

Вперед

к новым

победам!

Да здравствует

1

За рулем

МАЙ 1939

9

РЕДАКТАТ ЦС ОСОЛВИАХИМА СССР

Социалистическое соревнование имени ТРЕТЬЕЙ СТАЛИНСКОЙ ПЯТИЛЕТКИ

Социалистическое соревнование, развернувшееся в предсезонские дни, растет и крепнет. С большим подъемом встретили трудящиеся нашей родины обращение коллектива завода «Красный пролетарий», застрельщика предсезонского соревнования, об организации соревнования имени Третьей Сталинской Пятилетки. Советский народ, включаясь в борьбу за осуществление исторических решений XVIII съезда партии, стремится достигнуть нового, небывалого роста производительности труда, чтобы сделать нашу страну еще более богатой и могучей.

Громадное значение имеет социалистическое соревнование на автомобильном транспорте. Третья сталинская пятилетка открывает перед ним грандиозные перспективы. Роль автомобиля в народном хозяйстве СССР значительно повышается. К концу третьей пятилетки наш автопарк будет насчитывать 1700 тыс. машин. Армия авторботников пополнилась двумя миллионами человек.

В своем докладе на XVIII съезде партии тов. Молотов, останавливаясь на работе транспорта, с особой силой подчеркнул задачу дальнейшего подъема этой отрасли народного хозяйства. Страна требует улучшения эксплуатации безрельсового транспорта, использования его огромной мощи и повышения грузооборота.

Опыт стахановцев показывает, что при внимательном и умелом уходе за машиной можно добиться резкого увеличения пробега автомобиля между ремонтами, сократить излиш-

ние непроизводительные расходы. Водитель имеет полную возможность не только укладываться в эксплуатационные нормы расхода бензина, но и давать значительную экономию.

Включившись в социалистическое соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки, многие автобазы взяли на себя конкретные обязательства.

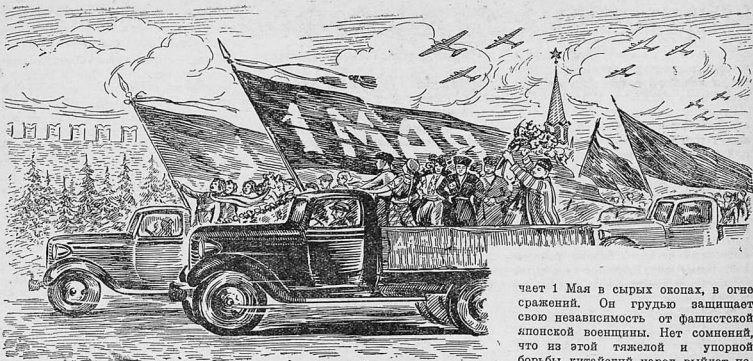
Коллектив автобазы автозавода имени Сталина обязался, например, выполнить план перевозок на 100 проц., сэкономить горючее на 5 проц., полностью ликвидировать аварийность автомашин, довести коэффициент технической готовности машин до 0,915, коэффициент использования парка — до 0,340, перекрыть нормы межремонтных пробегов по 25 машинам.

Коллектив взял на себя обязательства и по массово-оборонной работе: закончить учебу первого потока ПВХО и провести военизированный поход имени 1 Мая.

Строгой конкретностью отличаются обязательства коллектива автобазы треста № 2 Главвостстроя. Он обязался довести среднюю техническую скорость по машинам ЗИС-5 до 21 км, по машинам ЯГС и ЗИС-5 с прицепами до 18 км; снизить средний простой под грузозкой и разгрузкой на 35—40%; резко повысить производительность на 1 машину-час; ликвидировать аварии и нарушения правил уличного движения; бережно относиться к перевозимым грузам; довести до 100% вых. машин на линию и т. д.

Серьезные обязательства! Авторботникам есть за что драться.

„Не так далеко то время, когда Советский Союз сможет сказать уже другим: не отставай от СССР также и в экономическом отношении, если хочешь по всей линии и во всех отношениях стоять в передовых рядах человечества“. (МОЛОТОВ)



ВЕЛИКИЙ ПРАЗДНИК ТРУДА И БОРЬБЫ

Первое Мая — великий праздник труда и борьбы, день международной пролетарской солидарности, день боевого смотра и мобилизации революционных сил международного пролетариата на борьбу против фашизма и войны, за мир, свободу, за социализм.

В текущем году исполнилось ровно 50 лет, как пролетария и трудящиеся всего мира отмечают этот день революционными выступлениями и демонстрациями под боевыми лозунгами борьбы против капитализма и войны. В России день 1 Мая празднуется с 1890 года.

Трудящиеся капиталистических стран в этом году проводят день 1 Мая в обстановке серьезнейших политических и экономических потрясений, в обстановке нового экономического кризиса и новой империалистической войны.

«...война, так незаметно подкрашаясь к народам, втянула в свою орбиту свыше пятисот миллионов населения, распространив сферу своего действия на громадную территорию, от Тяньцзиня, Шанхая и Кантона через Абиссинию до Гибралтара» (Сталин).

В результате нового экономического кризиса с каждым днем увеличивается число безработных. Миллионы рабочих и служащих выбрасываются на улицу, терпят нужду и лишения. Число безработных в капиталистических странах составляет теперь уже 18 миллионов человек — на 4 миллиона больше, чем было в 1937 году.

Борьба мирового пролетариата против фашизма и войны разрастается. Ширится и крепнет народный фронт во всех странах мира. Международный пролетариат не забудет героических сражений испанского народа против наглых италогерманских хищников. В результате подлого предательства изменников Касодо — Мнаха фашистским варварам удалось захватить территорию Испании, но им не удалось и не удастся покорить героический испанский народ. «Победа», которую так торжественно отмечают теперь фашистские Италия и Германия, недолговечна. Испанский народ не согнет спины перед варварами, не изменит своим революционным традициям.

Воликий китайский народ встре-

чает 1 Мая в сырых окопах, в огне сражений. Он грудью защищает свою независимость от фашистской японской воищины. Нет сомнений, что из этой тяжелой и упорной борьбы китайский народ выйдет победителем.

Беспросветна жизнь трудящихся в Германии, Италии и Японии. Эти страны превращены фашистскими правителями в тюрьмы и казармы. Эксплуатация трудящихся здесь дошла до невиданных размеров. Рабочие работают по 14—16 часов в сутки, получая за это нищенскую заработную плату.

Нерадостна жизнь пролетариев и в так называемых демократических государствах — США, Англии и Франции. Новый экономический кризис тяжелым бременем лег на плечи трудящихся.

Счастлива и радостна жизнь в стране социализма. Народы Советского Союза встречают международный праздник 1 Мая величайшими всемирно-историческими победами. В нашей стране в основном построен социализм, ликвидированы все эксплуататорские классы, навсегда уничтожены причины, порождающие эксплуатацию человека человеком и разделение общества на эксплуататоров и эксплуатируемых. Наше общество состоит теперь из двух дружественных друг другу классов, из рабочих и крестьян, имеет свою многочисленную советскую интеллигенцию. «Грани между двумя классами трудящихся СССР все больше стираются, как постепенно стираются и исчезают также и грани между этими классами и интеллигенцией, занятой умственным трудом на пользу советского общества» (Молотов). Достигнуто невиданное морально-политическое единство народов

СССР, укреплен дружба между нами.

Все эти победы советский народ одержал под руководством славной коммунистической партии большевиков и великого вождя трудящихся всего мира товарища Сталина.

Рабочие, колхозники и интеллигенция нашей прекрасной родины живут теперь зажиточной и культурной жизнью. Им не грозит ни безработица, ни обнищание. Великая Сталинская Конституция обеспечивает всем гражданам СССР право на труд, на отдых, на образование, на обеспечение в старости. Советский народ, раскрепощенный от пут капитализма, от эксплуатации, показывает всему миру образцы героизма, чудесных подвигов во всех областях нашей жизни.

Подлые враги народа посягали на свободу и счастье трудящихся нашей страны, мечтали о том, чтобы надеть ярмо капитализма на наш героический народ. Партия под руководством товарища Сталина разгромила и выкорчевала эту гнусную банду фашистских наемников.

... Советский Союз вступил в новую полосу развития, в полосу завершения строительства социалистического общества и постепенного перехода от социалистического к коммунистическому обществу. XVIII съезд Всесоюзной коммунистической партии большевиков поставил перед народами нашей родины новые всемирно-исторические задачи. Надо переиграть главные капиталистиче-

ские страны в экономическом отношении. Товарищ Сталин говорил на съезде:

«Мы переиграли главные капиталистические страны в смысле техники производства и темпов развития промышленности. Это очень хорошо. Но этого мало. Нужно переиграть их также в экономическом отношении. Мы это можем сделать, и мы это должны сделать. Только в том случае, если перегоним экономически главные капиталистические страны, мы можем рассчитывать, что наша страна будет полностью насыщена предметами потребления, у нас будет изобилие продуктов, и мы получим возможность сделать переход от первой фазы коммунизма ко второй его фазе.»

