

За рулем



АПРЕЛЬ
1939



РЕДИЗАТ ЦС ОСОДВИДХИМА СССР

13-я лотерея Осоавиахима

Совнарком СССР удовлетворил ходатайство рабочих харьковских заводов и разрешил Осоавиахиму провести с 1 мая по 15 июля 13-ю всесоюзную лотерею на сумму 135 миллионов рублей.

Реализация билетов лотереи будет производиться исключительно осоавиахимскими организациями по принципу полной добровольности. В числе крупных выигрышей 13-й всесоюзной лотереи Осоавиахима: легковой автомобиль ЗИС-101, легковые автомобили М-1, мотоциклы, пианино и др.

Для поощрения лучшей работы по распространению лотерейных билетов Президиум Центрального совета Осоавиахима СССР установил семь денежных премий от 25 тыс. до 3 тыс. рублей.

Трудящиеся Советского Союза с радостью встретили сообщение о выпуске 13-й лотереи Осоавиахима и готовы охотно внести свои сбережения в фонд обороны социалистической родины.

Они знают, куда и на что идут средства от лотерей. На эти средства будут построены новые аэроклубы, стрелковые тир, кавалерийские школы, автомобильные учебные пункты, пункты ПВХО и другие, в которых десятки тысяч трудящихся изучат военное дело.

Рабочие крупнейших харьковских заводов в обращении ко всем трудящимся Советского Союза привели конкретные примеры использования средств, полученных от реализации 12-й лотереи Осоавиахима.

На Харьковском тракторном заводе им. Орджоникидзе, — писали они, — построен стометровый тир, оборудован радиокабинет. Подготовлено немало снайперов, вороньих стрелков и т. д.

На Харьковском электро-турбогенераторном заводе им. Сталина оборонной работой охвачено 2300 человек, работают школы планеристов и парашотистов, го-

товятся мастера меткого огня. За 2½ месяца 1939 года мы подготовили 120 вороньих стрелков первой ступени, 23 — второй ступени, 14 снайперов, 885 значкистов ПВХО.

Активная оборонная работа широко развернута по всей стране — на предприятиях, в учреждениях, учебных заведениях, колхозах и совхозах.

В условиях второй империалистической войны, в пожарище которой брошено уже более полумиллиарда человек, особую роль приобретает оборонная подготовка населения Советского Союза. Наш народ в любой момент должен быть готовым ко всякого рода военным опасностям, готовым отстоять великие социалистические завоевания от посягательств фашистских варваров.

Осоавиахим ведет большую и полезную работу. В рядах Осоавиахима — начальная школа военного обучения — есть немало активистов-добровольцев, которые по-настоящему, как истинные патриоты советского государства, отдают свои силы и знания служению интересам обороны страны. Но Осоавиахим мог бы дать гораздо большие результаты работы. Он может и обязан в ближайшее время охватить системой своих организаций все фабрики и заводы, предприятия и учреждения, учебные заведения и колхозы. «Мы не можем, не имеем права отставать в деле организации нашего населения в целях защиты наших городов, фабрик, заводов и колхозов, жизни и достоинства народа от возможных нападений врагов» (Ворошилов).

Успешная реализация 13-й лотереи Осоавиахима еще больше укрепит оборонность нашей любимой матери-родины, будет способствовать выполнению исторических задач, поставленных XVIII съездом партии Ленина — Сталина.

ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ
ДВЕНАДЦАТЫЙ ГОД ИЗДАНИЯ

8

АПРЕЛЬ 1939

Красная Армия несокрушима

Великий Сталин в своем докладе на XVIII съезде ВКП(б) дал блестящий марксистско-ленинский анализ обострения противоречий между капиталистическими странами, анализ взаимоотношений современного капиталистического общества со страной победившего социализма.

Новый экономический кризис, потянувший основы капитализма, перепутал все карты и привел к дальнейшему обострению борьбы за рынки сбыта, за источники сырья. Империалистическая война стала фактом. Ее фронт растянулся от Шанхая до Гибралтара, в ее орбиту втянуто свыше полумиллиарда населения.

В центре Европы все сильнее бранят оружием фашистские Германия и Италия, вынуждая к уступкам агрессивные государства. Поток ультиматумов продолжает своим соседям фашистский «форер». На получая коллективного отпора, он добивается своего. Присоединил Австрию, Чехию, Моравию, Крайшлякскую область Литвы. Германия посягает на Данию, Румынию, Верхнюю Силезию, с каждым днем увеличивая свои «аппетиты».

С жадностью смотрят фашистские агрессоры на Восток — на плодородные земли Советской Украины, на Донецкий уголь. «Миротворцы» — Англия и Франция поспрали агрессоров на войну с большевиками, надрылись от криков о «слабости русской армии», о «разложении русской авиации», о «беспорядках» в Советском Союзе.

Ликарда вооружения захватили все государства, от малых до больших, в том числе и Францию и Англию, убедившихся на деле в опасности и вреде мюнхенских уступок.

Советский Союз не может протрп мимо этих грозных событий. Неуклонно проводит политику мира, мы вместе с тем, ни на минуту не забываем о необходимости всемерного усиления боевой мощи нашей Красной Армии и Военно-Морского флота.

Успехи в укреплении обороноспособности СССР огромны. Этим мы обязаны гениальной прозорливости товарища Сталина, большевистской партии, развернувшей после XIV съезда ВКП(б) борьбу за социалистическую индустриализацию. Проводя



твердой рукой ускоряете темпы развития промышленности в том числе и оборонной, мы не оказались безоружными перед лицом новой техники капиталистических стран.

Теперь СССР стал экономически независимой страной. Теперь СССР обеспечивает свое хозяйство и нужды обороны всем необходимым техническим вооружением.

Товарищ Ворошилов в своей речи на XVIII съезде партии, замечательной по глубине и яркости, рассказал о состоянии вооруженных сил социалистического государства.

Больше чем в два раза выросла численность нашей армии. По огневой мощи мы опережаем армии капиталистических, фашистских стран.

Танковый парк увеличился на 191%. Материальная часть танковых войск обновилась. Количество бронемашин возросло в 7½ раз. Отвечая мощь всего танкового парка увеличилась по сравнению с 1934 годом в 3½ раза.

Значительно усилилась моторизация Красной Армии. Если в 1934 году на одного красноармейца приходилось в среднем 7,74 лошадиных

силы, то в 1939 году при увеличении самой армии более, чем в два раза, на одного красноармейца приходится 18 лошадиных сил.

Красная Армия вооружена первой классной дальнобойной, скорострельной артиллерией. Она стала более эффективной — ее убойные свойства значительно повысились.

Наше более могущественными стали наши военно-воздушные силы. И самолетный парк, и личный состав выросли больше, чем втрое. В тот раз увеличился одновременный бомбовый залп авиации.

Наши самолеты стали летать выше, дальше и быстрее; «...сейчас нередко встретить на наших военных аэродромах, — говорил тов. Ворошилов, — не только истребитель, но и бомбардировщик со скоростями, далеко превышающими за 500 километров в час, а высотойю за 14—15 тысяч метров; что же касается дальности наших самолетов, то об этом лучше всего скаали делом прекрасной памяти Герой Советского Союза Валерий Чкалов и Герои Советского Союза гг. Громов, Байдуков, Юмашев, Белавков, Давиллин, Коккина-

ки, покойный Бряндинский и наши замечательные летчики — Герои Советского Союза тт. Гриводубова, Осипенко и Баскова.

Боевую силу и мощь Рабоче-Крестьянской Красной Армии в конечном счете определяют люди — бойцы, командиры, комиссары, политработники. Очистив свои ряды от троцкистско-бухаринских гадов, служивших иностранным разведкам, изменивших своему государству и боевому знамени, Красная Армия еще более окрепла, стала «первоклассной, несокрушимой по силе ее организации, вооружения, боевой подготовленности и единственной по силе духа, по политическому и моральному могуществу» (Ворошилов).

Наши бойцы в совершенстве владеют техникой военного дела, искусством бить врага и одновременно с этим в огромной развернутой школе — Красной Армии — они обучаются политике, вооружаются марксистско-ленинской теорией.

Еще никогда в история человечества не было армии, подобной нашей Красной Армии. Созданная победившим народом, она связана с ним узами тесной дружбы. Армия и народ в свободной стране социализма едины, неразрывны. Такое политическое и моральное единение советского народа и Красной Армии означает, что «в случае войны тыл и фронт нашей армии ввиду их однородности и внутреннего единства — будут крепче, чем в любой другой стране, о чем следовало бы помнить зарубежным любителям военных столкновений» (Сталин).

События у озера Хасан со всей убедительностью доказали, на что

способны наши героические бойцы, командиры и политработники. Японская воюющая оравилась, Квантунская армия с позором бежала под ударами красноармейских штыков, полняемая «ворошилескими килограммами».

Но если предметные уроки Хасана покажут все же некоторым неумным соседям недостаточными, наша Красная Армия готова в любую минуту повторить их в расширенном и более убеждающем объеме всякому, кто этого будет добиваться» (Ворошилов).

Красная Армия всегда готова сокрушить любого врага, который посмеет коснуться нашей священной земли. Но вместе с армией мы должны воспитать боевую готовность всего советского народа, чтобы никакая «случайность» не могла застигнуть нас врасплох перед лицом опасности военного нападения.

В подготовке советских граждан к будущим боям большую роль должен сыграть Осоавиахим и другие оборонные общественные организации, призванные вести массовую оборонную работу среди рабочих, колхозников и интеллигенции Советского Союза.

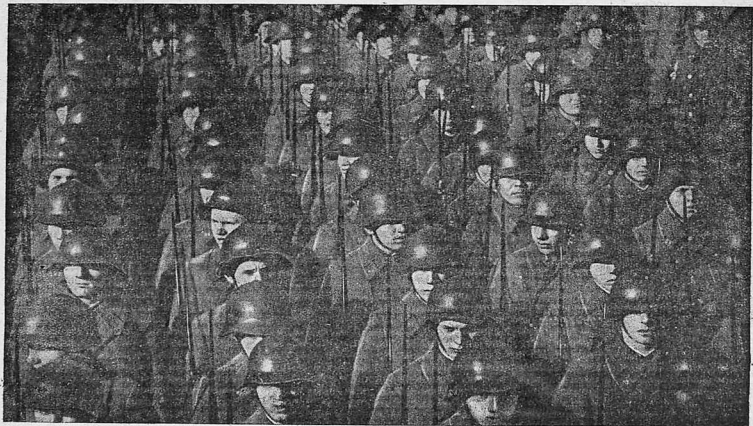
Осоавиахим — добровольная организация советских патриотов — насчитывает в своих рядах миллионы трудящихся. Многие на них изучают винтовку, пулемет, автомобиль, самолет в осовавиахимовских учебных организациях. Немало помог Осоавиахим Красной Армии в деле предварительной «черновой» работы по отработке кадров различных военных специальностей. Но работа Осоавиахима страдает еще многими недостатками.

