

XX 187
34

Всесоюзная
СМБ. 1937
В. Н. ДОНКОВ



За рулем

14

июль
1937

жургазобъединение москва

ДЛЯ СВЕДЕНИЯ АВТОХОЗЯЙСТВ, ПОЛЬЗУЮЩИХСЯ ВОЗДУШНЫМИ КОМПРЕССОРАМИ

С Е К Т О Р С Б Ы Т А

Всероссийского треста
коммунального оборудования

ВТКО

МОСКВА, РЫБНЫЙ ПЕР., 2
ТЕЛ. М-4-49-69.

П Р И Н И М А Е Т

ЗАКАЗЫ НА СПЕЦИАЛЬНЫЙ
АВТОМАТИЧЕСКИЙ

ВЫКЛЮЧАТЕЛЬ ДЛЯ ВОЗДУШНЫХ КОМПРЕССОРОВ

Автоматический выключатель служит для автоматического включения и выключения электродвигателя компрессора по мере расходования воздуха или наполнения аккумулятора.

Выключатель может быть отрегулирован на любое в пределах от 6 до 12 атм. давление выключения, причем диапазон между включением и выключением находится в пределах 3,5 атм.

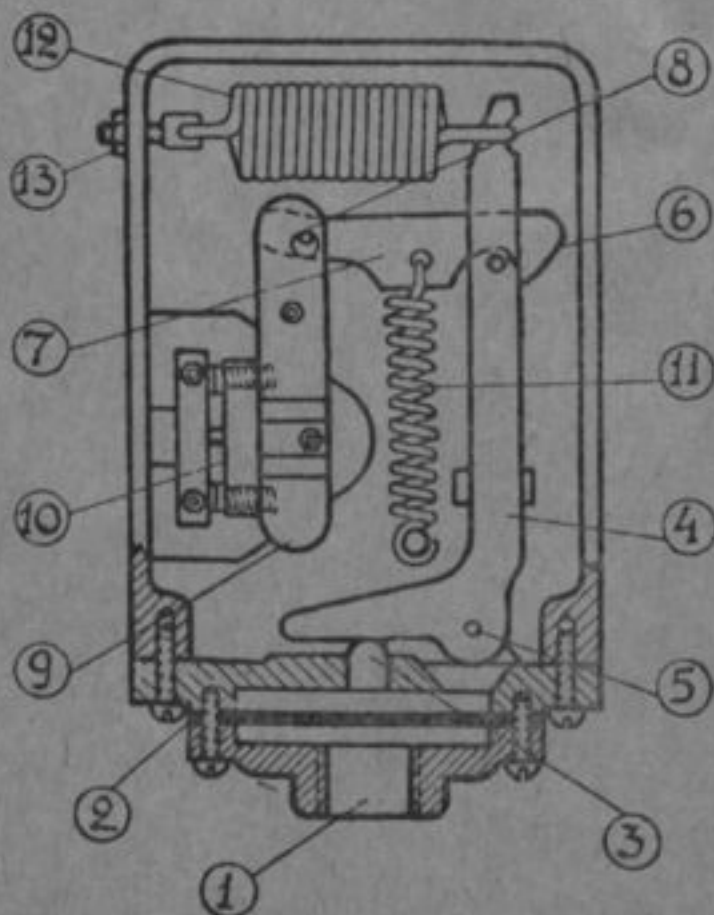
АВТОМАТ УПРОЩАЕТ УХОД ЗА КОМПРЕССОРНОЙ
УСТАНОВКОЙ, ДЕЛАЯ ЕЕ РАБОТУ ВПОЛНЕ АВТОМАТИЧ-
НОЙ И НЕ ТРЕБУЮЩЕЙ НЕПРЕРЫВНОГО НАБЛЮДЕНИЯ
ОБСЛУЖИВАЮЩЕГО ПЕРСОНАЛА.

ЦЕНА АВТОМАТА — 155 РУБ.

При заказах просьба указывать необходимый вольтаж авто-
матич. выключ.

Заказы направлять в Сектор сбыта ВТКО.

Заказы выполняются в 30-дневный срок.



Качество автомобиля М-1

ДОЛЖНО БЫТЬ УЛУЧШЕНО

Инж. И. КРУЗЕ

В газетах и технических журналах неоднократно помещались статьи об отдельных производственных и конструктивных недостатках новой модели Горьковского автозавода М-1.

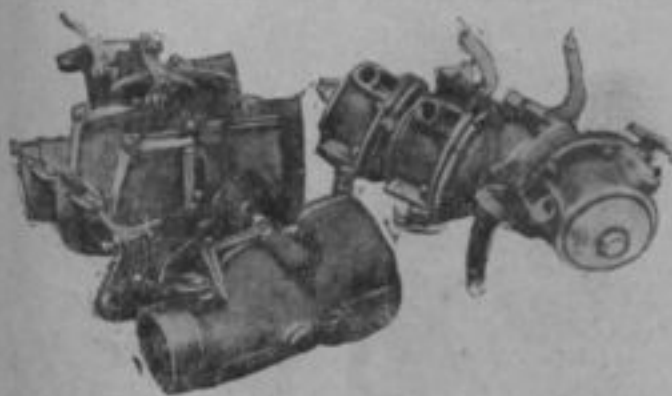


Рис. 1. Карбюраторы и бензонасосы М-1 зачастую не обеспечивают нормальной работы двигателя (перебой в подаче горючего и перерасход его)

Сигналы и жалобы потребителей автохозяйств и индивидуальных владельцев завод получает с первых дней выпуска машины. Но указываемые недостатки устраняются с большим опозданием или не устраняются вовсе. Руководители ГУТАП и автозавода проявляют невозможное спокойствие в борьбе за

качество своей продукции, за честь своей марки.

На автомобилях М-1, прошедших 2—3 тыс. км, заводу часто приходится менять такие агрегаты, как двигатель, коробку передач, задний мост. Но этим и ограничивается борьба автозавода с дефектами в своей конструкции.