Советский народ с величайшим героизмом будет претворять в жизнь указания великого вождя товарища Сталина. Он также доблестно выполнит эти задачи, как доблестно выполнил первую и вторую сталинские пятилетки.

В этом году празднование 1 Мая совпадает с двумя знаменательными датами — с десятилетием социалистического соревнования и с двадцатилетием первых коммунистических субботников.

Владимир Ильич Ленин характеризовал коммунистические субботники как фактическое начало коммунизма, как начало исторического поворота в отношении к труду. Эту характеристику В. И. Ленина советский народ подтвердил на деле. Труд в

СССР стал делом чести, славы, доблести и героизма, социалистическое общество в основном построено.

Коммунистические субботники явились началом дальнейшего разворота социалистического соревнования и ударничества. Громадные размах соцсоревнования и ударничества мы имели в первой пятилетке. Во второй пятилетке соцсоревнование и ударничество перешло в свою новую и высшую форму — в стахановское движение, которое «перекрывает в целом ряде случаев производительность труда передовых капиталистических стран и открывает, таким образом, практическую возможность дальнейшего укрепления социализма в нашей стране, возможность превращения нашей страны в наиболее зажиточную страну.

Но этим не исчерпывается значение стахановского движения. Его значение состоит еще в том, что оно подготавливает условия для перехода от социализма к коммунизму» (Сталин).

По всей стране развертывается сейчас социалистическое соревнование имени третьей сталинской пятилетки. Растет и ширится его новая и высшая форма — стахановское движение. Это вернейший залог дальнейших побед социализма, залог успешного выполнения третьей сталинской пятилетки, залог укрепления мощи нашей великой родины.

Советский Союз находится в капиталистическом окружении. Новая империалистическая война представляет серьезную опасность для миролюбивых стран. Ввиду этого наша страна, как никогда, укрепляет свою обороноспособность, свою доблестную Красную Армию, Красный Военно-Морской флот, Красную авиацию и Осоавиахим. Наша Красная Армия никому и никогда не позволит перейти священные и неприкосновенные границы нашей великой родины. «Наша армия стоит зорким часовым на рубежах, отделяющих социалистический мир от мира угнетения, насилия и капиталистического варварства. Она всегда, в любой момент готова ринуться в бой против всякого врага, который посмеет коснуться священной земли советского Государства» (Ворошилов).

Советский Союз силен и могуч. Он спокойно смотрит в будущее. Высоко над ним реет непобедимое знамя Маркса — Энгельса — Ленина — Сталина, знамя, под которым мировой пролетариат совершит мировую пролетарскую революцию.



В. И. Ленин на всероссийском субботнике в Кремле в 1920 году

С рисунка И. Васильева

УСТАВ ПАРТИИ ЛЕНИНА-СТАЛИНА



Андрей Александрович
ЖДАНОВ

Новый Устав ВКП(б), единогласно принятый XVIII съездом, отражает величие побед социализма, ясно и кратко формулирует организационные формы работы партии, соответствующие изменениям исторической обстановки. Этот Устав вооружает членов партии для борьбы за успешное завершение строительства социалистического общества, для борьбы за постепенный переход от социализма к коммунизму.

Наша партия, руководствуясь революционным, творческим марксизмом, никогда не превращала формы партийного строительства в догму, в мертвую схему. «Оставляя неизменными основные, коренные организационные принципы, партия всегда устанавливала такие организационные формы, которые соответствуют развитию содержания ее работы, обеспечивают выполнение политических задач, обеспечивают единство слова и дела. Исходя из этого, партия неоднократно меняла свой устав, учитывая изменения в обстановке, новые задачи и опыт своей работы» (Жданов).

Благодаря торжеству социализма в СССР окончательно ликвидированы эксплуататорские классы, навсегда уничтожены причины, порождающие эксплуатацию человека человеком. Наш рабочий класс превратился в совершенно новый класс. Он перестал быть пролетариатом в собственном, старом смысле слова.

Иным стало крестьянство, строящее свою жизнь на коллективном труде. Изменилась наша интеллигенция. Советское общество состоит из двух дружественных классов — рабочих и крестьян, грани между которыми, равно как между этими классами и интеллигенцией, стираются, постепенно исчезают. Растет и крепнет морально-политическое единство нашего великого народа, строящего под руководством Ленина — Сталина величественное здание коммунизма. В результате коренных изменений в классовой структуре советского общества отпала необходимость в разных условиях приема в партию для рабочих, крестьян и интеллигенции. Отныне установлен единый годичный стаж для всех трудящихся, вступающих в партию.

Установление нового порядка приема вовсе не означает, что партия широко открывает двери для всех. Не всякому дана честь быть в ее рядах. Принцип строгого индивидуального отбора проверенных, пре-

данных делу коммунизма людей остается неизменным.

Высокое звание борца за коммунизм возлагает на членов партии серьезные обязанности. «Партия руководствуется в своей работе теорией марксизма-ленинизма» — сказано в Уставе. Это положение, подчеркивающее гигантскую роль и значение революционной теории, обязывает каждого коммуниста работать над повышением своей сознательности, над усвоением основ марксизма-ленинизма. Член партии должен строгаише соблюдать партийную и государственную дисциплину, проводить на практике политику партии и решения ее органов, поседневно укреплять связь с массами, отвечать на запросы и нужды трудящихся.

Вместе с тем партия предоставляет коммунистам широкие внутрипартийные права, которые считались разумными, но не были записаны в Уставе. Член партии имеет право критиковать на собраниях лю-



Курсанты Замоскворецкой автошколы Осоавиахима (Москва) изучают математику XVIII съезда ВКП(б). Проводит беседу политрук В. Фролов

Фото В. Довганяло

бого работника партии, избирать и быть избранным в партийные органы, требовать личного участия во всех случаях, когда выносятся решения о его деятельности или поведении, имеет право обращаться с любым вопросом и заявлением в любую партийную инстанцию, вплоть до ЦК ВКП(б). Эти уставные положения ограждают члена партии от произвола разного рода карьеристов, клеветников и перестраховщиков.

Устав требует от партийных организаций максимума осторожности и товарищеской заботы при решении судьбы члена партии, тщательного разбора обоснованности предъявляемых ему обвинений. Исключение из партии за мелкие проступки Устав запрещает. Решение об исключении из партии приобретает силу лишь в том случае, если оно утверждено обкомом, крайкомом или ЦК компартии союзной республики.

Отражая сталинскую чуткость и заботу о человеке, Устав одновременно беспощаден ко всем вражеским элементам, проникающим в партию. «Партия, — говорится в Уставе, — является единой боевой организацией, связанной сознательной дисциплиной, одинаково обязательной для всех членов партии. Партия сильна своей сплоченностью, единством воли, единством действий, несовместимых с отступлением от программы и устава, с нарушением партийной дисциплины, с фракционными группировками, с двурушничеством. Партия очищает свои ряды от лиц, нарушающих программу пар-

тии, устав партии, дисциплину партии».

Устав закрепляет уже проведенную на деле последовательно демократическую практику: отмену кооптации, запрещение голосования списком при выборе партийных органов, тайное голосование и др. Устав обеспечивает этим подлинный расцвет внутрипартийной демократии, рост творческой активности коммунистов.

Центральной организационной задачей партии была и есть задача правильного подбора людей и проверки исполнения. Товарищ Сталин учит ценить кадры, заботливо выращивать их, сочетать старые и молодые кадры «в одном общем оркестре руководящей работы партии и государства».

Эти указания товарища Сталина нашли отражение в целом ряде пунктов нового Устава: и в создании при ЦК ВКП(б) Управления кадров, и в вопросе о партийном стаже для руководящих работников, и в вопросе о партийном стаже рекомендуемых.

Устав четко фиксирует задачи первичных партийных организаций, предоставляя им право контроля за состоянием дел предприятия. Это повышает их роль и ответственность за выполнение производственных планов.

Устав предусматривает организацию в обкомах, крайкомах, ЦК нацкомпартий, окружкомах, горкомах и райкомах Военных отделов, которые должны помогать военным органам в постановке учета военнообязанных,

в проведении призыва, мобилизации в случае войны, в деле укрепления противовоздушной обороны и т. д. Создание этих отделов имеет большое оборонное значение: оживится массовая оборонная работа, крепче и сильнее станет Осоавиахим

Громадное значение имеет раздел Устава «Партия и комсомол».

«ВЛКСМ является активным помощником партии во всем государственным и хозяйственном строительстве, Комсомольские организации должны быть на деле активными проводниками партийных директив во всех областях социалистического строительства, особенно там, где нет первичных партийных организаций».

