкворней перпендикулярно передней оси (по ходу автомобиля).

Всекие отклонения в установке колес от углов, принятых для данной конструкции автомобиля, ведут к резкому увеличению износа передних покрышек, а также износу всех деталей рулевого управления.

Исходя из этого, необходимо систематически и тщательно проверять правильность расположения передних колес. Наиболее простор и удобен в обращении прибор для определения угла развала колес (угла наклона плоскости колеса к вертикали) выпускается трестом ГАРО (рис. 1).

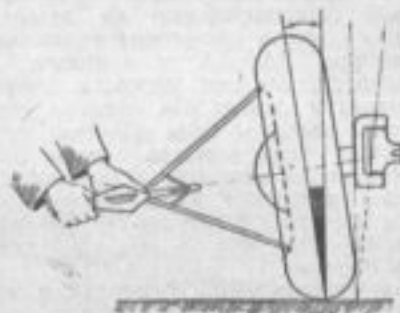


Рис. 1

Прибор представляет собой циркуль, длина и раствор ножек которого (716 мм) обеспечивают облучивание всех отечественных и большинства иностранных марок автомашин. Вес прибора — 600 г, стоимость — 50 рублей.

Конструктивно прибор выполнен следующим образом. К стальной площадке 1 шарнирно прикреплены круглые ножки 2, стягиваемые рычагами 3, стальной винтом 4 и гайкой 5 с направляющим пазом площадки.

На площадке укреплен латунный корпус 6 с уровнем 7 (уровень стеклянный, жидкостный). Корпус уровня посредством прореза и штифта 8 связан со стрелкой-указателем 9 и может поворачиваться в ту или другую сторону. На площадке укреплен алюминиевая шкала 10 с делением от -2° до $+6^\circ 30'$. Для большей точности желательно иметь деления на шкале через каждые $5'$, а градусы до $2^\circ 30'$, т. е. самый максимальный угол развала колес $2^\circ 17'$.

Углы развала колес

ГАЗ-А	2°	ЗИС-101	$1^\circ 30'$
ГАЗ-АА	2°	ЗИС-5	$1^\circ 30'$
М-1	$1^\circ 30'$	ЯГ-6	$2^\circ 17'$
КИМ-10	2°		

Угол развала колес определяется следующим образом (рис. 2). Ножки прибора раздвигают и устанавливают на две противоположные точки колеса (края обода). Затем, затянув гайку 5, передвигают стрелку 9 до тех пор, пока уровень не встанет в горизонтальное положение. Конец стрелки при этом покажет на шкале отклонение колеса от вертикальной плоскости, что соответствует углу развала колес. Если показания не совпадают с установленным углом для данного автомобиля, то надо вылезать, но спускаться левую или правую и сами шкворни, а также не погнута ли передняя ось.

При проверке угла развала колес необходимо во избежание ошибочного промера устанавливать автомобиль на горизонтальной площадке.

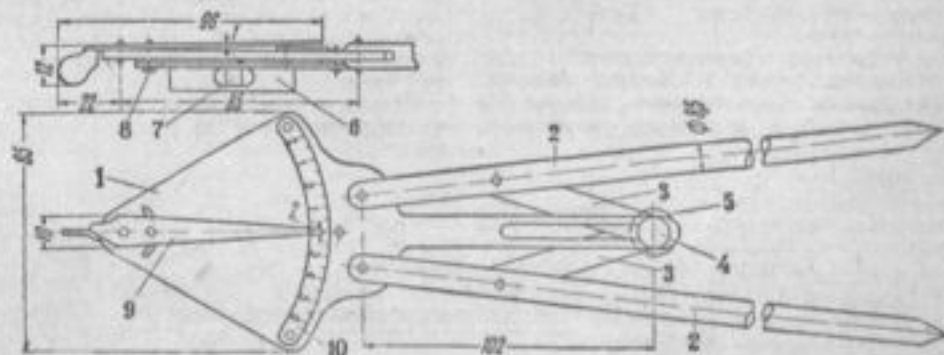


Рис. 2

Автомобиль ЗИС с передними ведущими колесами

У большинства современных автомобилей крутящее усилие от двигателя передается на задние колеса. Это имеет свои преимущества и недостатки. С точки зрения повышения проходимости и тяговых свойств автомобиля привод на задние колеса не всегда себя оправдывает. В условиях бездорожья и в случаях использования автомобиля для специальных целей более целесообразна передача крутящего усилия от двигателя не на задние, а на передние колеса.

