

187
34

1.
Всесоюзная
БИБЛИОТЕКА
В. И. ДАВЫДОВ



За рулем

22

1938

НОЯБРЬ

187
34
Выходит два
раза в месяц

НОЯБРЬ 1938 г.

22

Одиннадцатый
год издания

НАВЕСТИ БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ПОРЯДОК в автомобильном хозяйстве¹

За годы сталинских пятилеток страна наша обзавелась мощной автомобильной промышленностью. Первоклассные автомобили заполняют теперь улицы советских городов, предоставляя населению все удобства этого современного вида транспорта. По колхозным трактам, знавшим когда-то только унылый скрип крестьянских телег, несутся теперь вереницы грузовых машин, облегчающих крестьянский труд, дающих возможность быстро и дешево перевозить продукты сельскохозяйственного производства.

По производству грузовых автомашин мы занимаем первое место в Европе и второе — в мире. Ежедневно с заводских конвейеров сходит свыше 700 машин разных типов. В народном хозяйстве СССР насчитываются уже сотни тысяч машин. С каждым днем парк этот растет и будет расти.

Стремительный рост автомобильного транспорта и все возрастающее значение его в жизни советской страны предъявляют исключительно высокие требования к эксплуатации машин. Мало организовать выпуск автомобилей, — нужны хорошие гаражи, ремонтные базы, запасные части, высококачественные покрышки и камеры, бензиновые колонки, нужна огромная армия технически грамотных водителей, способных обеспечить культурный уход за машинами, добиться от них максимальной работоспособности. Только при соблюдении этих элементарных условий может идти речь о создании действительно образцового автомобильного транспорта, стоящего на уровне тех высоких запросов, которые к нему предъявляет страна.

Враги народа, как известно, немало напакостили в автомобильном хозяйстве. Они разваливали его, создавали диспропорцию в производстве машин и строительстве гаражей, изготовлении запасных частей и подготовке кадров. Советское государство разоблачило и разгромило вражеские гнезда. Однако последствия вредительства в автомобильном транспорте ликвидируются недопустимо медленно.

Автомобили, выпускаемые советскими заводами, поступив в эксплуатацию, часто встречают варварское отношение и приходят в негодность задолго до окончания положенного им срока службы. Государственная автотранспортная инспекция НКВД установила, что много находящихся в эксплуатации автомобилей сильно изношено, нуждается в капитальном и среднем ремонте. Выборочное обследование большого количества автомашин показало, что только 54% из них могут считаться технически исправными.

Эта же проверка показала, что в наиболее неприглядном положении находятся автомобильные парки в системе Наркомзема. Было обследовано 44 064 машины. Технически исправными оказалось всего лишь 41,2% из них. Установлено, что из-за отсутствия запасных частей сплошь и рядом в гаражах «раздевают» машины — снимают с одних автомобилей детали, недостающие для ремонта, и ставят их на другие. Подобная практика, губительная для нашего автомобильного парка, не получает должного отпора.

Автомобиль быстро внедряется в быт наших городов. В развитии автобусного, троллейбусного, таксомоторного движения сказывается сталинская забота о людях, о культурном обслуживании населения. Но городские советы, которые, казалось бы, больше, чем кто-либо, заинтересованы в бесперебойной работе автотранспорта, не проявляют большевистской заботы о культурной эксплуатации и сохранности машин. Строительство гаражей и специальных площадок для хранения автомобилей ведется чрезвычайно медленно. В результате машины часто стоят под открытым небом и портятся. Специальных профилакториев, где был бы организован предупредительный ремонт автомобилей недостаточно. Мелкие «болезни» машин, которые можно было бы захватить в самом начале, из-за отсутствия профилакториев перерастают в органические «заболевания», выводящие автомобили из строя. Еще на XVII съезде партии товарищ Сталин предупреждал, что «основу ремонта составляет текущий и средний ремонт, а не капитальный». Это указание товарища Сталина, имеющее непосредственное отношение и к автомобильному

¹ Передовая статья, напечатанная в «Правде» 2 ноября 1938 г.



Лучший шофер Ново-Аненнской автоколонны № 9 Сельхозтранса Сталинградской области И. А. Артемов, работая по вывозке зерна на автомобиле ЗИС, выполнил 14 659 тонно-километров вместо 6 624 тонно-километров по норме, заработав 1 040 руб. Машина т. Артемова в отличном состоянии

Фото А. Маклецова

транспорту, должно заставить все наши организации серьезно заняться профилактическим ремонтом автомобилей.

Бич автотранспорта — огромные простои машин. Автомобили простаивают не только из-за технических неполадок, но и по причинам скверного материального снабжения. Тысячи машин стоят сейчас из-за недостатка покрышек и камер. Главрезина, производящая их, не удовлетворяет потребности действующего автопарка ни количественно, ни качественно. С другой стороны, и сами автохозяйства безобразно эксплуатируют покрышки и камеры. Несмотря на решение правительства об использовании старых покрышек, об организации вулканизационных мастерских при гаражах и автобазах, дело это до сих пор не налажено. Покрышки, которые могли бы еще пойти в дело, выбрасываются как утильсырье. Автобазы слабо поощряют водителей, которые превышают технические нормы пробега без смены покрышек.

Подготовка водителей — большой важности государственная задача. За рулем советского автомобиля должны сидеть технически грамотные, надежные люди. Ни для кого не

секрет, что сейчас наши водительские кадры обладают крайне низкой технической подготовкой. Подавляющее большинство шоферов (свыше 85%) по своей квалификации отнесено к III классу, тогда как водителей I класса насчитывается всего около 3%. Зачастую в ряды водителей автомашин втираются всякого рода сомнительные люди и преступные элементы. Они игнорируют все технические правила, занимаются рвачеством, хищениями и вымогательством, пьянствуют, устраивают аварии.

Стахановский опыт лучших водителей распространяется слабо. Недавно «Правда» писала о замечательных водителях автобуса № 19 в Ростове — тт. И. Мальцеве, М. Озерове и А. Сейфулине. Образцовым уходом за своей машиной они добились значительного превышения норм пробега: их автобус прошел без среднего и капитального ремонта более 330 тыс. км, тогда как по существовавшим нормам средний ремонт должен был производиться после 13 000-километрового пробега, а капитальный — после 39 тысяч. Шоферы-стахановцы автогужевой конторы старых нефтепромыслов Грознефти — тт. Резников и Тимошенко, работающие исключительно в горных условиях, добились, что их машина ГАЗ-А прошла до первого капитального ремонта свыше 120 000 км. Подобных примеров немало. Что предприняли наши профсоюзы, чтобы распространить этот опыт, сделать его достоянием всех шоферов?

Водителей автомашин не хватает. Подготовка их отстает от выпуска автомашин. На каждую машину должно приходится не менее двух шоферов. Фактически же на 1 января 1938 г. у нас на каждый десяток машин приходилось всего лишь 14 шоферов. Существующая сеть школ и курсов не может удовлетворить требования на водителей машин. Первоочередной задачей является создание широкой дополнительной сети школ и курсов и коренное улучшение работы существующих учебных заведений.

Сейчас автошколы распылены. Нет единого центра, который организационно и методически руководил бы подготовкой водительских кадров. Существует чудовищный разноречивый в учебных планах и программах. Люди занимаются по старым, давно уже отжившим свой срок учебникам. Достаточно сказать, что до сих пор нет хорошего учебника, по которому можно было бы изучать наши новые легковые автомобили М-1 и ЗИС. Водители, выпускаемые автошколами, не знают этих машин. Совершенно недостаточное внимание уделяется и подготовке кадров для управления газогенераторными автомобилями, имеющими огромное будущее в нашей стране.

Задача сейчас состоит в том, чтобы немедленно по-большевистски взяться за подготовку водителей автомашин и покончить навсегда с неразберихой, бестолковщиной и кустарщиной, которые существуют в этом деле.

Партийные и советские организации обязаны возглавить борьбу за наведение большевистского порядка в эксплуатации, ремонте и хранении машин, в подборе, подготовке и политическом воспитании водительских кадров.



В результате осуществления генерального плана реконструкции Москвы с каждым годом преобразается столица Советского Союза. Расширяются магистрали, строятся новые мосты, одеваются в гранит набережные. На снимке — новый Замоскворецкий мост через Москва-реку. Трамвай не стесняет движения автотранспорта.

ЛИКВИДИРОВАТЬ

последствия вредительства

Одесской автошколе Осоавиахима вскоре исполнится три года. За этот промежуток времени она подготовила немало молодых шоферов, готовых по первому зову партии и правительства встать на защиту социалистической родины.

Автошкола поставлена в благоприятные условия. Едва ли найдется в Союзе еще одна автошкола, имеющая равное помещение и техническое оборудование. В ее просторных светлых аудиториях — множество ценных наглядных пособий. Гараж полон машинами.

Но к руководству школой пробрались враги народа, нанешие ей большой ущерб. Троцкистско-бухаринские бандиты долгое время вредили и срывали работу школы. Они не давали курсантам возможности пользоваться всеми ее богатствами.

Вот несколько примеров, рисующих подлые вражеские проделки.

Учебный план отводит для практических занятий на военных машинах 30 часов. Врагам это пришлось не по вкусу. Они сократили время до 15 минут. Несмотря на все старания, курсанты не справлялись с освоением машины. Их теоретические знания не подкреплялись практикой вождения.

Враги народа препятствовали вооружению курсантов могущественной теорией большевизма. Ссылаясь на ограниченные сроки для прохождения учебного курса, они посвящали политзанятиям 5 процентов времени (30 часов). Изучение Истории партии превращалось в преступное галопирование.

Враг орудовал и в мастерских автошколы. Здесь производился вредительский ремонт машин. Они выбывали из строя раньше времени. После капитального ремонта машина не пробегала и половины нормы.

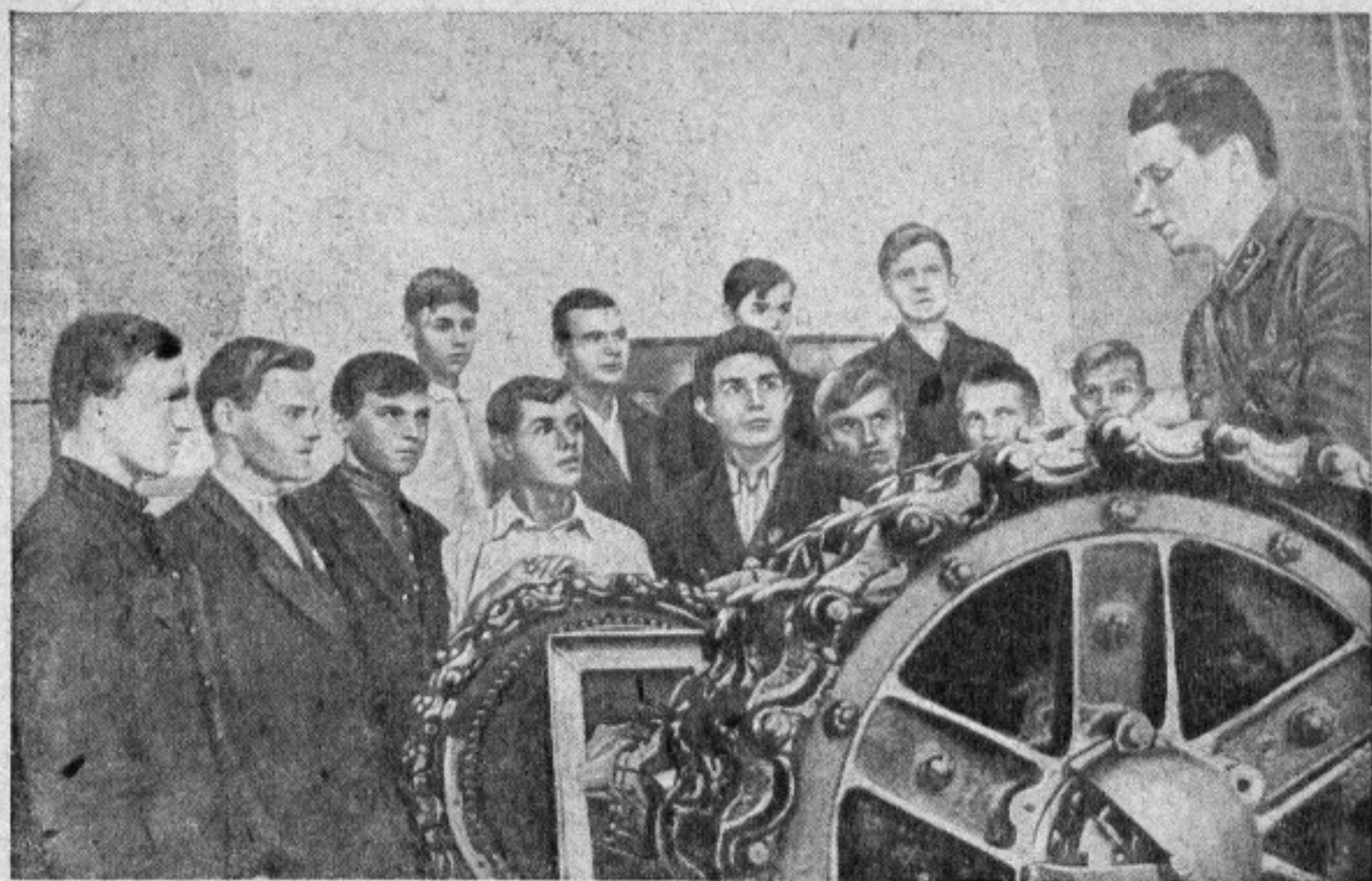
Кроме того ремонт поглощал огромные средства. На основании «данных», взятых с потолка, мастерские устанавливали собственные расценки, превышающие государственные. Это привело к значительному перерасходу.

Разбазаривание государственных денег прежними руководителями автошколы было одной из постоянных форм вредительства. За первую половину текущего года они перерасходовали 90 тыс. руб. Дорого обошелся автошколе и диверсионный акт врагов. Они подожгли вулканизационную мастерскую. К счастью, печи удалось отстоять. Сгорели — крыша и склад сырья.



В межрайонном Череповецком лагере Осоавиахима (Вологодская область). На снимке — командир т. Грошников (слева) дает задания по стрельбе отличникам боевой и политической подготовки И. Давыдову и А. Мешкову; справа — П. Беляков

Фото Г. Ефимовского



Лейтенант — комсомолец С. Н. Бютнер знакомит курсантов Ленинградского танко-технического училища с деталями танка

Фото К. Гладина

Обнаглевшие враги пакостили и в большом, и в мелочах. В автошколе была замечательная ковровая персидская дорожка длиной в 54 м. Когда ее расстлали — помещение оживало. Она радовала взоры курсантов. Бывший начальник школы вкуче со своими приспешниками распродал дорожку по частям за бесценок. За нее была выручена половина балансовой стоимости.

Вредители разваливали массово-оборонную работу и подрывали ее материальную базу. Они сознательно не вводили учета учебного оружия, чтобы исподтишка разворовать его. Они нарочно хранили оружие в сыром подвале, чтобы оно поржавело.

Вред, причиненный врагами, велик. Последствия вредительства должны быть ликвидированы как можно скорее. Центральный совет Осоавиахима и его управление боевой подготовки ничего не сделали для ликвидации вредительства.

Новые руководители школы пересматривают учебную программу. Они убеждены, что некоторым важным дисциплинам отведено слишком мало времени. Так например, эксплуатации автомашин уделяется всего лишь 20 часов. Такое короткое время не позволяет курсантам глубоко изучить вопросы профилактики и текущего ремонта.

Новых руководителей автошколы очень озадачила работа квалификационной комиссии государственной автоинспекции. Она не всегда достаточно компетентна. Это приводит к недооценке знаний курсантов. Не владея искусством методики экзамена, члены

комиссии иногда ставят курсантов втупик. Иной раз дело доходит до курьезов. Однажды курсант рассказывал про работу реле. Он правильно указал, что сердечник реле разматывается тогда, когда ток от аккумулятора идет по обмоткам реле в разных направлениях. Поправляя курсанта, член комиссии допустил ряд неточностей. Он сказал, что токи, мол, встречаются в обмотках и взаимно уничтожаются. Эта «поправка» вызвала недоумение всей аудитории.

Одесской госавтоинспекции надо серьезно призадуматься над повышением знаний членов ее квалификационной комиссии. Хотелось бы, чтобы они больше считались с оценками, выставляемыми новыми руководителями школы.

С конца октября автошкола вступила в полосу напряженной работы. 26 октября она решила вызвать все осоавиахимовские автошколы Советского Союза на социалистическое соревнование. Ее вызов направлен в газету «На страже».

Автошкола принимает на себя ряд серьезных обязательств. Она обещает полностью не пользоваться своей пропускной способностью. Курсанты обязуются содержать учебный автопарк в образцовом порядке, усваивать курс не ниже чем на «хорошо», не допускать провалов при сдаче водительских прав, наладить работу оборонных кружков, сдать нормы на значок ПВХО, организовать на ряде фабрик, колхозов и совхозов автомобильные кружки.

И. Ванс

В СТОРОНЕ ОТ ОБОРОННОЙ РАБОТЫ

Во 2-й автобазе Мосавтогруза из 1700 водителей, рабочих и служащих членами Осоавиахима состоят только 297 человек. Однако совет общества вел работу и среди нечленов Осоавиахима. Так, например, 600 человек имеют значки ПВХО, в прошлом году было подготовлено свыше 120 ворошиловских стрелков. Весной совет Осоавиахима оборудовал собственный тир и организовал 5 стрелковых кружков. Проведена работа с 63 допризывниками автобазы, и все они сдали нормы на значки «ворошиловского стрелка» и ПВХО, а многие и на значок ГТО. 5 комсомольцев — членов Осоавиахима — занимаются в аэроклубе, 7 человек сдали нормы «ворошиловского стрелка» II ступени.

В большом коллективе 2-й автобазы Мосавтогруза можно было бы добиться в оборонной работе значительно больших результатов. Но вся беда в том, что из состава совета Осоавиахима фактически работали только двое.

Входящие в состав совета общества т. Елизаров (пом. директора автобазы) и т. Курнишев (нач. спецотдела) восприняли свое избрание, как оказание им некоей почести, и ничего не сделали для того, чтобы оправдать оказанное им доверие. Их участие в осоавиахимовской работе сводится почти



На Краснознаменном машиностроительном заводе «Свет шахтера» (Харьков) регулярно проводится учеба по ПВХО.

На снимке — мастер механического цеха, разметчик Н. Гречка (справа) и Н. Мирошник за работой в противогазах

Фото И. Гринберга

исключительно к посещениям заседаний совета.

В прошлом году т. Курнишев был председателем совета Осоавиахима. В то время на автобазе была оборудована оборонная комната. Зимой эту комнату закрыли, а плакаты и модели самолетов выбросили на свалку. Когда по настоянию осоавиахимовцев была назначена ревизия общественных средств, то председатель ревизионной комиссии совета член партии т. Гикал не довел ревизию до конца.

Созданные весной стрелковые кружки рассыпались и за последнее время ни один кружковец не сдал норм «ворошиловского стрелка». Никаких массовых оборонных мероприятий не проводится.