Климент Ефремович Ворошилов в своей речи на XVIII съезде ВКП(б) говорил, что «Осоавиахим мог бы дать гораздо больше результатов работы, что мы не все делаем для того, чтобы эти замечательная организация полностью использовалась как подобает. Мы можем и обязаны в ближайшее время сделать все для того, чтобы Осоавиахим системой своих организаций охватил все фабрики и заводы, предприятия, учреждения, учебные заведения и колхозы. Нужно поставить дело так, чтобы работа Осоавиахима по существу стала общественно-массовой работой, чтобы всякий член общества видел полезность и необходимость того дела, которым Осоавиахим занимается».

Указания тов. Ворошилова — программа действий для Осоавиахима. Каждая первичная организация оборонного общества должна стать боевым отрядом советских патриотов. Каждый осовавиахимовец должен овладеть какой-либо военной специальностью, чтобы быть готовым к предстоящим схваткам с фашизмом.

Задача осовавиахимовских организаций — развернуть социалистическое соревнование между заводами, учреждениями, колхозами, учебными заведениями на дущую подготовку населения к обороне родины. Это соревнование должно проводиться с таким же подъемом и такими же высокими результатами, с каким проводилось соревнование имени XVIII съезда ВКП(б).

Советский народ со своей доблестной Красной Армией непобедим. Нет в мире такой силы, которая могла бы сокрушить могучую родину социализма.



Пути развития сельскохозяйственного автотранспорта в III пятилетии

В. КОНОНОВ и Б. ГАЗАЛОВ

XVIII съезд ВКП(б) определил рост продукции нашего сельского хозяйства с 20,1 млрд. рублей в 1937 г. (в ценах 1926—1927 г.г.) до 30,5 млрд. рублей в 1942 г., т. е. на 62%.

Этот рост продукции будет сопровождаться усиленным строительством производственной и культурно-бытовой базы сельского хозяйства, бурным развитием промышленности, ростом потребления промтоваров,

усилением подвижности населения. Объем грузовых и пассажирских автоперевозок должен резко увеличиться не только в городах и пригородах, но и в самых отдаленных сельских местностях.

В своем отчетном докладе на XVIII съезде партии о работе ЦК ВКП(б) товарищ Сталин дал яркую картину роста сельскохозяйственного автопарка во второй пятилетке.

Парк автомобилей в сельском хозяйстве СССР

Тип машин	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1938 г. в %/о к 1933 г.
Грузовые автомобили в тыс. шт.	26,6	40,3	63,7	96,2	144,5	195,8	736,1
Легковые автомобили в шт.	3,991	5,533	7,555	7,630	8,156	9,594	240,4

За пять лет (1934—1938 г.г.) грузовой автопарк в сельском хозяйстве увеличился в 7,36 раза, а легковой автопарк — в 2,4 раза. За один 1938 г. автопарк увеличился на 51 900 грузовых и 1 438 легковых машин.

Учитывая увеличение ежегодного выпуска автомобилей в третьем пятилетии, автопарк сельского хозяйства в 1942 году достигнет уровня порядка 500—600 тысяч автомобилей, т. е. составит 28—30% автопарка Союза ССР.

Сельскохозяйственный автопарк в основном распределяется следующим образом.

Около 90 тысяч автомашин принадлежат колхозам, примерно 55 тысяч автомашин обслуживают внутрихозяйственные нужды МТС и совхозов и 50 тысяч машин сконцентрировано в автоотстах системы «Сельхозтранс» Наркомзема СССР, автобазх системы «Совхозтранс» Наркомсовхозов СССР и автобазх Наркомзема.

В колхозах, МТС и совхозах преобладают колесные машины ГАЗ, в системе «Сельхозтранс» имеется значительное количество машин ЗИС, а в «Совхозтранс» почти весь парк состоит из грузовых автомобилей ЗИС.

Автоколонны и автоотряды «Сельхозтранс» и автобазы «Совхозтранс», располагающие 1/3 грузоподъемности всего автопарка сельского хозяйства, дают по сравнению с автопарком МТС, совхозов и колхозов вдвое большую выработку на 1 тонну грузоподъемности. В результате 1/3 автопарка выполняет 50% всей

работы сельскохозяйственного автотранспорта.

Дальнейшее развитие автопарка пойдет в соответствии с теми задачами, которые поставлены XVIII съездом ВКП(б) перед сельским хозяйством.

При наличии хозрасчетного транспорта общего значения — «Сельхозтранс» и «Совхозтранс» — все предприятия Наркомзема и Наркомсовхозов могут ограничиться небольшим количеством автомашин для обслуживания своих производственных нужд. Чтобы более или менее полно удовлетворять эти потребности, достаточно иметь по 4—5 машин на каждую МТС, по 1—2 машины на МТМ и опытные станции, по 2—3 машины на ремонтный завод, по одной машине на зоотехнические и ветеринарные пункты и по 5—6 машин в среднем на каждый совхоз. В сумме эта потребность выразится в 100—110 тысяч автомашин.

Более бурно будет расти автопарк колхозов. Уже в настоящее время из 243 тысяч колхозов около 60 тысяч имеют автомашин, а некоторые по 3—5 автомашин.

За 1938 г. автопарк колхозов увеличился примерно на 30 тысяч машин. Можно допустить, что к концу 1942 г. колхозный автопарк возрастет до 300—400 тысяч автомашин, что даст в руки колхозов огромную тяговую силу мощностью в 15 млн. лошадиных сил. Но этот парк распределяется по необъятной территории Союза между 240 тысячами хозяйственных единиц, поэтому значение его с точки зрения освоения основных грузопото-



Водитель-стахановка автоколонны Братского отделения Сельхозтранса (Одесская область) тов. В. Колесниченко. За 1938 год т. Колесниченко выработала на своей грузовой автомашине 21312 тоно-километров и сэкономила 542 кг бензина

Фот. М. Рижак

ков будет незначительно и скажется, главным образом, в период уборки урожая. Колхозный автопарк будет обслуживать в основном перевозки распыленных грузов и отчасти осуществлять перемещение самих колхозников, связанные с повседневными производственными и культурно-бытовыми нуждами колхозников.

В связи с этим в третьем пятилетии приобретает особое значение развитие основного сельскохозяйственного автотранспорта системы «Сельхозтранс», «Совхозтранс» и Наркомзема.

Сельское хозяйство уже сейчас дает огромные количества зерна, свеклы, хлопка, льна, конопли, овощей, фруктов, животноводческих продуктов, перевозимых автомашинными. Грузооборот на безрельсовых путях становится тем более значительным, что грузы в большинстве превозятся по несколько раз — подвоз к станции, пристани, вывоз со станции на базисные склады, развозка по низовой торговой и распределительной сети и т. д. В то же время сельское хозяйство само поглощает огромное количество удобрений, горючего для тракторов, комбайнов, автомашин и силос-

ных установок, топлива для производственных и жилых помещений, строительных материалов, промгоров производственного и потребительского значения, что еще более увеличивает грузооборот автотранспорта.

Поскольку городской автотранспорт общего значения будет обслуживать главным образом территорию городов в пригородной зоне, «Сельхозтранс» и «Совхозтранс», объединяющие транспорт общего значения в сельских местностях, должны будут освоить основные грузопотоки, идущие по многочисленным дорожным магистралям, трактам и подъездным путям к станциям, пристаням, многочисленным городам и рабочим поселкам районного значения.

В 1939 году автотранспорт «Сельхозтранса» и «Совхозтранса» выполнит примерно 1,8 миллиарда тонно-километров (60 млн. тонн при среднем расстоянии перевозок 30 км). В 1942 году тоннокилометраж должен увеличиться минимум в 3—4 раза. Этому будут способствовать увеличение объема территории. В настоящее время «Сельхозтранс» имеет отделения только в 60 областях (краях, республиках), «Совхозтранс» — в 20 административных делениях из 105 по всему СССР. Автоколонны «Сельхозтранса» часто обслуживают 2—3 и более административных районов. В третьем пятилетии количество отделений треста сильно возрастет.

Значительно улучшится также качество дорог, снабжение автотранспортный горючим и резинаой, усилится материально-техническая база для хранения и содержания машин, повысятся методы эксплуатации автопарка, квалификация шоферов, гаражных и ремонтных работников. Все это позволит улучшить использование автопарка, поднять производительность труда и снизить себестоимость перевозок.

Увеличение объема работы в 3—4 раза может быть достигнуто при росте автопарка в 2 раза и одновременном повышении удельного веса трехтонных машин. Ориентировочно «Сельхозтранс», «Совхозтранс» и Наркомзема к концу третьего пятилетия должны иметь автопарк порядка 100 тысяч машин, а число 80 тысяч автомашин в системе «Сельхозтранса».

В земельных органах продолжают в течение времени орудовать банды врагов народа — трюкистов, бузурниев и прочих агентов фашизма. В области сельскохозяйственного автотранспорта враги народа создавали разрыв между ростом автопарка и его материально-технической базой, добивались разукрупления автопарка по территории СССР с целью срыва перевозок в период уборки урожая.

Ликвидация последствий вредительства, многие области добились явного улучшения работы сельскохозяйственного автотранспорта.

В 52 областях часть автопарка обременена в тресты. В системе «Сельхозтранса» восстановлено свыше 20 тысяч автомашин, требовавших капитального или среднего ремонта. Этим положено начало ликвидации запущенности в техническом состоянии автомашин. Количество восстановленных машин значительно сократилось.

Частично устранена диспропорция в размещении сельскохозяйственного автопарка. Так в 1938 г. было заведено много автомашин в восточную часть СССР. Улучшены методы эксплуатации автомашин и технического ухода за ними. Часть автопарка переведена на круглогодичную работу, установлены твердые графики постановки машин на профилактические осмотры и ремонты, проведена работа по организации стахановского движения.

Предварительные итоги полугодовой работы показывают, что автопарк в системе «Сельхозтранса» работает значительно лучше, чем в 1937 году, когда машины находились в МТО. Если в 1937 г. одна машина перевозила в среднем 427 тонн груза, то в системе «Сельхозтранса» за 6½ месяцев 1938 г. каждая машина переночила 362 тонны; если в 1937 году одна машина проходила 88 км в день, то в 1938 г. уже 53 км.

Улучшение работы автопарка «Сельхозтранса» объясняется прежде всего тем, что среди огромной массы водителей широко развернулось социалистическое соревнование. Обращение коллектива Волчанской автоколонны Харьковской области ко всем шоферам, механикам и инженерно-техническому персоналу всколыхнуло всю массу работников автотранспорта Наркомзема СССР и выдвинуло прекрасных водителей, перекрывших существующие нормы пробыга.

Волчанская автоколонна — инструктор социалистического соревнования — первыми подняла свои обязательства. Это убедительно подтверждает приподнятая ниже таблица.

	Выяты обла- стель- ства	Выполнение
Количество ходовых машин	54	59
Снижение ремонта (в проц.)	10	14
Перевозе грузов (в тыс. тонн)	67,8	74,1
Чистая прибыль (в тыс. руб.)	189	293
Аварийность	0	0
Перевозе зерна (в тоннах)	9300	9650
Перевозе свежкам (в тоннах)	37 531	38 405
Коэффициент использования парка	0,71	0,82
Себестоимость тонно-километра (в коп.)	68	57

Количество стахановцев в колонии непрерывно увеличивалось. В июле 1938 г. из 62 шоферов только 45 выполняли норму свыше 100%, в августе на 66 шоферов — 63, в сентябре-октябре все 66 шоферов стали выполнять нормы свыше 100%, ачае говоря, вся колония стала стахановской. Шофер-стахановец Волчанской автоколонны тов. Драль выполнял дневную норму по вывозке зерна и свежкам в среднем во ниже чем



Автомобили колхоза имени Ильича (Добрянский район, Воронежской области) везут сортовое зерно на элеватор

Фото С. Назарова

на 2300%, причем в отдельные дни он добился выработку на машине ЗИС-5 до 775 тонно-километров, что составляет 4300% нормы. За 150 рабочих дней тов. Дриль сэкономил 866 кг горючего.