Этот раздел Устава поднимает еще больше активность комсомольских масс, что облегчает выполнение грандиозных задач третьей сталинской пятилетки.

Новый Устав, в основу которого положены мудрые сталинские указания, развивает ленинское учение о партии. «Товарищ Сталин преподал партии блестящие образцы творческого марксизма в вопросах организационного строительства партии» (Жданов).

Устав, знаменующий собой новую веху в развитии великой партии Ленина—Сталина, еще больше повышает ее роль как основной направляющей, руководящей силы советского государства, укрепляет партийную организацию, обеспечивает победу коммунизма на одной шестой части земного шара.



Делегаты XVIII съезда ВКП(б), Герои Советского Союза тт. П. Осипенко, Г. Байдуков, И. Папанин, В. Коккинаки среди делегатов Крымской АССР

Фото Кислова

Жизнь наша принадлежит родине!

И. ДУБИНСКИЙ

Тихо в тайге Легкий ветер шевелит верхушки деревьев. Вокруг ни души. Кажется, здесь никогда не ступала нога человека. Не верится, что недалеко, в десятке километров отсюда, — линия фронта, окопы, минированные поля, смерть... Ночь оборвала грохот артиллерийской канонады. Воздух очистился от рева самолетов.

Но что это? Над огушкой загляла цветная ракета. Вот еще одна. И тогда мгновенно снялся со своего места, стремительно двинулся вперед молодой березняк: то устремились в атаку искусно замаскированные деревьями танки. Покатилась вдале несокрушимая, всепобеждающая лавина.

Танки приблизились к передней линии обороны. Артиллерия противника открыла ураганный огонь. Ни на секунду не замолчали быстрые противотанковые пушки. Реально дугасы. Коварные саперы противника незаметно натянули в траве проволоку, раскинули стальные сетки-ловушки. Они рассчитывали, что водители быстро несущихся танков не заметят в густой траве проволоку, она наматывается на гусеницы, замедлит ход или совсем остановит машины и они станут искомым мишенью для пушек. Теперь скорость машин решала успех, от нее зависела жизнь людей, исход атаке. Моторы работали на том критическом режиме, когда обогащенная смесь едва успевает обратиться в газ. Своими стальными телами танки рвали колючую проволоку, мля, давили гусеницами пулеметные гнезда, расстреливали пушки противника. Все вокруг солдогололо, от чудовищной артиллерийской дуэли. Гул взрывов, аяг танковых гусениц, шум моторов — все слилось в единый звук боя.

Танки N-ской части Краснознаменной армии прорвались в тыл противника. Три танка круто валили вправо, углубились в тайгу. Они получили приказ разведать, где укрепились дальнеобойные тяжелые орудия. Мгнетий огонь этой батареи косил ряды пехоты, не давал ей перейти в наступление, штурмовать высоту. Сметая все на своем пути, прокладывая новые тропы в лесу, танки разыскивали мастерски укрытую батарею. Она была где-то рядом. Кто знает, не за теми ли густыми зарослями укрылся опасный и зитрый противник? Горе танкам, если они слишком заревету впереди, сплунут под прямую наводку орудий.

В этот миг бешеный стрелок переднего танка заметил, что в рачке прицела появилась нечто весьма



Танкисты — братья Михеевы за решением тактической задачи

похожее на орудие. Сомнения быстро рассеялись. Это она, батарея противника. Дорога казалась секунда. Экипаж ведущего танка принял смелое решение. Машина на полной скорости ринулась прямо на батарею. Танк заметили, на него перенесли весь огонь, зашипели снарядами. Артиллеристам казалось, что экипаж атакующего танка потерял разум, — как можно действовать так безумно, обрекая себя на неизбежную гибель? У танка уже полбаты гусеницы, он прикован к месту, каждое мгновение может быть разбит на куски. И тут произошло нечто совершенно неожиданное.

Пока батарея отгем своих орудий расправлялась с этим обреченным танком, с флангов незаметно подкрались и с силой урагана обрушились на противника два других танка N-ской части Прислуга батареи не успела опомниться, прийти в себя, как все было кочено. Грозовые орудия вращающихся башен танков, их гусеницы сделали свое дело. Батарея больше не существовала. Бойцы ринулись на штурм сопки...

Серебряные трубы заилились сигналом отбоя. Конец маневрам. Экипаж «расстрелянного» батареий «противника» танка, отряпая люку; повалился коротко остриженными головами, на утомленных лицах сияла довольная улыбка. Один за другим на землю уверенно прыгают четыре коренастых человека в синих комбинезонах с черными петлицами и золотистой эмблемой танка. Они молоды, очень молоды, и удивительно похожи друг на друга. К ним лезвильно обращаются взоры окружаю-

щих. Приближаются посредники — строго, невозмутимые судьи и вершители судеб в дни маневров. Молодой комбриг восклицает: «Э, да это же Михеевы!» Он порывисто всем телом подается вперед, ему хочется пожать руку, обнять эту четверку храбрцов. Их отвага, быстрый ум, тончайшее мастерство сегодня во многом решили исход операции, принесли славу танковому соединению. Комбриг поборол себя. Он принял суровый вид и с приторным возмущением спросил:

— Что же это вы себе позволяете? Один танк против целой батареи тяжелых стрелковых орудий — и несетесь прямо на пушки, к смерти в объятия!

Самый юный из четверки — башенный стрелок и депутат Верховного Совета РСФСР Владимир Михеев спросил:

— Товарищ комбриг, если бы это был настоящий бой, то наш бросок на батарею, неравный поединок с ней, мог бы оказать существенную помощь красным частям?

Комбриг тепло ответил:

— Конечно, это была бы неоценимая услуга, но вам бы она стоила жизни.

Еще раз отозвался Владимир Михеев:

— Товарищ комбриг, в грядущих боях экипаж Михеевых поступит точно так же. Жавая лапа принадлежит родине, зря рисковать ею мы не в праве, но если отдав жавый, мы сможем обеспечить победу, то это будет сделано.

1 Отрывок на брошюре И. Дубинского «Танковый экипаж Михеевых», издательство, 1939.

Шофер-орденоносец

Одесское отделение Совхозтранса, — одно из передовых в Союзе, — получило в прошлом году срочное правительственное задание — помочь братской Башкирской республике вывезти хлеб из глубинных пунктов на Магнитогорский элеватор.

В числе лучших шоферов-стахановцев, отправившихся в Башкирию, был Андрей Ефимович Засядьвов, досрочно перевыполнивший план работы в период уборочной кампании в Одесской области.

Весной 1936 года Андрей Ефимович окончил Одесскую автошколу, а уже через два года благодаря неутомимой энергии и любви к делу, стал влиятельным человеком — одним из лучших водителей советского автомобиля.

Немалые трудности пришлось преодолеть шоферам Одесской автобазы Совхозтранса в Башкирии. Хлеб не был подготовлен к вывозке, а в зерносовхозах Янгельском и «Красная Башкирия» его еще ни скопили. Чтобы избежать вынужденных простоев, машины грузились в Магнитогорские коксом для Баймакского мелеплавленного рудника, а затем шли на рудника «Вашзолото» и отсюда к мощным домам Магнитки.

Когда наступила пора осенней возки хлеба, подкрасалась суровая зима. Стойкиметровые пролеты завалило снегом. Работать становилось все труднее. Тов. Засядьвов и группа стахановцев, героически преодолевая стихию природы, работали каждый за двоих, за троих, чтобы спасти дорогой, выращенный колхозниками Башкирии, урожай.

Однажды в сорокаградусный мороз, перевозя хлеб из зерносовхоза «Красная Башкирия» в Магнитогорск, Андрей Ефимович попал в пургу. Машина часто буксовала, и только боковая скорость спасала ее от столора. Снег забил шели. Стало трудно дышать. Глаза застлало слезой, сковывавшей от мороза ресницы и веки. Дорога казалась бесконечной.

Хорошо изучив маршрут, внимательно всматривался Андрей Ефимович в знакомые ему предметы, но не узнавал их. Они выглядели по-иному. Трудный маршрут все же был закончен. Тов. Засядьвов выполнил задание, не шая ни сил, ни здоровья. Его друзья, прибывшие в Магнитогорск до пурги, радостно приветствовали бесстрашного товарища.

Вместе с именами тысяч передовиков социалистической промышленности и сельского хозяйства весь Союз узнал об Андрее Ефимовиче Засядьвов и его успехах. В указе Президиума Верховного Совета СССР о награждении передовиков сельского хозяйства Украинской ССР было записано кратко:

«Орденом Ленина... Засядьвов Андрей Ефимович — шофера Одесской автобазы Совхозтранса, выполнившего план 1935 года на 221% и сэкономившего 269 килограммов горючего».