Все это, конечно, не содействует развитию общественной осоавиахимовской работы и в результате за полгода организация общества выросла только на 50 человек.

Ослабление оборонной работы во 2-й автобазе Мосавтогруза объясняется тем, что некоторые члены партии равнодушно относятся к этому важнейшему делу. Они, видимо, далеко еще не усвоили той простой истины, что коммунисты не могут стоять в стороне от осоавиахимовской работы, прямая обязанность членов и кандидатов партии — всеми мерами помогать трудящимся овладевать оборонными знаниями.

Председатель рабочкома автобазы т. Строков не стесняется открыто заявлять, что оборонной работой должен заниматься только совет Осоавиахима, а у рабочкома и своих дел достаточно.

— В Совет Осоавиахима, — говорит Строков, — избраны коммунисты и комсомольцы, ответственные работники автобазы. Так что же еще нужно? Повестки дня заседаний рабочкома перегружены и без Осоавиахима.

Тов. Строков твердо придерживается этой позиции. За весь 1938 год он ни разу не поставил вопроса об оборонной работе на обсуждение рабочкома. Не намного лучше относится к осоавиахимовской работе и комитет комсомола автобазы.

— Сколько комсомольцев автобазы состоят членами Осоавиахима? — спросили мы у секретаря комитета ВЛКСМ т. Филиппова.

— Всего на автобазе 80 комсомольцев, — ответил он, — состоят же членами Осоавиахима человек... 30. Нет, больше. Пожалуй, все — осоавиахимовцы.

При подсчете оказалось, что 15 комсомольцев не члены Осоавиахима. Для полноты картины следует добавить, что за весь 1938 год комитет ВЛКСМ не удосужился обсудить состояния осоавиахимовской работы, хотя сам т. Филиппов является членом совета общества.

Долгое время и партком спокойно взирал на отставание оборонной работы. И лишь в конце августа секретарь парткома т. Орлов поставил на обсуждение вопрос о работе Осоавиахима. Партком потребовал от членов совета общества Елизарова и Курнишева активной оборонной работы.

Дм. Вольф

ЗА УВЕЛИЧЕННЫЙ МЕЖРЕМОНТНЫЙ ПРОБЕГ

Б. М. ПАСХИН

Стахановец, шофер I класса

Прекрасные советские автомобили ЗИС широко используются в нашей стране и в качестве стандартных грузовиков, автоцистерн, самосвалов, и в качестве специальных машин, необходимых для обороны нашей родины, и в качестве автобусов для перевозки населения.

Автобусы завода им. Сталина обслуживают трудящихся больших городов и районных центров. Они соединяют города и крупные населенные пункты с железнодорожными станциями, заводами, перевозят миллионы колхозников, сокращают расстояние между отдельными селениями.

От водителя автобуса, которому доверена не только машина, но и, самое главное, человеческие жизни, требуется многое. Он должен, прежде всего, безаварийно водить машину, ездить без толчков и рывков, во всей своей работе всегда помнить о пассажире. Он должен уметь беречь машину, постоянно заботиться о ее технической исправности, перевыполнять нормы межремонтного пробега.

К XXI годовщине Великой Октябрьской социалистической революции бригада автобуса ЗИС № 527 пришла с пробегом в 201 000 км без капитального ремонта, сэкономила за 3 года 4% от нормы бензина и 11 покрышек, перевыполнила план выручки на 10%, перекрыла все существующие нормативы.

Свое достижение бригада посвятила светлой памяти вдохновителя и организатора стахановского движения — верного сына партии Ленина—Сталина Григория Константиновича Орджоникидзе.

Легко ли далась нам наша производственная победа? Нет, не легко. Нам пришлось много и долго бороться, чтобы добиться этих результатов, но зато теперь вдвойне приятно и радостно оглянуться на пройденный путь.

Враги народа, пролезшие в Цудортранс, всячески стремились опорочить качество автомобилей ЗИС, установив для них заведомо заниженные нормы пробега до капитального ремонта — 40 000 км и нормы полной амортизации — 160 000 км.

Принося качество прекрасной советской машины, эти презренные выродки добивались ослабления экономической и военной мощи первого в мире государства трудящихся путем уменьшения ходового парка страны, уменьшения коэффициента его использования и удорожания эксплуатации.

Сознательное снижение норм пробега вызывало необходимость более частой постановки машин в капитальный ремонт, а отсутствие достаточной в то время (1935 г.) ремонтной базы и низкое качество ремонта приводило к тому, что после длительного простоя в ремонте машины зачастую выходили на линию в худшем состоянии.

Волна стахановского движения, прокатившаяся по всей стране, захватила и нас, автоработников.

Если раньше перестраховщики и вредители, пролезшие в наш II московский автобусный парк, всячески срывали и тормозили на-



Шофер-стахановец 2-го Московского автобусного парка Б. Пасхин

Фото М. Прехнера

чинания отдельных передовых работников в деле увеличения межремонтного пробега, прикрываясь существующими нормами, то после почина Стаханова мы уже твердо знали путь, по которому нужно идти.

Застрельщиками борьбы за увеличенный межремонтный пробег в нашем парке явились коммунисты — шоферы П. Диканов на автобусе № 695, Новожилов на автобусе № 700 и старый беспартийный рабочий П. И. Еремин на автобусе № 613. Под их нажимом, поддержанным всеми сознательными работниками парка, бывший директор, оказавшийся подлым врагом народа, вынужден был заключить с тридцатью бригадами, в том числе и с нашей, договор на пробег 75 000 км без капитального ремонта при норме в 40 000 км.

Мы решили работать на своей машине на одной из трудных городских линий № 1, где частые остановки, интенсивное движение и тяжелые подъемы в Тверскую гору и на Кузнецкий мост создают для двигателя тяжелые условия работы.

Но с самого начала мы столкнулись с саботажем, вредительством и даже попыткой диверсии, что для нас стало ясно после того, как было раскрыто подлое осиное гнездо врагов в нашем парке.

Помню, однажды утром я заметил, что внутренние гайки («футорки») правого заднего колеса отвернуты, а наружные гайки завернуты, что создавало видимость хорошего крепления задних колес.

Недели через две после пожара автобуса линии № 21, у которого оторвался бак с бен-

вином, я при ревизии машины обнаружил, что у меня бензиновый бак держится всего на двух болтах, из которых один полуотвернут.

Был и такой случай. Поперечная рулевая тяга оказалась незашплинтованной. При более детальном осмотре выяснилось, что тягу сменили, поставив негодную. В результате, при первом же сильном толчке она ескачила бы с пальца и машина потеряла бы рулевое управление.

В то время, когда в парке абсолютно не было свечей, ночью с нашей машины украли все свечи. «Ставь машину к стенке», — предложили мне. И только благодаря помощи начальника регулировочного цеха т. Лукьянца, собравшего из утиля шесть свечей и две в запас, мы проработали около двух недель, пока не получили новые свечи.

Теперь, когда это уже пройденный этап, ясно видишь, что это не просто халатность резинщика, не затянувшего гайки колес, или слесаря, не проверившего крепления бензобака, тяги или не зашплинтовавшего пальцы при регулировке тормозов, не просто ровство свечей кем-либо из шоферов, не знающих, на чем выехать на работу, а все это звенья одной и той же цепи повседневногo вредительства, желание дискредитировать стахановские машины и доказать невозможность увеличения межремонтного пробега.

Приведенные мною случаи имели широкое распространение в парке в 1936 и даже 1937 гг. и пострадавшими были десятки стахановцев.

К началу 1937 года мы прошли на своем автобусе 75 000 км и просили перезаключить с нами договор. Но бывшие руководители парка на это не пошли, запретив перезаключение договоров на повышенный межремонтный километраж.

19 февраля 1937 г. мы узнали о неожиданной смерти Григория Константиновича Орджоникидзе. Глубоко потрясенные этой громадной потерей для партии, для всей страны, мы решили в память горячо любимого Серго совершить пробег без капитального ремонта в 150 000 км.

1^о февраля 1938 г. наша бригада выполнила это обязательство и взяла новое — к XXI годовщине Великой Октябрьской социалистической революции пройти 200 000 км.

Такова краткая история нашего достижения.

Как же мы работали?

Ежедневный тщательный осмотр машины перед выездом помог предотвратить целый ряд аварий. Бережное отношение к машине, плавное трогание с места, плавное торможение, бесшумное переключение передач, отсутствие перегрузки двигателя дали нам возможность сберечь машину.

Многие шоферы берут Тверскую гору с «разгона» на IV передаче и держат машину на этой передаче до тех пор, пока она не начнет дергаться. Мы никогда не «выматываем» машину. Если она замедляет ход, сейчас же даем низшую передачу и машина легко выходит в гору. Двигатель не перегревается, а поршневые пальцы не стучат даже при полной нагрузке.

Норму пробега между ремонтами № 1 в 5 000 км мы сломали, увеличив ее до 15 000 км. Ремонт № 1 в результате нашего настойчивого требования производит одна и та же

бригада и мы считаем это одним из важнейших достижений, так как полностью ликвидировали безответственность и обезличку в ремонте № 1. Бригадир, а иногда и вся бригада водителей присутствует при ремонте, указывая ремонтной бригаде на слабые места, предотвращая недоделки, контролируя качество ремонта.

По резине мы всегда держали полное давление (летом 6, а зимой 7 атмосфер). На всех вентилях имели колпачки, что предохраняло золотники от порчи. Между задними колесами мы ставим кольца из старых тормозных барабанов, тем самым увеличивая зазор между крышками, и они никогда не трутся друг о друга. Этому нашему примеру последовали многие бригады.

Почему мы всегда выполняли план выручки?

Подъезжая к остановке, мы ставим автобус так, чтобы пассажиры могли сойти и войти в машину прямо с тротуара. Это удобно для пассажиров и дает экономию времени. Если кондуктор дал звонок отправления и водитель уже трогает машину, а оказывается, что какой-нибудь пассажир не успел сойти, мы всегда останавливаем машину и вторично открываем дверь.

Сколько раз я был свидетелем, когда опоздавший пассажир молит шофера остановить машину и выпустить его, но шофер неумолим и везет его до следующей остановки. Это приводит к озлоблению не только пострадавшего, но и всех пассажиров автобуса и к жалобам на бригаду.

Когда в автобусе мало пассажиров и на остановке нет ожидающих, а на троллейбусе стоит очередь, мы подъезжаем к троллейбусной остановке и забираем пассажиров. Глубоко неправилен взгляд некоторых ретивых троллейбусных работников, которые заявляют: «Вы наших пассажиров не смейте брать!». Наша задача общая: быстро и культурно обслужить жителей красной столицы, а кто повезет — ведомство Мосавтобуса или ведомство Мострамвая — пассажиру безразлично, да и государству тоже, потому что и в том и в другом случае деньги идут в Моссовет.

Если пассажир сел сверх нормы нагрузки и просит его довезти, так как он торопится, мы никогда не настаиваем на том, чтобы он оставил автобус, и в результате нет задержки, нет скандала и пассажир благодарит. За три года мы не имели ни одной жалобы со стороны пассажиров и, наоборот, десятки словесных благодарностей и похвал.

Кто помогал нам в работе?

Прежде всего, моральную помощь и поддержку нам оказывает шофер — коммунист, один из инициаторов стахановского движения в парке, — т. Диканов. Большую помощь нам оказал и главный инженер В. Кочнов. Он брал на себя ответственность, идя на определенный технический риск, когда разрешал эксплуатировать машину вопреки требованиям отдела технического контроля поставить ее в капитальный ремонт.

Большую помощь нам оказала своей стахановской работой и социалистическим отношением к нашей машине бригада ремонта № 1, возглавляемая бригадиром Мих. Андреевым, одним из лучших ремонтников парка.

Получали мы поддержку и помощь со сто-

роны начальника колонны Титова, в прошлом шофера. Сейчас нам помогает новый директор парка — коммунист — рабочий т. Петраков.

200 000 км пробега мы не считаем пределом. Наша машина вполне работоспособна и может дать еще много тысяч километров без ущерба для своего технического состояния.

Но нам совершенно непонятна позиция начальника профилактики т. Кравчука и начальника ОТК т. Павликова, которые все время говорят: «а как бы чего не вышло». Дело дошло до того, что технические контролеры перестали ставить свою визу на выпуск машины в эксплуатацию. «Поезжайте на свою ответственность» — так распорядился т. Павликов», — говорят они.

Это нашло отражение и в акте годового осмотра, когда вследствие пропуска газа через поршневые кольца и тусклой окраски машины представитель Госавтоинспекции Краснопресненского района т. Андронов дал по настоянию т. Павликова совершенно неожиданное заключение — поставить машину в капитальный ремонт. Между тем в первом же ремонте № 1 мы устранили пропуск газа, сменив кольца, и наш автобус сейчас и внешне и внутренне не хуже машин, прошедших 60—70 тыс. км. Кому и зачем нужна перестраховка?

Видели ли мы помощь от партийных и общественных организаций парка?

Если отдельные коммунисты помогали и помогают нам в нашей работе, то ни секретарь парткома т. Хлопочкин, ни бывший председатель рабочкома т. Горшков и т. Казаков ни разу не заинтересовались, как мы работаем, что нам мешает, чем можно нам помочь. Ни партком, ни рабочком ни разу не поставили вопроса о работе стахановских машин. Рабочком с мая этого года даже не сумел оформить договор между нашей бригадой и бригадой т. Тарасова, работающего на автобусе № 534, и мы сами, через голову рабочкома, оформили этот договор и соревнуемся уже около полугода.

Часто на заседаниях и собраниях руководители парка и в частности секретарь парткома т. Хлопочкин указывают на меня, как на непартийного большевика, а поговорить со мной и выяснить, почему я не в партии, у т. Хлопочкина нет времени.

Отсутствие политико-воспитательной работы со стахановцами, с ударниками, а также и с отстающими рабочими сильно снижает общие результаты работы парка. Надеемся, что и партком и рабочком возьмутся по-большевистски за вопросы производственные и массовой политико-воспитательной работы.

Мы убедились, что машина ЗИС смело может давать в среднем по парку 100—125 тыс. км, но для этого нужно создать условия, закрепляющие достижения передовых бригад, которых в парке немало.

Надо сделать:

1. Механизированную мойку и сушку автобусов, чтобы улучшить эту работу и разгрузить уборщиц от мытья из ведерка тряпкой. Стыдно, имея 14-летний опыт эксплуатации автобусов, пользоваться варварскими способами уборки, калечащими машины.



Водитель т. Сенин и кондуктор т. Клочкова, работающие в стахановской бригаде на автобусе № 527

Фото В. Тюккеля

2. Механизировать смазку, поставив пневматические или электрические тавотонабиватели. Нужно помнить, что хорошая смазка удваивает срок службы машины. Сейчас качество смазки низкое и трудно требовать, чтобы смазочница с плохо действующим ручным газовским шприцем хорошо смазала 60 автобусов за смену.

3. Механизировать смену коробок передач, редукторов и рессор, для чего установить подъемники. Это сократит затрату времени в 3—4 раза, улучшит качество работы и поможет лучше использовать кадры ремонтников, на недостаток которых постоянно жалуется начальник профилактики.

В своей работе по повышению норм межремонтного пробега мы не одиноки. Десятки и сотни стахановцев автотранспорта ведут борьбу на этом фронте.

К 12 декабря — годовщине выборов в Верховный Совет СССР — я, мой сменщик т. Сенин и кондукторы тт. Очагова и Шитова обязались сделать на автобусе 207 000 км без капитального ремонта и досрочно выполнить годовой план выручки.

Мы горды сознанием, что работаем так, как учил работать незабвенный Григорий Константинович Орджоникидзе, и нашей заветной мечтой является желание видеть на своем автобусе имя дорогого Серго, памяти которого мы посвящаем наше скромное достижение.



КАК МЫ ДОБИЛИСЬ ПЕРВЕНСТВА

в соревновании автохозяйств



Директор 1-й автобазы треста хлебопекарной промышленности П. Бланков.

Фото В. Тюккеля

Автобаза № 1 Московского треста хлебопекарной промышленности имеет 500 автомашин. Она обслуживает московские хлебные заводы и пекарни, доставляя хлеб и булочные изделия в магазины, ларьки и столовые.

С ростом благосостояния трудящихся масс повышаются требования покупателей к качеству и внешнему виду пищевых продуктов. Чтобы удовлетворить эти законные требования, наша автобаза перевозит хлеб исключительно на автомашинах со специально приспособленными кузовами, имеющими лотки, благодаря чему хлеб не теряет свежести, не мнется и не загрязняется. Доставка хлеба торговой сети производится три-четыре раза в день, чтобы магазины всегда имели свежий товар в должном ассортименте.

По инициативе и под руководством партийной организации, среди шоферов и рабочих автобазы широко развернулось социалистическое соревнование. С прошлого года заключен договор на соревнование с автобазой Ленинградского треста хлебопечения.

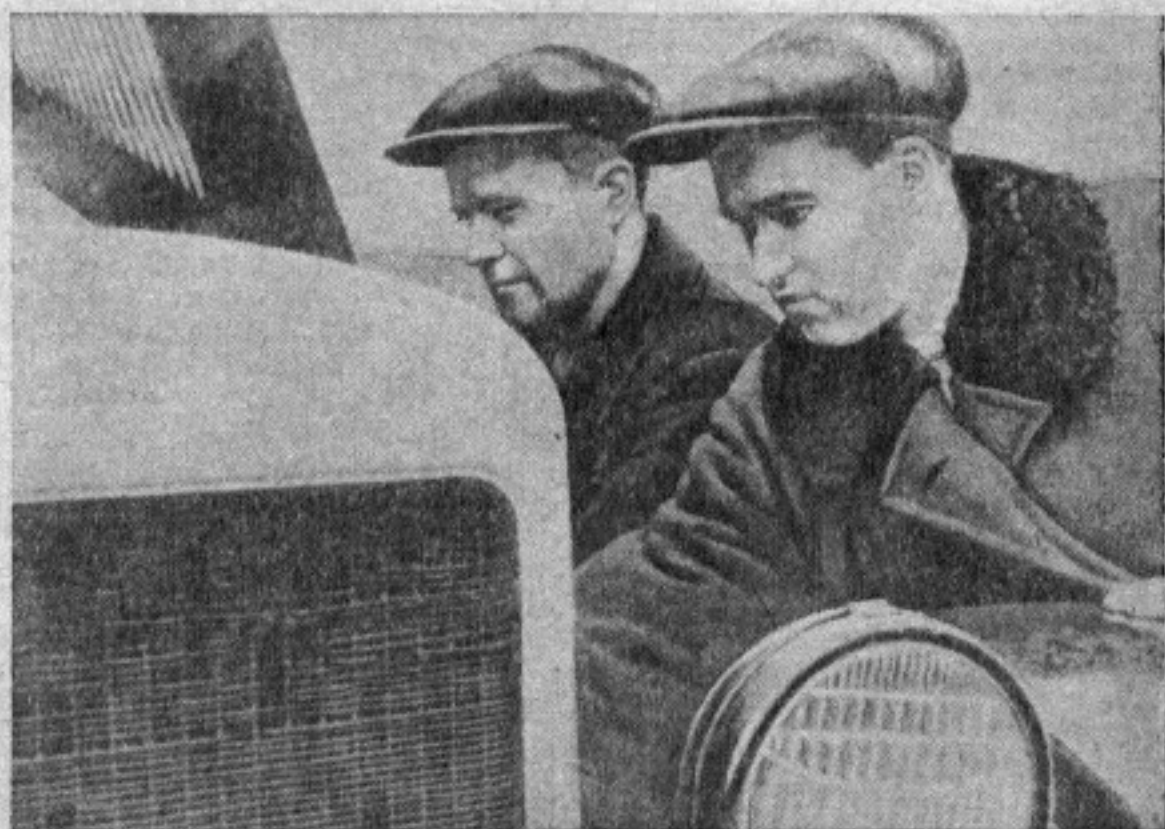
Когда подводились итоги выполнения взятых нами обязательств и нашей работы за год, соревнование решено было продолжить на 1938 год. В новый договор о социалистическом соревновании была внесена существенная поправка: основным показателем работы был принят «тонно-километр» вместо «машино-часа». Это способствовало дальнейшей борьбе за выполнение программы.