Этих успехов тов. Дриль добился благодаря применению сталхановских методов труда. Он организовал свое рабочее место, добился прикрепления постоянных грузчиков, обслуживания машины в ночное время, организовал работу по бортованию свеклы.

Тов. Дриль выступал на колхозных собраниях, совещаниях, выявлял недостатки и добивался их устранения. Все это обеспечило успех в работе тов. Дриль, и он вправе сейчас претендовать на то, чтобы его отметили, как одного из передовых сталхановцев системы «Сельхозтранса».

Наряду с Волчанской автоколонной хороших показателей добились М. Колыгорская автоколонна Киевского отделения «Сельхозтранса» и Выселковская автоколонна Краснодарского треста «Сельхозтранса». Эти три колонны получили переходящие красные знамена Наркомавта СССР за образцовую работу в 1938 году.

В настоящее время автотранспортный отдел Наркомавта СССР имеет в своей системе до 5 тыс. шиферов-сталханов, выполняющих нормы от 150 до 300%.

Но несмотря на то, что сельскохозяйственный автотранспорт в 1938 г. дал более хорошие показатели работы по пробегу, головной выработке и стоимости перевозок, чем в 1937 г., в его работе есть существенные недостатки и основной из них — отсутствие необходимой материально-технической базы для содержания автомашин в исправности.

Если автомашины МТС и совхозов в какой-то мере обслуживаются ремонтными заводами и машино-тракторными мастерскими Наркомавта и Наркомсовхозов, то автопарк «Сельхозтранса» такой возможности почти не имеет. Мастерских для средних и капитальных ремонтов нет. С большим трудом «Сельхозтрансу» удается разместить часть капитальных ремонтов на авторемонтных заводах Наркомата среднего машиностроения, в МТМ и на ремонтных заводах НКЗ СССР. В огромном большинстве автоколонн нет даже яслейных. Горючее хранится в бочках, в то время как в МТС валяются без дела тысячи цистерн, переданных им для заправки горючего. Эти цистерны не используются ни для транспортировки, ни для хранения горючего.

О диспропорции между автопарком и базой его обслуживания свидетельствуют следующие цифры: в подвижном составе «Сельхозтранса» имеется фондов на 290 млн. рублей, а в материально-технической базе для обслуживания автопарка — всего 20 млн. руб. Отношение 14,5:1, тогда как нормальное отношение должно быть, по крайней мере, 2:1.

Колхозный автопарк в отношении обслуживания находится в еще худшем положении, что приводит к крайне слабому его использованию.

В свете задач, которые поставлены XVIII съездом ВКП(б) на третье пятилетие, необходимо коренным образом улучшить положение сельскохозяйственного автотранспорта и рационализировать его работу.

В своем заключительном слове на XVIII съезде ВКП(б) тов. Молотов сказал: «По всей линии ялут предложения обратить серьезное внима-

ние на автохозяйство, и это совершенно правильно. Теперь, когда автомобиль становится у нас порядочно, а к концу третьей пятилетки их будет уже 1 700 тысяч, вопрос об использовании автотранспорта приобретает большое значение. И тут, при лучшей организации дела и при ликвидации многочисленных фактов бесхозяйственности в использовании автотранспорта, мы сделаем хорошее дело в интересах народного хозяйства».

Для упорядочения работы автотранспорта сельского хозяйства необходимо провести следующие мероприятия.

Создать разветвленную сеть профилакториев и автомобильных станций и широко внедрить передвижные ремонтные средства.

В каждом крае, области, автономной республике создать заводы среднего и капитального ремонта.

Усилить и рационализировать систему снабжения автотранспорта запчастями и сменными агрегатами.

Упорядочить топливное хозяйство путем создания баз хранения и раздачи горючего и смазки, рационализации заводов горючего и смазочных материалов, оборудования баз по заготовке топлива для газогенераторных автомобилей, использования в качестве топлива в широких размерах естественных и промышленных газов.

Расширить и укрепить производственную базу для ремонта автокрышек и автокамер.

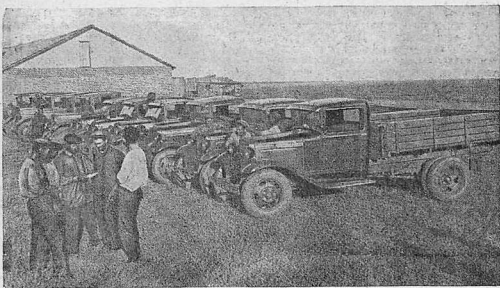
Расширить сеть автошкол и курсов по повышению квалификации автоработников сельскохозяйственного автотранспорта, усилить материальную базу и повысить качество обучения в автошколах и на курсах.

Усилить дорожное строительство и привести естественные грунтовые дороги, по которым происходит автомобильное движение, в проезжее состояние.

Особое внимание обратить на разветвление работ по борьбе со снегом как в отношении защиты от заносов, так и в отношении механической очистки путей от снега.

Усилить выпуск автоцистерн, самосвалов, прицепов одноосных и двухосных, а также прицепов — заправщиков с цистернами для заправки горючего.

Рационализировать транспортный процесс. Правильно распределить работу между различными транспортными организациями, внедрить твердые графики движения на основе четкой маршрутизации и диспетчерского руководства. Широко распространить сталхановские методы работы.



Салская автоколонна «Сельхозтранса» Ростовской области перед вечерней сменой

Фото А. Штейникова

СТАХАНОВСКАЯ ПРАКТИКА опрокинула „теорию“ предела

Инж. И. КРУЗЕ

Знатный шофер автобусного парка Ростова на Дону тов. И. Мальцев, как известно, сделал на своем автобусе ЗИС-8 свыше 300 тысяч километров без капитального ремонта. Вблизи к этому рекорду подошли и отдельные шоферы — стахановские московских автобусных парков гг. В. Пасехин, Диконов и другие.

Лучшие водители таксомоторных парков Москвы (более 80 человек) взяли на себя обязательство пройти до капитального ремонта 100 000 км на легковых автомобилях М-1 и ЗИС без обычных плановых ремонтов.

Во многих автохозяйствах Союза шоферы-отличники доказали, что внимательным и умелым уходом за автомашинами можно добиться резкого увеличения пробега автомобилей между ремонтами.

Но до последнего времени никто не изучал замечательных технических методов работы шоферов-стахановцев. Руководители и инженеры автохозяйств фактически стояли в стороне от этого важнейшего дела.

ЧТО ТОРМОЗИТ РАЗВИТИЕ СТАХАНОВСКОГО ДВИЖЕНИЯ?

Если обобщить наиболее крупные помехи в развитии стахановского движения на транспорте, то можно наметить три основных причины, тормозящих прогресс технической эксплуатации.

1. Отсутствие единого руководящего транспортом при исключительной распыленности автопарка (более 60% автомашин находится в мелких хозяйствах с 1—3 автомобилями) затрудняет обмен опытом, усложняет техническое обслуживание и контроль.

2. Многие технические руководители автохозяйств еще не поняли, что они должны быть впереди славного отряда стахановцев-шоферов, что это дело их чести.

3. Научно-технические силы, призываемые на основе изучения передовой теории, почти ничего не сделали для широкого внедрения стахановских методов работы на транспорте.

Примером отставания науки от практики могут служить справочники и книги по теории ремонта и технического обслуживания автотранспорта, а также лекции, читаемые наиболее авторитетными представителями нашего ученого мира. Ведала сквозят старые теории и нормы, заходящиеся в резком противоречии со стахановской практикой.

Ничье мы привели кривую износа деталей автомашин (рис. 1), за-

имствовавшую из книги проф. Ефремова «Ремонт автомобилей» (часть 1, стр. 19).

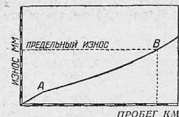
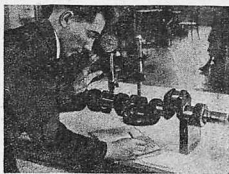


Рис. 1. Кривая износа деталей автомашин (из книги проф. Ефремова «Ремонт автомобилей»)

По горизонтальной оси здесь отложено пробег автомобиля в тысячах километров, а по вертикальной оси — износ детали в сотых долях миллиметра. Полученная кривая показывает, что до точки «А» износ детали идет быстро (кривая поднимается круто), так как деталь прирабатывается, а затем быстрота износа уменьшается (кривая поднимается более полого).

Далее кривая показывает увеличение износа детали. Теория учит, что примерно на середине пробега между точками «А» и «В» деталь должна безопасности (как бы чего ее случилось) должна обязательно пройти средний ремонт. А когда износ детали достигает точки «В», т. е. точки предельного износа, то ее нужно без промедления отправить в ремонт, иначе возможны аварии, катастрофы и прочие «зубасты».

На подолбных кривых училось поколение инженеров. Нас со студенческой скамьи приучали к покорности «ваканам техники» и к попятению о несамых-то пределах. К счастью, Иван Иванович Мальцев не изучал



Определение склероскопом Шора твердости шеек коленчатого вала двигателя ЗИС-5 т. Мальцева

Фото В. Тюжелья

этих кривых и поэтому, естественно, не благоволил перед ними. Он чувствовал, что реальные результаты его работы не укладываются в обычные предельные рамки существующих норм, и своим стахановским рекордом опрокинул эти нормы, а заодно и «теорию» предельно допустимого износа. Для сравнения мы привели кривую износа деталей автобуса тов. Мальцева (рис. 2).

«Бывает и так, что новые пути науки и техники прокладываются тогда не обязательно в науке люди, а совершенно неизвестные в научном мире люди, простые люди, практик, новаторы дела» (Сталин).

Обкатку нового ЗИС-3 тов. Мальцев производил, твердо соблюдая все технические правила. Ущадная смена масла, пониженная скорость и нагрузка, а также ежедневный осмотр машины на протяжении первых 2000 км пробега были обязательными условием работы его бригады. В результате кривая от «А» до «А₁» пошла более отлого и сама точка «А₁» понизилась.

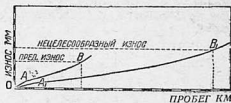


Рис. 2. А — В — кривая «предельно» износа автодеталей; А₁ — В₁ — кривая износа деталей автобуса т. Мальцева

В процессе последующей технической эксплуатации автомобиля было обеспечено образцовое техническое обслуживание. Оно заключалось в ежедневной смазке (через 300—350 км пробега), регулярном осмотре машины, соблюдении нормальной скорости движения и нагрузки, умелом управлении. Все это привело к тому, что кривая износа от точки «А₁» до «В₁» пошла также более полого, и в результате износ, соответствующий точке «В₁», был уже при значительно большем пробеге.