К основным дефектам в работе автозавода прибавляются еще дефекты в работе смежников, например Ярославского резинокомбината (покрышки) и завода «Автоприбор» (оборудование).

Автозавод очень неохотно идет на осуществление предложений, направленных к коренному улучшению конструкции М-1. Даже из мероприятий, одобренных и намеченных к внедрению в производство, выполнено ничтожное количество.

Нам удалось наблюдать за сотней автомобилей М-1, начиная с заводского номера двигателя 137 и кончая № 8514, и, к сожалению, мы убедились, что многие недочеты, на которые обращалось внимание завода (старая система крепления двигателя, течь масла из картера, течь воды у верхнего патрубка радиатора, перерасход горючего вследствие неудовлетворительной конструкции карбюратора (рис. 1), плохая работа автомата опережения зажигания, течь бензина через гибкий шланг бензопровода и т. д.), так и остались без изменения.

Желая, вероятно, улучшить конструкцию шкива для ремня вентилятора, автозавод стал ставить новый шкив сварной конструкции.

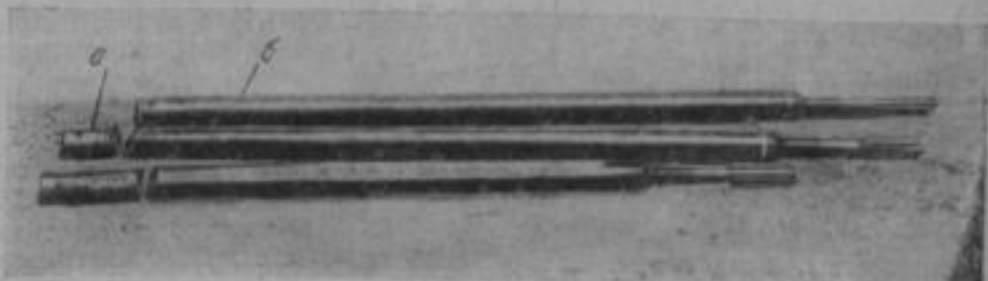


Рис. 2. Карданные валы после пробега в 25—30 тыс. километров обычно разрушаются (а) или прогибаются (б)

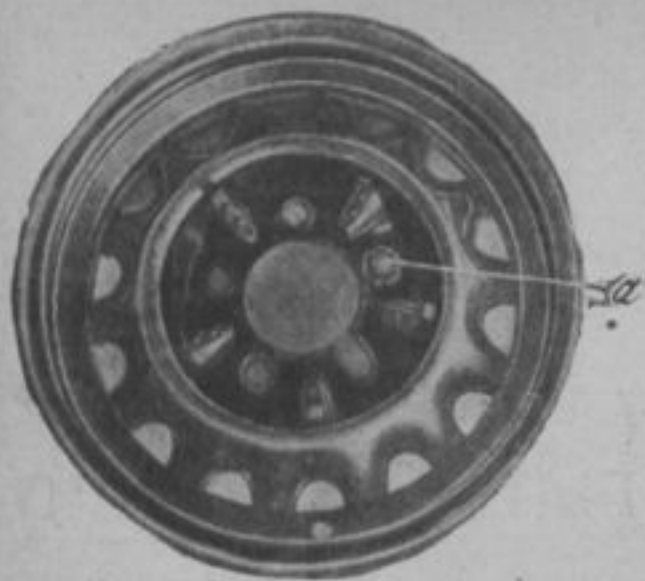


Рис. 3. Диск колеса М-1 с разрушенными отверстиями (а) для шпилек крепления

После 800—1 200 км пробега новые шины в двух случаях распались на составные части. Коробка передач при движении автомобиля с рычагом в нейтральном положении производит неприятный шум. Карданный вал после пробега 25—30 тыс. км разрушается или прогибается и начинает задевать за карданную трубу, а правка его вследствие тонкости стенок крайне затруднительна (рис. 2).

Полуоси заднего моста и подушки задних рессор стучат; последние не снабжаются ни вкладышами, ни прокладками для подтяжки.

Рессоры не обеспечивают плавности хода и быстро ломаются, особенно передние, чему в большой степени способствует плохая работа амортизаторов.

Действие тормозов осталось по-старому мало эффективным. Диски колес часто разрушаются из-за излишней усложненной конфигурации при штамповке и низкого качества стали (рис. 3).

Покрышки М-1 размера 7,00" × 16,00" выпускаются плохого качества. Корд быстро расслаивается, образуются желваки и покрышка с еще хорошим протектором выходит из строя.

Характерна полемика по этому вопросу между ГАЗ и Главлезинной.

Представители завода утверждают, что внутреннее давление в камерах надо держать для передних колес не более 1,3 атм., а для задних—1,4 атм.

«Если хотите сберечь покрышку, — говорят в Главлезинной, — накачивайте до 2—2,2 атм.»

Кому верить? Пробуем и то и другое, но результаты одинаково плачевны. Плохой покрышки давлением не спасешь.

Спидометры, бензоуказатели и особенно стеклоочистители оставляют желать лучшего

(рис. 4). В отношении стеклоочистителей Владимирский завод «Автоприбор» после 18-месячных бесплодных исканий решил вернуться к старой конструкции, как у ГАЗ-А.

Гибкие валы спидометра постоянно обрываются и всегда у наконечника коробки передач. В этом основная вина автозавода, но обеспечившего при плавающей подвеске двигателя достаточного зазора между траверсом рамы и оболочкой гибкого вала.

То, чего упорно не желает делать ГАЗ, приходится делать кустарно самим автохозяйствам. Например: 2-й таксомоторный парк, для которого безотказная работа гибкого вала спидометра особенно необходима, оригинально реконструировал форму наконечников у всех такси М-1. В автобазе Моссовета введена вентиляция картера двигателя (см. «За рулем» № 9) и т. д.

Заданные динамические качества М-1 заводом не выдержаны. Максимальной скорости 165 км/час достигнуть не удается.