Огромным производственным подъемом, новыми социалистическими обязательствами ответили стахановцы и весь коллектив автобазы Совхозтранса на высокую оценку пар-

тий и правительством работы своего товарища.

Казалось, что орден Ленина был наградою всему коллективу. Он согревал ленинско-сталинской теплотой сердца скромных патриотов.

Отсюда шофер-орденоносец получал приветственные письма. Из разных городов приглашали его приехать обменяться опытом.

До этого скромный, трудолюбивый Андрей Ефимович редко выступал на собраниях. Но сейчас он заговорил:

— Я по-настоящему дружу с каждой детальною машиной. Профилактичку осуществляю точно по графику. Внимательно слежу за карбюратором и регулирую его так, чтобы он давал постоянную экономию бензина. Всегда использую инерцию машины; на спусках и при переключении передач выключаю газ. Детально изучаю профиль пути и благодаря этому едущу без опаски с предельной скоростью. Славяя машину сменщику тов. Головки, всегда подробно рассказываю о поведении машины, о том, что надо сделать, чтобы завтра не стоять из-за мелочей.

В предсезонские дни, когда вся страна переживала новый творческий подъем, я вместе с водителями нашей автобазы включился в стахановский декадник имени XVIII съезда ВКП(б) и выполнил задание на 172%.

Горячо благодарю партию, правительство и дорогого товарища Сталина за высокую награду. Заявляю, что по-стахановски и с честью выполню любое задание. Обязуюсь в 1939 году довести межремонтный пробег до 125 тыс. километров, выполнить план на 150%, сэкономить горючее против норм, предельно сохранить резину.

Андрей Ефимович заключил социалистический договор с лучшим шофером Чаховского отделения Совхозтранса Афанасием Петровичем Агаоновым. В автобазе Одесского Совхозтранса социалистические обязательства ваяли на себя многие шоферы стахановцы.

Воодушевленные высокой оценкой замечательной работы тов. Засядьвочка, принятого ныне в ряды великой партии Ленина—Сталина, шоферы-стахановцы, вовлекая в свои ряды новых водителей, будут работать так, чтобы славными героическими делами умножить грандиозные успехи нашей великой родины.

Шоферы стахановцы Одесской автобазы Совхозтранса

С. Усенко, Л. Барский

Бригадир-орденоносец
И. Сошенко



А. Е. Засядьвов у своей машины

НАГРАДА ВДОХНОВЛЯЕТ

15 февраля 1939 года — один из самых радостных и замечательных дней в моей жизни. В этот день правительство наградило меня орденом Ленина. Высокая награда вдохновляет меня на новые подвиги. С великой гордостью будет биться мое сердце под орденом гения пролетарской революции.

Я благодарю партию, Советское правительство и великого Сталина за отеческую заботу о нас, колхозниках.

В своем письме я хочу рассказать о том, за что меня наградили орденом Ленина.

Еще в юные годы у меня родилась мысль работать на автомашинах. Мечта стать шофером сбылась.

В 1933 году меня послали на курсы шоферов, которые я закончил с успехом. Работая шофером, я много уделял внимания своей машине, хозяинский берег ее, всегда старался содержать в чистоте и полной исправности. Я много работал над собой, над овладением техникой, много читал книг, журналов и газет.

В начале хлебоуборочной кампании 1938 года меня прикрепили к комбайновому агрегату депутата Верховного Совета Казахской ССР тов. Коток.

Тов. Коток на совещаниях коллектива своего агрегата неоднократно говорил:

— Нужно добиться того, чтобы наши машины работали безотказно. Никогда нельзя забывать о том, что мы должны оседлать нашу технику и получать от нее все, что она может дать при полной нагрузке.

Поставленная перед нами задача была с честью выполнена.

Нагрузка зерна с комбайнов находилась в исправности. За 27 рабочих дней перевез 28 тысяч центнеров зерна, а за период с 1 августа по 1 января 1939 года перевез около 186 тысяч центнеров и полностью сохранил свою машину.

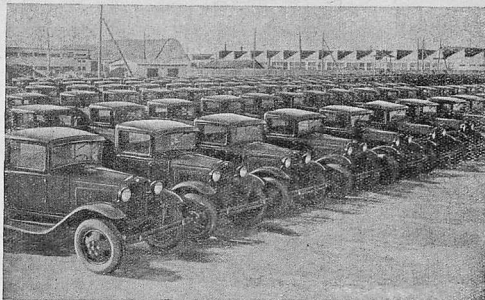
Я успевал отвозить зерно от снопа в двух комбайнов. За 27 рабочих дней перевез 28 тысяч центнеров зерна, а за период с 1 августа по 1 января 1939 года перевез около 186 тысяч центнеров и полностью сохранил свою машину.

В январе этого года я принят в кандидаты партии, что обязывает меня работать еще лучше.

Я заверяю Советское правительство и лично товарища Сталина, что и впредь моя автомашинка будет работать безотказно. В текущую сельскохозяйственную кампанию добьюсь новых успехов.

Шофер колхоза «Вольшеви»,
Цурупянского района

Орденосец П. Засько



25 января 1932 г. с конвейера Горьковского автозавода имени Молотова сошла первая грузовая машина. Через семь лет, к XVIII съезду ВКП(б) завод дал стране более полумиллиона автомобилей. На снимке — однодневная продукция автозавода на заводской площадке

Фото В. Храмовца

РУЛЬ АВТОМОБИЛЯ— в надежных руках

Роман Терентьевич Джангиров — шофер I класса — инициатор стахановского движения в Орджоникидзевском крайавтотрансе. В 1938 г. он работал на грузовой машине и постоянно перевыполнял нормы перевозимого груза, а затем его переселили на автобус и здесь он также показал образцы культурного обслуживания пассажиров.

Строгое соблюдение графика, постоянная забота о сохранности машины, экономия 18—20% горючего выдвинули т. Джангирова в ряды передовых водителей края.

В прошлом году курорты Минводской группы получили по решению правительства комфортабельные такси ЗИС-101. Тов. Джангиров, прикрепленный к новому легковому ЗИСУ, первое время буквально не расставался с машиной и в короткий срок освоил ее настолько, что сейчас может быть назван подлинным мастером-водителем. Он добился большой экономии горючего не только на своем ЗИСе, но как рационализатор-регуляторщик отрегулировал десятки карбюраторов, после чего эти машины стали давать экономно против норм расхода бензина.

В Пятигорской базе Автогужresta имеется автобус ЗИС-8 с усиленной рамой СПА, работающий с перегоревшим горючего. Здесь даже создали створья, что на этой машине уложиться в норму нельзя. Но т. Джангиров отрегулировал карбюратор и результат оказался блестя-

щим. ЗИС-8 № 101 стал давать экономно из месяца в месяц в пределах 5—7%.

Тов. Джангиров все время работает над повышением своих знаний, читает автотехническую литературу, использует небольшую «лабораторию» гаража для повышения качества регулировки карбюраторов.

Прежде чем поставить карбюратор на машину, он тарирует жиклеры, несколько раз проверяет их на истечение, точно устанавливает урочень бензина в поплавковой камере, так как прекрасно отдает себе отчет в том, что разные виды топлива с разным удельным весом требуют различной регулировки поплавка. Тов. Джангиров всегда имеет при себе запасные жиклеры, различные по диаметру и форме диффузоров, — это его походная аптечка. На линии, используя профиль дороги, инерцию машины и умело сочетая мощность двигателя с сопротивлением пути, он добивается высоких эксплуатационных показателей.

Среди стахановцев Крайавтотранса, работающих в трудных горных условиях Кавказа, есть немало таких водителей-стахановцев, как т. Джангиров, получивших самые лучшие отзывы и благодарности от ученых, стахановцев, командиров РККА, съезжающихся со всех концов Советского Союза на курорты и туристские базы.

Н. Дворников

Спортивный сезон

Борис АБР



В. Кулаков

Фото М. Прехнера

Наступает новый сезон. Сезон жарких схваток и битв. Мастера больших скоростей готовятся к встречам с молодежью. Много неожиданного таит в себе предстоящие встречи. По опыту прошлых лет можно не сомневаться, что и предстоящий сезон выдвинет немало новых молодых спортсменов, с честью борющихся за высокие звания чемпионов и рекордсменов.

Через несколько дней по всему Союзу мотоспортсмены выйдут на шоссе. Начнутся весенние гонки. Больших мотоспорта с нетерпением ждут первых приключений.

Зрители спортивных соревнований не любят неожиданностей. Победить, выиграть должен «фаворит»: на ринге — Корольев, в бассейне — Войченко, на гравельной дорожке — Заменский, на футбольном поле — «Спартак», на шоссе и в кроссе — Иваненко и Гусakov. Спортивный болельщик консервативен. Недовольно относится он к успеху молодого неизвестного спортсмена.