Большой запас прочности ответственных деталей наших автомашин, улучшение качества материала и его обработки дают возможность без всякого риска допустить несколько повышенный износ. Тов. Мальцев доказал это на практике. Точка «В₁» стала значительно выше и это уже не прежняя точка «предельного износа», а скорее точка нецелесообразного износа.

Существовавшая наука о предельно допустимых износах полностью

отрочнута и должна быть заменена более совершенной, основанной на опытных изучения работоспособности металлов, применяемых в автостроении.

О ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ РЕМОНТА

Среди автороботников нет до настоящего времени единого мнения о целесообразности тех или других видов ремонта.

Специалисты «старой школы» считают, что при нарушении заводских зазоров автодеталей, вследствие естественного износа хотя бы на сотые доли миллиметра, не говоря уже о десятых долях, деталь должна подвергаться ремонту. А так как износ каждой детали происходит не обособленно, а в сопряжении с другими деталями, то весь агрегат подлежит восстановлению, иначе неизбежно полное нарушение правильной работы автомобиля.

Другие автомобилеведы не менее «авторитетно» заявляют, необоснованно ссылаясь на «опыт Америки», что вообще машины ремонтировать незачем, что нужно ездить на автомобиле до полного его разрушения, а там — на слом.

Практика нашей работы, особенно передовых станковцев, доказала ошибочность всякого тех и других.

Это убедительнее всего подтверждает приводимая ниже сравнительная таблица межремонтных пробегов некоторых деталей автобуса, в которой приведены старые нормы, показатели работы тов. Мальцева и данные американских автобусных компаний.

Наименование детали	Целесообразность ремонта		
	Старые нормы (в тыс. км)	Фактический пробег автобуса тов. Мальцева и др. (в тыс. км)	Нормы компаний автобусов США (в тыс. км)
Ремонт блока . .	40	300	140
Замена поршней .	40	300	140
Замена поршневых пальцев . .	40	300	140
Замена поршневых колец . . .	20	200	80
Притирка клапанов	20	97	60
Ремонт шатунных подшипников .	20	55	40
Переборка переднего моста . .	18	52	—

Из этой таблицы видно, что шofer-станковцев тов. Мальцев перевернул не только наши устаревшие нормы, но и нормы некоторых автохозяйств США.

Возникает вопрос, когда же целесообразно ремонтировать автомобиль? Для всей автомашин такого срока не существует, так как все агрегаты и даже различные детали не-



Определение твердости материала поршней двигателя ЗИС - 5 т. Мальцева по Бриллею

Фото В. Тихонова

равнопрочны и, работая в различных условиях, изнашиваются с различной быстротой. Поэтому в то время как отдельные детали могут действительно нуждаться в ремонте, остальные вынужденно попадут в ремонт на много ранее потребности. Отсюда вывод, что целесообразно агрегатный ремонт с обездвиженной заменой отдельных износившихся агрегатов.

Но понятие «износившийся агрегат» или «агрегат, требующий ремонта», настолько расплывчато, что, как показала практика, под него можно подвести любой случай неисправности.

Многие консерваторы авторемонтного дела при незначительном износе какой-либо детали требуют, в целях перестраховки, срочного «среднего ремонта» или так называемой «переборки». Существенной пользы от предупредительных ремонтов не приносит и ведет к бесцельному разбазариванию дефицитного фонда запасных частей, увеличению эксплуатационных расходов и, как ни странно, даже к ухудшению общего технического состояния автомашин, так как в надежде на эти ремонты про-

филянт적으로 обслуживание автопарка остается в полном вагоне. Неудивительно, что они заслужили у шоферов справедливое название «ксеросновых ремонтов».

Внимательно изучив свое дело, наши станковцы не побоялись отпустить все виды средних и промежуточных ремонтов и, обеспечивая идеальный уход за автомашинами, добились высоких результатов.

Но вот наступает такой момент, когда дальнейшая эксплуатация того или другого агрегата по экономическим и техническим соображениям становится нецелесообразной, затратительной и невыгодной. Это и есть момент целесообразного ремонта, или ремонта по нормальной потребности.

В этом случае следует перебрать весь агрегат, капитально отремонтировать и заменить все сносившиеся детали, т. е. опять восстановить их работоспособность на 100%. Только такой ремонт целесообразен и будет соответствовать новым задачам, поставленным перед нами.

Решения VII съезда ВКП(б) о повышении удельного веса авторемонта в грузообороте страны, об увеличении автоперевозок в третьем пятилетии в 4,6 раза к многому обязывают весь коллектив автороботников.

На нас, автороботников, ложится трудная, но почетная задача — достойно освоить и полностью использовать всю мощь огромного советского автопарка. Успех зависит от нас. На основе передовой социалистической практики мы должны быть вооружены передовой наукой, «люди которой, понимая силу и значение установившихся в науке традиций и умело используя их в интересах науки, все же не хотят быть рабами этих традиций, которая имеет смелость, решимость ломать старые традиции, нормы, установки, когда они становятся устаревшими, когда они превращаются в тормоз для движения вперед, и которая умеет создавать новые традиции, новые нормы, новые установки» (Сталин).

Об организации производства малолитражных автомобилей

Нарком среднего машиностроения тов. Н. А. Лихачев издал приказ об организации производства малолитражных автомашин.

Согласно этому приказу при Московском автомобильном заводе им. КИМ организовано управление по организации производства малолитражных автомашин, которое руководит конструкторскими, технологическими и строительными работами.

Разработка конструкции автомобилей поручена Научному авторемонтному институту.

На автозаводе им. Молотова будут

изготавливаться кузов, литье и ряд узлов и деталей малолитражного автомобиля. Начиная с октября с. г. автозавод им. Молотова начнет поставку этих деталей.

Автозавод им. Сталина будет поставлять шоквы, ресоры и другие детали, а также участвовать в разработке технологии.

Ряд нормалей и деталей будет изготавливать завод «Красная Этна». Главаршаркоподшипника предложено организовать производство подшипников для малолитражных автомобилей.

По-большевистски

руководить АВТОшколами

Автошколы Осоавиахима, располагающие богатой материальной базой, обязаны готовить квалифицированных водителей машин, владеющих оборонными навыками. Это задача государственного значения.

Итоги прошлого учебного года и ход занятий в текущем году показывают, что автошколы еще не справились со своей работой. Управление боевой подготовки Центрального совета Осоавиахима слабо ликвидирует последствия вредительства. Об этом ярко свидетельствуют письма наших корреспондентов.

Учеба в автошколах началась с большим опозданием. Школы ждали программы, давно обещанной Управлением боевой подготовки.

Автошколы руководствуются устаревшими программами, выработанными несколько лет назад. В этих программах ряду важных дисциплин отведено непропорционально мало времени. Так, например, курсу эксплуатации машин в Одесской автошколе уделяется всего лишь 20 часов. Курсанты не успевают изучить вопросы профилактики и текущего ремонта.

Сокращена политехника. По программе ей посвящается не более 30—

40 часов. Рост политической активности молодежи, стремящейся к овладению большевизмом, требует значительно большего внимания к вопросам политического образования.

Автошколы вынуждены изменять свои программы. Это вносит в их работу разнородность. Так например, в Ленинграде Володарская и Василеостровская автошколы начали практическую езду с первых же дней обучения, а другие — спустя 2—2½ месяца. Ясно, что уровень подготовки водителей в этих школах не одинаков.

Сильно страдает учеба, особенно в небольших городах, из-за неукомплектованности преподавательского состава. Мотомехкурсы Центрального совета Осоавиахима с подготовкой руководящих кадров не справляются. Преподавателей на места не командируют. Чтобы не срывать учебы, школы вынуждены перегружать имеющиеся кадры. Так, например, поступают в Коломне. Это также сказывается на качестве работы. Преподаватели не могут ни отдохнуть, ни подготовиться к занятиям.

Руководители Управления боевой подготовки беспечно относились к

снабжению автошкол оборудованием, материальной частью, учебными пособиями. Еще в июне 1938 г. Ленинградский совет просил выслать ему учебники проф. Чудакова, но не получил ни ответа, ни учебников. Еще ранее был послан запрос о лимитах на бензин и автопокрышки. Это было в разгар учебы. Занятиям грозил срыв. Между тем и это требование не было удовлетворено.

Политическая работа в автошколах до последнего времени являлась самым отстающим участком. Школы не имели надежных политических руководителей, прививавших берегать чистоту рядов, вооружать массы большевизмом. Во многих ленинградских школах не было политруков. Прежний комиссар Управления Чернышевский не отдавал себе отчета в том, что политрук отвечает наравне с начальником школы за качество учебной подготовки и в первую очередь за политическое воспитание курсантов.

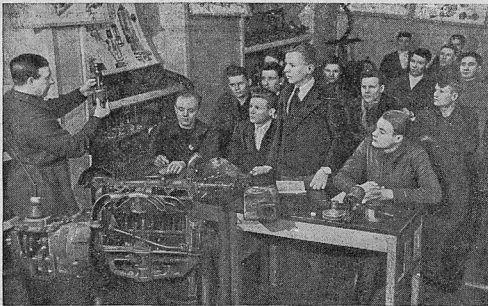
Перед Политотделом и Управлением боевой подготовки Центрального совета стоит боевая задача — навести в автошколах большевистский порядок, поднять на высоту политическую работу.



Будущие водители—курсанты Свердловской автошколы Осоавиахима знакомятся с устройством сигнала автомобиля М-1. Слева—преподаватель Ю. Митрофанов

Фото В. Ткачкова

Курсанты к испытаниям не готовы



Курсанты Московской школы Осоавиахима изучают автомобильные агрегаты. Занятиями руководит Д. Иванов

Фото В. Довгала

Владивостокская автошкола Осоавиахима

Молодые патриоты Дальнего Востока стремятся овладеть второй профессией, оборонной. Владивостокская автошкола получает сотни писем от товарищей, желающих стать водителями автомашин и требующих программ, советов, указаний.

Два года назад школа была не в состоянии даже ответить на все поступающие письма. Теперь школа выросла и окрепла. Отремонтировано и переоборудовано помещение, приобретены новые машины. Выросло количество слушателей. В 1938 г. подготовлено свыше 700 шоферов.

Однако работа школы страдает большим недостатком. Отражается на деятельности школы отсутствие помощи и руководства со стороны руководителей областного совета Осоавиахима, которые даже не знали, где находилась школа и чем она занималась.

То же можно сказать и об Управлении боевой подготовки Центрального совета. Однажды автошколу посетил инструктор ЦС Осоавиахима тов. Аленкин, который, к нашему удивлению, выразил удовлетворение работой и состоянием школы и поспешил вернуться в Москву.

Автошкола лишена планового снабжения. Из-за недостатка бензина машины зачастую стоят. В течение двух лет школа не получает резины. Автомобили, приобретенные в 1938 г., еще работают, остальные — на приколе.

Подготовка водителей проводится по устаревшим программам, в которых не предусмотрено изучение моделей М-1, ЗИС-101 и газогенераторов. Эти программы приходится изменять по собственному усмотрению. Курс обучения нами увеличен до 800 часов. На политехническую подготовку отведено 84 часа вместо 40.

Школа прививает слушателям примитивные навыки по ремонту и управлению машиной, так как не имеет специальных пособий и оборудования. Практическая езда проводится на машинах ГАЗ-АА. Курсанты, сидящие в кузове, не видят и не слышат инструктора, находящегося в кабине. Кроме того, они мерзнут и, когда приходит очередь управлять машиной, не в состоянии держать в руках руль.