Как осуществить подобную конструкцию? Ответ на этот вопрос дали недавно работники НАТИ.

Они предложили заменить в стандартном автомобиле ЗИС-5 переднюю поддерживающую ось колес ведущим задним мостом, снятым с автомобиля ГАЗ-АА. Таким образом, для повышения проходимости стандартного автомобиля не потребуются сложных конструктивных изменений.

Конструкторы Научного автотракторного института подготовили проект такого автомобиля и построили опытный образец его на опытном заводе.

На опытных образцах новой машины ЗИС-5 с передними ведущими колесами показали хорошие результаты. На основе опытных данных выполнен технический проект, по которому можно приступать к разработке рабочих чертежей для серийного производства автомобилей.



с передним ведущим мостом на базе автомобиля ЗИС-5.

В конструкции предусмотрено максимальное использование стандартных деталей. Передний ведущий мост нового автомобиля почти целиком сконструирован из деталей заднего моста полоторатонного автомобиля ГАЗ-АА. Сохранены, в частности, главная передача, дифференциал и картер. На машине применены карданы типа «Фигона»; предельный угол кардана равен 37°. Конструкция ступицы и поворотной цапфы позволяет иметь угол поворота передних колес до 28°. Разборная коробка установлена за коробкой передач.

Автомобиль ЗИС с передним ведущим мостом найдет широкое применение в условиях бездорожья. Он будет весьма полезен и в качестве тягача.

Мощный газогенераторный двигатель

Известно, что газогенераторные автомобили, будучи вполне надежными и работоспособными, все же по сравнению с бензиновыми обладают несколько худшими динамическими качествами. Это объясняется тем, что при переводе двигателя с бензина на генераторный газ мощность его снижается.

Советские конструкторы упорно ищут пути повышения мощности газогенераторных двигателей. В частности, конструкторы автозавода им. Сталина решили повысить мощность серийного советского газогенераторного двигателя ЗИС-21, не уложившись его конструкции и условий производства.

Конструкторы усовершенствовали камеру сгорания и всасывающую систему двигателя, т. е. добились повышения мощности без существенного изменения конструкции двигателя.

Мощность выходящего до настоящего времени газогенераторного двигателя ЗИС-21 равна 45—47 л. с. Мощность нового двигателя превышает 60 л. с.

Тяжелый автопоезд

На опытном заводе НАТИ заканчивается изготовление деталей первого советского тяжелого автопоезда, конструкция которого разработана гг. В. Башировым и С. Антоновым — работниками Горьковского автозавода.

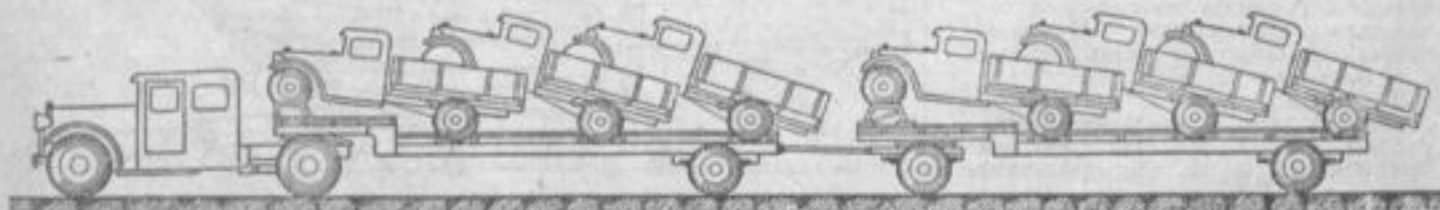
Автопоезд предназначен для транспортировки в Москву готовой продукции Горьковского автозавода им. Молотова и заводов-смежников.

Он состоит из тягача, полуприцепа и прицепа, способных перевозить одновременно шесть полоторатонных грузовиков или 10 т груза. При перевозке шести машин от Горького до Москвы тягач автопоезда будет расходовать в 5—6 раз меньше бензина, чем при доставке машин самоходом.

Общая длина поезда 26 м. Высота грузевого поезда взята с учетом

габаритов проездов и мостов, вес 22 т. Путь от Горького до Москвы автопоезд будет проходить за 12—14 часов. Скорость его 40 км/час.