Обращает на себя внимание излишняя высота центра тяжести автомобиля, что иногда, при резких поворотах и скорости 50—60 км в час, приводит к опрокидыванию машины даже на сухой дороге. Объясняется это тем,

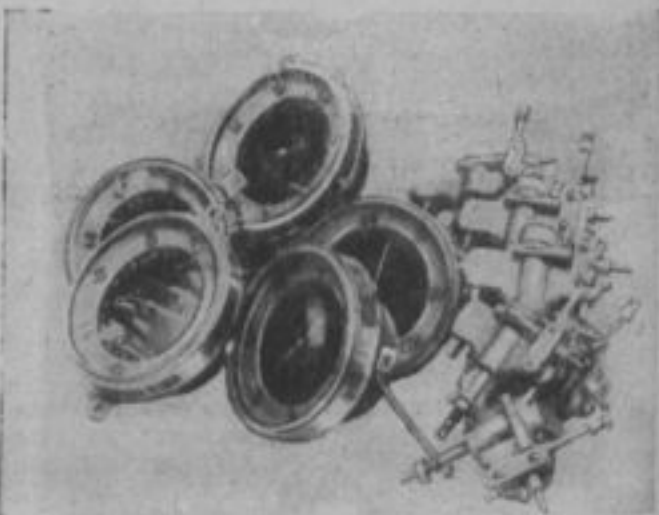


Рис. 4. Спидометры и стеклоочистители завода «Автоприбор», снятые с автомобилей М-1 вследствие их полной непригодности

что высота М-1 равна высоте ГАЗ-А (1 750 мм), а вес ее на 300 кг больше.

Эксплуатационники встретили М-1 с полным доверием, на него возлагали большие надежды, что видно, например, по запроектированным межремонтным пробегам:

Ремонт № 1 через 4 800 км.

Ремонт № 2 через 36 000 км.

Ремонт № 3 через 72 000 км.

Коэффициент использования парка не мыслится ниже 0,90—0,92.

Все это осуществимо, но при безукоризненной работе материальной части, которую должны обеспечить производственники.

О ТИПЕ ВОДИТЕЛЯ АВТОБУСА

В развитии городского пассажирского транспорта в III пятилетии намечаются большие изменения. В крупных городах (Москва, Ленинград, Киев и др.) трамвай будет все более вытесняться троллейбусом и автобусом. Особенно сильно начинает развиваться автобусное движение как более маневренное.

Удельный вес автобусного парка в пассажиро-перевозках возрастает с каждым годом. В 1932 г. из общего количества пассажиров, перевезенных городским транспортом в Ленинграде, на автобусы приходилось 1,5%, в 1936 г. — 8,7%, а в 1942 г. намечено перевести 30,5%.

В связи с этим во всей остроте встает серьезнейшая задача обеспечения автобусного парка квалифицированными водителями.

Водителей автобусов нехватает и сейчас. По этой причине простаивает немало машин. Большие суммы выплачиваются за сверхурочные работы.

По закону на автобусах могут работать лишь шоферы 1-го и 2-го классов. В Москве из-за недостатка водителей давно допущены к работе на автобусах шоферы 3-го класса со стажем от 6—8 месяцев. В последнее время на этот путь стал и Ленинград.

Существующая система обучения шоферов исключает возможность непосредственной подготовки водителей автобусов из неквалифицированных и малоквалифицированных рабочих. Поэтому основным средством покрытия новой потребности в водителях автобусов является наем шоферов 1-го и 2-го классов со стороны («от ворот») или переподготовка шоферов 3-го класса со стажем не менее двух лет.

Такой порядок обеспечения автобусных парков водителями приводит, естественно, к текучести квалифицированных кадров в других автохозяйствах, к обескровливанию их.

Выход из этого затруднительного положения только один — надо готовить водителей автобусов из малоквалифицированных или неквалифицированных рабочих.

Все автобусное хозяйство сконцентрировано в крупных автопарках, обеспечено хорошей ремонтной базой, линейной и аварийной службами и имеет хорошо развитую диспетчерскую связь на линии, поэтому знание ремонта автомашины для водителя автобуса менее необходимо, чем для шоферов других видов автотранспорта. Это позволяет несколько снизить требования к водителю автобуса, сократить сроки подготовки при рационально поставленном обучении и неизменных или даже еще более жестких требованиях с точки зрения профессиональной годности.

Нелишне учесть и опыт Запада. В Лондоне, имеющем 6500 автобусов, городское движение значительно более сложное и, несмотря на это, весь курс подготовки водителя автобуса составляет 70 час. (теория и практическая езда).

Подготовка такого типа водителя позволит готовить кадры автобусников из неквалифицированных рабочих за 3—5 месяцев и сильно облегчит борьбу за закрепление квалифицированной рабочей силы на производстве.

Следует считать, что работник, отвечающий требованиям, может быть подготовлен по программе 400—500 час. (3—4 месяца). Особое внимание при этом должно быть уделено практической езде на автомобиле — 70—80 час., из них 40—50 час. на автобусах на городских линиях.

После такого курса обучения работа на линии (первое время на маршрутах с менее интенсивным движением) должна проходить под общим наблюдением инструкторов. Дальнейшее повышение квалификации должно продолжаться без отрыва от производства при автопарках, имеющих для этого специальные курсы и курсовые комбинаты.

Ст. инспектор автотранспортного управления Ленсовета Рублевский

Директор автобусного парка № 2 Солдатов

Директор автобусного парка № 3 Шунейло

Директор автобусного парка № 4 Снагин

Шофер-стахановец автобусного парка № 3 Лебедев

Пом. директора автобусного парка № 3 Кунин

Нач. отдела кадров автобусного парка № 3 Свердловин

Нач. планово-производственного отдела Гутцайт

Инспектор ОРУД Кемпф

От редакции. Учитывая важность и неотложность вопроса, выдвинутого группой работников ленинградских автобусных хозяйств, редакция просит высказаться в порядке обмена мнениями руководителей автобусных парков Москвы, Киева, Харькова, Минска и других крупных городов Союза, а также шоферов-автобусников.