Подсобные помещения и территория автобазы рассчитаны на стоянку и обслуживание 250 машин, в то время как база имеет вдвое больший парк. Все возрастающий грузооборот требует от нас еще большего увеличения количества автомашин. Однако мы не идем по этому пути, а стремимся улучшить эксплуатацию имеющихся автомашин, а главное — увеличить загрузку кузовов.

Силами коллектива мы изготавливаем прицепы со специальным кузовом, соответствующим емкости кузова машины. Эффект получился огромный, особенно при перевозке хлеба на дальние расстояния — в дачные местности и в пригороды. В настоящее время база имеет 37 таких прицепов.

Специальный кузов на машине ГАЗ вмещает 61 лоток, мы же для перевозки белого хлеба применяем реконструированные кузова на 70 лотков, что значительно повышает грузоподъемность автомашин. Сейчас мы имеем 115 таких кузовов.

В первом полугодии наша автобаза ввела в эксплуатацию шесть машин ЗИС-8 с кузовами емкостью 110 лотков каждый, в то вре-



Начальник автоколонны Я. Зверев принимает автомобиль ЗИС-5, вышедший из планового ремонта. Слева — механик т. Белоусов

Фото В. Тюккеля



Водитель 8-й автоколонны С. Киреев выполняет план больше чем на 150 проц. Свой опыт безаварийной работы охотно передает молодым шоферам

Фото В. Тюккеля

мя как машины ЗИС-5 имеют кузов только на 86 лотков. В настоящее время парк увеличен еще на 10 таких машин.

С 15 мая вместо шести колонн мы организовали десять. Разукрупнение было произведено для того, чтобы каждая колонна обслуживала только один хлебный завод. В результате перестройки увеличилась производительность труда и заработок шоферов, уменьшилась продолжительность погрузки и разгрузки автомашин, возрос коэффициент использования тоннажа, а также пробега автомобилей. К настоящему времени мы имеем уже 12 автоколонн.

Для того чтобы улучшить качество ремонта машин, мы ввели проверку выполнения его во время ремонта, а также при выпуске машин на линию. При дирекции организован отдел качества.

Итоги полугодовой работы, проведенной на основе социалистического соревнования, показали, что коллектив автобазы в результате большевистской настойчивости и производственного энтузиазма добился немалых достижений. По решению Центрального Комитета профсоюза шоферов и жюри соревнования между восемнадцатью автобазами Москвы и Ленинграда, наша автобаза вышла на первое место и ей присуждено переходящее красное знамя по группе грузовых автомобильных хозяйств двух городов.

Этой победы наш коллектив добился не только в результате организационной перестройки. В ходе соревнования партийная организация автобазы провела большую политико-воспитательную работу. За последнее время в коллективе автобазы выросло много замечательных стахановцев, показывающих подлинно большевистские образцы работы. Систематической, повседневной передачей

стахановского опыта, своим энтузиазмом они подтягивают отстающих до уровня передовиков. Коллектив базы насчитывает в своих рядах 478 стахановцев. Свыше 30 лучших стахановцев выдвинуты на ответственную хозяйственную работу.

Шофер - стахановец т. Зверев, кандидат в члены ВКП(б), выдвинут на должность начальника 10-й автоколонны и вполне справляется с работой на весьма трудном участке. Кандидат в члены партии механик-стахановец т. Наумов, в начале этого года назначенный на должность начальника ремонтно-сборочного цеха, отлично наладил работу и сейчас выдвинут на пост технического руководителя автобазы.

У нас есть автоколонны, где в качест-



Сварщик-стахановец Н. Дернач. Работает в автобазе бригадиром с 1934 года

Фото В. Тюккеля

ве шоферов работают женщины. Одной из таких колонн руководит шофер-стахановка т. Сафонова, кандидат в члены партии, участница большого женского автопробега, имеющая большой практический производственный опыт.

Шоферы-стахановцы, ныне начальники автоколонн, тт. Меломед, Максимов, Ястребов и другие показывают образцы большевистского стиля работы. Комсомолец т. Меломед недавно назначен руководителем организованной в честь 20-летия ВЛКСМ молодежно-комсомольской автоколонны.

Член ВКП(б) шофер-стахановец т. Люксин выдвинут на должность начальника резинового цеха. Этот цех из-за недостатка резины являлся «узким местом» на автобазе. Тов. Люксин сумел мобилизовать коллектив цеха на борьбу за использование внутренних ресурсов, за своевременный ремонт и монтаж имеющейся резины.

Из-за недостатка покрышек иногда останавливалась значительная часть автомашин. Благодаря инициативе и изобретательности лучших людей автобазы, машины ГАЗ пол-

ностью обеспечены покрышками. Этому помогла переделка дисков колес АМО-Ф-15 для колес автомобиля ГАЗ, на которые мы поставили резину устаревшего образца. При эксперименте с этими дисками большую энергию проявили наши лучшие рабочие-стахановцы — сварщик т. Деркач и слесарь т. Петров.

Весь коллектив автобазы гордится своими лучшими людьми-стахановцами. В первых рядах идут коммунисты, являющиеся застрельщиками борьбы за высокую производительность труда, инициаторами социалистического соревнования.

За 9 месяцев этого года техническую учебу прошли 1100 чел. Из этого числа 350 ремонтных рабочих сдали технический минимум I ступени, 236 шоферов повысили свою квалификацию и сдали экзамен на звание водителей II и I классов, 40 чел. посланы на двухгодичные курсы механиков и инженерно-технических работников без отрыва от производства. Мы знаем, — чем грамотней шофер, тем он искуснее водит машину, устраняет неисправности, экономит горючее.

Эту истину, в частности, хорошо понял начальник 8-й колонны т. Качанов. Всячески способствуя учебе руководимых им шоферов, он сумел значительно поднять их квалификацию. В начале года в 8-й колонне было девять шоферов II класса и только один — I, а теперь — 52 шофера — II класса и 9 — I класса. В результате повышения квалификации шоферов 8-я колонна стала одной из лучших.

У нас много стахановцев систематически перевыполняют нормы выработки. Слесарь-стахановец ремонтно-сборочного цеха т. Ляпин, работающий на базе с 1934 г., выполняет до четырех норм. Наши «старички», шоферы-стахановцы тт. Быков, Киреев, Демин, работая по 6—7 лет без аварий и нарушений правил уличного движения, систематически экономят горючее, значительно превышают задания. Свой стахановский опыт работы они передают новым молодым шоферам, активно участвуют в общественной жизни автобазы. Слесарь-бригадир т. Виноградов выполняет норму на 228%, токарь т. Шемякин — на 195%, шофер-комсомолец т. Гайдуков работает без аварий, экономит горючее, задание выполняет не меньше, чем на 135%.

По основному измерителю — тонно-километражу — автобаза за первое полугодие выполнила план на 113,2%, снизив себестоимость перевозок на 8,1%. За это время сэкономлено около 2 т бензина.

В III квартале коллектив автобазы закрепил достижения полугодовой работы, а по некоторым показателям добился лучших результатов. План по грузообороту в тоннах выполнен на 114,8%, в тонно-километрах — на 116,5%. Себестоимость перевозок снижена на 7%. Непроизводительные простои автотранспорта по сравнению со II кварталом сократились на 13%. Экономия горючего против существующих норм составила свыше 45 т.

В связи с 21-й годовщиной Великой Октябрьской социалистической революции, в автобазе с новой силой развернулось социальное соревнование, ведущая роль в котором принадлежит коммунистам.



Водитель 10-й автоколонны Н. Makeev из месяца в месяц перевыполняет план и экономит горючее. За три года работы он не имеет ни одной аварии, ни одного нарушения правил уличного движения. На снимке — т. Makeev готовится к сдаче экзамена на получение прав водителя II класса

Фото В. Тюкеля



Начальник женской автоколонны А. Сафонова (справа) инструктирует перед выездом на линию водителя т. Чуйкину

Фото В. Тюккеля

Но наряду с достижениями у нас имеется и ряд недостатков в работе. Бывают аварии машин и непроизводительные простои автомобилей на линии, главным образом на хлебных заводах и у магазинов. Для борьбы с этим создана специальная служба эксплуатации, которая с 1 октября занимается улучшением использования транспорта. Мы еще недостаточно хорошо ремонтируем машины и долго задерживаем их в ремонте, особенно в окраске. Имеются случаи задержки выхода машин на линию.

Получение автобазой переходящего красного знамени возлагает на наш коллектив большую ответственность, обязывает проявить еще

больше энергии и упорства, покончить с неполадками, добиться еще более высоких показателей. Коллектив горит желанием закрепить переходящее красное знамя за автобазой.

П. Бланков, директор автобазы № 1 Московского треста хлебопекарной промышленности.

С. Поляков, секретарь парткома.

Стахановцы: **И. Зайцев**, шофер, **Е. Лемакина**, шофер, **Е. Улицкий**, токарь, **Ф. Голубчиков**, медник, **Г. Иванков**, шофер.

И. Сидоров, председатель рабочкома.

М. Монахов, начальник планового отдела.

Награждение работников автобазы № 1

Московского треста хлебопечения

Коллектив работников автобазы № 1 Московского треста хлебопечения занял первое место в социалистическом соревновании грузовых автомобильных хозяйств и завоевал переходящее красное знамя ЦК профсоюза шоферов Москвы и Ленинграда.

Приказом № 1200 заместителя Народного комиссара пищевой промышленности СССР тов. П. С. Жемчужиной за выполнение плана перевозок, расширение и улучшение автомобильного хозяйства, экономию горючего, развитие социалистического соревнования и внедрение стахановских методов работы награжден ряд работников автобазы № 1 Московского треста хлебопечения.

Знаком «Отличник пищевой индустрии» награждены:

1. Гайдуков П. С. — шофер.
2. Киреев С. П. — шофер.
3. Бланков П. Б. — директор автобазы.
4. Дерзач Н. А. — бригадир-сварщик.
5. Ляпин И. Н. — слесарь.

Похвальным листом отличника в борьбе за изобилие продуктов награждены:

1. Манеев Н. М. — шофер.
2. Зайцев И. П. — шофер.

Наркомпищепром СССР выражает уверенность, что коллектив работников автобазы и в дальнейшем будет показывать пример стахановской работы, социалистического отношения к труду и на этой основе перевыполнит годовой план перевозок по всем количественным и качественным показателям.

Автомобильные перевозки войск

Майор М. СРЕДНЕВ

Характер современных войн, усиление строительства автострад, увеличение грузового автопарка, усиление моторизации армии доказывают, что автоперевозки войск будут иметь огромное значение в будущей войне.

«Автоперевозки производятся в целях перегруппировки войск, выигрыша времени и сбережения сил войск» — говорится во Временном Полевом уставе РККА. И действительно, перевозка на автомобилях крупных войсковых соединений (дивизии, корпуса) по нескольким дорогам дает возможность в течение 1—2 суток произвести серьезные изменения в соотношении сил на том или ином участке фронта, позволяет сосредоточить неожиданно для противника такое количество войск, которое необходимо для успешного проведения глубокой наступательной операции.

Автомобильные перевозки имеют преимущество перед железнодорожными в том отношении, что на автомобилях можно доставлять войска непосредственно к месту назначения. Они применяются для выполнения следующих задач:

а) для перевозки войск в район их сосредоточения на направлении главного удара;

б) к участкам фронта, требующим усиления в связи с наступательными действиями противника;

в) для смены войсковых частей, ведущих бой;

г) для выбрасывания вперед частей, чтобы опередить противника в захвате выгодного рубежа местности и удержать его до подхода главных сил;

д) для перевозки пехоты, действующей совместно с механизированными (танковыми) войсками и кавалерией;

е) при преследовании противника, чтобы отрезать ему пути отхода (параллельное преследование).

Автоперевозка войск на большие расстояния совершается, как правило, со всем вооружением и имуществом, необходимым для того, чтобы после разгрузки часть могла немедленно приступить к выполнению боевой задачи. Поэтому в автоперевозку войск входит: перевозка вооруженных бойцов, пулеметов, минометов, противотанковых пушек, полевой артиллерии, лошадей, оружейных передков, зарядных ящиков, танков, походных кухонь, различных повозок, а также необходимого артиллерийского, инженерного, химического имущества, имущества связи и пр.

Автоперевозка войск на малые расстояния нецелесообразна, так как при большой затрате сил и средств почти не дает выигрыша



Моторизованная пехота на Красной площади

Союзфото

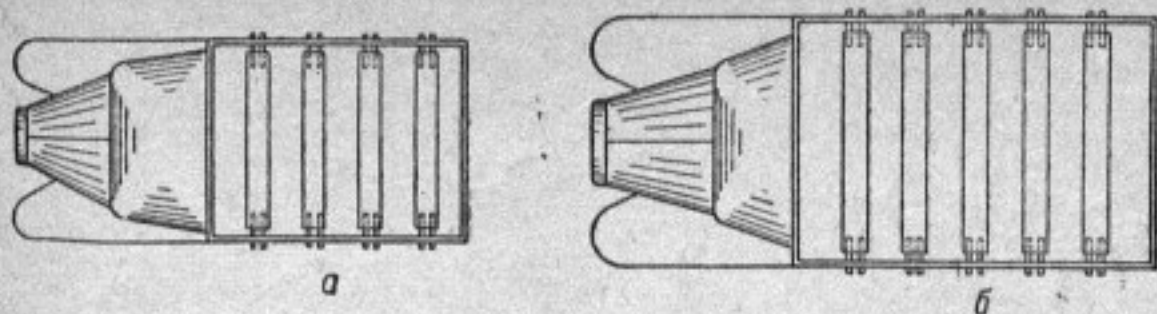


Рис. 1. Размещение досок для перевозки войск (бойцов) в кузовах автомобилей: а) ГАЗ-АА, б) ЗИС-5

во времени по сравнению с движением по-ходным порядком.

Чем больше часть, тем больше расстояние, на которое выгодно производить автоперевозку. Согласно Полевому уставу РККА, стрелковый батальон и артиллерийский дивизион целесообразно перевозить на расстояние не менее 15—20 км; стрелковый полк — не менее одного перехода (30—32 км); стрелковую дивизию — не менее полутора-двух переходов¹. Наиболее выгодное расстояние для автоперевозки стрелковой дивизии — 200—400 км (ПУ—36, § 352).

Опыт автоперевозок последнего периода показал, что в отдельных случаях, при хорошем состоянии дорог, целесообразно совершать автоперевозки на весьма большие расстояния — до 500—600 км.

При проведении автоперевозок войск необходимо строго соблюдать секретность (хранить военную тайну), особенно в период подготовки: при выборе и организации погрузочных и разгрузочных районов, разведке и оборудовании маршрута. Получение противником через своих агентов (шпионов) сведений о подготовке автоперевозки, времени и месте погрузки (разгрузки) может привести к попытке с его стороны разстроить автоперевозку, произвести воздушные налеты на районы погрузки и на автоколонны в движении. В результате авточасть и войска могут понести большие потери.

В целях скрытности сами автомобильные перевозки, как правило, производятся под прикрытием ночной темноты без освещения дороги светом автомобильных фар. Среди перевозимых войск соблюдается строгая световая и звуковая дисциплина.

¹ Обычно стрелковый батальон и полк перевозятся в полном составе, а стрелковая дивизия — без дивизионных тылов.

Автотранспортная часть (подразделение) может быть придана стрелковым и прочим войскам (инженерным, химическим и др.) только на время проведения перевозки. После этого она используется для выполнения новых боевых задач, поставленных командованием того соединения, которому подчинена. Также

усиление войск автотранспортными средствами в целях их перевозки называется временной моторизацией.

Может быть и другое положение, когда автотранспорт входит в штат стрелковых и других частей в таком количестве единиц, которое способно поднять весь личный состав, вооружение, запасы данной части и обслужить их нужды. Такие войска носят название моторизованных войск.

Моторизованные войска всегда перевозятся на своих автомобилях и только на время боя или выполнения боевой задачи спешиваются, оставляя автотранспорт под надежным прикрытием. В отличие от временной моторизации такое состояние войск называется постоянной моторизацией. Однако как в первом, так и во втором случае принципы автоперевозок остаются в основном одинаковыми.