Автопоезд, спроектированный в НАТИ, является оригинальной отечественной конструкцией. За границей нет автопоездов, предназначенных для регулируемых междугородных перевозок грузовых автомобилей.



Автотехника за рубежом

Автомобиль-амфибия

Германская фирма Трипфель выпускает легковой автомобиль специального назначения, который может быть использован как вездеход и моторная лодка.

Автомобиль-амфибия способен двигаться по сильно пересеченной местности (рис. 1), спускаться по крутым лестницам — террасам (рис. 2) и переправляться через водные преграды (рис. 3).

На автомобиле установлен четырехцилиндровый двигатель диатражем в 1916 см³. Мощность двигателя при 3500 об/мин. — 48 л. с.



Рис. 1

Для передвижения по дорогам, а также по бездорожью машина располагает тремя передачами переднего хода и одной передачей заднего хода, а для передвижения по воде — одной передней передачей и одной задней. Движателем в воде служит трехлопастный винт, который на суше втягивается в кузов при помощи специального приспособления с места водителя.

Шасси имеет плавучую раму. Все движущиеся части снабжены двойными сальниками. Кузов соединен с рамой при помощи электросварки. Днище кузова — гладкое, без сквозных отверстий.

Автомобиль снабжен приемно-передающей радиоустановкой, а так-



Рис. 2

же небольшой коротковолновой установкой для двухсторонней связи и спасательными средствами.

Ширина колеи передних и задних колес автомобиля — 1410 мм; клиренс — 230 мм; вес — 1450 кг. Грузоподъемность автомобиля на суше — 700 кг, на воде — 1000 кг.

Амфибия преодолевает подъемы до 70%. Максимальная скорость движения по благоустроенным дорогам — 90 км в час, по бездорожью — 5 км в час. Скорость передвижения



Рис. 3

в воде — 12—16 км в час в зависимости от нагрузки.

Расход бензина на суше — 15 л на 100 км, на воде — 5—6 л на 100 км.

Безрамный автомобиль Опель

Отличительной особенностью пятиместного легкового автомобиля модели «Капитан» немецкой автомобильной фирмы «Опель» является безрамная конструкция шасси. Цельнолистовой, свободно несущий кузов автомобиля не нуждается в раме. Автомобиль снабжен новой системой независимой подвески колес (рис. 1).



Рис. 1



Рис. 2

На рис. 2 показана штампованная нижняя часть кузова, заменяющая раму. Полностью собранный кузов представлен на рис. 3.



Рис. 3

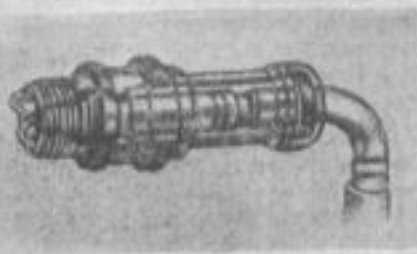
Благодаря безрамной конструкции все автомобили значительно облегчен. Высота его уменьшена без ухудшения удобства пассажиров. Расширено заднее сиденье, на котором свободно размещаются 3 пассажира.

Максимальная скорость модели «Капитан» — 126 км в час. Набор скорости с 20 км до 70 км в час происходит за 12 секунд. Автомобиль преодолевает подъемы до 35%. Расход бензина — 15,4 л на 100 км.

Защитные колпачки для свечей

Немецкая фирма Бош выпускает запальные свечи, на головках которых при любых атмосферных условиях не происходит осаждения влаги, масла или грязи.

Керамические головки свечей защищены металлическим капсюлем, снабженным резиновой прокладкой. Металлический капсюль одновременно служит защитой от радиопомех для автомобильного радиоприемника.

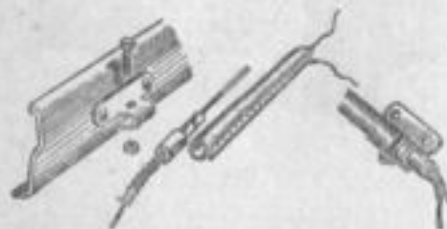


ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ

Вопрос. Как предохранить тросы привода передних тормозов автомобиля М-1 от загрязнения?