О ТЭКАВТО, ГОРЬКОВСКОМ АВТОЗАВОДЕ И ЕГО СМЕЖНИКАХ

Ник. ВИКТОРОВ

Полгода назад я получил машину М-1. Кузов с хорошей отделкой, мягкость хода и ряд других преимуществ по сравнению с газовой радовали меня как водителя. Но первый же день — день приемки машины от шофера Тэкавто, пригнавшего ее из Горького, принес и первые разочарования.

Автомобиль, сошедший с конвейера, требует к себе повышенного внимания. На новом автомобиле нельзя ездить быстро. Чем лучше и внимательнее он обкатан, тем лучше он будет работать в дальнейшем. Для М-1 установлен обкаточный пробег в 1000 км. Согласно заводским указаниям, во время обкатки нельзя ездить со скоростью выше 40 км и нельзя допускать перегрузки машины.

Спидометр во время приемки показывал пробег 460 км, т. е. машина прошла почти половину своей обкаточной нормы. Получая машину, я, естественно, заинтересовался, как на ней проехал водитель эти 460 км.

На вопрос: как тянет машина? — последовал ответ: «Здорово тянет, я на ней девяносто давал. Можно было бы и больше «выжать», но передок здорово водит, да и дорога была скользкая».

Дальше мне удалось выяснить, что шоферы Тэкавто гонят машины из Горького в Москву на скорости в 80—90 км по трем причинам:

1. Гостиница для шоферов Тэкавто во Владимире отапливается плохо, и каждый из водителей в зимнее время спешит доехать одним из первых, чтобы занять место у печки.

2. Когда машина идет одной из первых в колонне, водитель, не считаясь с тем, что машина должна идти с нормальной нагрузкой, «подбирает» по пути за определенную плату пассажиров по принципу «чем больше, тем лучше».

3. Водители Тэкавто, занятые на перегонке машин с автозаводов, работают сдельно, получая определенную плату за километра пробега, что в данном случае, кроме вреда, ничего не приносит.

По заводской инструкции машина после 250 км пробега должна получить некоторый крепежный ремонт: подтяжку гаек головки блока, сальника водяной помпы и т. д. После пробега в 250 км должно быть сменено масло в картере. А между тем не только я, но и большинство водителей, принимая машины М-1, констатируют, что сальники текут, что прокладки головок блоков пробиты.

Проверив масло в двигателе, я обнаружил, что после пробега в 460 км оно было почти на целый сантиметр выше нормального уровня. Оказывается, водители Тэкавто, чтобы не возить с собой масло, не канителиться с его сменой и доливкой в пути, заливают с места недопустимо много масла.

Можно ли в этих условиях говорить о нормальной обкатке, приработке и притирке всех трущихся частей?

Двигатель полученной мною машины дымил, был явно перегрет в пути, ибо скорость в 80—90 км, да еще при перегрузке, не предвещала ничего хорошего для машины.

Я пытался при приемке зафиксировать в акте все замеченные мною недостатки, но оказывается, что Тэкавто за техническое состояние машин не отвечает.

— Мы отвечаем только за наружные повреждения, вмятины, царапины и т. д. А то, что стучит двигатель, что рвет сцепление — это не наше дело, об этом вы с заводом разговаривайте.

Заводу же, повидимому, безразлично, как и в каком состоянии доставляются машины к потребителю. Впрочем, он сохраняет олимпийское спокойствие не только в этих случаях. Завод мало интересуется качеством деталей и агрегатов, которыми его снабжают заводы-смежники.

Машина после пробега Горький—Москва поступает к клиенту с рядом неисправностей. Как правило, не работает стеклоочиститель, оборван трос спидометра, пробит якорь динамо, течет аккумулятор, ножной переключатель света замыкает, выключатель плафона бездействует. Спидометр, если трос не оборван, работает со «средней скоростью». Стрелка указателя скорости показывает одновременно 40 и 60 км. Указатель бензина всегда ошибается на 10—20 л в ту или другую сторону. Водители стали пользоваться обыкновенными палочками. Опуская их в бензобаки, они определяют наличие бензина.

Все эти «досадные мелочи» не делают чести ни горьковскому заводу, ни его поставщикам.

Горьковский автозавод не очень живо реагирует на жалобы клиентуры о тех или иных конструктивных и качественных недостатках машины М-1.

При плавающей подвеске двигателя глушитель имеет жесткое крепление, вследствие чего он часто задевает в местах сварки и разбалтывается во фланце, где он соединяется с выхлопной трубой. Поэтому много машин М-1 ходит по Москве с пробитыми глушителями, что, конечно, несколько не способствует уменьшению шума на улицах столицы. Заводу об этом известно по многочисленным рекламациям, поступающим от клиентов с первых же дней эксплуатации новых автомобилей.

Сборка машин М-1 также оставляет желать лучшего. Все собирается на живую нитку. Много гаек, даже в рулевом управлении, недовернуты, не зашплинтованы. Мне пришлось заменить на своей машине шесть тавотниц.

так как в них не было сквозных отверстий. Не тавотницы, а бутафория.

После пробега в 12 000 км двигатель, дымивший с первых же дней, начал пропускать газы в таком количестве, что приходится все время ездить с открытыми стеклами.

Все эти недостатки отмечались в первых машинах М-1, и казалось бы, что их давно пора устранить, но — воз и ныне там. Только сейчас завод наметил около 80 мероприятий, направленных к улучшению эксплуатационных качеств машины М-1. Но пока что это еще пометки. Машины до сих пор продолжают выходить с теми же недостатками.

Особо нужно сказать об окраске. Во-первых, завод почти все машины выпускает окрашенными в черный цвет, что выглядит очень непривлекательно, особенно на стойках, где собираются несколько десятков М-1. Во-вторых, качество краски также вызывает законное недовольство. В Москве уже несколько сотен М-1 из черных превратились в грязно-серые, так как краска после 5—6 месяцев эксплуатации теряет свой цвет и блеск.