Пора, наконец, ввести единую программу изучения автомобиля, усилить снабжение автошкол запасными частями, резиной, горючим. Необходимо взяться за изучение газогенераторных автомобилей. Автошколам нужны специальные машины для прохождения практической езды, в кабине которых помещалось бы несколько стажеров, чтобы они могли видеть и слышать инструктора. Следует установить очередность изучения дисциплин, точные нормы эксплуатации и ремонта машин, а также расхода горюче-смазочных материалов.

П. Бубновский,
начальник автошколы.

Автошкола Коломенского совета Осоавиахима имеет удовлетворительные условия для работы. Она могла бы готовить высококвалифицированных кадры водителей.

Однако, в школе занятия не налажены. Единственный преподаватель теории автодела очень перетружен. Он работает по 12 часов в день и лишен возможности готовиться к занятиям.

Уроки нередко срываются. Некоторые преподаватели опаздывают, не являются на занятия.

— Алло, кто это? — гоняют по телефону. — Слушай, друг, сейчас мой урок, но прийти я не могу. Займись там чем-нибудь.

— Да как же так, ведь к занятиям я совсем не готовился.

— Ну, ерунда, займи чем-нибудь группу...

И теоретическая, и практическая подготовка наших выпускников явно недостаточна. Зачастую они не могут устранить мелкие неисправности в машинах, произвести разборку баллонов, клежку камеры и т. д. А между тем ждать технической помощи в колхозе, где работают наши выпускники, не приходится.

Школа не прививает курсантам технико-эксплуатационных знаний. Монтажные работы проводятся у нас редко. Слушатели не знают, как крепятся и регулируются многие детали машины.

Выпускники не получают достаточных навыков практической езды. Они обучаются 10—18 часов вместо 30. Машины снимаются на хозяйственные работы. Практическую езду проводят не инструкторы, а малоопытные водители шоферы 3-го класса, не владеющие методикой преподавания.

В результате такой учебы многие курсанты остаются неподготовленными к сдаче экзамена. Так например, из группы, насчитывавшей 21 человек, четверо не были допущены к испытаниям, 10 — провалились, Позорная успеваемость.

Кто же виноват в развале работы автошколы? В первую очередь ее начальник тов. Михайлов. В течение полутора месяцев он почти не показывался в школе.

Мало интересуется работой школы и начальник отдела боевой подготовки рисователя тов. Кузин.

Московскому областному совету Осоавиахима необходимо заинтересоваться работой Коломенской автошколы.

К. Никифоров.

Автомобили высокой проходимости в армии

Восник инженер 2-го ранга А. К. ФРУМКИН

Применение автомобилей в армии имеет сравнительно короткую историю.

До империалистической войны основным видом армейского транспорта были железные дороги и конная тяга. Авто транспорту придавалось настолько малое значение, что, например, английская армия в начале войны насчитывала всего... 80 грузовиков. Почти такое же положение было и в других армиях.

К концу империалистической войны картина резко изменилась. Значение автомобиля как средства армейского транспорта сильно возросло. В той же английской армии количество автомашин увеличилось до 60 000. Военное командование обратило большое внимание на автомобильный транспорт, главным образом потому, что ни железная дорога, ни конная тяга не могли обеспечить массовых перевозок в районе военных действий: железные дороги разрушались бомбардировками, а конная тяга обладала очень малой провозной способностью.

Автомобили, применявшиеся в то время, страдали существенным недостатком: они могли двигаться только по дорогам, и в результате малейшее повреждение дороги закуривало движение. При интенсивных автоперевозках, как и производилось на некоторых участках фронта (под Верденом и в других местах), повреждение дороги могло сильно отразиться на успехе боевой операции.

Вот почему была поставлена задача — создать такой автомобиль, который бы не был привязан к дороге и мог бы с достаточной скоростью двигаться по бездорожью.

За 20 лет, прошедших после окончания мировой войны, создан ряд конструкций автомобилей, удовлетворяющих требованиям, поставленным армиями.

В основном проблема повышения проходимости автомобиля разрешена путем увеличения числа опорных точек — колес автомобиля и подвешен кo всем колесам тягового усилия. Увеличение числа опорных точек дает возможность уменьшить удельное давление на грунт и тем самым повысить проходимость автомобиля по мягкому грунту (песку, снегу, целине и пр.). Подвешивание кo всем колесам увеличивает сцепной вес автомобиля и дает возможность передать к колесам большую тягу без опасения их пробуксовки, в результате чего автомобиль может преодолевать значительные препятствия, например, подъемы до 45°. Таким образом современный автомобиль, отвечающий этим требованиям, по своей проходимости довольно близко подходит

к танку, обладая в то же время большей скоростью.

Автомобили высокой проходимости в современной армии выполняют самые различные функции. Ряд армий применяет для целей разведки и для служб штабов двухосные легковые автомобили с двумя ведущими осями или трехосные с двумя и тремя ведущими осями (рис. 1).

Автомобили высокой проходимости широко применяются в качестве боевых машин — броневедомостей. Если раньше броневедомостям отводилась вспомогательная роль, то в настоящее время высокая проходимость по местности позволяет применять их не только для целей разведки и связи, но и для самостоятельного решения боевых задач, что с достаточной убедительностью доказано на опыте войны в Испании.

Для целей бронировки употребляются большей частью шасси коммерческих грузовых автомобилей, которые во многих странах строятся с учетом возможности их бронирования. Иногда для броневедомостей строятся специальные шасси. Например, для американского броневедомости Т-42 рамой служит броневой корпус, к которому крепятся все агрегаты.

На рисунке 2 показан английский броневедомость «Виккерс-Гай» на базе коммерческого шасси. Такой броневедомость обладает большой проходимостью по местности (особенно с цепями на задних колесах) и скоростью по дорогам до 80 км/час.

В качестве одного из последних образцов можно указать на четырехосный броневедомость на шасси «Аустро-Даймлер» (рис. 3) с не-

зависимой подвеской всех колес и приводом на 4 оси. Броневедомость оборудован двигателем мощностью 150 л. с., обладает исключительной проходимостью, преодолевая подъемы до 35°. По своим ходовым качествам он приближается к танкам.



Рис. 2. Английский броневедомость «Виккерс-Гай»

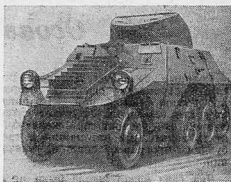


Рис. 3. Четырехосный броневедомость на шасси «Аустро-Даймлер»

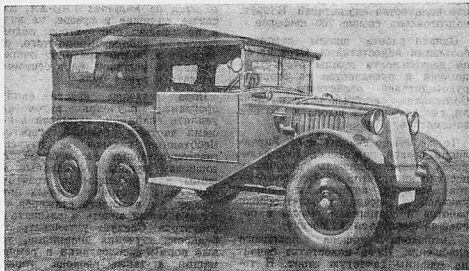


Рис. 1. Разведывательный автомобиль «Татра» с тремя ведущими осями и независимой подвеской всех колес

Роль грузового автомобиля высокой проходимости в современной армии исключительно велика. Перевозка людей, боеприпасов, продовольствия и пр. в районе боевых действий возложена в настоящее время целиком на грузовики, и следовательно, успех боевой операции в значительной степени решает грузовик.

Во время войны в Абиссинии итальянцы, разгромив безоружное население при помощи авиации и танков, должны были для закрепления «сушевых» перебрасывать на значительные расстояния свою пехоту. В условиях полного бездорожья в Абиссинии, особенно в период дождей, это было довольно трудной задачей. В качестве транспортных

средств здесь применялись грузовики высокой проходимости, один из которых (грузовик фирмы Даймлер-Бенц) показан на рис. 4. По утверждению иностранной печати такого типа грузовики проходили по бездорожью в среднем 30—50 км в сутки.

Война в Испании также подтвердила огромное военное значение грузовиков большой грузоподъемности и высокой проходимости. Кстати, в Испании грузовики получили и новое применение: во время Теруэльской операции республиканцы на 8-10-тонных грузовиках перебросили танки, что в значительной степени обеспечило успех этой операции.

Перевоска танков при помощи грузовиков занимает особое место в армиях многих стран, так как это дает возможность доставить в нужное место танки вполне готовыми к бою, с экипажем, не измотанным большим переходом; вместе с тем такая перевозка может быть произведена быстро и сравнительно бесшумно. На рисунке 5 изображен тягач фирмы АЕС (Англия), который может транспортировать до 15 т груза и вполне пригоден для выполнения указанной выше задачи. Для той же цели может служить грузовик «Мерседес-Бенц» (рис. 6). Он имеет три ведущих оси, независимую подвеску всех колес, оборудован 100-сильным двигателем, обладает большой проходимостью по бездорожью, преодолевает подъемы до 45° (на твердом грунте). Для преодоления рвов и др. препятствий грузовик имеет впереди два колеса небольшого диаметра.

Автомобили в настоящее время применяются в армиях для специальных установок, как например, звукоулавливателей, проекторов, походных мастерских, для зенитной артиллерии и т. д., которые также должны иметь возможность двигаться вне дорог.

Наша Красная Армия имеет все виды автомобилей высокой проходимости, необходимые для боевых операций.

Больше внимания аккумуляторам

Омская опытная станция Всесоюзного научно-исследовательского института механизации сельского хозяйства получила в апреле 1938 года для испытания три грузовых автомобиля ГАЗ-АА. Плотность электролита в аккумуляторных банках всех трех машин оказалась ниже нормальной — аккумуляторы были разряжены.

№№ п.п.	Плотность электролита по отдельным банкам			Примечание
	1	2	3	
1	1,138	1,249	1,159	1) счет банк от положительной клеммы
2	1,116	1,111	1,128	2) уровень электролита во всех банках ниже нормального
3	1,132	1,217	1,192	

Недостаточная плотность электролита может быть объяснена тем, что во время длительной транспортировки аккумуляторы не имели зарядки.

В условиях Сибири при получении машин в зимнее время нередко приходится сталкиваться также с фактами размораживания аккумуляторов.

Автозавамод и потребителям нужно сделать из этого необходимые выводы. Заводы при отпуске машин в отдаленные районы в холодное время года должны ставить сухие аккумуляторы, автохозяйства при получении машин обязаны тщательно проверять состояние аккумуляторов и при надобности подвергать их зарядке.

Если машины поступают в эксплуатацию не сразу, то аккумуляторы нужно снимать и ставить для хранения в теплое помещение.

В автохозяйствах подчас уделяют недостаточно внимания регулировке силы зарядного тока. У машин, поступающих непосредственно с завода, сила зарядного тока обычно является максимально допустимой, что, как показали наблюдения, вызывает в начале сильное газообразование, влекущее за собой быстрое падение уровня электролита, а затем при недосмотрах — порчу пластин.

Чтобы избежать этого, следует на заводе устанавливать регулировку динамомашин не на максимум зарядного тока, а в среднем его значение с уклоном в меньшую сторону; в автохозяйствах важно, особенно в первое время, строго следить за изменением уровня электролита, своевременно дополняя его и выбирая наиболее подходящую силу зарядного тока.