Ответ. Тросы привода передних тормозов автомобиля М-1 снабжены гибкими металлическими оболочками для предохранения от загрязнения. В эксплуатационных условиях оболочки не выполняют этой функции, так как их концы в местах крепления к кронштейнам рамы совершенно не защищены от пыли, брызг и грязи, отбрасываемых передними колесами во время движения автомобиля.

Поэтому желательно изготовить специальные чехольчики из парусины или дерматина (см. рис.) и одеть их на оболочку тросов с таким расчетом, чтобы одна сторона чехольчика была заката в кронштейн оболочки, а другая стянута имеющимися завязками вокруг троса.



Защитный чехол для троса переднего тормоза М-1

При таких условиях достаточно через каждые 5000 км пробега промывать трос керосином, не вынимая его. После промывки следует впускать внутрь оболочки с помощью шприца 100—150 см³ автола. На время смазки чехольчики снимаются.

Вопрос. Каковы правила хранения покрышек и камер на автомобиле?

Ответ. Нельзя допускать хранения запасных колес, покрышек или камер в кузовах или кабинах автомобилей и тем более вместе с грузом, инструментами и т. п. Запасное колесо следует хранить в смонтированном виде в установленном для него месте и покрыть чехлом или футляром, чтобы предохранить от воздействия пыли, грязи, влаги, нефтепродуктов, выхлопных газов, солнечных лучей и т. п.

Запасные камеры нужно правильно и аккуратно сложить и хранить в отдельном чистом мешочке, припудренном тальком. Предварительно следует выпустить из камеры весь воздух, затем сложить ее по диаметру пополам так, чтобы вентиль находился по середине сложенной камеры в вертикальном положении и кошом вверх; далее, надеть на вентиль колпачок, легко завернуть оба конца камеры к вентилю и у самого

вентиля сложить концы вместе, спрятав между ними корпус вентилля. На свернутую таким образом камеру нужно надеть два резиновых кольца, вырезанных из старой камеры.

Камеры, вынутые из шин на покрышках и требующие ремонта, протираются и сохраняются также в свернутом виде в чистом отдельном мешочке.

Вопрос. Как устранить неисправность тормозов, происходящую от попадания на них воды или масла?

Ответ. Обильное попадание воды внутрь барабана вызывает замачивание обшивки тормозных колодок и понижает коэффициент трения между ними и тормозным барабаном. Вода может проникнуть в барабан при движении в сильный дождь или при переезде вброд через водные преграды. То же явление наблюдается иногда после мойки шасси автомобиля. Тормоза в результате замачивания резко ухудшают свою работу. Даже полный нажим педали не вызывает замедления в движении автомобиля.

Способ устранения вредных последствий от попадания воды на тормоза очень прост. Необходимо произвести несколько последовательных торможений или продолжить движение с полунажатой тормозной педалью для того, чтобы выделяемое при этом тепло быстрее просушило тормоза и вернуло бы им их прежнюю работоспособность.

Если водитель заметил замачивание тормозов на ходу, то он обязан немедленно снизить скорость до 10—15 км/час и не увеличивать ее, пока эффективность действия тормозов не возобновится.

Экспериментальный отдел Горьковского автозавода им. Молотова производил испытания тормозов автомобиля ГАЗ-АА, снабженных обшивками из пластмассы, на величину тормозного пути. Тормоза испытывались в сухом состоянии и после сильного замачивания водой на одной и той же дороге. Действие «мокрых» тормозов ГАЗ-АА восстанавливалось лишь после 14 торможений.

При замасливания тормозов — попадании на рабочие поверхности тормозов слоя смазки — эффективность их действия ухудшается еще больше, чем при замачивании, а на крошках барабанов и защитных дисках появляются масляные подтеки. Коэффициент трения обшивки о барабан при полном намазливании падает до 0,15 против нормального 0,40—0,50.

Очистка тормозов от масла не дает ожидаемых результатов, так как через непродолжительный промежуток времени явление замасливания обычно повторяется. Поэтому,

прежде чем приступить к промывке тормозов, необходимо обнаружить и устранить основную причину замасливания — протек смазки на близлежащих к тормозам механизмах.