Завод принимает на себя обязательство в течение 6 месяцев с момента выпуска автомобиля с завода, в случае поломки по причинам, независящим от потребителя, обеспечить его бесплатно новой доброкачественной деталью. В действительности же срок гаран-

тии значительно сокращается. К потребителю машина поступает нередко через 1—2 месяца после выхода ее с завода. На складе ГУТАП в Москве есть машины, стоящие по месяцу и больше. Простой машины в ремонте по вине завода также не учитываются, а так как получение с завода новой детали взамен поломанной длится подчас месяцами, то фактически завод дает не шестимесячную, а максимум трехмесячную гарантию.

Порядок удовлетворения рекламаций также вызывает недоумение. Завод, как правило, заменяет лишь негодную деталь, не возмещая стоимости замены недоброкачественной детали.

Из-за плохих накладок дисков у большинства машин М-1 рвет сцепление. Чтобы заменить диск, нужно снять двигатель с коробкой передач. Такой ремонт обходится в 200—300 руб., в то время как сама деталь (накладка диска) стоит 5—6 руб. Почему же элемент должен расплачиваться своими деньгами за недоброкачественную работу завода?

Автосборочный завод КИМ (филиал ГАЗ), собирающий полоторатонные автомобили ГАЗ, в случае поступления рекламаций, сам выполняет необходимый ремонт за свой счет. А вот Горьковский завод не считает это для себя приемлемым.

МАССОВЫЙ БРАК ПОДШИПНИКОВ

На автомобиле ГАЗ-АА имеется 23, а на ЗИС-5 имеется 28 шарико- и роликоподшипников. Хозяйство — не маленькое, требующее постоянного надзора, смазки, подтяжки.

Автоработники привыкли по старой памяти считать подшипники, при надлежащем уходе, одной из самых долговечных и надежных деталей автомобиля. Так оно и было. Однако с 1936 г. Государственный шарикоподшипниковый завод им. Кагановича начал выпускать продукцию настолько пониженного качества, что подшипники стали одним из слабых и уязвимых мест автомобиля. Так, по крайней мере, обстоит дело в Тбилиси.

Роликовые конические подшипники передних ступиц, двухрядные и однорядные шарикоподшипники ведущей шестерни редуктора, шарикоподшипники дифференциала, упорные подшипники шкворней и даже новые роликоподшипники ведущей шестерни редуктора ЗИС-5 работают меньший срок, чем, например, рессорные пальцы. На рабочей поверхности обойм и на самих шариках и роликах быстро появляются мелкие раковины, вызывающие заедание и порчу сопряженных деталей. У некоторых подшипников появляются даже крупные отколы шариков и роликов. Корзины сепараторов настолько непрочны, что разрабатываются после 150—200 час. работы и подшипники рассыпаются от одного прикосновения. Наружные и внутренние обоймы шарикоподшипников ЗИС раскалываются, от удара молотком по медной выколотке от них отлетают целые куски.

Все эти явления носят не единичный, а

массовый характер и привели в настоящее время к резкой дефицитности почти всех видов подшипников, увеличению простоев в ремонте и порче дефицитных частей.

Правда, Грузинское отделение ГУТАПсбыта отпускает предприятиям большую часть подшипников с маркой «Ш сорт» и со скидкой; но, не говоря уже о том, что всякая сортировка такой ответственной детали вызывает недоумение, подшипники, именуемые первосортными, работают не лучше третьесортных. А ведь мы получаем их строго по норме с расчетом на определенный пробег.

Я довольно внимательно слежу за автолитературой, но до сих пор не встречала жалоб на качество подшипников со стороны автопредприятий других городов. Остается заключить, что или Тбилиси поставлен в «особое» положение и ГУТАПсбыт сваливает нам сплошной брак, именуя его «третьим сортом», или автопредприятия настолько примирились с низким качеством запасных частей, что считают бесполезным бороться с ним. Если даже сделать некоторую скидку на недостаточный уход и плохое качество смазочных материалов, то все же следует признать, что массовое разрушение подшипников переходит всякие границы, тем более, что на некоторых наших машинах до сих пор работают при том же уходе подшипники выпуска 1934—1935 гг. и находятся в удовлетворительном состоянии.

Н. Марджанова

Инженер гаража автобазы Грузкурортстрой
г. Тбилиси



СОВЕТСКИЙ спортивный автомобиль

Инж. И. ДЮМУЛЕН

Автомобильная лаборатория Центрального авто-мото клуба в Москве, по идее инж. В. Цибулина, построила спортивный автомобиль (рис. 1).

В настоящее время автомобиль проходит обкатку, регулировку и предварительные испытания, по окончании которых он будет официально испытан под наблюдением технической комиссии клуба. Имеющиеся сейчас результаты позволяют предполагать, что спортивный автомобиль может развить скорость до 130 км/час.

Для постройки спортивного автомобиля было взято шасси легкового автомобиля ГАЗ-А и двигатель М-1, которые были подвергнуты в дальнейшем значительным изменениям.

В шасси произведены следующие конструктивные изменения. Рама обрезана в задней части и с помощью приваренной переходной вставки **а** (рис. 2) опущена вниз. Передний конец рамы оставлен без изменения, а подвеска передней оси сконструирована заново.

Вместо одной поперечной рессоры установлены четыре продольных полукантилевых рессоры. Для крепления рессор к лонжеронам рамы приварены площадки **б**. Концы

рессор крепятся к площадкам хомутами и болтами, пропущенными сквозь рессорные листы. Передние концы рессор с помощью пальцев и втулок шарнирно соединяются со специальными кронштейнами **в**, установленными на передней оси.

Передняя ось ГАЗ-А оставлена без изменения; кронштейны закреплены на оси стержневыми болтами без применения сварки или добавочных сверлений. Задний мост подвешен с помощью обычной поперечной рессоры, с уменьшенным до пяти числом листов.

Все эти изменения позволили снизить максимальную высоту автомобиля до 1200 мм.