Инж. В. Андерсон.



Рис. 4. Автомобиль «Даймлер-Бенц»



Рис. 6. Автомобиль высокой проходимости «Мерседес-Бенц»



Рис. 5. Английский четырехосный автомобиль-тягач фирмы АЕС

Рекордный мотоцикл

Высокое усовершенствование мотоцикла вызывает у спортсменов живой интерес. Я хочу рассказать читателям об устройстве мотоцикла моей конструкции, на котором гонщик Сергей Бучин устанавливал всевозможные рекорды.

Мой двигатель изготовлен следующим образом.

Цилиндр выточен из целой болванки алюминия. Отливка цилиндра в специальной форме при изготовлении одного-двух экземпляров не целесообразна. Во-первых, велик труд и стоимость изготовления модели и формы. Во-вторых, могут не выйти как следует ребра, а при последующей токарной обработке обнаружатся раковины на внутренней поверхности цилиндра.

На высоте расположения каналов и окон толщина стенки цилиндра 20 мм, в остальных местах — 8 мм. Количество ребер — 14, высота — 35 мм. Общий диаметр цилиндра — 180 мм. В проточенный алюминиевый цилиндр вставлена гильза, изготовленная из высокоуглеродистой пельтозитовой стальной трубы. Допуск на натяг гильзы относительно цилиндра — 0,4 мм. Цилиндр нагревается до 420—430°. При этой температуре гильза без усилия входит в цилиндр. Операция эта требует быстроты и точности. Гильзу может зажать на середине пути. В этом случае ее удаляют путем превращения в стружку на станке.

После запрессовки гильзы проточиваются на цилиндре места расположения окон. По размеченным и засверленным местам шлифуются

окна — каналы. Квадраты выхлопных окон расширяются наружу. В образовавшиеся пирамидообразные отверстия вжимаются выхлопные трубы — две вперед по обеим сторонам двигателя. Для болтов крепления заглушек, закрывающих снаружи продувочные каналы, и для шпильки головки в цилиндре просверливаются отверстия и вырезается резьба. У готового цилиндра производится шлифовка гильзы.

Фланец цилиндра крепится к картеру шестью 8-миллиметровыми шпильками. Со стороны маховика они представляют из себя болты со шпильками и закручиваются внутри картера. Со стороны ведущей шестеренки шпильки имеют уши, которые одеваются на верхние поперечные шпильки картера. Для большей надежности верхние шпильки картера соединяются со следующими поперечными болтами, накладками из железа. Дополнительные две шпильки устанавливаются на резьбе на линии разъема картера спереди и сзади цилиндра.

Для изготовления головки цилиндра и поршня сделана специальная модель и форма. Материал для литья — алюминиевый сплав «Ириск». Головка отлита с 13-ю ребрами. Наибольшая высота ребра 40 мм. Крепление к цилиндру сделано на 4-м шпильками, как обычно на серийных двигателях, а 8-ю, чтобы обеспечить более плотную и равномерную затяжку.

Внутренняя поверхность головки цилиндра имеет сферическую форму. Кривизна сферы, при диаметре цилиндра 74 мм, очерчивается неполной окружностью большего диаметра. Сфера установлена в центре головки. Сверления для продувочного клапана или для компрессионного крана не сделано, так как в двухтактном двигателе надо продувать не цилиндр, а картер.

Поршень имеет выпуклую головку. Выпуклость начинается не от края поршня, а несколько отступая (рис. 2). На поршне установлена 4 кольца: 3 наверху и одно внизу. Высота каждого кольца 1,5 мм. Замки прямые с пропиленной ступенькой для стопора. Латунные стопора ввертываются на резьбе внутри поршня, тщательно раскернены. Диаметр поршневого пальца и крепление его поршальное. Изготовлен-

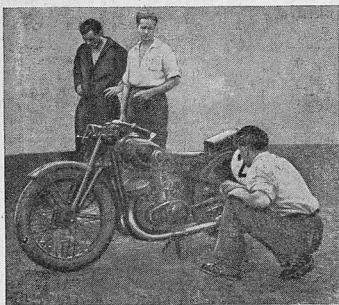
ный поршень оказался на 50 грамм легче стандартного, поэтому кривошип заново сбалансирован.

Картер и кривошип взяты от мотоцикла ИИ-7. В картере приклеены шпильковые подпильники коренных шеек. В кривошине большим преимуществом служит то, что у шеек сделаны не срезы, а отверстия. Они удобны при балансировке, и их легко заглушить пробками. Незаглушенные балансировочные сверления или отверстия вызывают вредные завихрения, создающие излишнее сопротивление и влекущие падение наполнения.

Продувка в принципе та же, что и у двигателя ИИ-8. Но продувочных окон сделано не 2, а 4. Вследствие этого продувочная смесь, действуя сразу на больший объем, более интенсивно и полно очищает цилиндр от продуктов сгорания. Всаасывающих окон — 2 для уменьшения потерь при наполнении. Высота окон выхлопных — 21 мм, продувочных — 15,5 мм, всасывающих — 20 мм. Расположение и ширина окон указаны на рис. 1 и 2.

Благодаря удачному сочетанию расположения окон, фаз и соответствующее подобранному разрежению выхлопных труб, применению более интенсивной продувки, уменьшения потери смеси через выхлопные окна. Форма головки поршня и камеры сгорания, тип продувки, увеличенная теплоотдача алюминиевого цилиндра в основном послужили причиной отсутствия перегрева и детонации.

Карбюратор выбран типа Ама-Тиз. Жиклер поднят на высоту 12 мм, т. е. немного ниже горизонтальной оси смесительной камеры. Уровень поплавковой камеры падает из-за этого почти до переливной горловины через край. Концентрично основному диффузору установлен добавочный диффузор: наружный диаметром — 9 мм, внутренний — 7 мм, длиной — 13 мм. Он укреплен на самом жиклере, имевшем снос по ходу смеси. Диаметр жиклера — 4 мм, отверстие — 2,2 мм. Игла укорочена соответственно удлиению жиклера. Вывод жиклера в центр воздушного потока, где выше скорость, и установка добавочного диффузора дают лучшее распределение топлива и более редкую аэселецию. Двигатель работает экономично и дает практически полное сгорание топлива. Выхлопные трубы оказывались абсолютно сухими, что у двухтактных двигателей весьма редко. Стенки смесительной камеры, а также добавочный диффузор тщательно отполированы. На всасывающую горловину одет раструб с плавным переходом от 27 мм до 45 мм. Пружина дросельного золотника поставлена более слабая, так как ручное управление для надежности сделана катушечного типа. Калибро-



Конструктор О. Кучеренко (стоит справа) у своей машины

Фото М. Презьера

важное отверстие подобрано опытным путем на «прикидках». Горючее при степени сжатия 8—тройная смесь. При степени сжатия 6—обычный стандартный бензин 2-го сорта. Масло — Брайсток в пропорции 1/14, 1/15. При степени сжатия 6, как показал опыт 6000 км пробега в различных условиях, машина развивает скорость свыше 100 км в час, дви-

фовые подбраны — таким образом, чтобы не создавался излишний разрежение в выпускных трубах.

Зажигание от обычного магнето в маховике. Но прерыватель установлен алюминевый с магнето Электровоза, действующий как рычаг 1-го рода. Рукавная прерывателя аккреплена с расчетом на увеличение упругости. Момент зажигания управляемый. Опережение достигается поворачиванием диска с катушками, приводем боуденовского троса от левой ручки катушечного типа. Предел опережения 6—9 мм от хода поршня. Свеча установлена 14-миллиметровая, изготовленная экстерном оптической мастерской АТФ.

Готовый двигатель установлен на раму мотоцикла «Красный Октябрь» — более низкую и имеющую переднюю вилку, достаточно надежную и эластичную. Коробка передач оставлена без изменений, только усилено действие фиксатора кулисы, у которого углублены прорезы и увеличены призмы, не усиливая действия пружины. В сцеплении установлен дополнительный олин стальной и один пробковый диск, для чего углублены пазы барабана ведущих дисков сцепления.

Наилучшее передаточное отношение подбиралось на «прикидках» и оказалось равным 5,72:1 при 5250 оборотах двигателя в минуту. Колеса строго балансированы. Подшипники колес — шариковые. Шитки установлены более узкие. Режина размером 26" X 3,25" из натуральной каучука специально заказана на заводе «Красный треугольник». Резинки удерживаются от поворачива-

вания «барашками». Пели проварены в говяжьем салте с графитом. Руль выгнут специальной формы, крайне удобной как для «километровки», так и для кросса. Кроме обычного седла и подножек, для легкой посадки на заднем штифте укреплена кожаная полупида, а на задней вилке установлены две дополнительные подножки.

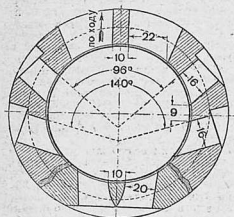


Рис. 1

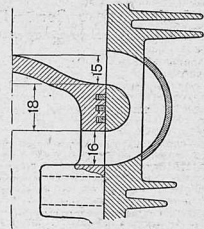


Рис. 2

гатель не детонирует даже в самую жаркую погоду и не имеет тенденции к перегреву.

Выхлоп у двигателя свободный, через две трубы без глушителя. На концах труб установлены мегафоны. Выпускные трубы изолированы от мотоцикла «Красный Октябрь». Выходные отверстия мега-

Изготовление этого двигателя не требует больших затрат и сложного оборудования. Переделки, касающиеся карбюратора, зажигания и экипажной части, могут быть выполнены в гаражных условиях. Реконструированный мотоцикл вполне пригоден для тренировки в выступлений на различных соревнованиях.

О. Кучеренко

Интересные мотогонки

На зеркальной ледяной дорожке ипподрома разыгралась увлекательная спортивная борьба. Лучшие спортсмены Москвы и Московской области, разбитые на серию, по пять-семь человек в каждой, приняв участия в скоростных мотоциклетных гонках, посвященных XVIII съезду ВКП(б).

В финальном заезде по классу до 750 куб. см соревновались за первое место И. Криштовец и В. Кудков. Бего дистанцию (6 кругов — 9 600 м) они, попеременно лидирова, проведи сторонние от остальных участников. Выиграл И. Криштовец («Свапнер»), показав лучшее время — 8 мин. 42,7 сек.

С ветерением оживался финал гонки по классу двухтактных мотоциклов. Победитель первого полуфинала молодой спортсмен Александр Бучин («Динамо») проявил себя замечательным гонщиком. Его безукоризненная посадка, смелое преодоление виражей на полной скорости не раз вызывали одобрение зрителей.

Если конькобежцы по праву гордятся своим 49-летним скоростником Яковом Мельниковым, то мотоспортемены с таким же правом могут назвать имя лучшего тревика Андрея Иваненко. Больше 20-ти лет с неизменным успехом выступает на спортивной арене этот замечательный мастер тренол, конструктор.

Встреча Бучина и Иваненко, показавших в полуфиналах почти одинаковое время, была наиболее захватывающей из всех спортивных встреч дня. До самых последних метров нельзя было определить победителя. Со старта вырвался Бучин. Иваненко держался позади. Но уже после первого круга он вплотную приблизился к Бучину и вместе с ним много ушел от остальных финалистов. На каждом вираже Бучин, явля по самой бронке, выходил на прямую, имея некоторое преимущество. Но на прямой Иваненко быстро догнал его и гонщик явля колесо в колесо. Так было пройдено пять кругов.