— Случайность! Повезло! Вот увидишь, что будет при следующей встрече! — нередко можно услышать после победы молодежи над признанным чемпионом.

Все чаще и чаще этим зрителям приходится «разочаровываться». Способная молодежь уже развечала многих «маститых».

Парвенство СССР по мотоспорту 1938 года — яркая иллюстрация роста молодых кадров.

Дан старт труднейшей стокилометровой гонки. Многочисленные зрители в ожидании финиша волну-

ются, настроение приподнято. В гонке участвуют все «корифеи» мотоспорта. Кто из них первым пересядет заветную белую черту? Вспоминаются прежние встречи, произносятся сложные арифметические вычисления.

Опустился флажок стартера. С седла слезает и разминается никому неизвестный мотоспортсмен. Он снимает шлем, очка. Но и это не открывает болельщикам его имени.

— Кто это? Кто выиграл? Объявите победителя! — слышатся нетерпеливые возгласы.

Гонку на сто километров выиграл А. Степанов (Ростов на Дону). Им установлен новый всесоюзный рекорд — раздается из радиодупора.

Но на этом не прекратились «сюрпризы». Вслед за Степановым финишируют Н. Кириллов, И. Литус, Н. Гранников, В. Петров.

Новые имена, новые достижения, новые рекорды. «Маститые» не попали даже в первую пятерку.

Такая же «неожиданность» произошла и во многих других авталах перпендента 1938 года. А. Якушина, Л. Косухина, Л. Залоржняя, А. Евангулова, Н. Невструева, З. Старостина — молодые мотоспортсмены далеко оставили позади своих более опытных конкурентов. В. Петров (Ижевск), В. Озеревский, В. Жемарин, Д. Поздняков

(Непронетровск) были первыми в трудной гонке. Десятки молодых гошников периферии с честью вышли из соревнования с лучшими мастерами, опытными чемпионами и рекордсменами.

Таблица всесоюзных рекордов по мотоспорту подверглась резкому изменению: за мнувший сезон в нее вписаны 22 новых достижения.

Дважды повторается в таблице имя старшего советского гошника Андрея Иваненко. Сочетая замечательные спортивные качества с огромными техническими знаниями, он не уступил звания рекордсмена. Неудача, преследовавшая А. Иваненко во время розыгрыша первенства СССР, не лишила его хладнокровия. Сразу же после всесоюзных мотосоревнований он вернул потерянное на несколько дней высокое звание. Его результаты — 31,44 сек. (скорость 114,503 км/час) в километровке с хода и 41,95 сек. (85,816 км/час) в соревновании на один километр со стартом с места — густотачное высочайшее (особенно первый из них).

Несмотря на то, что рекорд километровки с хода только за последние два года вырос больше, чем на 10 километров, можно безосновательно предсказать дальнейшее повышение этого достижения в предстоящем сезоне.



На крутом

Многого следует ожидать от спортсменов наших мотозаводских центров — Ижевска, Таганрога и Ленинграда.

Ижевцы первыми провели весеннее соревнование. Борьба была жаркая. Чемпион Союз В. Петров выиграл И. Пешехонову и В. Соколову. Наряду с этими известными спортсменами на соревнованиях выдвинулись и новые кадры — Ф. Коротаев, А. Вабушкин и М. Соколов, обогнавшая чемпионку СССР Н. Невструеву.

На Таганрогском заводе идет усиленная работа над новыми конструкциями. Возможно, что и завод «Красный Октябрь» успеет в этом сезоне обрадовать спортсменов новой моделью.

В недавних скоростных гонках на московском беговом ипподроме многие молодые спортсмены, в первую очередь Александр Бучин, иля по ледяной дорожке с трудными виражами, добиваясь высоких показателей. Это говорит о том, что зима не остановила спортивной жизни, не прекратила тренировок и упорной работы над мотором. Держатель рекорда А. Иваненко, судя по последним выступлениям, не собирается без боя уступать первенства. Предостоят интерес-



Длинной цепочкой выдвинулись на трассе участники кросса — мотоциклисты

Фото В. Дорганов

Он начинается

МОВ



служке

Фото В. Довгяло

кейшие спортивные встречи. Служно назвать победителя, но ясно одно — рекорду не уделеть.

Семь раз повторяется имя молодого таганрогского спортсмена Н. Шумилкина в славном списке рекордсменов Советского Союза. Ему принадлежит все пять высших достижений СССР по классу мотоциклов до 500 куб. см. Два рекорда установил Шумилкин на своей 500-кубовой «Комете» и для высшего класса советских мотоциклов — до 750 куб. см.

В прошлом году (к слову сказать, без всякой помощи таганрогского и Центрального автомотоклубов) Н. Шумилкин в гонке на 100 км первым из советских спортсменов побил рекорд, установленный на импортном БМВ. Отличные результаты Н. Шумилкина — километража, пройденная за 26,01 сек. (138,362 км/час), и стононметровая дистанция, пройденная за 43 мин. 40 сек. (123,711 км/час), — не являются пределом для этого талантливого конструктора и энтузиаста мотоспорта. Мы ждем от Шумилкина в этом сезоне скоростей порядка 150—160 км/час. Такое обещание дал он в прошлом году, поспевив свои первые успехи героическому ленинско-сталинскому комсомолу.

Кто показал наивысшую скорость на советском мотоцикле?

Молодой подольский гонщик И. Кривошеев пролетел один километр на мотоцикле собственной конструкции за 25,83 сек. Скорость 140,460 км/час — рекорд, пока не превзойденный ни одним спортсменом. Это достижение также не должно пережить сезона 1939 года. Однолюбники И. Кривошеева — братья А. и В. Кулаковы, ленинградец Зотов, Е. Грингаут, правда, неудачно выступавший в 1938 году, Н. Гусakov, одновременно совершенствующийся и в кроссах, и в скоростных гонках, и многие другие молодые представители периферии будут штурмовать этот рекорд. Кривошееву предстоит серьезное испытание. Чтобы удержать звание рекордсмена, ему придется много поработать над своей машиной.

Дважды занесено в таблицу рекордов СССР имя А. Степанова (Ростов на Дону). Он специализировался в стайкерских дистанциях. Но дополнительно поработав над усовершенствованием своего ИЖ-8, он может стать опаснейшим конкурентом спринтера.

По одному рекорду держат пять спортсменов: Сергей Бучин — 5 км с холма, А. Кулаков — 1 км с места, Н. Пешехонов и Е. Грингаут — 300 км и А. Камский — 500 км. Последние три рекорда на длинные дистан-

ции держатся с 1937 года. Дело чести советских спортсменов показать новые достижения в этом виде соревнований.

Значительно повysит интерес сезона возвращение на спортивную арену многих известных гонщиков — Н. Захаревского, А. Силкина и др. Они не принимали участия в розыгрыше первенства прошлого года, потому что подготовленные им импортные машины не были допущены к соревнованиям. В этом году опытные гонщики готовят мотоциклы советских марок и безусловно сыграют заметную роль в предстоящих соревнованиях.

Если трудно определить будущих победителей среди мужчин, то еще труднее сделать это у женщин — мотоспортсменок. Н. Андреева, З. Старостина, В. Цуранова, И. Озолина, М. Емельянова — вот далеко неполный список мотоспортсменок, выдвигавшихся в самые последние месяцы. К сожалению, большинству молодых гонщиц, обладающих далеко незаурядными спортивными качествами — смелостью, задором, выносливостью, не хватает самого главного — прочных технических знаний. Они должны брать пример с таких мастеров, как Мешалова, Владимирова, Теплякова, Венструева, от которых и в этом сезоне следует ждать дальнейших успехов



Г. Теплякова
Фото М. Пржемеря

На сегодня зафиксировано 10 женских всеоюзных рекордов. Четыре из них принадлежат получившей известность лишь в прошлом году талантливой подольской гонщице Анне Мешаловой. Три рекорда завоевала сама молодая из мотоспортсменок, студенткой московской Инфизкультуры Лидой Свириловой. По одному рекорду держат Е. Якушина, И. Владимирова и Г. Теплякова.

В последних выступлениях Ирине Владимировой явно не везло. Однако спортсменки опробуют, если не учтут богатого опыта и возможностей этой опасной «противницы».

* * *

Советские мотоспортсменки — это те активисты добровольцев, о которых маршал Советского Союза тов. К. Е. Ворошилов сказал на XVIII съезде ВКП(б), что они по-настоящему, как истинные патриоты советского государства, отдадут немало своих сил служению интересам обороны страны.

Наступающий спортивный сезон должен принести дальнейший рост оборонности мотоспорта. Его успехи зависят от организованности и работоспособности наших руководителей.