Шестерни главной передачи в заднем мосту изготовлены заново с передаточным отношением $i_0 = 2,9 : 1$, вместо $i_0 = 3,77 : 1$, применяемого в автомобилях ГАЗ-А. Во всем остальном задний мост остался без изменений.

Коробка передач и карданная передача те же, что и в ГАЗ-А. В двигателе установлена новая алюминиевая головка, повышающая степень сжатия до $E = 6$, вместо $E = 4,6$, применяемой в двигателях М-1, в результате чего он развивает 60 л.с. при 3100 об/мин. Двигатель крепится на раму в трех точках, по-

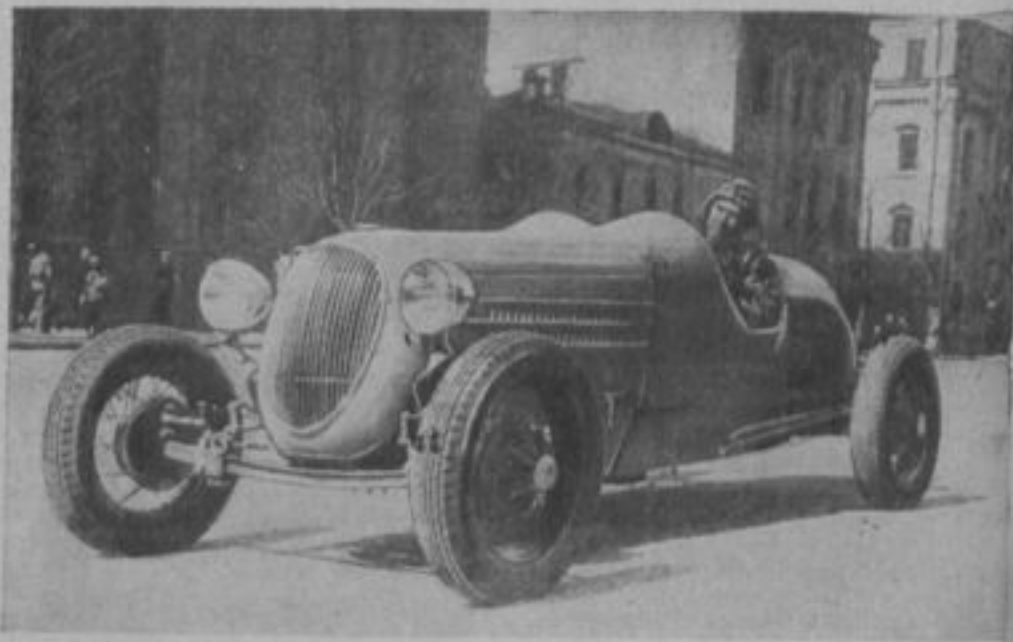


Рис. 1. Общий вид советского спортивного автомобиля

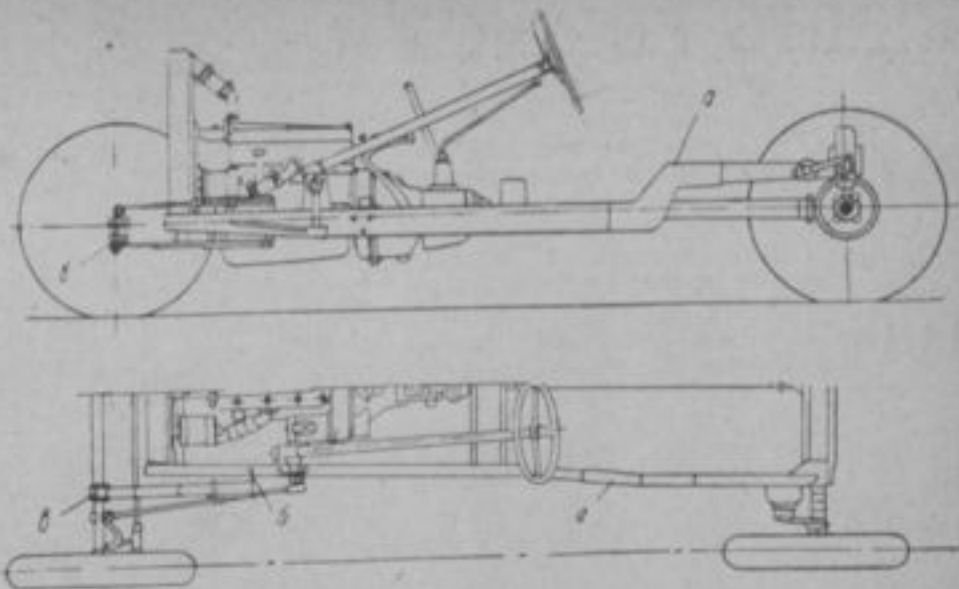


Рис. 2. Шасси спортивного автомобиля

этому крышка распределения двигателя М была заменена крышкой распределения двигателя ГАЗ-А, и точно так же был заменен картер маховика. Указанная замена никаких переделок в двигателе не потребовала.

Для более точной установки момента зажигания автоматическая регулировка угла опережения заменена ручкой, для чего установлен прерыватель-распределитель ГАЗ-А.

Кузов построен заново и состоит из легкого деревянного каркаса, обтянутого железными листами. Кузов рассчитан на двух человек и имеет ширину в наиболее широкой части 1 025 мм.

Бензиновый бак взят от автомобиля М-1 и помещен за спинкой сидения. В задней части кузова находится запасное колесо.

Для уменьшения сопротивления воздуха шасси закрыто снизу железными листами. Крылья в виде щитков установлены непосредственно на осях. Для удобства посадки водителя рулевая колонка наклонена. Общий вид автомобиля спереди показан на рис. 3.