Преимущество постоянно моторизованных войск состоит в том, что между авточастями и перевозимыми стрелковыми или другими частями имеется хорошая слаженность в работе. Недостаток их состоит в том, что автотранспорт не всегда полностью исполь-

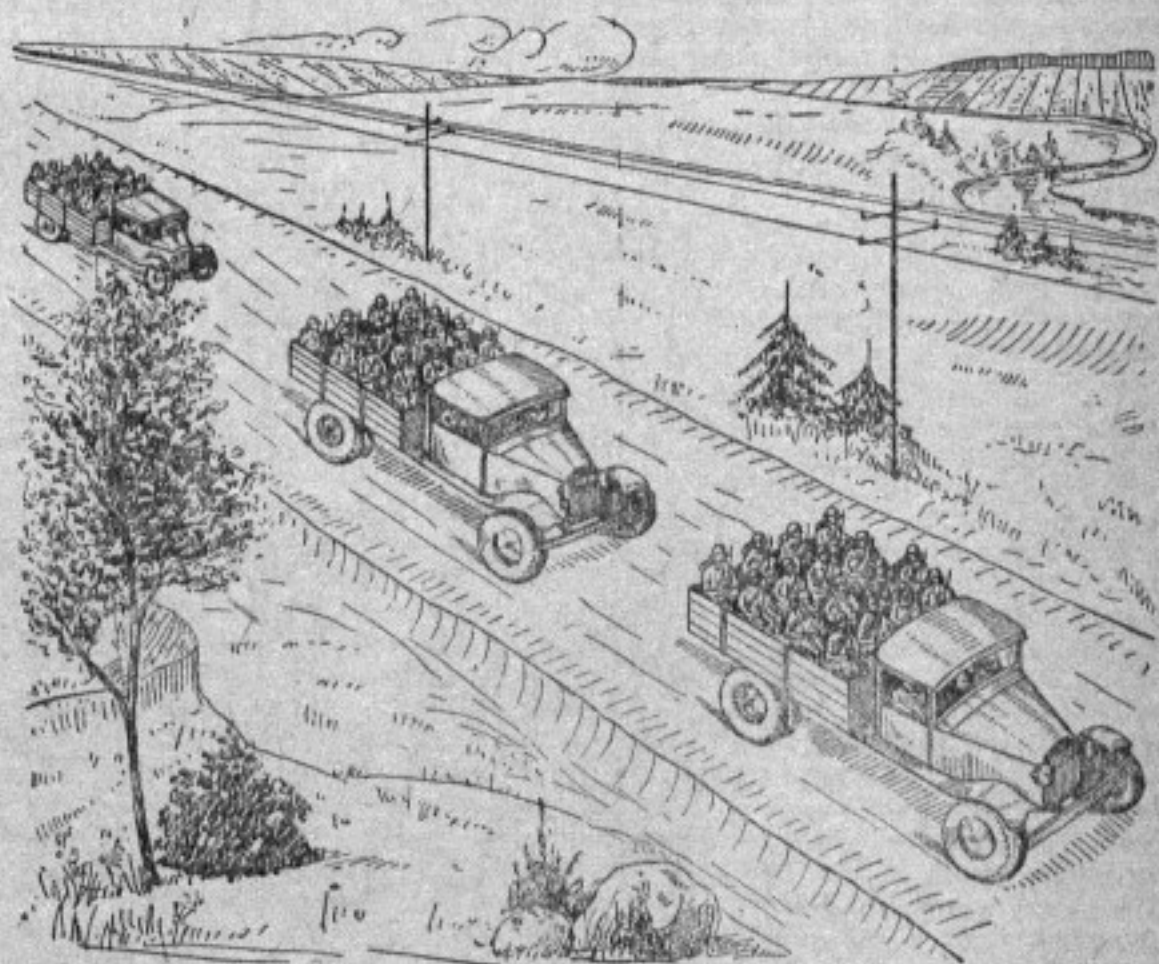


Рис. 2. Автоколонна, перевозящая войска, в движении

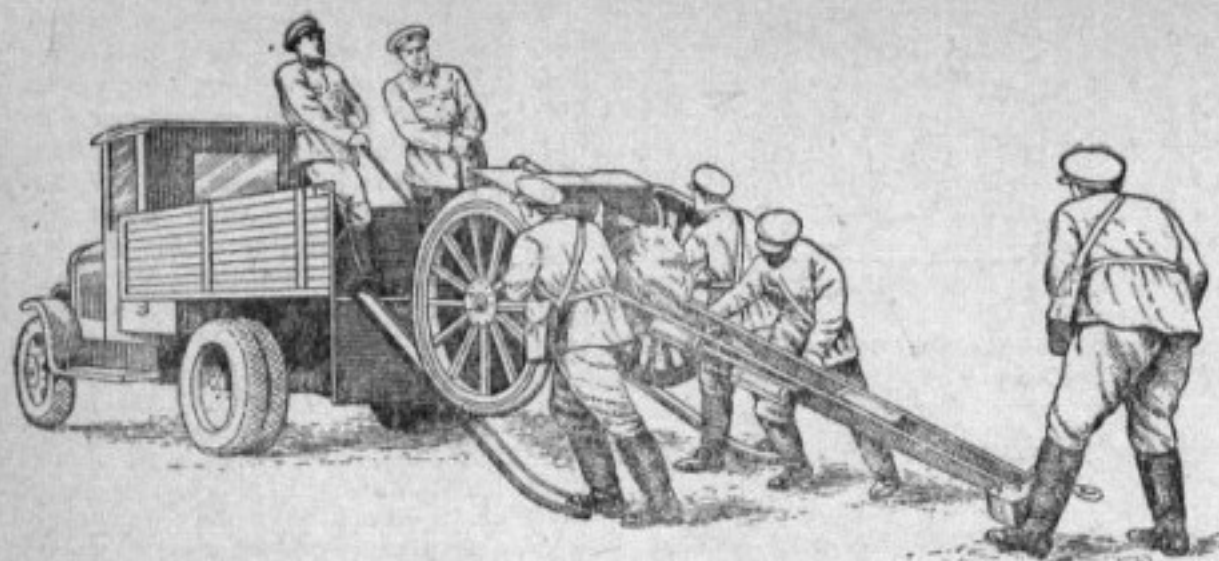


Рис. 3. Погрузка артиллерийского орудия на автомобиль

зуется, например, когда часть располагается на одном месте на более или менее длительное время. При временной моторизации автотранспорт может быть использован более полно.

Как правило, автоперевозки войск производятся на грузовых автомобилях. Вооруженные бойцы могут в отдельных случаях перевозиться в автобусах, а в исключительных случаях, когда грузовых автомобилей и автобусов недостаточно — на легковых автомобилях (опыт автоперевозки на парижских такси в 1914 г.).

Каждый грузовой автомобиль, назначенный для перевозки войск, должен быть для этого приспособлен. Приспособление для перевозки бойцов состоит из сменных скамеек, прочно укрепляемых в бортах кузова и укладываемых в кузов при перевозке других грузов. Кроме того при автоперевозках в дождливую погоду, при ветре, а также зимой кузов автомашины делается крытым (покрывается брезентом).

Для перевозки бойцов чаще всего употребляется поперечная скамейка. В этом случае на автомобиль ГАЗ-АА и ГАЗ-30 устанавливаются четыре скамейки. На каждую из них садятся четыре бойца с винтовками и ручными пулеметами (рис. 1). Таким образом на 1½—2-тонный автомобиль грузится 16 человек и один в кабине рядом с водителем.

На автомобиль ЗИС-5 устанавливается пять скамеек на 4—5 человек каждая, т. е. грузится 20—25 бойцов и один в кабине водителя¹.

На автомобиле ЯГ-4 или ЯГ-6 устанавливается шесть скамеек и на каждой размещается по пять бойцов, т. е. грузится 30 человек. Однако на тяжелых грузовиках перевозка бойцов нецелесообразна, ввиду непол-

¹ В тех случаях, когда на автомашине имеется помощник водителя, он занимает место в кабине рядом с водителем.

ного использования их тоннажа.

Погрузка людей на машину производится сбоку, с обоих задних колес, по два человека. При посадке винтовка или ручной пулемет передается очередному бойцу, ожидающему посадки, который затем сразу передает две винтовки бойцу, уже находящемуся в кузове. Штыки у винтовок должны быть примкнуты.

Бойцы обычно садятся лицом по движению (рис. 2), а при

сильном встречном ветре и дожде они могут садиться спиной к движению. При движении по пыльным дорогам желательно снабжать бойцов очками, предохраняющими глаза от засорения.

Один из бойцов должен держать связь с впереди идущей машиной, принимать сигналы и передавать их машине, идущей сзади. Также должна быть обеспечена связь и сзади идущей машиной.

Разгрузка производится в обратном порядке. Для увеличения скорости разгрузки можно открывать заднюю стенку или борт кузова.

При перевозке войск, кроме бойцов с винтовками и ручными пулеметами, производится погрузка станковых пулеметов. В последнем случае на автомобиль грузится на два человека меньше, а если пулемет устанавливается в боевом положении — на четыре человека меньше.

При перевозке артиллерийских орудий в пол кузова грузового автомобиля для крепления их ввертываются кольца и кроме того колеса орудий подбиваются клиньями. Погрузка орудий производится по специальным мосткам. На автомобиль ГАЗ-АА грузится одно полковое орудие (рис. 3) с передком и прислугой (2—3 чел.). Остальные типы орудий (дивизионные и корпусные) перевозятся на автомобилях грузоподъемностью не менее 3 т. Артиллерийские орудия могут также перевозиться буксиром на специальных прицепах (рис. 4), а если орудия поддрессорены и имеют пневматические шины, то их можно

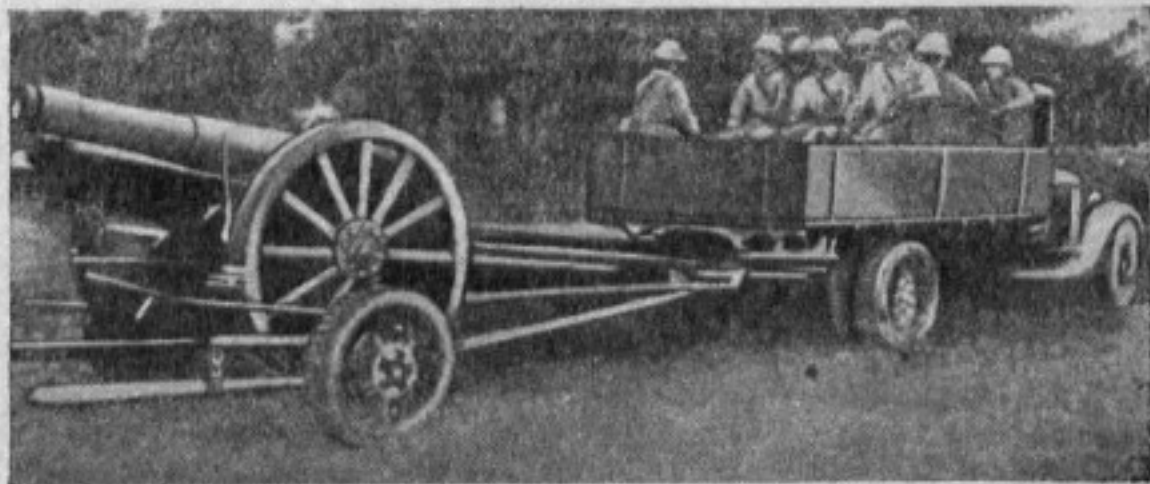


Рис. 4. Пушка, перевозимая на прицепной тележке, буксируемой полутонным грузовиком

перевозить и без прицепов. «Неподрессоренные орудия буксиром перевозить не разрешается» (Боевой устав артиллерии, ч. II, § 342).

Для перевозки лошадей стенки кузова автомобиля повышаются. Обычно для этой цели к бортам кузова привинчиваются скобы, в которые вставляется обрешетка (рис. 5). Лошади вводятся в автомобиль по специальным мосткам и устанавливаются, как правило, вдоль кузова. Поперечная установка их, как показал опыт, неудобна, так как головы лошадей выходят за борты автомобиля. В кузове 1½-тонного автомобиля перевозится одна кухня или двуколка, в 3-тонном — две. Другие типы повозок грузятся со снятыми колесами.

Танки перевозятся на грузовых автомобилях, у которых грузоподъемность и площадь платформы кузова соответствуют весу танка, а также на специальных прицепах, буксируемых автомобилем (рис. 6).

Для перевозки танков могут применяться тяжелые грузовики, выпускаемые Ярославским заводом, грузоподъемностью 8—10 т. Борты кузовов могут быть при этом сняты.

Для погрузки и выгрузки танков изготавливаются специальные трапы, устанавливаемые соответственно ширине гусениц перевозимого танка. Под середину обоих трапов для усиления их подкладывают шпалы, бревна или специальные стойки. Колеса автомобиля также закрепляются путем подкладки шпал, бревен и т. п., чтобы во время погрузки не произошло смещение автомобиля. Под заднюю часть рамы автомобиля подкладываются металлические стойки, чтобы освободить задние рессоры от перегрузки при въезде танка (рис. 7).

После получения задания по автоперевозке необходимо точно подсчитать количество потребных машин и, если нужно, выделить резерв, а затем все машины распределить по видам перевозимого груза (для людей, артиллерии, лошадей и т. п.). Водительский состав машин обязан проверить пригодность оборудования автомобиля для погрузки и перевозки назначенного груза и доложить своему командиру о состоянии оборудования.

Для автоперевозки стрелкового батальона и полковой батареи требуется в среднем 100—120 полутонных автомобилей; для

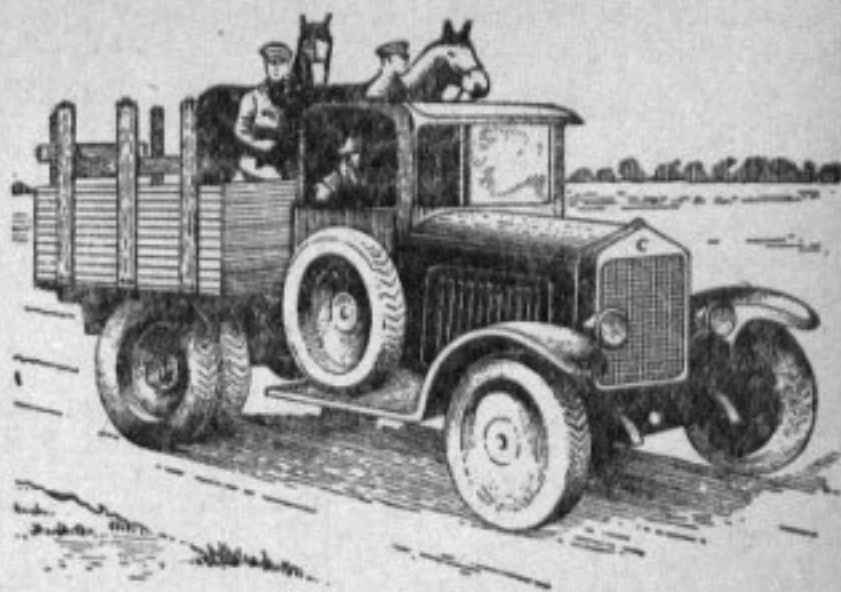


Рис. 5. Перевозка лошадей на автомобиле

артиллерийского дивизиона — 180—220 трехтонных автомобилей; для стрелкового полка — 700 полутонных автомобилей (ПУ—36, № 354; БУА, ч. II, § 345).

Мы уже отмечали важность скрытого проведения автоперевозки. Поэтому выбору укрытого погрузочного района и его охране должно быть уделено особое внимание. «Как правило, каждому батальону или артиллерийскому дивизиону назначается самостоятельный погрузочный район. Батальонный район в среднем составит площадь $1 \times 1\frac{1}{2}$ км».

«Погрузка стрелкового батальона требует днем 40—60 минут, артиллерийского дивизиона 1 — 1½ часа. Ночью сроки увеличиваются в среднем на 15 мин.» (ПУ—36, § 357). Как показал учебный опыт, погрузка танковой роты требует 10—15 минут.

У мест погрузки автотранспорт сосредотачивается не позднее, чем за «20 минут до начала погрузки, а перевозимые части — за 30 минут» (БУА, ч. II, § 346).

Задача водительского состава состоит в том, чтобы быстро подать свою машину под погрузку и установить ее точно в назначенном месте и положении.

Автоколонны и эшелоны организуются с таким расчетом, чтобы в них входили целые части или подразделения (тактические единицы) перевозимых войск, «с необходимыми частями усиления, питания и обслуживания» (ПУ—36, § 358). Выполнение этого

уставного требования должно обеспечить постоянную боеспособность перевозимых войск и быстрый их переход к осуществлению боевой задачи. Этим положением определяется также необходимость выделения резервных машин, на которые производится перегрузка войск с вышедшего из строя автомобиля.

На время автоперевозки войск командир авточасти подчиняется командиру войскового соединения (части), а

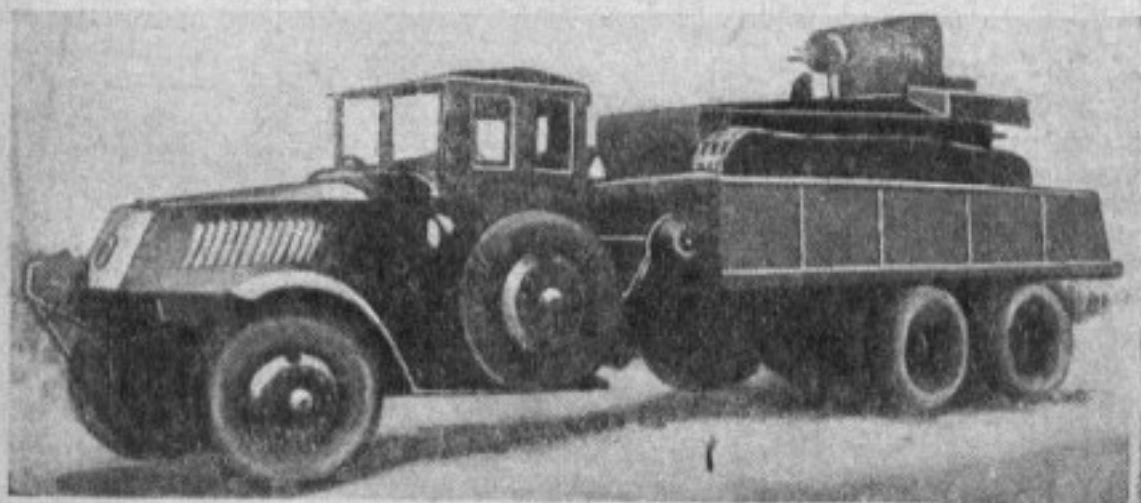


Рис. 6. Перевозка танка в кузове автомобиля

водительский состав — командирам машин, назначаемым из перевозимых войск.

Для наблюдения за креплением бортов (возможны случаи отстегивания крючков при движении автомобиля) выделяются наблюдающие.

При погрузке, перевозке, и разгрузке войск соблюдается угрожающая дисциплина. Предварительно производится разбивка личного состава и материальной части по машинам. По команде «к машинам» бойцы подвоятся к автомобилям, а водитель становится впереди радиатора своей машины (рис. 8). По команде «по местам» («садись») начинается погрузка.

После погрузки водитель обязан осмотреть правильность посадки бойцов или крепления груза, прочность крепления бортов и доложить о готовности командиру машины.

Когда все машины готовы к движению, начальник колонны подает команду: «заводи». Эта команда может быть подана свистком, флажком, вращением руки, в ночное время сигнальным фонарем, а при отсутствии опасности наблюдения противника с воздуха или с земли — сигнальной световой ракетой условного цвета.



Рис. 8. Погрузка войск на полутонный автомобиль: 1 — положение войск при подходе к машине; 2 — положение войск перед погрузкой

Для начала движения подается команда «внимание, делай как я» и «в походную колонну».

При вытягивании колонны задача водителя сводится к тому, чтобы его машина заняла в колонне положенное ей место на установленной дистанции от впереди идущей машины. Чтобы при начале движения не произошло большого разрыва между машинами, необходимо начинать движение почти тотчас же за впереди идущей машиной и уже во время движения брать установленную дистанцию.