Однако до сих пор ни Всеоюзный комитет по делам физкультуры, ни Центральный автомотоклуб, обязанный служить образцом для периферийных клубов, по существу не спланировались с порученным им большим делом государственной важности.

Самотек в мотоспорте нетерпим. Вот о чем необходимо напомнить нашим руководителям накануне нового спортивного сезона.



Песчаные подъемы мотоспортсмену приходится преодолевать с помощью физической силы

Фото В. Довгяло

ДОСТИЖЕНИЯ ШОФЕРОВ-СТАХАНОВЦЕВ— в основу работы автотранспорта

Инж. И. КРУЗЕ

Стахановцы различных отраслей нашего хозяйства разгромили предельческие теории отдельных псевдолоучных защитников непоколебимых норм и устаревших технических традиций. Что же касается автотранспорта, то здесь предельческие теории еще не явлены и являются тормозом дальнейшего движения вперед.

Планируя организацию технического обслуживания и ремонта автотранспорта в третьей пятилетке, руководители Главаторемонта предусматривают на 1942 год пробег автомобилей ЗИС-5 до капитального ремонта не выше 89 тыс. км, что дает коэффициент увеличения по сравнению с 1933 г., равный лишь 1,56.

Это значит, что межремонтный пробег наших автомашин в конце третьей пятилетки будет в три или лишь немногим больше показателя стахановца автобусного парка Ростова на Дону т. Мальцева, достигнутый им в 1935—1938 гг.

Неудивительно после этого, что у нас годовые затраты на ремонт в три раза превышают полную стоимость нового автомобиля, а расход запасных частей в четыре раза выше, чем в США.

Это происходит по ряду причин, которые уже подробно разбирались нами в № 8 журнала «За рулем». Основные из них заключаются в отставании некоторых технических р-

ководителей от достижений передовой стахановской практики, в желании серьезно научить методы и приемы работы передовых мастеров-водителей и пересмотреть технические возможности современных советских автомашин. Между тем поучиться есть чему и есть у кого.

Посмотрим, например, как проходила эксплуатация двигателя ЗИС-5 т. Мальцева. Новый двигатель прошел нормальную обкатку; масло в картере менялось регулярно; болты картера и гайки головки блока подтягивались своевременно; зажигание было отрегулировано правильно; карбюратор не перебогатшал смесью; четко работали все шесть цилиндров. Тов. Мальцев не злоупотреблял большими оборотами востолку, «не рвал двигателя» на высоких передачах при перегрузке. Словом, двигатель работал в нормальных условиях эксплуатации.

Так, автобус т. Мальцева прошел 20 тыс. километров.

Согласно нормам вало было бы притереть клапаны и подтянуть подшипники коленчатого вала. Но преждевременная притирка клапанов приводит к провалу клапанных гнезд блока, а излишний подтяжка подшипников усиливает износ баббита.

Благодаря хорошему состоянию двигателя т. Мальцев получает разрешение на дальнейший пробег машины без ремонта. Он попрежнему внимательно ухаживает за дви-

гателем, следит за правильной регулировкой зазоров между толкателями и штоками клапанов и регулярно через 10 тыс. км удаляет нагар из цилиндров с помощью смеси (на ¼ керосина ¾ денатурата).

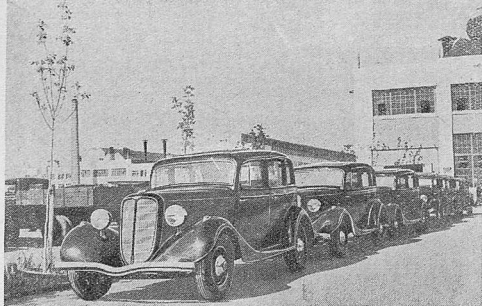
И вот автобус прошел уже 40 тыс. километров. Но автотехники традициям надо было бы заменить у двигателя все 24 поршневых кольца, сменить часть поршней в клапанов, снова подтянуть с пришабровкой подшипники коленчатого вала, т. е. выполнить второй или третий ремонт. Но т. Мальцев и на этот раз не соглашается на ремонт, так как двигатель работает четко, тянет хорошо. Ему указывает на вазинский незначительный протек газов в картер, прочитав всякие беды, но он тверд в своем убеждении.

Вполне правильно разобравшись в технической ситуации, т. Мальцев ставит в передней части двигателя раструб с сеткой, через который воздух от радиатора проходит в картер, вентилюет его, охлаждает масло и уносит случайно прорывающиеся газы. Для этой цели он использовал отверстие в картере, расчленив, открытое обычной заглушкой. Характерно, что у всех современных двигателей устройство для вентиляции картера обязательное (например ЗИС-101, ГАЗ-11-40 и др.).

Как мы уже знаем из предыдущей статьи, подтяжка подшипников была выполнена после 55 тыс. километров, а смена поршневых колец еще позднее — через 97 тыс. километров.

Защитники старых норм подыали вокруг вопроса о необходимости и целесообразности замены поршневых колец при средних ремонтах большой шум, привоая целый ворох якобы неопровержимых аргументов. Они утверждают, что если через 18—20 тыс. километров пробега не сменить колец, то неизбежно нарушится полнота сгорания рабочей смеси в цилиндре, сильно понизится мощность двигателя, значительно ухудшится экономичность его, повысится расход масла, начнется перебой в работе свечей.

Наупуганные этими «сужасами», многие автотехники стали заменять поршневые кольца, конечно, без смены поршней и расточки цилиндров. Но результаты неожиданные получились отрицательные. Двигатели вначале еще хуже дымят, появляются перебои, мощность упала. Оказалось, что новые поршневые кольца, попав на старую овальную поверхность цилиндра, не только не улучшила работу прежних приработавшихся колец, а наоборот, несколько ухудшила общую работу двигателя. Таким образом, расход дефицитных запасных ча-



Готовые лимузины М-1 в сборочном цехе Горьковского автозавода им. Молотова перед отправкой потребителям

Фото В. Крамцова

стей, стоимость ремонта и простой автомобиля не окупались.

В связи с этим представляют интерес опыты, проведенные инж. Королем в лаборатории 1-го Ленинградского автомобильного завода о влиянии изменения величины зазора в замке поршневых колец на работу двигателя ГАЗ. Выяснилось, что величина зазора в замке поршневых колец совершенно не влияет на полноту сгорания рабочей смеси в цилиндре. Прорыв газов в картер двигателя обнаруживается лишь при величине зазора более 0,8 мм. Заводской зазор в замке поршневого кольца составляет от 0,25 до 0,40 мм.

Предельно допустимым считался до сих пор зазор 0,55 мм. Опыты доказали, что заметное падение мощности наступало лишь после увеличения зазора свыше 0,8 мм и то лишь на 4 л. с. (см. рисунок). Несмотря на продолжавшееся затем увеличение зазора, мощность оставалась постоянной. Для сравнения укажем, что зазор в рамках поршневых колец у двигателя Л. Мальцева доходил до 5 мм. Не ясно ли, что целесообразнее потерять в мощности двигателя 2—3 л. с., чем затрачивать бесцельно тысячи рублей на преждевременные ремонты.

В капитальный ремонт двигателя т. Мальцева попал лишь через 300 тысяч километров и не потому, что он окончательно вышел из строя, а лишь потому, что его дальнейшая эксплуатация стала уже нецелесообразной.

Двигатель вполне заслужил ремонт, так как т. Мальцев за все время эксплуатации сэкономил на ремонтах 66 488 руб., сэкономил бензина на 17 743 руб., перевез сверх плана 506 200 пассажиров и имел коэффициент использования, равный в среднем 0,96.

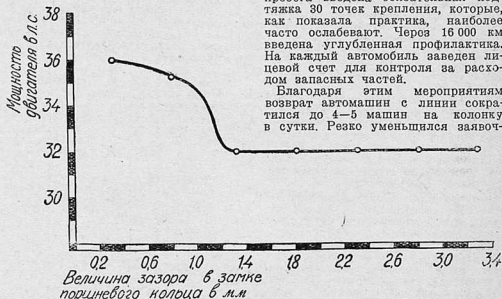
Отсюда следует сделать вывод: при наличии отличного технического обслуживания советские автомобили вполне могут дать отличные результаты.

Осталось последнее сомнение. Возможно, что мы до того доредим двигателя, что и ремонтировать будет нечего.

Нисколько. Замеры износов двигателя т. Мальцева показали, что коленчатый вал и блок после 300 тыс. километров пробега вполне могут быть восстановлены по первому ремонтному размеру. Опасения о чрезмерном износе деталей не оправдались.