Основные данные автомобиля следующие:

Мощность двигателя — 60 л. с. при 3 100 об/мин

Передаточное отношение главной передачи $i_0 = 2,9:1$

Шины — $28" \times 4,75"$

Общий вес автомобиля — $G_A = 900$ кг

Вес на переднюю ось — $G_1 = 460$ кг

Вес на заднюю ось — $G_2 = 440$ кг

Максимальная длина автомобиля — 4 200 мм

" " высота " — 1 200 мм

" " ширина " — 1 670 мм

(по колесам колея)

Расстояние вышней точки до земли — 120 мм

Площадь поперечного сечения — 2,00 м²

Благодаря уменьшению веса автомобиля и увеличению мощности двигателя, мощность, приходившаяся на 1 кг веса, значительно увеличилась по сравнению с автомобилями ГАЗ-А и М-1. В М-1 мощность, приходившаяся на 1 т веса автомобиля, равняется 35,7 л. с., спортивный же автомобиль имеет 66,6 л. с.

Площадь поперечного сечения автомобиля М-1 равна $F = 3,06$ м², здесь же $F = 2,00$ м². В автомобиле М-1 на 1 м² площади поперечного сечения приходится 16,33 л. с., а в данной конструкции — 30,0 л. с.

Все это позволяет предполагать, что автомобиль достигнет запроектированной скорости в 130—135 км/час. В дальнейшем, по мере освоения спортивного автомобиля, скорость его может быть еще более повышена путем увеличения мощности двигателя за счет применения двух карбюраторов с двумя всасывающими коллекторами и специальной головки с верхними клапанами и двумя свечами в каждом цилиндре, а также путем улучшения обтекаемости автомобиля и еще большего снижения его веса.

ПОДГОТОВКА ШОФЕРОВ-ЛЮБИТЕЛЕЙ

◆ Предложение Героя Советского союза т. Ленинского о массовой подготовке шоферов-любителей, нашло живой отклик среди молодежи Узбекистана.

В Ташкентский авто-мото-клуб поступают сотни заявлений молодых рабочих, служащих, инженерно-технических работников и колхоз-

ников о желании обучиться вождению автомобиля. Автомотоклуб наметил подготовить в 1937 г. 2 000 любителей-автомобилистов; сейчас эту цифру пришлось увеличить в два с половиной раза.

Кроме Ташкентского автомотоклуба подготовка шоферов-любителей проводится

в Узтрансе, на Текстилькомбинате, Чирчикстрое, на Полиграфкомбинате, хлопкозаводе № 1, в Индустриальном институте, школе № 44 им. Коминтерна и др.

Новые авто-мотоклубы организуются в Самарканде, Коканде, Бухаре, Фергане и Андижане.

ШЕСТЬ ГОНОК в один день

24 июня, впервые за последнее время, у нас были проведены большие автомобильно-мотоциклетные гонки, в которых приняло участие шесть крупных авто-мотоклубов.

На нескольких дистанциях соревновались Центральный авто-мотоклуб (маршрут Москва — Минск) с Минским авто-мотоклубом (маршрут Минск — Москва), авто-мотоклуб «Старт» (маршрут Москва—Киев) с Киевским авто-мотоклубом (маршрут Киев—Москва). Сталинский районный авто-мотоклуб (маршрут Москва — Харьков) с Харьковским авто-мотоклубом (маршрут Харьков — Москва).

Команда каждого клуба состояла из 5 автомобилей и 5 мотоциклов. Зачет производился по 3 автомобилям и 3 мотоциклам.

Старт московских машин был дан 24 июня от 0 до 4 часов. В эти же часы стартовали команды автомобилистов и мотоциклистов Киева, Минска и Харькова.

Старт давался раздельный. Автомобили шли через каждые 5 минут, мотоциклы — через каждые 3 минуты.

В соревновании Москва — Киев и Киев — Минск (дистанция 888,2 км) командное первенство выиграла команда авто-мотоклуба «Старт». Автомобилисты этой команды гг. **Понизовкин, Шебаров и Попов** показали общее время 38 час. 45 мин. 10 сек., среднюю скорость 68,74 км/час. Мотоциклисты этой команды гг. **Силкин, Жемарин и Маранти** показали общее время — 51 час. 26 мин. 48 сек., среднюю скорость — 51,90 км/час.



Тов. Кравчук, гонщик Киевского авто-мотоклуба, в пути
Фото В. Зуева

Команда Киевского авто-мотоклуба, автомобилисты которой показали по сравнению с москвичами превосходное время, проиграла командное соревнование из-за мотоциклистов. Из пяти киевских мотоциклистов в Москве финишировал только один. Это дало возможность выйти на первое место москвичам, несмотря на слабый состав их автомобильной команды.

Личное первенство в соревнованиях Москва—Киев и Киев—Минск по автомобилю завоевали гонщики-киевляне. Первое место занял **Першин**, прошедший дистанцию 888,2 км за 11 час. 31 мин. 49 сек. со средней скоростью 76,99 км/час, второе место — **Беличев**, прошедший дистанцию за 12 час. 01 мин. 02,8 сек. со средней скоростью 73,89 км/час и третье место — **Бабчук**, прошедший дистанцию за 12 час. 05 мин. 45,3 сек. со средней скоростью 73,38 км/час.

По мотоциклу в этом же соревновании личное первенство завоевали москвич **Силкин**, прошедший дистанцию на мотоцикле БСА 500 см³ за 16 час. 08 мин. 30 сек. со средней скоростью 54,98 км/час (1-е место), киевлянин **Кравчук**, прошедший дистанцию на мотоцикле «Энфильд» 750 см³ за 16 час. 20 мин. 25,9 сек. со средней скоростью 54,36 км/час (2-е место) и москвич **Жемарин**, прошедший дистанцию на мотоцикле JI-300 за 17 час. 38 мин. 10 сек. со средней скоростью 50,46 км/час.

В соревновании Москва—Минск и Минск—Москва (дистанция 786,2 км) командное первенство выиграла команда Центрального авто-мотоклуба. Автомобилисты этой команды гг. **Давид, Вейкшан, Магнетштейн** показали общее время 30 час. 08 мин. 40 сек., среднюю скорость 78,79 км/час. Мотоциклисты этой команды гг. **Горлов, Лагученков и Затулин** показали общее время 43 час. 27 мин. 03 сек., среднюю скорость 52,5 км/час.