При вождении машины, перевозящей людей

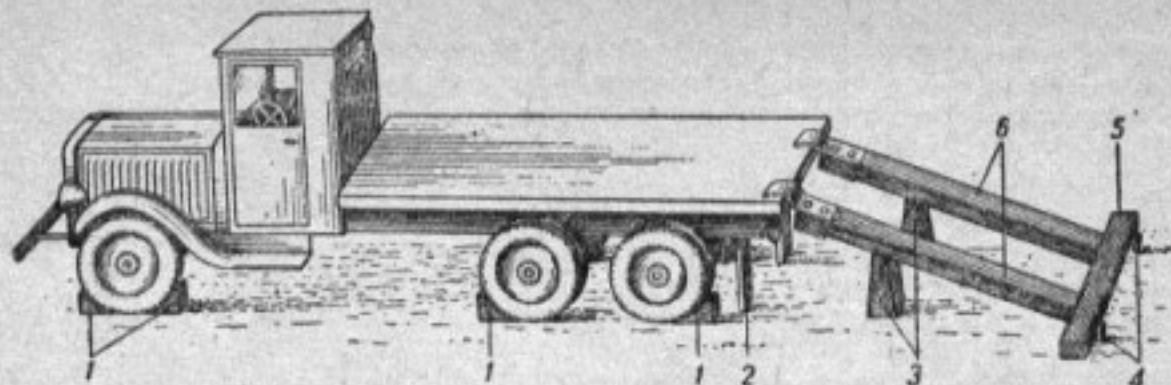


Рис. 7. Тяжелый трехосный грузовик со снятыми бортами, оборудованный для погрузки танка
1 — подкладки под колеса (угольники); 2 — металлические стойки под раму; 3 — стойки для усиления трапов; 4 — клинья для крепления упорной шпалы или бревна; 5 — упорная шпала; 6 — трапы для в'езда танка

(бойцов), водитель должен соблюдать следующие правила:

1) общие правила движения и дисциплину в колонне;

2) повороты, особенно крутые, делать плавно на сниженной скорости;

3) при преодолении всех препятствий учитывать, что в кузове сидят люди, и не допускать резких толчков и рывков;

4) перед проездом по лесной дороге мимо низко расположенных ветвей деревьев, а также в других подобных случаях, предупредить людей, сидящих в кузове, об опасности звуковым сигналом и снижать скорость;

5) если водитель заметил первым появление противника, или какие-либо подозрительные предметы, или группы людей на дороге, он должен доложить об этом командиру машины. Этот пункт имеет особое значение для водителя головной машины при опасности встречи с противником.

Выгрузка перевозимых войск может производиться в заранее назначенном пункте (пункт назначения) или на пути движения при неожиданной встрече с противником.

В первом случае выгрузка организуется в основном так же, как погрузка, а именно, выбирается выгрузочный район, подготавливаются площадки и намечаются район сбора машин и пути подхода к нему.

После выгрузки машины тотчас же следуют в район сбора, где производится, если необходимо, дозаправка, осмотр машин и устранение обнаруженных в пути или при осмотре неисправностей.

Во втором случае автоколонна быстро останавливается в том месте, где ее застала команда «стой» (желательно, конечно в укрытом месте). Выгрузка производится максимально быстро, и бойцы бегом направляются для получения и выполнения боевой задачи. Автотранспорт, если необходимо, отводится назад и располагается под надежным прикрытием, а если он больше не требуется, возвращается в распоряжение своего командования.

„Всякое нападение на социалистическое государство рабочих и крестьян будет отбито всей мощью вооруженных сил Советского Союза, с перенесением военных действий на территорию напавшего врага“ (ПУ—36, § 1).

КАК ШПИОНЫ, ДИВЕРСАНТЫ и ВРЕДИТЕЛИ проникают в нашу страну¹

Шпионаж капиталистических государств служит определенным целям господствующих классов. Как правило, в мирное время он проводится в интересах подготовки войны: для изучения предполагаемого противника, его армии, военной промышленности, транспорта, мобилизационных планов и т. д. Но простым «изучением» дело здесь не ограничивается. Разведки буржуазных государств вербуют кадры вредителей, диверсантов, террористов, для того чтобы еще до открытой войны ударами по чувствительным местам ослабить противника.

Еще более широкие задачи встанут перед разведкой капиталистических стран с началом военных действий. С этого времени одной из важнейших задач разведки будет не только шпионаж, но и подрыв экономической и политической жизни страны противника путем разрушения военных заводов, важнейших железнодорожных узлов, мостов, каналов путем вредительства в основных отраслях народного хозяйства, путем террора против государственных и политических деятелей и т. д.

В фашистской Германии разведкой ведала специальная организация — Гестапо. Эта организация существовала в зародыше еще до прихода Гитлера к власти в виде штурмовых отрядов, проводящих кровавый террор против рабочих, их организаций и революционных руководителей. С приходом фашистов к власти разгул белого террора и кровавые провокации против рабочих, против всего передового и прогрессивного, что есть в стране, возросли до небывалых размеров. Хотя Гестапо формально находится в ведении министерства внутренних дел, но фактически это самодовлеющее учреждение, раскинувшее свои щупальцы как внутри страны, так и за границей. Гестапо тесно связано с различными ведомствами, которым оно дает различные шпионские задания. Во главе Гестапо стоит один из фашистских главварей — Гиммлер.

Кроме Гестапо, специально военным шпионажем ведал отдел разведки и контрразведки германского военного министерства (Абверабтейлунг). Во главе шпионской службы немецкой армии стоит бывший руководитель германской разведки во время империалистической войны генерал В. Николаи. Абверабтейлунг имеет разветвленную шпионскую сеть.

Для подготовки многочисленных кадров «специалистов» при Абвере и Гестапо созданы особые школы. Шпионов и диверсантов, подготовленных в этих школах, фашистские разведки направляют в другие государства, причем в Советский Союз засылается «вдвое и втрое больше вредителей, шпионов, диверсантов и убийц, чем в тылы любого буржуазного государства» (Сталин).

В Японии центральным (но не объединяющим) органом разведывательной службы яв-

ляется второе отделение генерального штаба, имеющее такие отделы, как «отдел диверсий», «черный кабинет», отдел пропаганды и др. Кроме специального отделения генерального штаба, разведку ведут также все другие японские ведомства, например, министерство земледелия, которое ведает эмиграцией, министерство просвещения, в котором создан специальный орган — «отдел борьбы с опасными мыслями», распространяющий свою деятельность за границу.

Располагая крупными средствами и специальными кадрами разведчиков, центральные органы разведывательной службы организуют свои низовые звенья, которые и проводят работу на местах, т. е. за границей.

Обычно шпионажем против той или другой страны руководит одно лицо, которое создает многочисленную шпионскую сеть. Часто такие руководители шпионажа проникают в ту страну, против которой ведется шпионаж, под видом официальных представителей своего правительства. История знает много примеров руководства шпионажем со стороны официальных лиц. Так, многочисленные японские консульства в городах Китая главной задачей имели шпионаж и организацию всякого рода провокаций и «инцидентов».

Приведем один пример из нашей советской действительности. Военным атташе некоего консульства в Ленинграде был дипломированный полковник К. В случае войны он намечался командиром дивизии на восточном фронте. В Ленинград К. был направлен со специальной целью: изучить театр будущих военных действий. Кроме этого К. вербовал агентов-осведомителей и создал в Ленинграде целую шпионскую сеть. Видя, что его шпионов разоблачают, а ему самому угрожает провал, дипломированный полковник, чтобы отвлечь подозрения, начал вести разгульную жизнь, создавая о себе мнение как о пьянице и забулдыге. Но провести органы советской разведки ему не удалось. Одного его шпиона, находившегося на ответственной работе в советском учреждении, поймали и судили. Когда было опубликовано в газетах, что этот шпион завербован военным атташе К., последний с первым же поездом уехал за границу.

Официальный везд в страну — таков первый канал проникновения шпионов на территорию других стран. Второй канал — нелегальное проникновение, т. е. везд в страну по подложным документам и переход границ нелегально или под каким-либо благовидным предлогом. О случаях поимки нарушителей границы мы часто узнаем из нашей печати. Пройти через советские рубежи не так просто, ибо их бдительно охраняют красные пограничники, прекрасным помощником которых является советское население пограничной полосы. Наши доблестные пограничники стали подлинной грозой для самых опытных нарушителей границы.

Приведем такой случай на нашей северо-западной границе.

Пограничник т. Кобышев был направлен в наряд на участок границы — маленькую ре-

¹ Из книги «Хранить военную тайну», Воениздат, 1938 г.

чонку, которую местами можно было перейти вброд. Сменив товарища, т. Кобышев обошел участок и повернул назад. В это время раздался крик: «Спасите, тону-у!» Тов. Кобышев бросился к тому месту, откуда неслись крики о помощи. Он бежал минут десять, но крики не прекращались. Тогда т. Кобышев решил, что тут что-то неладно, так как за это время можно было или утонуть или выбраться на берег. Он повернул назад, желая выяснить, что делается на другой стороне участка. Там оказались прытаившиеся за камнями два диверсанта. Они перебрались через речонку на советскую территорию в то время, когда пограничник был отвлечен криками «утопавшего». В данном случае хитрость нарушителей границы не удалась благодаря сообразительности нашего пограничника. Бдительность, сообразительность и наблюдательность часовых советских границ играют огромную роль в борьбе с нелегальными переходами шпионов через нашу границу.

Враг изворотлив, он пытается обмануть бдительность советских пограничников более хитрым образом. В Ленинграде, например, был такой случай. Один иностранный грузовый пароход готовился к отплытию. Вечером у борта парохода раздался крик. Матросы этого парохода избивали на набережной порта своего товарища. Советские моряки вступились за избиваемого, освободили его и стали расспрашивать о причинах избиения. Он рассказал следующее:

— Я коммунист, а вся команда парохода фашистская. Когда они узнали, что я коммунист, они обвинили меня в связи с большевиками СССР и избили... Я боюсь вернуться на пароход, потому, что в открытом море они выбросят меня за борт.

Группа советских моряков обратилась к соответствующим властям с просьбой оставить иностранца в Советском Союзе.

Присмотревшись к «избитому» и внимательно его расспросив, наши пограничники установили, что избиение хитро разыграно для того, чтобы таким коварным приемом оставить шпиона иностранной разведки на территории СССР, да еще как «потерпевшего» от фашистов. Во всем этом фашистский шпион сознался.

Враги прибегают к ловким инсценировкам, чтобы обмануть советских пограничников.

Однажды на нашу сторону перебежал окровавленный человек. У него были вырваны ногти, на теле вырезана пятиконечная звезда. Он плакал, просил спасти его от преследования фашистов. Казалось бы, такому человеку можно было поверить. Но человек этот оказался врагом. Ногти и кожа были удалены у него хирургическим путем. Преследование его было инсценировано. Он перебежал советскую границу, имея шпионские задания от своих фашистских хозяев.

Вот еще один из тех хитрых приемов, к которым прибегает враг для проникновения на территорию СССР. Как-то рано утром в районе Кронштадта наши пограничники заметили лодку, беспомощно болтавшуюся на волнах. Пограничники отправились навстречу лодке и обнаружили в ней молодую девушку, связанную по рукам и ногам. Девушка была в глубоком обмороке. Ее доставили на пограничный пункт, привели в чувство, накормили. Она рассказала, что по приглаше-

нию своего возлюбленного поехала вместе с ним смотреть восход солнца. Возлюбленный оказался мерзавцем, изнасиловал ее, связал, бросил в лодку и оттолкнул лодку от берега. Вся эта история показалась нашим пограничникам подозрительной. Из дальнейших расспросов выяснилось, что девушка — шпионка соседней страны. Разведывательная служба этой страны уже несколько раз пыталась заслать к нам своих агентов, но все неудачно. И вот она решила сыграть на гуманности наших пограничников и усыпить их внимание и бдительность.

Нередко органы иностранных разведок прибегают и к другим способам переброски своих агентов на нашу территорию.

Однажды на одну из наших пограничных застав явился человек в полной форме офицера армии граничащей с нами страны. Офицер заявил, что он друг Советского Союза и не желает больше служить фашистам. Обычно такие перебежчики дают «откровенные» показания, не ожидая вопросов. Их показания и ответы очень убедительны, и поэтому разоблачить таких перебежчиков нелегко. На крупной лжи поймать их невозможно, их ловят обычно на мелочах. Так произошло и с этим офицером. Все документы, оказавшиеся у него на руках, подтверждали его личность как офицера армии. Но допрашивавшим все же казалось, что тут есть какой-то подвох со стороны разведки соседней страны, поэтому они решили от общих вопросов о политических убеждениях перебежчика, от проверки его на крупных вопросах перейти к мелочам. И вот во время беседы перебежчику был задан вопрос:

— Скажите, где солдат вашей армии носит ложку?

— За голенищем, — ответил «офицер».

Тут стало сразу ясно, что этот человек не тот, за кого он себя выдает, а шпион. Он и сам сознался в этом. Он рассказал, что он не военный, что его долго обучали и инструкторов, показывали многие мелочи и подробности, а про ложку забыли сказать.

Однажды польская пограничная охрана задержала на границе безработного Б., пытавшегося перебежать в Советский Союз. Польские разведчики заявили, что они не будут препятствовать его намерению, но при условии, если он согласится работать в пользу польской разведки. Б. ненавидел панскую Польшу, но угрожавшая ему суровая расправа за попытку перебежать границу заставила его дать требуемую подписку... Проникнув в СССР, он никому не рассказал, как с ним поступила польская разведка, поступил на работу в Ленинграде и постепенно продвинулся на ответственную работу на одном оборонном предприятии. Шантажируя на данной перебежчиком подлизке и на том, что он скрыл этот факт от советских властей, польская разведка через своих агентов в СССР все же принудила Б. к активной шпионской деятельности.

Часто перебежчика вызывают в консульство той страны, откуда он перебежал, и под угрозой преследования его родственников, оставшихся за границей, заставляют шпионить против СССР.

Под видом перебежчиков и политических эмигрантов перебрасываются на территорию СССР и вышколенные шпионы иностранных разведок.



На Октябрьской вахте в пограничной заставе

Фото А. Иоселевича

НАМ НУЖЕН СОВЕТСКИЙ МАЛОЛИТРАЖНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

Обзор писем читателей

3 июня в «Правде» была напечатана статья инж. Г. Зимелева об организации в нашей стране производства малолитражных автомобилей. Эта статья вызвала многочисленные отклики как на страницах «Правды», так и в газете «Машиностроение», в журналах «За рулем» (№ 13 и 14), «Мотор» и др.

Продолжающийся приток откликов читателей в редакцию свидетельствует об актуальности этого вопроса, а единодушная поддержка основных установок, высказанных инж. Зимелевым, говорит о том, что вопрос о выпуске дешевых, экономичных в эксплуатации и прочных малолитражных автомобилей назрел и не терпит отлагательства.

— Нужно ли еще доказывать — пишет работник Харьковского авто-мотоклуба т. Цыбин — что малолитражный автомобиль необходим нашему социалистическому хозяйству. Он найдет широкое применение на заводах и в сельском хозяйстве, для обслуживания учреждений и нужд обороны страны.

О различных областях применения малолитражного автомобиля пишут многие читатели, дополняя т. Цыбина.

— Я работаю в поликлинике Новосибирского облздрава, — рассказывает шофер т. Сметанин. — На автомобиле М-1 я развожу лечащих врачей, обслуживающих больных на дому. Машина хороша и удобна, но она почти всегда работает с большим недогрузом. Рентабельно ли использовать ее для таких целей? Конечно, нет. Малолитражный автомобиль вполне удовлетворит нужды лечебных учреждений.

Мое пожелание — выпускать малолитражную машину, доступную по цене, экономичную по расходу горючего — не более 8 л на 100 км пути, мягкую на ходу, имеющую хорошую проходимость и удобную в управлении.

Благосостояние трудящихся возрастает с каждым днем. Стахановцы с производства, колхозники, собирающие высокие сталинские урожаи, советские служащие, наша интеллигенция живут зажиточной жизнью. С каждым годом увеличивается спрос на машины личного пользования.

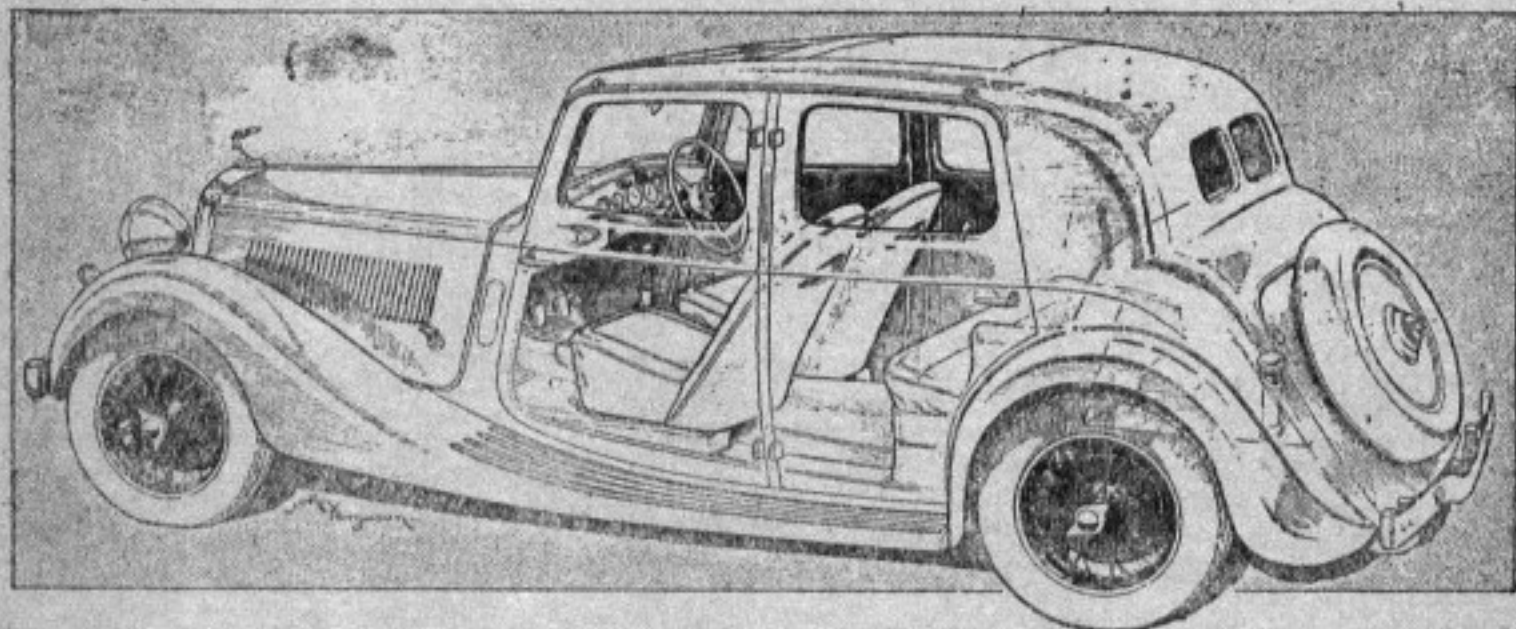
«Такой машиной, — пишет студент Московского механико-машиностроительного института им. Баумана т. Пугачев, — может быть только малолитражка, так как М-1 и тем более ЗИС-101 для индивидуального пользователя мало рентабельны».

Малолитражный автомобиль, развивающий скорость 80—85 км в час. вполне достаточную в условиях городского движения, может быть с успехом использован и в качестве такси, и для почты и внутрирайонной связи, и для торговой сети — развозки мелких партий товаров, и для учебных целей — подготовки водителей в автоклубах и автошколах.

В письмах, полученных редакцией, единодушно высказывается пожелание скорее приступить к конструированию новой машины, поручив это Научному автотракторному институту, где имеется необходимая материальная база, конструкторские кадры и возможность плодотворно изучить иностранные образцы машин этого класса.

Отдельные товарищи вносят предложение о выпуске автообязательств на первые тысячи малолитражных автомобилей.