Но неверно также предполагать, что простым росчерком пера мы можем объявить, что спilloном увеличение пробега до капитального ремонта до 300 тыс. километров. Переводу автопарка на стахановские межремонтные пробеги должна предшествовать тщательная и серьезная подготовка, и самый переход должен совершаться постепенно. Например, для начала километраж до капитального ремонта может быть спланирован в 100—125 тыс. кило-

Первые шоферы-стахановцы добились высоких показателей в работе по одиночке, обычно на собственный риск, а иногда при прямом противодействии своего технического руководства. Теперь наша задача, используя богатый фактический материал, внедрить опыт работ тт. Мальцева, Паскина и др. во все автохозяйства Союза, перевести на работу по-новому не единицы, а тысячи автомашин.



Кривая изменения мощности двигателя ГАЗ в зависимости от увеличения зазора в замках поршневых колец

Осуществима ли такая задача?

При настоятельном желании и большевистской настойчивости безусловно осуществима. Возьмем, например, работу бригады Научно-исследовательского института городского транспорта, под руководством инж. Епифанова, в 1-м тажском парке Москвы. Бригада института взялась за коренную перестройку работы профилактория.

На основании 1500 технических машино-наблюдений выяснилось, что в парке гоняли автомашину по несколько тысяч километров без осмотра, многие совершенно необходимые профилактические работы не выполнялись, в то время как некоторые повторялись с бесцельной частотой. Контроль за техническим обслуживанием отсутствовал, запасы

ные части расходовались бесхозяйственно, а возвраты с линии дошли до 20—25 автомашин на колонку в сутки.

Технологический процесс работы профилактория был переделан и приспособлен к новым требованиям, улучшено оборудование, введен жесткий контроль. Обязательная смазка шасси установлена через 400 км (вместо рекомендованных заводской инструкцией 750 км). Через 800 км пробега введена обязательная подтяжка 30 точек крепления, которые как показала практика, наиболее часто ослабевают. Через 16 000 км введена углубленная профилактика. На каждый автомобиль введен лицевой счет для контроля за расходом запасных частей.

Благодаря этим мероприятиям возврат автомашин с линии сократился до 4—5 машин на колонку в сутки. Реакто уменьшился заво-

зачный ремонт. Потребность в обслуживающем персонале профилактория стала на 25% ниже прежней. Межремонтный пробег увеличился.

Этот пример мы привели не случайно, так как именно безобразное состояние технического обслуживания автомобилей в большинстве наших автохозяйств тормозит увеличение межремонтных пробегов.

Под техническим обслуживанием понимается комплекс профилактических операций, регулярно проводимых и тщательно контролируемых, а именно: а) мойка автомобилей (кузов и шасси), б) смазка (первичная и углубленная), в) крепежные работы (текущие и углубленные), г) регулировочные работы, д) контроль выполнения работы.

Таблица 1

Наименование операций	М-1	ГАЗ-АА	ЗИС-101	ЗИС-5	Примечание
Смазка первичная . . .	500 км	400 км	500 км	400 км	Мойка автомобиля и уборка
Смазка углубленная . . .	1000 .	800 .	1000 .	800 .	
Крепежные работы:					производятся
текущие	1000 .	800 .	1500 .	800 .	
углубленные	10000 .	10000 .	15000 .	16000 .	ежедневно
Контроль текущий . . .	1000 .	800 .	1000 .	800 .	
Углубленная инспекция	10000 .	10000 .	15000 .	16000 .	

Новые автомобили ЗИС

Таблица 2

Наименование	Таблица 2				Примечание
	М-1	ГАЗ-АА	ЗИС-101	ЗИС-5	
Притирка клапанов. Подтяжка подшипников колесчатого вала	60	50	50	60	Для новых агрегатов
Капитальный ремонт двигателя	60	50	50	60	
Капитальный ремонт сцепления	120	100	150	120	.
Переборка переднего моста	60	50	75	60	
Ремонт тормозной системы	30	20	30	30	.
Капитальный ремонт рулевого механизма	40	30	40	40	
Капитальный ремонт коробки переключения передач и заднего моста	80	60	75	80	.
Капитальный ремонт кузова	120	100	150	120	
Капитальный ремонт рамы	120	100	150	120	.

Некоторые автомобильные предприятия считают профилактику второстепенным делом. На профилактику выделяют наименее квалифицированных слесарей и механиков, дают худшее помещение и оборудование. Между тем, только идеальный уход может обеспечить работу автомашин. Крупными профилактиками должны руководить инженеры.

Практика показала, что, например, в Москве при наличии авторемонтных заводов ремонтные мастерские в каждом хозяйстве необходимы, но хороший профилактический совершенно необходим.

В зависимости от помещения обслуживание в профилактику может проходить по поточному или тушкочному методу. Как правило, помещение должно быть теплым, иметь хотя бы минимальное количество оборудования и приспособлений: осмотровую яму, эстакаду, или подъемник, набор инструментов (ключи, съемники и т. п.), оборудование для наполнения и спуска смазки, компрессор для шпай.

При правильной организации технического обслуживания ремонт по потребности, основанный на реальной целесообразности, единственно правильная форма крупных ремонтов. Для этой цели в гаражах должны быть созданы специальные технические комиссии.

В таблице 2 даны примерные минимальные межремонтные пробеги (в тыс. км) для отдельных агрегатов при соблюдении вышеприведенных условий.

Если агрегат автомобиля прошел капитальный ремонт с жестким соблюдением всех технических условий, то его работоспособность должна быть такой же, как и у нового агрегата, т. е. 100%.

Учитывая известную некондиционность запасных частей и дефекты ремонтного процесса в гаражных мастерских, можно для агрегатов, прошедших подобный ремонт, снизить последующий межремонтный пробег до 75% от нормы агрегата заводской сборки.

Итак, реальная возможность немедленного широкого внедрения опы-

та шафров-стахановцев в работу наших автохозяйств доказана. Можно, пожалуй, дискутировать об отдельных деталях и приемах, но «Одно во всяком случае ясно: нынешние технические нормы уже не соответствуют действительности, они отстали и превратились в тормоз для нашей промышленности, а для того, чтобы не тормозить нашу промышленность, необходимо их заменить новыми, более высокими техническими нормами. Новые люди, новые времена, — новые технические нормы» (Сталин).

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ

Задачи, выдвигаемые перед автотранспортом в третьем пятилетии, требуют образцов организации автохозяйств, обслуживания и ремонта автомашин.

В автохозяйствах, особенно периферийных, возникают различные затруднения при организации эксплуатации автопарка. Большинство мелких и средних гаражей зачастую лишено возможности авторитетно проконсультировать тот или иной вопрос эксплуатационного характера.

В целях популяризации современных методов организации перевозок, технического обслуживания автомобилей и обмена стахановским опытом на автотранспорте, кафедра экс-

плуатации автотранспорта Московского автодорожного института организовала в помощь производству техническую консультацию (Москва, Садовая-Самотечная, 10).

Запросы в консультацию можно направлять в письменном виде по следующим разделам:

техническое обслуживание автотранспорта, т. е. мойка, уборка, смазка, осмотр, регулировочные и крепежные работы;

производственная эксплуатация автотранспорта, т. е. организация перевозок, погрузочно-разгрузочных работ, расчет работы парка, прочие эксплуатационные циклы, расчеты и др.

Московский автомобильный завод им. Сталина изготовил опытные образцы новых машин: легковой автомобиля ЗИС-102 (фэатон), грузовиков — ЗИС-15 и ЗИС-5 с дизельным мотором.

Открытый легковой автомобиль ЗИС-102 построен на базе автомобиля ЗИС-101. Это изящный, хорошо отделанный фэатон, с красивой обтекаемой формой кузова.

Кожух радиатора ЗИС-102 оформлен по типу лучших образцов автомобилей, выпускаемых американскими фирмами в 1939 году. Переключатели защищены от ветра стеклами. Брезентовый тент машины легко складывается.

Автозавод приступил к выпуску первой партии автомобилей ЗИС-102, одновременно начал подготовку к их массовому производству.

Новый, спроектированный заводом, грузовой автомобиль ЗИС-15 рассчитан на перевозку 5 тонн грузов на асфальтовых и шоссеных дорогах с 3,5 тонны — на грунтовых дорогах. Новый грузовик снабжен двигателем мощностью 82 л. с., более экономичным, чем обычные двигатели. Кабина — трехместная, цельнометаллическая. Платформа увеличена в длину и ширину.

В ближайшее время будут окончательно уточнены чертежи автомобиля ЗИС-15, и в конце этого года он пройдет государственные испытания. Грузовик ЗИС-15 заменит ныне выпускаемые грузовые ЗИС-5.

На базе грузового автомобиля ЗИС-15 намечено создать экспериментальный автобус вагонного типа, газогенераторную машину, тягач и самосвал.

В результате двухлетней разработки быстроходных дизельных двигателей для грузовых автомобилей автозавод изготовил два опытных образца нового дизельного двигателя ЗИС-Д.