«Последний, — раздается возглас судьи

Среди зрителей волнение. Гонка увлекла всех. «Бовельщики» противкиаются вперед. Видно наглас, что скорость значительно увеличилась. Вот гонщики выходят на последнюю прямую. Они рядом. Головы у руля. Тела слиты с машиной. Резкий выров — и Иваненко выходит вперед. Он победитель! Всего лишь несколько метров проиграл ему Бучин.

Неудачно пропел жанский аезд. Из четырех стартовавших финишировали лишь две мотоциклистки: первой — З. Старостина («Спартак»), второй — В. Чуринова («Искусство»).

«Спартак», добившийся в последнее время заметных успехов в мотоспорте, на этот раз был не на высоте положения. На непготовленных машинах выступали П. Гусанов, А. Красневский, Н. Андросова. Предпочел не выступать Е. Грингаут. Руководителям мотоспорта в «Спартак» следует учесть. Нам кажется, что здесь не случайный спортивный проигрыш, а некоторое «головокружение от успехов».

Б. Абрамов



Стажировка шоферов необходима

Герой Советского Союза П. СЕМЕНОВ

В № 23 нашего журнала за 1938 год была напечатана в порядке обсуждения статья т. Максимова, в которой он предлагал отменить стажировку водителей в автохозяйствах после окончания школы и увеличить количество часов обучения в автошколах за счет средств, расходуемых на стажировку.

Целесообразность своего предложения т. Максимов обосновывал неудовлетворительной практикой стажирования в большинстве автохозяйств. Он писал, что хозяйственники смотрят на стажеров как на «принудительный ассортмент» и под всевозможными предлогами стараются уклониться от приема их в гаражи. Многие шоферы смотрят на стажеров как на «помеху» в выполнении плана грузоперевозок. Стажеры в большинстве случаев оказываются не в кабине, а в кузове автомобиля, превращаясь в чернорабочих и выполняют работу, ничего общего не имеющую с автотолком. Знаний стажеров никто не проверяет, они работают без всякой системы и контроля, формально отбывая установленный срок работы в гараже.

О важности и своевременности вопроса, поднятого т. Максимовым, свидетельствуют многочисленные отзывы наших читателей. Редакция получила десятки корреспонденций из разных уголков Союза от работников различных категорий. Пишут и бывшие стажеры — ныне квалифицированные шоферы I и II классов, и шоферы — стахановцы, обучившие за годы своей работы за рулем не один десяток стажеров, автошколники, члены квалификационных комиссий Госавтоинспекции, начальники автоучебных пунктов и другие. Получилась своего рода записка читателей-корреспондентов по одному из весьма насущных вопросов — стажировке водителей в автохозяйствах.

Почти все читатели, за редкими исключениями, подтверждают безобразное отношение к вопросам стажировки как со стороны хозяйственников, так и Госавтоинспекции, не осуществляющей никакого контроля в этом деле.

Мне часто приходится беседовать со стажерами — пишет председатель квалификационной комиссии Кабардино-Балкарской автономной республики т. Тихонов. — Они заявляют: «Мы забыли то, что знали; ездим в кузове, моем, смазываем машину, а к самостоятельной работе за рулем автомобиля нас не допускают». Нередко даже стажеры-отличники, пройдя такую горе-стажировку, оказываются плохими шоферами — ездят с превышенной скоростью, с

плохо действующими тормозами, с большим люфтом руля.

В ряде автохозяйств водители и ремонтники работают сдельно и поэтому им не до стажеров. Стажер, прикрепленный к водителю-сдельщику, — пишет механик автобуса Мосзавстроя т. Жанони, — выполняет роль запращика масла, обтирщика машины. Его каждодневная обязанность — помогать лишь в подготовке автомобиля к выезду. Если стажер прокладывает практическую работу по ремонту у сварщиков-сдельщиков, то также получает крохи знаний, так как слесари-сдельщики не уделяют ему должного внимания.

Но можно ли из всего сказанного выше делать заключение о целесообразности стажировки в автохозяйствах? Большинство читателей, высказывавшихся по этому вопросу, приходят к обратному выводу.

«Все причины, тормозившие нормальный ход практического обучения стажеров в автохозяйствах, являются вполне устранимыми», — пишет т. Ефремов из г. Горького. — Отношение некоторых хозяйственников, руководителей автобаз и гаражей к стажерам как «принудительному ассортменту», «накладному расходу» и т. д. — показатель несовершенного подхода к вопросу воспитания и выработки кадров водителей, крайне необходимых нашему социалистическому хозяйству.

Задача заключается в том, чтобы «заботливо выращивать кадры», — говорил товарищ Сталин в своем докладе на XVIII съезде ВКП(б), — помогать каждому растущему работнику подниматься вверх, не жалеть времени для того, чтобы терпеливо «сповзвиться» с такими работниками и «ускорить их рост».

Тов. Максимов считает необходимым, чтобы автошколы, расширив программу обучения, выпускали готовых шоферов. Это утверждение вызывает резкие возражения читателей.

«Довольно странная установка! — пишет начальник автобазы Одесского обдтранстреста т. Обухов. — Все школы, техникумы, втузы стараются дать учащимся возможность получить учебные практические знания. Их посылают на лучшие заводы, заранее вложив договоры, наблюдают за прохождением практики. Все это т. Максимов предлагает устранивать».

«Ня в коем случае нельзя сопоставлять практическое обучение курсантов в стенах школы с практическим обучением в том или ином хозяйстве», — пишет т. Л. Юхта из Апшхабада. — Как бы ни был организован процесс обучения в школе,

какое бы количество часов ни было отведено на практическое прохождение курса, школьная обстановка всегда является искусственной, значительно отличающейся от реальной обстановки в гараже. Только на производстве можно закрепить знания, полученные в школе, и в этом решающую роль играет стажировка в автохозяйствах.

«Что же дает стажировка будущему шоферу? На этот вопрос подробно отвечает т. Обухов, Юхта, шофер автобазы Лениграда т. Седлеров, члены квалификационной комиссии г. Сталинграда т. Рублев, Шуликин, Дубинина, Ванлукин и др.»

«Стажер в автохозяйстве», — пишет т. Обухов, — привязан к различным условиям работы, изучает реальные объекты, подбедные пути к ним, знакомится с основными маршрутами. Стажер узнает, как лучше разместить тот или иной груз в кузове, как сохраннее его доставить.

Будучи прикреплен к шоферу-стахановцу, стажер перенимает не только практику вождения машины, но и опыт ухода за ней, постоянную заботу о ее сохранности, о перевыполнении эксплуатационных показателей.

За время стажировки возрастает активность стажера. Он начинает энергично участвовать в устранении неполадок машины на линии, изучает способы борьбы за экономию бензина и автола. Под наблюдением шофера составляет сам заявки на ремонт. Выступая на стахановских совещаниях, живет интересами своего коллектива.

«Все это», — не может дать курсанту школа. Окончив школу и получив права водителя по проценту т. Максимова, курсант должен сразу же самостоятельно приступить к работе, не умея устранять неполадок в пути, не зная кратчайших маршрутов, условий и норм времени на грузочасо-разгрузочные работы, не умея оформлять документов».

Такой водитель, — пишет т. Савченко из Ленинграда, первичачет, терпящий в сложной обстановке городской езды, нарушает правила уличного движения и среди водителей начинает слыть неудачником.

Там где стажировка поставлена удовлетворительно, там, где руководители автобаз и шоферы-наставники относятся к этому делу, как к задаче большой хозяйственной и политической важности, — стажировка дает хорошие результаты.

В гараже Киевского мотосоюзината, — пишет начальник гаража т. М. Островский, — в 1938 году прошли стажировку 30 человек. После окончания школы они вхожи в состав машины даже по прямой, а маневрировать совсем не умеют. Теперь все они являются полноценными водителями нашего социалистического автопротростра.

Порядок стажировки в автобазе установлен следующий: на 20—25 рабочих дней стажер прикрепляется к ремонтной бригаде, где получает навыки ремонта, смазки и ухода за автомобилем, а остальное время ездит с шофером.

Из всего штата гаража Киевского

мьякомбината 80% — бывшие стажеры. Многие имеют права шоферов II класса. Среди них лучшие стажовцы, перевыполняющие нормы и не имеющие аварий и поломок — т. Чернецкий, Солодкий и другие.

В автобазе Одесского Облтранстреста, — пишет т. Бухов, — шоферы-стахановцы охотно берут стажеров, и они с первых же дней становятся их помощниками во всей практической работе. Стахановцы тт. Мастеров, Удлык, Очеретный и другие подготовили по несколько стажеров, которые теперь соревнуются со своими учителями в борьбе за лучшие показатели работы.

Не малое значение приобретает вопрос и о сроках стажировки. Обязательно ли устанавливать какой-то определенный период стажа — два, три или четыре месяца?

Отвечая на этот вопрос, шофер автобазы Леонович т. Седлеров считает, что в этом нет никакой необходимости. Опыт его работы со стажерами показывает, что некоторых стажеров (особенно из бывших грузчиков) можно вполне допустить к самостоятельной работе после двухнедельной стажировки. Поэтому вопрос о сроках стажировки следовало бы, по его мнению, передать на усмотрение автохозяйств, при условии повышения ответственности хозяйственников за качество стажировки.

С особой остротой должен быть поставлен вопрос о контроле и проверке стажировки — обязательном условии успеха всякого живого дела.

Госавтоинспекция, — пишет т. Седлеров, — уделяет большое внимание проверке технического состояния автомобиля и совершенно не занимается проверкой качества обучения стажеров. А ведь Госавтоинспекция хорошо известно, что неподготовленный водитель не менее опасен, чем технически неисправная машина.

Большинство читателей, откликнувшись на статью т. Максимова, единодушно приходят к следующим выводам.

Стажировка курсантов, окончивших автошколы, необходима.

Автохозяйства должны получать определенное количество стажеров в год в зависимости от количества шоферов.

Дирекция школ и Госавтоинспекция должны контролировать качество стажировочной практики.

Прикреплять стажеров нужно только к лучшим водителям, освобождая их на это время от сдельной работы и поощряя за качество обучения.

Разрешить автохозяйствам ставить вопрос перед автоинспекцией о выдаче стажеру шоферского документа ранее установленного срока, если стажер этого заслуживает.

Категорически воспретить хозяйственникам использование стажеров на работе, не связанной с прямыми обязанностями водителя.

Проведение в жизнь этих предложений значительно повысит качество обучения стажеров в автохозяйствах и даст огромный материальный эффект.

Глава Советского Правительства товарищ Молотов в своем докладе на XVIII съезде ВКП(б) говорил: «Быстро повышается значение автомобильного транспорта. Автомобильный парк увеличивается с 570 тысяч до 1 700 тысяч к концу третьей пятилетки. За третью пятилетку надо подготовить до 2 миллионов шоферов. Необходимо значительно улучшить использование автомобильного парка».