— Я рядовой служащий, давно жду такую машину, дешевую по цене и простую в обращении, — пишет т. Бывалин из Сталинабада. — Разумеется, не я один имею необходимые средства, чтобы приобрести такой автомобиль. Если будут выпущены автообязательства, их раскупят трудящиеся в несколько дней. А страна наша в разгаре стройки и,



Автомобиль «Триумф», модель Глория, относящийся к категории мощных малолитражных машин

следовательно, наши авансы будут не лишними.

Серьезное внимание читатели уделяют типу будущей машины, ее основным техническим характеристикам.

— Конструкторы советского малолитражного автомобиля, — пишет т. Пугачев, — должны, прежде всего, положить в основу своей работы указания товарища Сталина, данные им при осмотре в Кремле машин, выпускаемых ныне московским автозаводом им. Сталина и горьковским автозаводом им. Молотова.

Наши автомобили должны предоставлять максимум удобств для пассажиров и шофера, не уступая по качеству лучшим иностранным образцам.

Советская малолитражка должна иметь четырехцилиндровый четырехтактный двигатель с водяным охлаждением, мощностью 25—30 л. с. при 3 000—3 500 оборотов в минуту, литражем около 1,5 л. Чтобы улучшить проходимость машины и иметь возможность более удобно расположить кузов, желательно иметь привод на передние колеса с независимой подвеской.

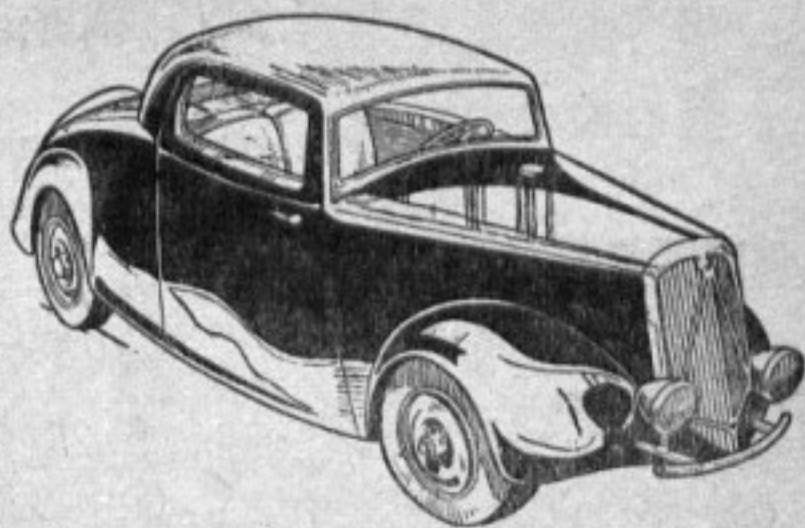
Вес машины без нагрузки не должен превышать 700 кг, расход топлива — до 8 л на 100 км пути, максимальная скорость машины на хороших дорогах — около 100 км в час.

По мнению т. Пугачева, малолитражный автомобиль может иметь кузова четырех типов — лимузин и фаэтон, рассчитанные на четырех пассажиров, спортивно-туристский — на одного-двух пассажиров и полугрузовик грузоподъемностью 250—300 кг. Все эти виды кузовов должны монтироваться на одном шасси.

По вопросу о конструкции автомобиля в целом и его отдельных узлов высказывается и т. Емельянов из Одессы.

— Шасси советской малолитражки, — пишет он, — должно быть безрамное, типа центральной трубы. Эта конструкция хорошо зарекомендовала себя при работе на грунтовых дорогах благодаря стойкости к перекосам. Применение центральной трубы даст также значительную экономию металла — облегчение машины в целом.

Подвеска колес должна быть независимой, на поперечных рессорах. Приспособление шасси под установку двигателя двух типов — с воздушным и водяным охлаждением, как



Проект двухместного малолитражного автомобиля Капуто, одобренный на специально проведенном конкурсе во Франции

предлагали некоторые, нельзя признать рациональным. Такая «универсальность» ничего не даст, кроме усложнения конструкции и увеличения ее стоимости. Но, проектируя автомобиль с бензиновым двигателем, который желательно расположить сзади, весьма полезно параллельно начать работу над малолитражным дизелем. Примером может служить двигатель «Виктор» (20 л. с. при 3 000 оборотах в минуту).

Кузов должен быть четырехместный, типа кабрио-лимузин с откидным верхом, вполне современной обтекаемой формы. При постройке кузова должны найти широкое применение штамповка и сварка, что также даст выигрыш в весе. Необходимо всемерно внедрять легкие сплавы.



Немедленно взяться за проектирование советского малолитражного автомобиля, учти все замечания, высказанные в печати, и изучив лучшие заграничные конструкции; скорее разрешить вопрос о производственной базе с таким расчетом, чтобы через 2—3 года в стране было налажено массовое производство малолитражек, — вот основные требования авторов писем, адресованные Наркомашину и его главному управлению автомобильной промышленности.

Подписывайтесь на оборонно-спортивный автомобильный журнал „За рулем“ — орган Центрального совета Осоавиахима СССР.

Желающие получать журнал в течение всего 1939 года должны сделать одновременную подписку на весь год.

Подписная плата на год — 12 рублей.

мировой авто- техники

НОВАЯ АМФИБИЯ

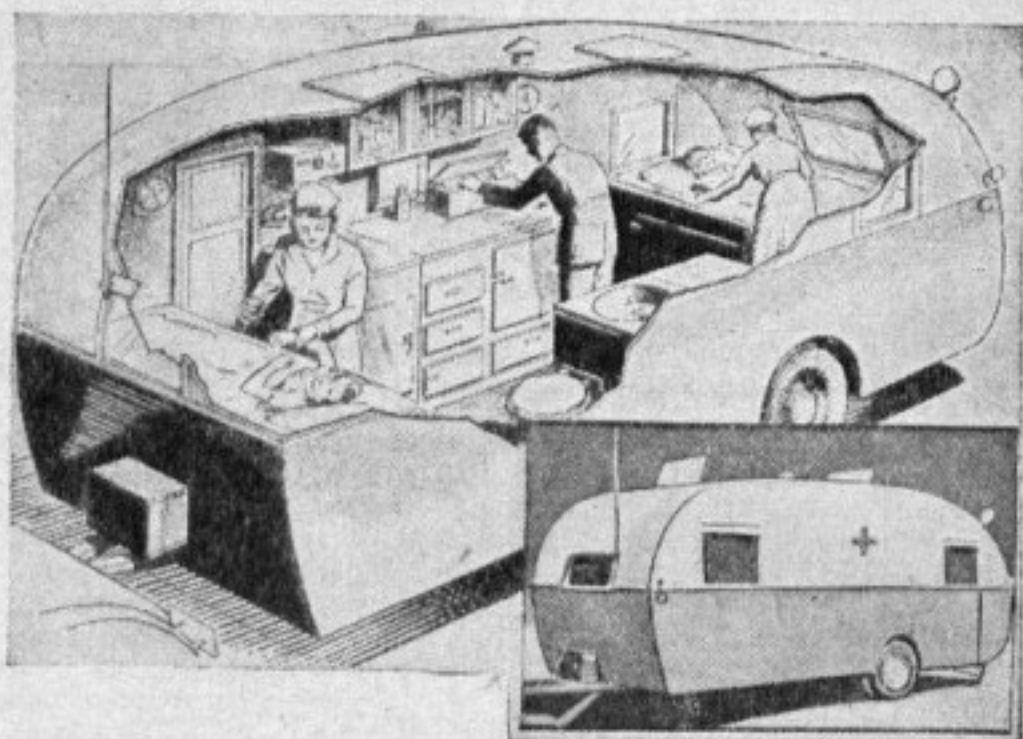
Новый американский земноводный автомобиль — амфибия передвигается по земле со скоростью 128 км в час, а по воде — 32 км в час. Он является закрытой «лодкой на колесах», вмещающей 12 пассажиров.

К шасси машины прикреплено шесть воздушных резервуаров, облегчающих плавание на воде. Сзади корпуса установлен пропеллер.



Амфибия имеет две трансмиссии: одну для собственного автомобиля, другую — для «лодки». Переход машины с земли на воду и обратно совершается весьма просто — переключением одной трансмиссии на другую. Вес автомобиля — 3 т.

ПРИЦЕП-ГОСПИТАЛЬ



Дайтонским отделением американского Красного креста оборудованы специальные полевые госпитали-прицепы, снабженные всем необходимым для подачи первой помощи, для производства несложных операций и пр.

В передней и задней частях прицепа расположены постели. Вдоль стен размещены шкаф с инструмента-

ми и медикаментами, электрический стерилизатор, баллоны с дистиллированной водой и умывальник.

Прицеп оборудован телефоном и коротковолновой и длинноволновой радиостановками двусторонней связи.

При остановках к прицепу присоединяется палатка с навесом, которая служит «приемной».

СИГНАЛЬНЫЙ ФОНАРЬ С МЕЛЬКАЮЩИМ СВЕТОМ



В США выпущены новые фонари с перебегающим слева направо светом. Эти фонари служат специально для сигнализации при объезде идущей впереди машины, а также при обгоне углов или при встрече с машинами со слабо горящими или потушенными фарами.

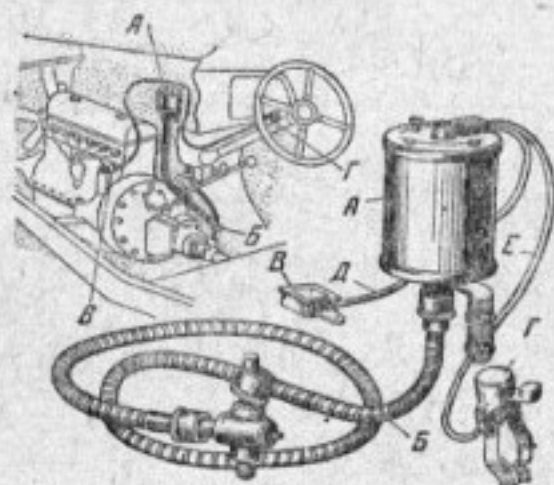
Сигнал действует в течение всего времени, пока водитель нажимает находя-

щуюся на полу кнопку, что приводит в действие рефлектор лампы.

Лампа устанавливается на переднем бампере и фокус ее лучей направлен так низко, что не ослепляет ни водителей, ни прохожих.

АВТОМАТИЧЕСКИЙ ОГРАНИЧИТЕЛЬ СКОРОСТИ

В Англии выпускается специальный прибор, предназначенный для автоматического выключения зажигания в двигателе при превышении автомобилем разрешенной скорости движения, например 30 миль/час (48 км) в английских городах.



Прибор, называемый «Спидкон», состоит из центробежного регулятора, заключенного в коробку А, гибкого троса Б для привода прерывателя В и выключателя Г.

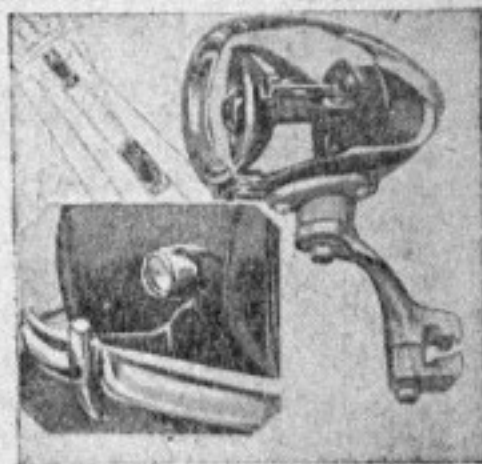
Центробежный регулятор приводится в действие гибким тросом с шестерней на конце от коробки передач, наподобие привода спидометра, и соединен с прерывателем первичного тока системы зажигания. Как только скорость автомобиля превысит установленный предел, рычажок регулятора под действием центробежной

силы отклоняется в сторону, тянет трос Д и вызывает в прерывателе В замыкание первичного тока зажигания на массу. Выключатель Г служит для приостановки действия регулятора при помощи троса Е.

Коробка с регулятором крепится на щите управления автомобилем, прерыватель В — на боковой стенке картера, а выключатель Г — на рулевой колонке под штурвалом.

ФАРА НА ПОДВИЖНОМ ШАРНИРЕ

В США выпущены новые автомобильные фары. Рефлекторы их укреплены на подвижном шарнире так, что при подъеме в гору лампа с рефлектором наклоняется и лучи падают настолько низко, что не ослепляют водителей встречных машин.



НОВЫЕ ШИНЫ ДЛЯ ТРАКТОРОВ

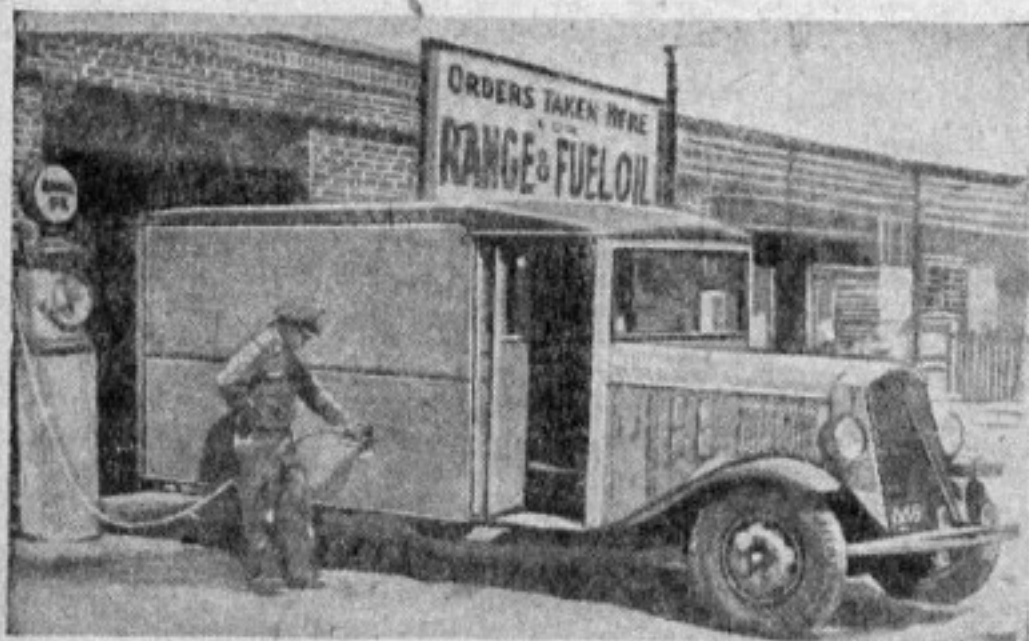
Для облегчения управления тракторами при движении по пашне в США выпущены специальные шины для передних колес тракторов с выступами, напоминающими ножи.

Шины, облегчая управление трактором, предотвращают боковое скольжение колес при крутых поворотах.

Высота выступов равна 2½ см. Промежуток между шинами не забивается землей и они всегда остаются чистыми.



ПАРОВОЙ АВТОМОБИЛЬ



Два американских инженера построили экспериментальный автомобиль, приводимый в движение паровой машиной.

Эта машина чрезвычайно дешева в эксплуатации, так как горючим являются нефтяные остатки (мазут). Одного галлона мазута хватает на 25 км пути. Скорость

автомобиля доходит до 120 км в час.

Паровой котел устанавливается под капотом двигателя и занимает не больше места, чем бензиновый двигатель.

На фото — заправка парового грузовика горючим.

РЕАЛЬНЫЙ ПУТЬ ЭКОНОМИИ ГОРЮЧЕГО

Инж. Г. ГОРДЕЕВ и А. ПОНИЗОВКИН

Рост автотранспорта в нашей стране все с большей остротой ставит задачу экономии ценнейшего жидкого топлива — бензина. Наряду с переводом части автомобильного парка на твердое топливо у нас имеется возможность значительно снизить расход бензина и на стандартных автомобилях путем правильного вождения автомобиля, приведения в надлежащее техническое состояние всех его агрегатов и устранения некоторых дефектов, присущих стандартным карбюраторам.

Иллюстрацией может служить проведенный в конце июля этого года Московским институтом городского транспорта спортивно-технический пробег автомобиля М-1 по маршруту Москва — Могилев — Москва.

Задача заключалась в том, чтобы установить всесоюзное спортивное достижение по дальности пробега для машин М-1 на стандартном бензиновом баке без пополнения горючим в пути.

Перед стартом бак автомобиля был полностью залит бензином (67,2 л) и пробка бака запломбирована. В течение дня автомобиль прошел от Москвы до Могилева через Малоярославец, Рославль и Довск 659 км. При въезде в Могилев подача бензина из бака прекратилась и был зафиксирован финиш заезда. Подсчет, произведенный судьями пробега, показал, что средний расход бензи-

на составил 10,03 л на 100 км пути, а средняя техническая скорость движения — 43,8 км/час.

Через два дня автомобиль тронулся из Могилева в обратный путь, имея снова полный бак бензина с запломбированной пробкой. После ночевки в пути автомобиль прибыл в Москву. Однако подача бензина из бака еще продолжалась и поэтому было решено продлить пробег до полного израсходования горючего. Автомобиль прошел по улицам Москвы, выехал на Ленинградское шоссе, и только на 40-м километре от города подача бензина прекратилась. В итоге при среднем расходе 9,62 л горючего на 100 км машина прошла 690,2 км, показав среднюю техническую скорость 42,7 км в час. На всем пути асфальтовое покрытие дороги составило 300 км (23%), щебенка хорошего качества — 300 км (23%), избитая щебенка — 640 км (48%), булыжник и объезды — 80 км (6%).

В то время как в эксплуатационной практике водители автомобиля М-1 редко выдерживают существующую норму расхода бензина (15 л на 100 км) в пробеге была достигнута экономия против нормы на 33,2 — 35,8%.

Чем объясняется такое значительное снижение расхода горючего?