Передний тормоз может замасливаться от переполнения смазкой ступицы переднего колеса, от порыва или подгнивания ступицы или от низкого качества самой смазки. Замасливание заднего тормоза происходит в большинстве случаев при увеличении допустимого уровня смазки в картере заднего моста и, как следствие этого, при протеке масла сальниками полуосей. Только устранить эти неполадки, можно приступить к очистке тормозов от замасливания с полной уверенностью в том, что оно не повторится.

Промывка тормозных колодок вместе с обшивками производится в бензине, а при очень сильном загрязнении — сначала в керосине, а затем в бензине (в целях экономии последнего). Промывать одним керосином не рекомендуется, так как после этого остается маслянистая пленка.

Процесс промывки заключается в следующем: колодки снимают с защитных дисков и опускают в бензин на 20—30 минут. Затем с помощью металлической щетки тщательно прочищают всю рабочую поверхность обшивки. Остальные части тормозного механизма промывают керосином.

Следует предостеречь водителей от применения иногда технически отсталого и вредного метода — «прожиг» колодок, когда для удаления с обшивки масла всю колодку прокаливают на пламени. При прожиге из обшивки выгорает не только масло, но и ряд связующих компонентов, что ухудшает прочность обшивки и понижает ее износоустойчивость.

*И. о. отв. редактора
Н. БЕЛОКЛОВ*

Издатель—Редиздат ЦС
Особнахима СССР

Адрес редакции: Москва, 9,
ул. Горького, 24, во дворе;
тел. К-3-44-69

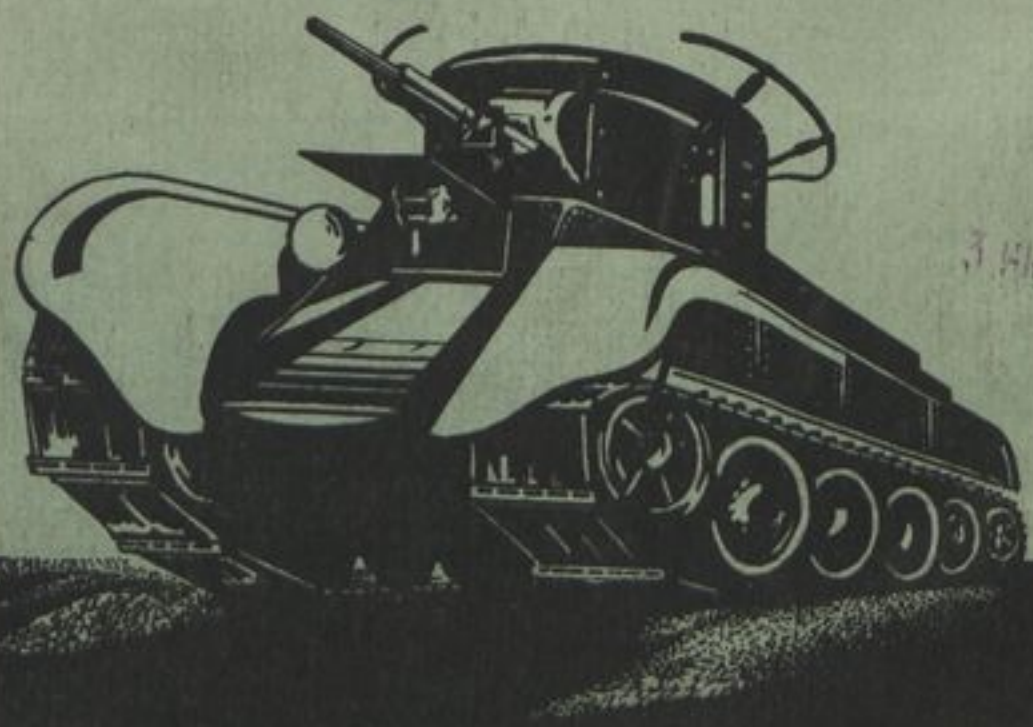
Уполн. Мособгорлита № Б—4839
Техред В. Соколов
Зак. тип. 834. Зак. изд. 27. Тираж 80 000
Бум. 60×92 см 1/8. 3 печ. листа.
Кол. зн. в 1 печ. листе 80 000
Журнал сдан в набор 27/III 1940 г.
Подписан к печати 10/V 1940 г.

Тип. „Красное знамя“ изд-ва ЦК ВКП(б)
„Правда“, Москва, Сушевская, 21

100 10²

Цена 1 руб. 50 коп.

3



3 HIGH 1940