Это значит, что в третьем пятилетии два миллиона молодых водителей должны пройти стажировку в автохозяйствах и заслуженно получить право управления советскими автомобилями. Задача хозяйственников, партийных и профессиональных организаций на автотранспорте — обеспечить стажерам наиболее квалифицированную практическую подготовку, чтобы новое пополнение было на уровне тех огромных задач, которые ставит перед автотранспортом третий пятилетний план.



Московский автозавод им. Сталина выпустил первый образец новой грузовой машины ЗИС-15.

На снимке (справа налево): инженер-конструктор А. Оксентьев дает указания стахановцу П. Дробожову и старшему мастеру слесарной группы В. Рожкову по окончательной отделке машины

Фото А. Носовича

От шофера III класса до механика

В Стерлитамакской городской пожарной охране работает с 1935 г. шофер-стахановец М. Н. Корнеев. За время своей работы он не имел ни одной аварии и внес много рационализаторских предложений.

Тов. Корнеев первый поставил 4-цилиндровое магнето на двухтактный мотопомпу. Он изобрел замок для выдвижной лестницы, крепление приемных рукавов и гидрорулята и др.

Предложения тов. Корнеева привели в жизнь и значительно уменьшили расходы и время на выполнение производственных заданий.

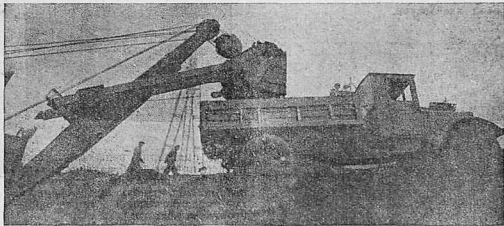
Теперь он работает над ветродвигателем, который будет заряжать на месте аккумуляторы машин.

Молодой водитель не ограничивается достигнутыми успехами. Он систематически работает над собой, повышает свою квалификацию. В 1937 г. он сдал экзамен на шофера II класса, а сейчас готовится получить звание шофера I класса.

Тов. Корнеев помогает в учебе и своим товарищам. Двое из водителей уже сдали с его помощью экзамен на шоферов II класса.

За хорошую работу т. Корнеев был неоднократно премирован. Он награжден грамотой Башкирского Центрального исполнительного комитета и ценным подарком. С 1938 г. т. Корнеев работает механиком городской пожарной охраны.

Председатель месткома Шинцов.

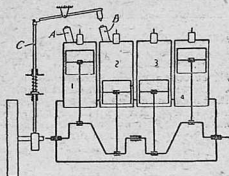


Широко развивается механизация погрузочно-разгрузочных работ на автотранспорте. На снимке — автомобиль за работой по вывозке грунта на строительстве метро

Фото Водяжанина

Запуск двигателей при помощи петард

В Англии запатентован способ запуска двигателей внутреннего сгорания при помощи петард (вместо запуска вручную или от стартера). Запуск двигателя осуществляется путем последовательного взрыва

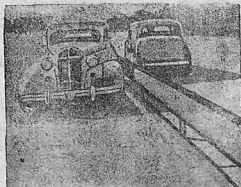


двух петард, расположенных в специальных камерах А и В (см. рисунок). Необходимо иметь две петарды объясняется тем, что при взрыве петарды давление от образующихся газов нарастает в очень короткий промежуток времени.

Если бы запуск осуществлялся только одной петардой, то сопротивление в двигателе (инерционное и трения) было бы столь велико, что угрожало бы возможностью разрыва цилиндра двигателя. Во избежание этого петарда А, взрывающаяся первой (от механизма, приводимого в движение рукой водителя), имеет ослабленный заряд, недостаточный для запуска двигателя, но достаточный для преодоления инерции покоя движущихся частей двигателя и для поворота коленчатого вала на 180°.

При повороте коленчатого вала на 180° (под действием взрыва петарды А) кулачковое приспособление, укрепленное на коленчатом валу, через стержень С и коромысло производит взрыв петарды В в цилиндре 2. Так как коленчатый вал еще находится в движении, то газам, образующимся при взрыве, не приходится преодолевать инерции покоя, и вся энергия расходуется на сближение поршня (а, следовательно, и шатуна, коленчатому валу и т. д.) значительного ускорения, достаточного для того, чтобы запустить двигатель.

Перила, предотвращающие столкновение автомобилей



Белые линии, нанесенные на асфальте в центре дороги, заставляют водителей держаться в пределах отведенной для них половины дороги, но не предотвращают столкновения в случае перехода машины за черту.

Для предотвращения возможных столкновений на одной из американских дорог устроен специальный барьер, представляющий собой низкую стенку из выпуклой стали, поддерживаемой стойками. Стенка достаточно прочна и упруга, чтобы поглотить толчок и отбросить машину назад, на ее сторону.

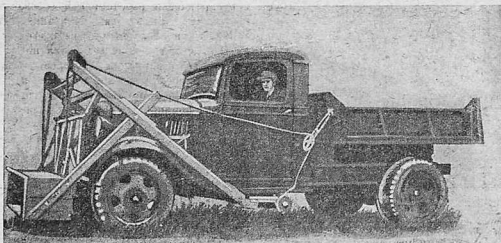
Грузовик с нагрузочным приспособлением



Американец Оуэн изобрел специальный аппарат, позволяющий грузовику нагружаться автоматически, как паровому экскаватору.

Нагрузочное приспособление состоит из ковша, прикрепленного к раме впереди грузовика. Подъем ковша производится при помощи системы кабелей и блоков, соединенных с трансмиссией.

Это приспособление нагружает машину значительно быстрее, чем паровой экскаватор.



Предохранение радиатора от накипи



Для смягчения воды и удаления из нее примесей, образующих накипь в трубках радиатора, построен новый прибор, наполненный специальной размягчающей жидкостью — беволитом (силикат).

Металлический цилиндр — размягчитель прирывается к концу резиновой кишки так, что вся поступающая в радиатор вода проходит через него.

ОБОРОННЫЕ ПОДАРКИ МАТЕРИ-РОДИНЕ

❖ Студенты Куйбышевского педагогического института развернули оборонную работу. 16 человек получили звание водителей автомашин, среди них — несколько девушек (Большаков, Лопилина и другие). Подготовлено 4 инструктора по обучению водителей автомашин, 37 шоферов-любителей, 17 пулеметчиков.

**Н. Овчинников, П. Водкин,
И. Бебнев.**

❖ Первичная организация Осоавиахима Омского учительского института — одна из лучших организаций в области. В институте работает 6 стрелковых кружков, кружок мотоводителей и другие.

П. Антонов.

❖ Петропавловский учительский институт (Казахская ССР) укрепил оборонную работу. В кружке водителей автомашин учится 26 человек, в кружке мотоциклистов — 28.

И. Ивановский.

❖ В Новосибирском транспортном институте организована автомотосекция, в которой десятки студентов овладевают техникой управления автомашиной и мотоциклом. Автомотосекция уже подготовила 47 водителей автомашин и 13 водителей мотоциклов.

П. Радченко.

❖ В Петрозаводском Дворце пионеров 30 школьников старших классов изучают мотоцикл. Кружок имеет два мотоцикла.

П. Анисимов.

❖ В первичной организации Осоавиахима Лесомеханического техникума Вологды работают кружки мотоциклистов и шоферов.

Автомотокружки организованы и при первичных организациях заводов «Красная звезда», Абакановской машино-тракторной станции, Череповецкой машино-тракторной мастерской и других.

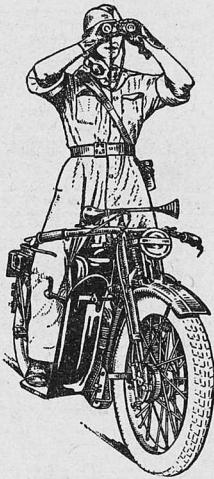
А. Смирнов.

❖ В кружке по изучению мотоцикла занималось 17 молодых работников связи г. Вологды. Первыми сдали испытания и получили права водители комсомольцев техникума-радеты А. Людина и Г. Михалюк.

❖ Рабочие и служащие предприятий связи Симферополя изучают мотоцикл. Среди организаторов большой моторсекции — техник телеграфа тов. Четверкин, занявший осенью прошлого года первое место в республиканских гонках.

❖ Добровольное спортивное общество «Урвезистик» г. Винницы организовало курсы мотоциклистов. Сейчас на курсах занимается 21 человек, среди них — 5 женщин.

В. Базарский.



❖ 37 студентов Белорусского политехнического института закончили курсы мотоциклистов.

И. Гладунов.

❖ За последнее время в Свердловске вступили в ряды Осоавиахима 4 тысячи новых членов. При первичных организациях Осоавиахима создано свыше 500 кружков рабочих стрелков, гранатометчиков, автомотоводителей.

❖ В 28 первичных организациях Абдулинского района (Чкаловской области) готовятся к сдаче норм 398 осовавиахимовцев, 13 человек учатся в кружке автодела.

Кириллов.

❖ Оживилась массовая оборонная работа в Юрьевском районе (Иваново). Во многих колхозах и фабриках организованы автомобильные, стрелковые, планирные кружки, в которых занимается свыше 2 000 человек.

А. Гангрий.

❖ Глуцкий райсовет Осоавиахима организовал 4 кружка по изучению мотоцикла. В ближайшее время кружки выпустят 50 мотоциклистов.

С. Шарамет.

❖ В Биробиджане состоялся очередной выпуск автошколы Облсовета Осоавиахима. Выпущено 90 шоферов. Среди выпускников — рабочие и служащие предприятий и учреждений города.

500 газогенераторных автомобилей

Коллектив Горьковского автозавода имени Молотова обзавелся в подарок XVIII съезду ВКП(б) освотить производство газогенераторных автомобилей ГАЗ-42 и выпустить 500 грузовых машин с газогенераторными установками.

Свое обязательство автозаводцы выполнили. 9 марта на склад отдана сбыта был сдан пятисотый газогенераторный автомобиль. Завод выпустил 140 грузовиков с газогенераторными установками своего производства и 360 машин с установками завода «Комета».

Грузовик ЗИС-15

Конструкторско-экспериментальный отдел автозавода имени Сталина 9 марта в подарок XVIII съезду партии выпустил первый опытный образец грузового автомобиля ЗИС-15.

Грузоподъемность нового автомобиля 3,5—5 тонн. Значительно улучшена конструкция заднего и переднего мостов, а также рамы. Машина имеет удобную трехместную цельнометаллическую кабину обтекаемой формы.

ЖЕНСКАЯ АВТОКОЛОННА

В Старобельском организации женская автоколонна Сельхозтранса. Все 20 шоферов колонны — женщины. Начальником автоколонны назначена коммунистка т. Проценко, заместителями — комсомолки т. Пелешова и Ведущая.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Издатель — Редизат ЦС

Осоавиахима СССР

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

Упомяну. Главлита А—9034

Техред В. Сопаляков

Зак. т. 1069. Зак. изд.-ва. 78 Тираж 9000

Бумага 60×92 см 1/2 п. л. 1

Кол. лн. в 1 п. л. 83000

Журнал сдан в набор 26/III 1939 г.

Поал. к печати 17/IV 1939 г.

Тип. изд-ва «Крестьянская газета»

Москва, Сущевская, 21

Цена 50 коп.

155
КРАСНАЯ ПРЕСНЯ, 6.2
КВ. 3
ЛЕЙСТ.
15 1.12 ЗА РУБЕМ