Во-первых, внесенными в карбюратор М-1

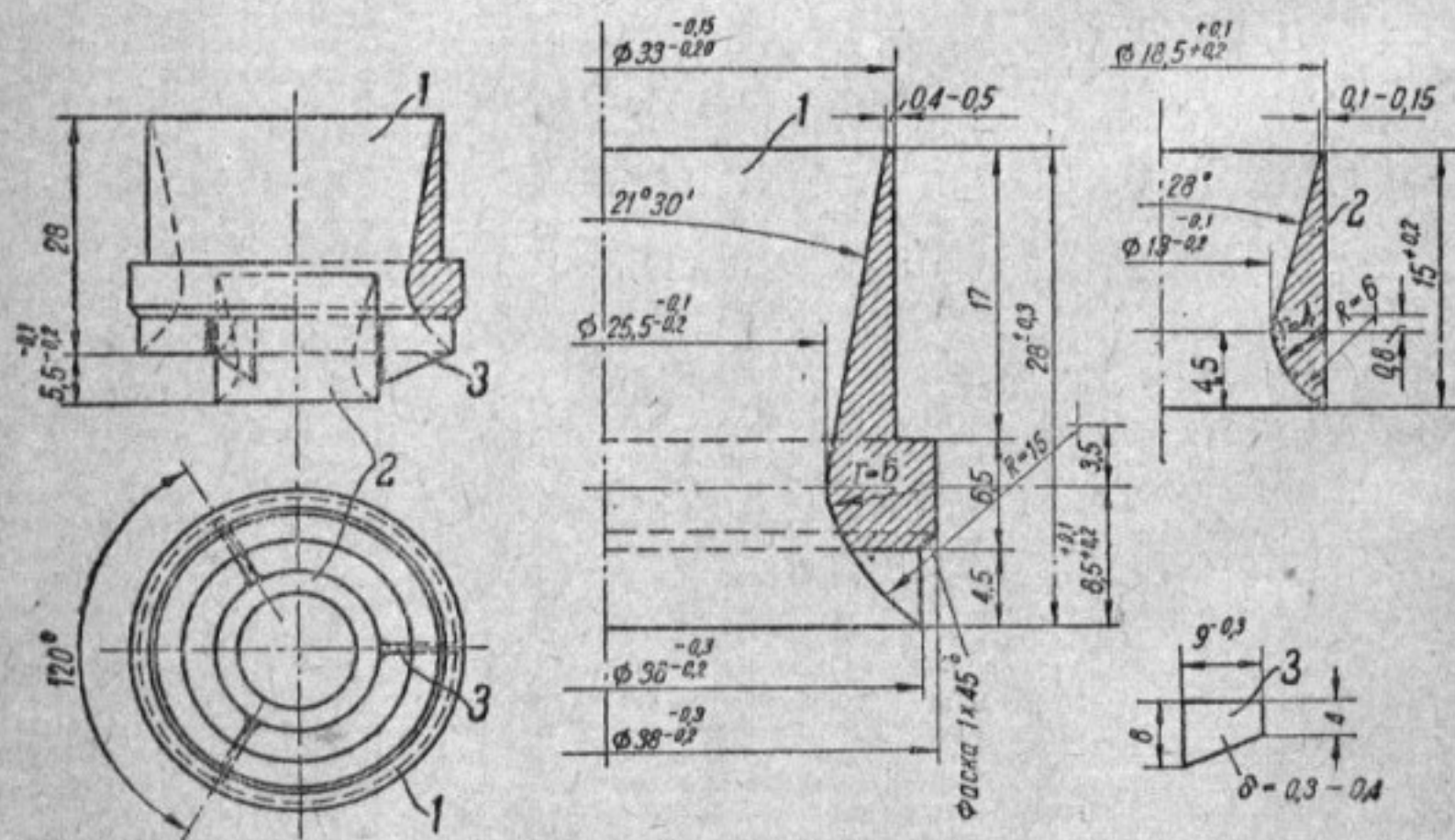


Рис. 1. Двойной диффузор к карбюратору М-1.

1 — основной диффузор; 2 — малый диффузор; 3 — латки крепления малого диффузора. Материалом для диффузора может служить как сталь, так и бронза. Латки надо паять оловом. Внутренняя поверхность основного диффузора, а также весь малый диффузор должны быть тщательно обработаны.

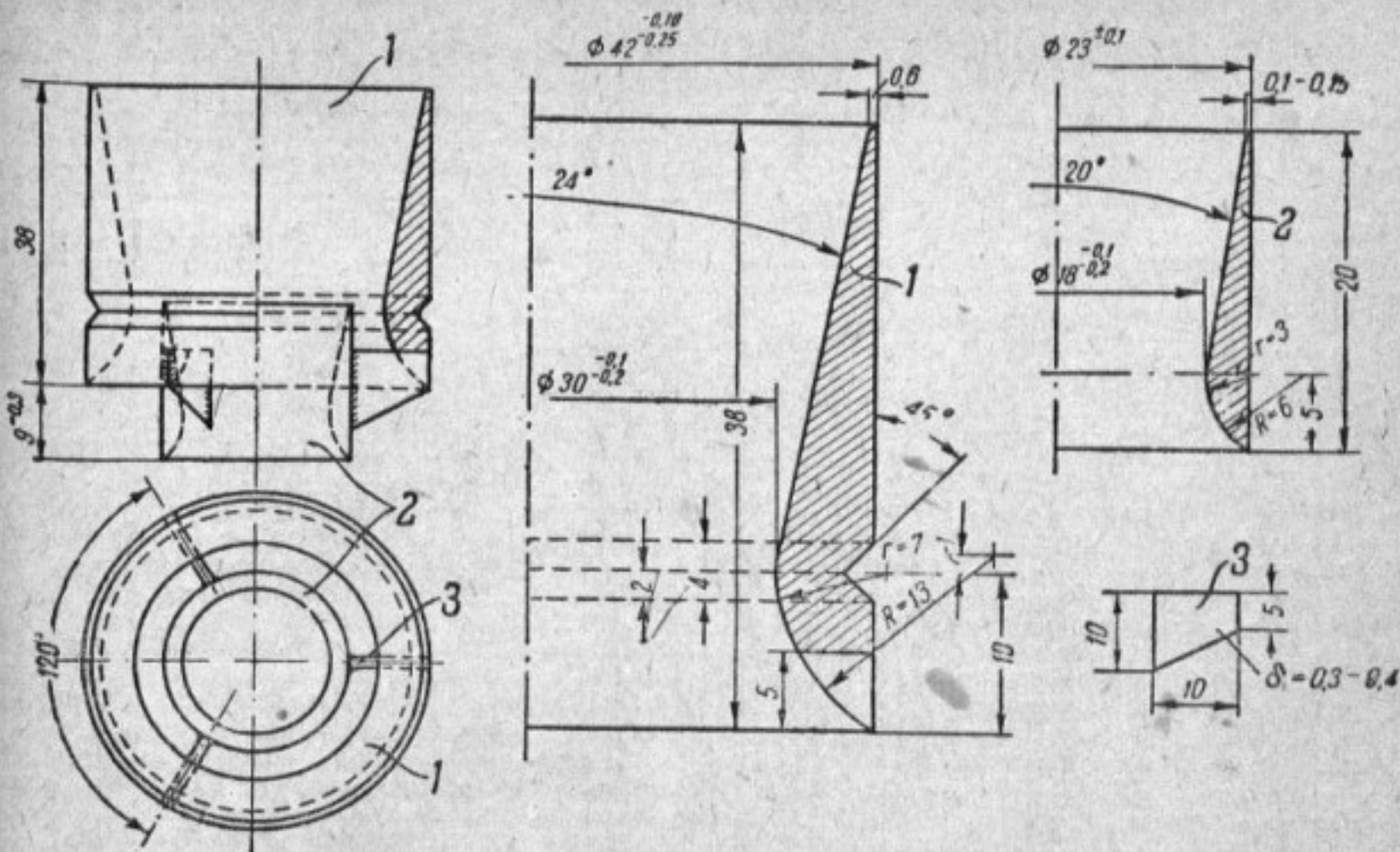


Рис. 2. Двойной диффузор и карбюратору МААЗ-5.

1 — основной диффузор; 2 — малый диффузор; 3 — ланги крепления малого диффузора.

улучшениями, во-вторых, качеством вождения автомобиля.

Пробег — это один из этапов работы, проводимой авторами в Институте городского транспорта Мэссвета по улучшению карбюраторов М-1 и МААЗ-5 на автомобилях М-1, ЗИС-5, ЗИС-8 и ЯГ-4-6.

Оба карбюратора — первый в меньшей, а второй в большей степени — имеют дефекты, влекущие значительный пережог бензина.

Основной из этих недостатков — плохое распыливание бензина в диффузоре карбюратора, что способствует появлению в рабочей смеси мельчайших капелек неспарившегося бензина. Не успевая сгореть в цилиндрах двигателя, бензин частично проникает в картер и разжижает масло, а частично выбрасывается через глушитель наружу, вместе с выхлопными газами.

Примененный авторами метод улучшения распыливания сводится к следующему: стандартный диффузор в карбюраторе заменен двойным диффузором; бензин подвергается двоекратному распыливанию, что устраняет возможность неполного испарения его. Кроме того, повышенная скорость воздуха, проходящего через внутренний диффузор, обеспечивает улучшение ездовых качеств (приемистости) автомобиля. На рис. 1 и 2 даны чертежи двойных диффузоров для карбюраторов М-1 и МААЗ-5.

Второй существенный дефект карбюраторов М-1 и МААЗ-5 — устаревшая конструкция компенсационного устройства.

Наружный воздух попадает в компенсационный колодец через довольно большие воздушные отверстия и поэтому в колодце постоянно поддерживается атмосферное или

близкое к нему давление. В результате истечение горючего через компенсационный жиклер происходит только под напором столба бензина в поплавковой камере. Оно почти не зависит от разрежения в диффузоре, а следовательно и от режима работы двигателя. Если же затруднить доступ воздуха в компенсационный колодец, то в нем будет создаваться некоторое разрежение, зависящее от разрежения в диффузоре, что значительно усилит истечение бензина из компенсационного жиклера и увеличит процент эмульсированного, т. е. хорошо смешанного с воздухом топлива. Ездовые качества автомобиля при этом улучшатся, так как в момент разгона будет автоматически обеспечено некоторое обогащение смеси. Правильно подобрав воздушные отверстия и размеры жиклеров, можно значительно повысить экономичность автомобиля при вполне хороших ездовых качествах.

Конструктивно установка воздушного калиброванного отверстия достигается чрезвычайно просто. Имеющееся в карбюраторе МААЗ-5 воздушное отверстие компенсационного колодца нарезается резьбой $M5 \times 0.8$. По этой резьбе ввертывается стандартный компенсационный жиклер (пробка) карбюратора ГАЗ-Зенит или М-1 с рассверленным до диаметра 1,9 мм калиброванным отверстием. В карбюраторе М-1 запаиваются два воздушных отверстия, имеющиеся в корпусе жиклера холостого хода, и рядом в новом месте высверливается одно отверстие диаметром 1,6 мм. Кроме того под штуцер иглы обогащения, между его нижним торцом и шайбой пружины, подкладывается шайба из мягкой кожи, плотно сидящая на стержне иглы обогащения.

Установка кожаной шайбы необходима, чтобы прекратить доступ воздуха в компенсационный колодец вдоль иглы обогащения.

В результате большого числа проведенных дорожных, лабораторных и эксплуатационных испытаний подобраны следующие регулировки к карбюраторам М-1 и МААЗ-5:

Элементы регулировки	Карбюратор М-1 на автомобиле М-1	Карбюратор МААЗ-5 на автомобилях ЗИС-5, ЗИС-8 и ЯГ-4-6
Дуффузор	Двойной 25,5×18,5× × 13 мм	Двойной 30×23×18 мм
Диаметр воздушного калиброванного отверстия на компенсационном колодце	1,6 мм	1,9 мм
Главный жиклер	110— 115 см ³ /мин.	180— 190 см ³ /мин.
Компенсационный жиклер	150—155 .	220—230 .
Эконом - жиклер или жиклер мощности	110—120 .	220—230 .

Примечание. Размеры жиклеров даны при проливе водой напором в 1 м.

Воздушное отверстие в карбюраторе МААЗ-5 при работе автомобиля в загородных условиях может быть увеличено до 2,8 мм.

Приведенная выше регулировка карбюратора МААЗ-5 сравнивалась в эксплуатационной обстановке со стандартной заводской регулировкой. Сравнение производилось при одном и том же водителе и при одинаковых условиях работы. Оно показало следующие результаты:

По автомобилю ЗИС-5 с полной нагрузкой расход бензина с 32,65 л уменьшился до 27,2 л на 100 км (снижение на 16,7%).

По автобусу ЗИС-8 с полной нагрузкой при работе на линии «Б» (г. Москва) расход с 47,2 л снизился до 35,9 л на 100 км (уменьшение на 24%). Тот же автобус, работая с полной нагрузкой на линии № 35 (загородная), снизил расход горючего с 40,2 до 33,3 л на 100 км, т. е. на 17,2%.

На автомобиле ЯГ-4, работающем в городе с полной нагрузкой, удалось сэкономить 12,8% бензина, уменьшив его расход с 45,3 до 39,5 л на 100 км. Работая на шоссе, тот же автомобиль расходовал 36,3 л, вместо 40 л на 100 км при стандартной регулировке (снижение на 9,3%).

Эти данные, а также начавшаяся в крупнейших автобазах Москвы опытная эксплуа-

тация новых регулировок показывают, что путем этих чрезвычайно простых переделок карбюраторов можно значительно сократить расход бензина при одновременном повышении ездовых качеств автомобилей.

Улучшения, вносимые в карбюратор, дают наибольший эффект при работе автомобиля в условиях переменного режима, при частых остановках, при разгонах, переменах передач, при запусках и прогревах двигателя, т. е. в условиях, характерных для интенсивного городского движения.

Правильность метода применения в автомобильных карбюраторах двойных диффузоров подтверждается иностранным опытом. В настоящее время неотъемлемой принадлежностью подавляющего большинства новейших карбюраторов являются двойные диффузоры и переменное разрежение в компенсационном колодце. Внесение в стандартные карбюраторы М-1 и МААЗ-5 указанных выше изменений приблизит их к лучшим современным моделям, а простота и доступность этих изменений позволят быстро и легко внедрить их на машинах, находящихся в эксплуатации.

Однако, несмотря на явное преимущество двойных диффузоров, Глававтопром уже в течение 10 месяцев «изучает» вопрос о возможности их применения, с необычайной медлительностью организует сравнительные испытания, да и то, как правило, лишь на постоянных установившихся лабораторных режимах, на которых преимущества вносимых в карбюраторы изменений сказываются в минимальной степени. Испытания же на переменных режимах и при нормальной эксплуатационной работе автомобиля сознательно не проводятся.

Следует напомнить Глававтопрому, что такие «темпы» и такие «испытания» ни в коей мере не могут способствовать быстрому устранению громадного пережога бензина в эксплуатации. Промедление Глававтопрома в организации массового выпуска двойных диффузоров заставляет автохозяйства изготовлять их кустарным порядком и самим модернизировать находящиеся в эксплуатации карбюраторы.

Кроме правильной регулировки карбюратора на расход горючего влияет и общее состояние машины, а также качество ее вождения. Правильно используя инерцию автомобиля при движении, плавно трогаясь с места и проч., можно добиться весьма большой экономии.

Среди водителей автотранспорта необходимо всемерно развивать интерес к экономии ценного топлива — бензина. Этому могут способствовать соревнования и пробеги на экономию горючего.

Учтя громадное народнохозяйственное значение этой проблемы, авто-мотоклубы, учебные пункты Осоавиахима должны приступить к организации таких соревнований.

Дружными усилиями коллектива автостроителей, конструкторов и всей массы водителей автотранспорта сэкономим стране миллионы тонн ценнейшего жидкого горючего — бензина!



Челябинску нужен авторемонтный завод

Челябинск стал крупным индустриальным центром. На его улицах снуют десятки ЗИС-101, сотни М-1, тысячи ГАЗ-А, бесконечно движутся вереницы грузовых машин всех марок.

подавляющее большинство автомобилей принадлежит мелким автохозяйствам, в которых зачастую невозможно ни культурно обслужить машину, ни наладить необходимый ремонт.

Такому большому городу, как Челябинск, давно бы нужно иметь свой авторемонтный завод, заправочную колонку общего пользования и мойку для машин.

Чтобы отремонтировать автомашину, автохозяйства принуждены метаться по го-

роду в поисках мастерской. Часто они попадают в руки ловких дельцов, которые, беря за ремонт весьма приличную сумму, кое-как «латают» машину, применяя изношенные детали. Многие автохозяйства вынуждены отдавать свои автомашины в ремонт шоферам «аккордно». Ремонт затягивается, обходится втридорога и выполняется крайне плохо.

Необходимо срочно разрешить вопрос о постройке в Челябинске авторемонтного завода, заправочной колонки и мойки для автомашин. Все затраты на это окупятся сторицей в самое непродолжительное время.

М. Творецкий.

Сэкономим тысячи тонн горючего

Внимание НАТИ!

Работая шофером с 1930 г., я наблюдал как много бензина пережигается из-за неправильной эксплуатации автомобилей и неправильной регулировки карбюраторов. Но потеря бензина происходит и по другим причинам.

Вот пример. Стала машина в ремонт. Нужно заменить кольца, сделать подтяжку подшипников, разобрать двигатель и обмыть его. Керосин в гаражах бывает редко, поэтому в качестве обмывочного материала часто используется бензин. На ремонт машины расходуется несколько литров бензина, который после одной промывки становится негодным к дальнейшему употреблению. При капи-

тальном ремонте трактора в МТС отпускается 6 кг керосина для мойки деталей и в эту норму еще не укладываются. Если подсчитать расход горючего на обмывку деталей по всему авто-тракторному парку, то мы получим огромную цифру — тысячи тонн ценного горючего.

Неужели нельзя изобрести какой-либо дешевый химический состав, с помощью которого можно обмывать металл не хуже бензина или керосина? Научному авто-тракторному институту нужно серьезно подумать о заменителе бензина и керосина для обмывки металла.

Н. Никишин.

Ростов-на-Дону.

НОВЫЙ РЕКОРД СКОРОСТИ НА АВТОМАШИНЕ ГЛ-1

21 октября в г. Горьком на 41-м километре Московского шоссе опытная скоростная автомашина ГЛ-1, изготовленная экспериментальным цехом автозавода им. Молотова, прошла 1 км с хода за 24,35 сек., что соответствует среднечасовой скорости 147,84 км в час. Это на 5,64 км выше всесоюзного рекорда, установленного ленинградцем т. Клещевым на Всесоюзных авто-мотосоревнованиях в Киеве.

Машину ГЛ-1 вел техник экспериментального цеха завода т. А. Николаев. Его рекорд засвидетельствован спортивными комиссарами.

ШОФЕРЫ-СТАХАНОВЦЫ

Замечательных результатов добились стахановцы-шоферы Кировской автобазы Союзсовхозтранса Омской области — тт. Сивочкин, Щербаков, Федоров, Мажеленко, Кулинич, Шумарин, Сапуло, Поланицкий, Великацкий, Ермолаев и Зябкин. Соревнуясь на лучшую перевозку хлеба, они в 2—3 раза перевыполняют месячные нормы. Например, т. Сивочкин вместо 7 000 тонно-километров сделал 18 695 и заработал 2 487 руб. Тов. Щербаков, имея такое же задание, сделал 17 500 тонно-километров и заработал 2 233 руб.

ГАРАЖ ДЛЯ ТАКСИ

В Ростокине заканчивается строительство таксомоторного гаража; он будет одним из крупнейших в Москве. В громадном здании на всех 4 этажах сейчас отделяются просторные помещения для стоянки машин, моечная и профилакторий.

Гараж оборудуют новейшими механизмами. В моечной смонтируют своеобразный конвейер, по которому будут подаваться автомобили в цех. Для мойки такси установят специальные машины.

В гараже может разместиться около тысячи таксомоторов.

КРАСНОЗНАМЕННАЯ АВТОКОЛОННА

Коллектив Андреевской автоколонны Красноозерского района за образцовую работу по хлебоперевозкам получил на днях переходящее красное знамя крайкома ВКП(б) и крайисполкома.

Лучшие стахановцы автоколонны — тт. Шапкин Иван, Капуста Федор и Фокин Иван выполняют дневные задания по перевозкам зерна на элеватор от 280 до 300%.

Добившись высокой чести держать переходящее красное знамя, все члены коллектива автоколонны вынесли решение — обеспечить досрочное выполнение плана хлебоперевозок, сохранить в исправности автомашины, сделать весь коллектив стахановским.