Личное первенство в соревновании Москва — Минск и Минск — Москва по автомобилю завоевали гонщики-москвичи. Первое место занял **Давид**, прошедший дистанцию 786,2 км за 9 час. 48 мин. 56 сек. со средней скоростью 80,06 км/час, второе место — **Вейкшан**, прошедший дистанцию за 9 час. 55 мин. 28 сек. со средней скоростью 79,26 км/час и третье место — **Магнетштейн**, прошедший дистанцию за 10 час. 24 мин. 16 сек. со средней скоростью 75,51 км/час. По мотоциклу в этом же соревновании личное первенство завоевали: москвич **Горлов**, прошедший дистанцию на мотоцикле БМВ см³ за 13 час. 43 мин. 06 сек. со средней скоростью 57,30 км/час (1-е место), москвич **Лагученков**, прошедший дистанцию на мотоцикле АЖС 500 см³ за 13 час. 50 мин. 02 сек. со средней скоростью 56,81 км/час (2-е место) и минчанин **Камсюк**, прошедший дистанцию на мотоцикле JI-300 за 14 час. 49 мин. 27 сек. со средней скоростью 55,74 км/час (3-е место).

В соревновании Москва — Харьков и Харьков — Москва (дистанция 709,9 км) командное



Первым из минских гонщиков пришел к финишу т. Козлов (мотоцикл № 11).
На снимке — т. Козлов на финише

Фото В. Зуева

первенство осталось неразыгранным, так как команды в полном составе до финиша в зачетное время не дошли.

Личное первенство в соревновании Москва — Харьков и Харьков — Москва завоевали: по автомобилю харьковчанин Юнатов, прошедший дистанцию 709,9 км за 11 час. 06 мин. 44 сек. со средней скоростью 63,86 км/час (1-е место), москвич Кораблин, прошедший дистанцию за 11 час. 13 мин. 11 сек. со средней скоростью 62,83 км/час (2-е место) и москвич Абрамов, прошедший дистанцию за 11 час. 43 мин. 44 сек. со средней скоростью 60,51 км/час (3-е место).

По мотоциклу и мотоцикли и харьковчане вообще не дали никаких результатов. Все мотоциклисты соревновавшихся команд сошли с дистанции.

Судейская коллегия присудила переходящий приз Совнаркома Украины авто-мотоклубу «Старт» и переходящий приз Совнаркома Белоруссии Центральному авто-мотоклубу. Гонщикам Першину, Силкину, Давиду, Горлову и Юнатову присуждены первые призы (фотоаппарат «ФЭД»), гонщикам Беличеву, Кравчуку, Вейкшану, Лагученкову и Кораблину присуждены вторые призы (карманные часы), гонщикам Бабчуку, Жемарину, Маг-

нетштейну, Камсюку и Абрамову присуждены третьи призы (велосипед). Призы выданы также механикам автомобилей, занявших первые места — тт. Каменецкому (Киев), Козак (Москва), Квитницкому (Харьков).

Судейская коллегия признала новыми всесоюзными рекордами для дистанции 500 км результаты, показанные на мотоциклах участниками соревнований Москва — Минск и Минск — Москва: тт. Камсюком (Минск), Лагученковым (Москва) и Горловым (Москва).

Камсюк — средняя скорость 55,74 км/час, класс советских мотоциклов до 300 см³, марка Л-300.

Камсюк — средняя скорость 55,74 км/час, класс до 350 см³.

Лагученков — средняя скорость 56,81 км/час, класс до 500 см³.

Горлов — средняя скорость 57,3 км/час, класс до 750 см³.

Горлов — средняя скорость 57,3 км/час, класс выше 750 см³.

Рекордсмены тт. Камсюк, Лагученков и Горлов награждены за установление новых всесоюзных достижений ценными призами и грамотами Всесоюзного комитета по делам физкультуры и спорта.

Спортивно-технические результаты прове-





Лучший индивидуальный результат в гонке по маршруту Москва—Киев показал автомобиль № 9 Киевского авто-мотоклуба с водителем т. Першиным и механиком т. Каменным

Фото В. Зуева

дневных гонок показывают, что организаторы подобных соревнований и авто-мотоклубы еще не усвоили как следует печальный урок недавних гонок Киев — Минск и Минск — Киев и туристского автопробега Москва — Ленинград — Москва. Большинство команд было подобрано случайно, наспех, непродуманно. В составе московских команд было немало водителей, не тренированных к участию в гонках на дальнюю дистанцию. Были и непроверенные еще новички, которые вообще первый раз в жизни участвовали в таких серьезных гонках.

Плохо подготовились к гонкам также Киевский, Минский и Харьковский клубы. В Минске, например, гонщики получили запчасти и резину только в день старта и не успели даже испытать свои машины.

Однако особое недоумение вызывает подготовка к гонке Центрального авто-мотоклуба. Несмотря на то, что времени для тщательной подготовки к состязаниям было более чем достаточно, Центральный авто-мотоклуб ухитрился выделить машину для участия в гонках рекордсмену СССР т. Удольскому лишь за несколько дней до старта, а резину для этой

машины дал почти перед самым стартом. В результате т. Удольский не мог как следует подготовить свою машину и уже перед стартом вынужден был отказаться от участия в гонке Москва — Минск.

Недопустимую халатность проявил и подгоне трассы Москва — Киев авто-мотоклуба «Старт». Представитель этого клуба т. Мищенский только в момент старта известил судейскую коллегию, что заправочные пункты им организованы не там, где они были ранее. Это известие было получено в Москве уже после старта команды, шедшей на Киев.

Гонки Москва — Горький и Горький — Москва были отменены из-за неподготовленности авто-мотоклуба Московского автозавода им. Сталина.

Положительным является то, что при организации гонок было уделено большое внимание обеспечению безопасности. В этом отношении помогли госавтоинспекция и дорожные органы. Было использовано также радио вызвана специальная листовка, расклеиваемая по маршрутам гонок.

Мих.