АВТОМОБИЛЬ СТАЛ ОСНОВНЫМ ТРАНСПОРТОМ В КОЛХОЗЕ

Колхозов, не имеющих в своем хозяйстве автомашин, с каждым годом становится меньше и, наоборот, растет число колхозов, имеющих две-три автомашины.

В текущем хозяйственном году колхозы Саратовской области только через Облпотребсоюз приобрели 832 полутоннажных и 200 трехтонных автомобилей. Автомобиль стал основным транспортом в колхозе.

Многие колхозы, как, например, «Серп и молот», им. Ленина Ершовского района, «Искра Ильича», «Путь к социализму» и им. Буденного, Черкасского района, и др. приобрели по нескольку автомобилей.

НОВЫЙ УЧАСТОК ВОЕННО- ГРУЗИНСКОЙ ДОРОГИ

На Военно-Грузинской дороге закончено строительство участка между Ананури и Багнечала. Этот участок дороги построен в обход старой трассы, которая нередко разрушалась оползнями. Новое 20-километровое гудронированное шоссе проходит по живописному ущелью, оставляя в стороне два трудных перевала и сокращая старый путь на 7,5 км.

Письма ЧИТАТЕЛЕЙ

О замше и полировочной воде

В Орле и районе имеется свыше 100 автомашин М-1 и около 20 ЗИС-101.

Легковая машина, как известно, должна содержаться в опрятном виде, а для этого требуется ее систематически мыть, протирать и полировать. В Орле это обеспечить невозможно. Автохозяева, владеющие автомобилями М-1 и ЗИС-101, вынуждены мыть и протирать их концами, что быстро уничтожает лакировку машин. Гаражей, оборудованных мойкой или эстакадами, нет. Нет также замши и полировочной воды.

С запасными частями для

М-1 и ЗИС-101 у нас также создается очень тяжелое положение.

Резину шоферам приходится чинить собственными средствами; вулканизировать камеры нигде, походных вулканизаторов нет. Мастерские по вулканизации, имеющиеся в Горторге, в МТМ и ряде других мест, чужие заказы на ремонт резины не принимают. Об открытии вулканизационной мастерской для общего пользования никто в Орле не думает, и поэтому у нас ежедневно простаивает значительная часть автопарка.

Шофер Д. Григорьев.

Ликвидируйте техническую отсталость

В Кимрском районе Калининской области имеется около 50 шоферов, обслуживающих 320 автомашин. Многие из них работают за рулем машин от 3 до 8 лет, но тем не менее только 2—3 водителя имеют права I класса. Даже на автобусах работают водители III класса.

Тяга к повышению квалификации у нас большая и есть фонды на подготовку кадров, но никто из хозяйственников не занимается ор-

ганизацией учебы по переподготовке шоферов с III на II класс. Госавтоинспекцию это тоже не интересует.

Особо стоит вопрос об изучении газогенераторных автомобилей. Газогенераторы, полученные гаражом стройки № 30, почти с самой весной простаивают, в связи с тем, что водители не знают, как с ними обращаться.

В. Муравьев.

г. Кимры.



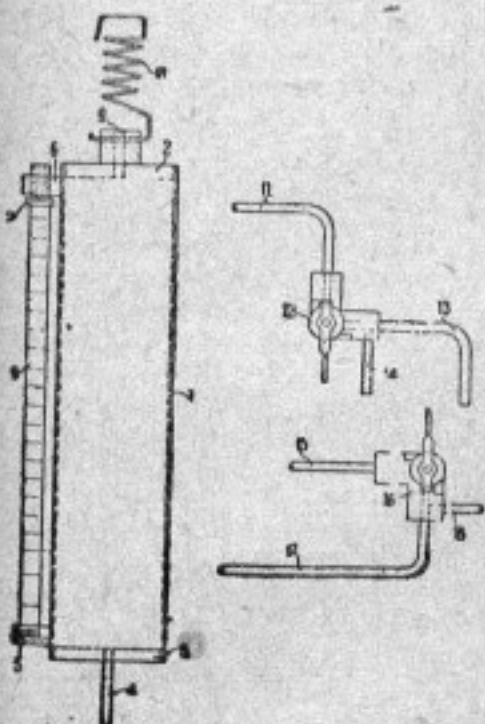
Ферганскую долину (Узбекская ССР) пересекают благоустроенные шоссе и грунтовые дороги. На снимке — шоссе в Маргеланском районе

Фото Л. Доренского

Обменивается опытом ГАРАЖЕЙ

ПРИБОР ДЛЯ РЕГУЛИРОВКИ КАРБЮРАТОРОВ

Предложение В. Самойлова



Работая регулировщиком гаража автозавода им. Молотова (ГАЗ), я изготовил прибор для замера расхода горючего во время испытательного пробега автомобиля. С этим прибором я работаю давно с хорошими результатами.

Прибор состоит из пустотелого цилиндра 1, имеющего две заваренные заглушки 2 и 3.

В заглушку 3 вставлена трубка 4, на которую надевается резиновый шланг. Другой конец шланга надевается на трубку 14 или 18 бензопроводов.

В выступе заглушки 2 сделано сверление 9 для воздуха и пружины 10 для подвески.

К цилиндру 1 припаиваются шипы 5 и 6. Стеклопаяная трубка с делениями на кубические сантиметры вставлена одним концом в шип 5, а другим концом упирается в чашку 7, хвостовик которой вращается на резьбе в шипе 6.

Уровень горючего в цилиндре 1 и стеклянной трубке 8 поддерживается по сообщающемуся каналу через шип 5.

Градуировка трубки 8 производится путем наливания в цилиндр воды по 10 — 25 см³. Емкость моего прибора — 700 см³, что достаточно для пробега 4 — 5 км автомобиля ГАЗ-АА и 6—7 км автомобиля М-1. Для машин ЗИС и ЯГ я применяю приборы емкостью до 2500 см³.

При испытании автомобилей ГАЗ-А или АА трубка 11 соединяется с отстойником, а трубка 13 — с карбюратором. При испытании М-1 трубка 15 соединяется с отстойником, трубка 17 — с карбюратором, а трубка 18 с помощью резинового шланга — с трубкой 4 прибора.

Краник 12 необходим в том случае, когда краник бензобака пропускает или находится в открытом положении.

Для наполнения прибора нужно открыть краник бензобака и опустить прибор ниже уровня бензина в баке. После наполнения прибора нужно закрыть краник бен-

зобака и повесить прибор на пружине 10 к планке крыши кабинки.

Когда двигатель прогреется, заметьте уровень бензина в трубке и, проехав известное расстояние, запишите расход. По записям можно без труда подсчитать расход горючего в см³/км.

Для испытания автомобилей М-1, ЗИС и ЯГ трубка 15 соединяется с бензонасосом, трубка 17 — с карбюратором, а трубка 18 — с шлангом прибора.

Далее нужно открыть краник 16, пустить двигатель и бензонасос накачает бензин в прибор. После наполнения прибора следует закрыть краник 16, тогда бензонасос начнет работать вхолостую, а карбюратор будет питаться самотеком от прибора.

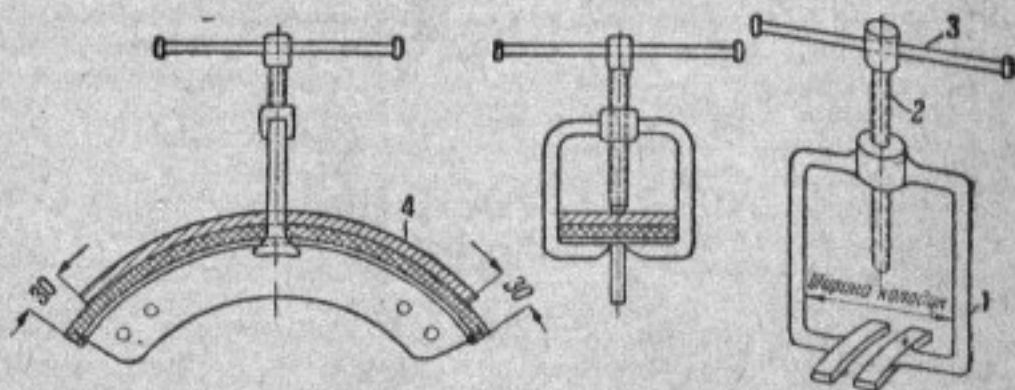
Прибор изготовить нетрудно даже в маленьком гараже и он очень удобен для регулировки карбюраторов.

ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ДЛЯ НАТЯЖКИ ФЕРОДО

Предложение В. Дзагоева (Тбилиси)

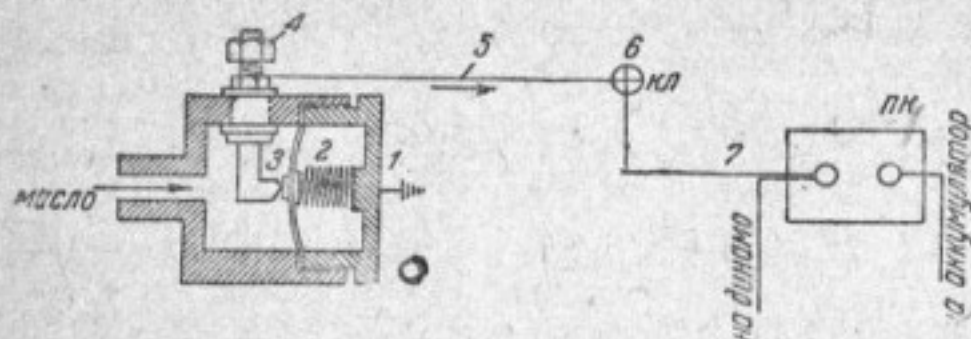
Я предлагаю простое приспособление для натяжки феродо на тормозные колодки ножных тормозов ГАЗ-А и ГАЗ-АА. Приспособление (см. рисунок) состоит из следующих частей: сварной скобы 1, болта 2 с цилиндрической головкой и отверстием для ручки 3 и стальной накладке 4. Ширина накладке должна соответствовать ширине колодки, длина на 60 мм короче, а толщина на 7 мм меньше.

Феродо режется на куски требуемой длины и кладется на колодку. Накладка помещается сверху феродо и зажимается винтом, после чего по концам колодки сверлятся и зенкуются отверстия и сразу же ставятся заклепки. Затем винт отпускается, колодка вынимается из приспособления и феродо уже натянуто. Остальные заклепки заклепать очень легко.



ПРИБОР ДЛЯ КОНТРОЛИРОВАНИЯ РАБОТЫ МАСЛЯНОГО НАСОСА ГАЗ

Предложение Г. Селина (г. Калинин)



Мною изготовлен и испытан электрический прибор для проверки работы масляного насоса автомобилей ГАЗ. Устроен он очень просто и может быть сделан в любой гаражной мастерской.

В отверстие контрольного шурупа ввертывается штуцер, изображенный на чертеже. Внутри штуцера находится резиновая диафрагма с металлической кнопкой в центре (лучше поставить диафрагму от бензонасоса ЗИС-5. — *Ред.*). Одной стороной кнопка касается спиральной пружины и через нее соединяется с массой, а другую сторону кнопки пружина прижимает к изолированному контакту, к которому присоединяется провод, идущий к красной контрольной лампочке КЛ, установленной на шитке. Второй провод от лампочки соеди-

нен с клеммой переходной коробки. Таким образом получается замкнутая цепь: масса 1, пружина 2, кнопка диафрагмы 3, изолированный контакт 4, провод 5, лампочка 6, провод 7 и динамо или батареи.

При включении зажигания одновременно включается и контрольная лампочка (выключатель на схеме не показан). Как только заработает двигатель, насос начнет качать масло. Масло через сверление попадает в корпус прибора, давит на диафрагму (преодолевая сопротивление пружины), размыкает контакт между кнопкой 3 и изолированным контактом 4, и лампочка гаснет. Если в пути насос перестанет качать масло, то контрольная лампочка загорится, сигнализируя о неисправности в масляной системе.

РЕМОНТ ВАКУУМ-СИГНАЛОВ ЗИС-101

На автомобиле ЗИС-101, кроме электрических сигналов, установлены вакуумные, работающие посредством разреженного воздуха от всасывающей трубы. Сигналы эти часто портятся, но их можно легко отремонтировать на месте, не снимая. Для этого надо вывернуть рупор из эбонитовой головки, вынуть сеточку и тщательно очистить ее от

пыли, попадающей туда через рупор. После этого сигналы будут работать хорошо, если их не регулировали до ремонта регулировочным винтиком, находящимся сзади головки, под никелированным колпачком. В последнем случае они, возможно, «зарегулированы» и тогда их нужно подрегулировать.

Красильников.

Внимание читателей библиотеки «За рулем»!

Книги библиотеки «За рулем» задержались в производстве по техническим причинам.

В ближайшее время выйдут в свет следующие книги за 1938 год:

Инж. Н. Решетников и Г. Кириллов — «Техническое обслуживание автомобиля М-1», выпуск 4—6.

М. Среднев — «Автомобильные перевозки войск и военных грузов», выпуск 7—8.

В. Сивков — «Противовоздушная и противохимическая оборона автотранспорта», выпуск 9.

Инж. А. Антонов — «Безгаражное хранение автомобилей», выпуск 10—12.

Редиздат ЦС Осоавиахима СССР

В Н О М Е Р Е:

Стр

Павести большевистский порядок в автомобильном хозяйстве.	1
И. ВАКС. — Ликвидировать последствия вредительства.	4
Д. ВОЛЬФ. — В стороне от оборонной работы.	8
В. М. ПАСХИН. — За увеличенный межремонтный пробег.	7
Как мы добились первенства в соревновании автохозяйств.	10
Награждение работников автобазы № 1 Московского треста хлебопечения.	13
Майор М. СРЕДНЕВ. — Автомобильные перевозки войск.	14
Как шпионы, диверсанты и вредители проникают в нашу страну.	19
Нам нужен советский малолитражный автомобиль? (Обзор писем читателей).	22
Новости мировой автотехники.	24
Инж. Г. ГОРДЕЕВ и А. ПОНИЗОВКИН. — Реальный путь экономии горючего.	26
Письма читателей.	29
Хроника.	30
Обмениваемся опытом гаражей.	31
В номере 38 иллюстрация	

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Издатель. — Редиздат ЦО Осоавиахима СССР

Адрес редакции: Москва, 4, 1-й Самотечный пер., 17.

Улочки Главлита В-63011.

Зак. т. 546а. Тир. 83 300

Бум. 72 × 108 см/16 1 бум. лист.

Колоч. оп. в 1 бум. листе 202 700

Журнал сдан в наб. 3/XI 1938 г.

Подпис. и печати 20/XI 1938 г.

Принтупл. и печати 3/XII 1938 г.

Тип. и цвнк. Гослитиздата

Москва, 1-й Самотечный пер., 17.

ПОДПИСКА НА ЖУРНАЛ

„ЗА РУЛЕМ“

НА 1939 ГОД ПРИНИМАЕТСЯ

ГОРОДСКИМИ И РАЙОННЫМИ ОТДЕЛАМИ СВЯЗИ, ПОЧТОВЫМИ ОТДЕЛЕНИЯМИ, АГЕНТСТВАМИ, ПИСЬМОНОСЦАМИ И СБОРЩИКАМИ ПОДПИСКИ.

Журнал „ЗА РУЛЕМ“—орган Центрального Совета Осоавиахима СССР—оборонно-спортивный журнал по автомобильному и бронетанковому делу.

Журнал „ЗА РУЛЕМ“ обслуживает водителей автомашин и мотоциклов, начальствующий состав и бойцов запаса мотомеханизированных и бронетанковых частей РККА, авто-мотоспортсменов, осоавиахимовцев и широкие, круги трудящихся, интересующихся автоделом.

В области оборонной работы журнал „ЗА РУЛЕМ“ ведет систематическую пропаганду за укрепление обороны страны и полную мобилизационную готовность советского народа;

пропагандирует задачи Осоавиахима;

разъясняет роль автомобиля, мотоцикла, велосипеда в деле обороны страны;

знакомит читателей с устройством танков и бронемашин и их действиями в боевой обстановке;

освещает вопросы оборонной техники и содействует развитию деятельности автомобильных учебных пунктов Осоавиахима.

В области спортивно-массовой работы журнал „ЗА РУЛЕМ“

освещает работу авто-мото клубов и спортивных обществ, автомобильные и мотоциклетные соревнования, их подготовку и спортивные результаты;

обсуждает методы наилучшей спортивной тренировки и организует обмен опытом рекордсменов;

дает описание автопробегов и путешествий;

уделяет особое внимание оборонным видам автотоспорта.

В области автотехники и эксплуатации автотранспорта журнал „ЗА РУЛЕМ“

преследует задачи внедрения автотехнических знаний;

ведет пропаганду стахановских методов работы автотранспорта;

борется за увеличение срока службы машин, экономию горючего и резины;

содействует подготовке квалифицированных кадров водителей;

освещает новинки советской и зарубежной автомобильной техники.

Журнал „ЗА РУЛЕМ“ знакомит читателей с многогранной ролью автомобиля и мотоцикла в социалистическом хозяйстве страны, с работой пассажирского и грузового автотранспорта, с вопросами автомобилизации деревни, использования автомашин в области связи, дает сведения о развитии авто- и мотопромышленности.

Подписывайтесь на журнал „ЗА РУЛЕМ“ до 27 декабря.

Подписная цена—12 рублей в год.

М7783

Цена 30 коп.

ОТКРЫТА ПОДПИСКА

на двухнедельный общественно-политический, иллюстрированный авиационный журнал

„САМОЛЕТ“

ОРГАН ЦЕНТРАЛЬНОГО СОВЕТА ОСОАВИАХИМА СССР

„САМОЛЕТ“

широко освещает достижения советской авиации, жизнь аэроклубов, современные авиационно-технические проблемы, вопросы тактики и военного применения авиации.

„САМОЛЕТ“

показывает авиационно-спортивную работу, достижения легкомоторной авиации, воздухоплавания, планеризма, парашютизма и авиамоделизма, организует обмен опытом и консультации по вопросам аэроклубной работы.

„САМОЛЕТ“

информирует своих читателей о важнейших авиационных событиях СССР и за рубежом, перелетах, рекордах, воздушных гонках, новых конструкциях.

С 1939 ГОДА ЖУРНАЛ „САМОЛЕТ“

будет печатать очерки, стихи и рассказы, отражающие героизм и мощь красного воздушного флота.

„САМОЛЕТ“

рассчитан на авиационных работников, аэроклубную молодежь и читателей, интересующихся авиацией.

„САМОЛЕТ“

с 1 января 1939 года будет выходить два раза в месяц в увеличенном формате, печататься на высококачественной бумаге, с художественными иллюстрациями и в многокрасочной обложке.

Подписная цена:

на 1 месяц	4 руб.
" 3 "	12 "
" 6 "	24 "
" 12 "	48 "

Цена отдельного номера — 2 рубля

ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ

городскими и районными отделами связи, почтовыми отделениями, агентами, письмоносцами и сборщиками подписки на предприятиях и в учреждениях.

Адрес редакции ЦС Осоавиахима СССР: Москва, 12, Старопанский переулок, дом № 7