Новый дизельный двигатель позволяет работать на более дешевом топливе. По основным показателям — расходу горючего, мощности, удельному весу — он превосходит двигатели лучших зарубежных марок. При испытании на стенде дизель показал мощность 96 л. с. Наркомат среднего машиностроения создал комиссию для государственного испытания этого двигателя в лабораторных и дорожных условиях.

Автозавод им. Сталина ведет также большую экспериментальную работу по созданию автомобилей новых марок. Так, приступила к технологической подготовке производства модернизированного легкового автомобиля — лимузана ЗИС-101А. Механизмы этой машины будут более совершенными, улучшится их внутренняя отделка. К массовому выпуску этих автомобилей завод приступит в первом квартале 1940 года.

МОЯ РАБОТА НАД МОТОЦИКЛОМ

А. ИВАНЕНКО

С каждым днем пополняются ряды мотоспорсменов. Новички стремятся в совершенстве изучить мотоцикл, овладеть секретами больших скоростей. Но им мешает недостаток специальной технической литературы, отсутствие обмена опытом и знаниями.

Мне хочется рассказать товарищам спортсменам о результатах моих долготлетних занятий мотоспортом, об изменениях, внесенных в стандартный двигатель мотоцикла ИЖ-8. Я постараюсь указать способы регулировки двигателя карбюратора и рецептуру горючего для достижения более высоких скоростей.

Цилиндр. Известно, что двигатель дает наибольшую мощность только при правильно подобранной харак-

теристике газораспределения, потому что распиливание окна по окружности уменьшает опорную поверхность для поршневых колец, а это вредно отражается на них и может вызвать поломку во время работы.

Диаграмма газораспределения представляется в следующем виде:

Всасывание в картер 63,5° до ВМТ
Выпуск 67° до НМТ
Продуквка 63° до НМТ

Разметка окон для распиловки и в высоту производится следующим способом: на ось двигателя с се стороны зубчатки надевается картонный диск диаметром в 200 мм, разделенный на 360°. Поршень двигателя устанавливается в ВМТ, диск цифрой 360° — вверх и зажимается гайкой к зубчатке. Под гайку шпильки, пятки цилиндра с левой стороны устанавливаются и закрепляются гайкой проволочный указатель с заостренным концом. Указатель также устанавливается на цифру 360° (рис. 2). Головка цилиндра снимается.

Затем начинается разметка. Маховик вращается по ходу вращения коленчатого вала до тех пор, пока указатель не покажет 67° до НМТ. Тогда по верхней кромке головки поршня со стороны выпускных окон на зеркале цилиндра карандашом отмечается линия. Вращая маховик дальше до цифры 63° до НМТ, нужно опять сделать отметку по Поршню над продувочными окнами. Затем маховик снова приводится в движение, и когда стрелка указателя покажет 63,5° до ВМТ, то через впускное отверстие патрубка карбюратора по нижней кромке впускного окна в цилиндре проводится линия на юбке поршня. После разметки цилиндр снимается и нарезке его ясно видно, сколько нужно пропилить окна вверх, а на юбке поршня — сколько отрезать от юбки поршня.

При разметке цилиндра, когда поршень будет на НМТ, нижние края обреза выпускных и продувочных окон должны находиться вровень с обрезом головки поршня (рис. 3).

С внутренней стороны зеркала цилиндра нижние продувочные окна распиливаются на четыре миллиметра вверх. Окна в поршне также распиливаются. Когда поршень будет в НМТ, окна его должны точно совпадать с окнами в цилиндре (рис. 4). После распиловки окон продувочные каналы расчищаются глутиком напильниками и отшариваются.

Заглушки продувочных каналов точно подгоняют по распиленным окнам. После опиловки и распиловки все детали тщательно отшариваются и отполировываются.



А. М. Иваненко
Фото М. Прехера

Поршень. После распиловки окон в поршне и подгонки верхнего обреза по продувочным окнам головки и юбки края шлифуются. Если поршень новый, необходимо с юбки поршня снять металл, уменьшив диаметр поршня на 0,02—0,03 мм от фабричного размера, чтобы избежать заедания от расширения юбки поршня при большом напряжении в работе двигателя на больших оборотах.

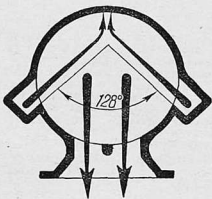


Рис. 1.

теристике газораспределения в соответствии со степенью сжатия и сортом применяемого топлива.

В двухтактном двигателе органом газораспределения является поршень, который служит не только для восприятия и передачи давления газов, но и несет функцию клапана, т. е. открывает и закрывает имеющиеся в цилиндре окна для прохода рабочих газов и выхода отработанных.

В отличие от двигателей ИЖ-7 и JI-200, имеющих дефлекторный поршень в поперечную продувку газов, двигатель ИЖ-8 также двухтактного типа, но с бездефлекторным поршнем и с обратной продувкой газов.

При форсировке двигателя прежде всего следует обратить внимание на угол продувочных окон (рис. 1), который при их распиловке не изменяется. Малейшее изменение угла приводит к тому, что продувочные рабочие газы не пойдут по правильному пути, пути вытеснения сгоревших газов из цилиндра, а будут с ними перемешиваться. Это неизбежно снизит мощность двигателя.

Рамеры впускных и выпускных окон по окружности цилиндров оста-

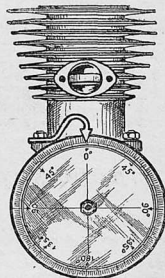


Рис. 2.

При обточке поршня сохраняется полная цилиндричность юбки. Шлифовать ее наждачной или стекляной бумагой нельзя. Все неровности и шероховатости внутри поршня снимаются шабером ложкообразного фасона и шлифуются. Поршень тщательно промывается в керосине.

Поршневые кольца пришлифовываются по канавкам поршня так, чтобы они сядились в них свободно, но без особого люфта.

Зазор в стыке верхнего кольца 0,25 мм.

Зазор в стыке среднего кольца 0,20 мм.

Зазор в стыке нижнего кольца 0,15 мм.

Головка цилиндра. Головку цилиндра стачивают настолько, чтобы объем камеры сжатия равнялся 45—50 см³. Объем камеры сжатия замеряется обычным способом, а именно: устанавливается поршень на ВМТ, ставится прокладка и головка на цилиндр, головка затягивается шпильками, в камеру сжатия через отверстие свечи вливается жидкое масло (трансформаторное веретенное). За наименьшим его можно использовать мыльную воду, но в этом случае необходимо обильно промазать маслом кольца поршня и поверхность головки поршня.

Надо знать, что 1 мм высоты нашего цилиндра соответствует объему 4,3 см³, а отсюда можно вычислить, сколько снять с головки металла, чтобы получить объем камеры сжатия, равный 45—50 см³.

Внутренняя часть головки отшлифовывается и отшлифовывается, а поверхность головки, прилегающей к прокладке цилиндра, проверяется на проверочной плите.

соваяя полусосей, в противном случае нельзя правильно собрать кривошипный механизм.

Ролик шатунного подшипника, как и рабочая поверхность роликов в шатуне, должны быть абсолютно чистыми, без всяких точек и надров. При установке шатуна на палец и сборке роликов шатун должен вращаться легко, без малейшего заедания, имея боковой люфт 0,03—0,05 мм.

При сборке коленчатого вала биечные полусосей не должно превышать ±0,01 мм. Коленчатый вал следует установить на центре и, пользуясь индикатором, точно отрегулировать противосеви.

До сборки кривошипного механизма точно определяется вес балансов и поршневой группы в сборе с шатунным для того, чтобы можно было выбалансировать кривошипный механизм. Правильная балансировка на больших числах оборотов мотора играет большую роль. Балансируют в отношении 2:3, т. е. если шатун с поршнем, пальцем, кольцами и заглушками весит 200 граммов, то балансы — 300 граммов. Шатунную систему вывешивают обычным способом, без веса нижней головки шатуна.

Картер. Картер внутри отшлифовывают и отполировывают самой мелкой наждачной бумагой. После сборки шатунного механизма и установки его в картер коленчатый вал должен вращаться свободно и ровно. При установке поршня на шатун проверяют прямолинейность поршня по отношению к вертикальной оси цилиндра, пользуясь для этой цели декальным угольником (рис. 5).

Никаких отклонений по всей длине юбки поршня допускать нельзя. На этом в основном можно считать законченными все работы по двигателю, части которого должны быть чисты, промыты и смазаны хорошим маслом.

Топливо. При указанном выше газораспределении и объеме камеры сжатия 45—50 см³ лучшей рецептурой топлива нужно считать следующую:

Бензол кокосовый	50%
Бензин 1-го сорта	40%
Спирт этиловый	10%

Масла касторового 1/2 часть.

Следует прежде смешать бензол и спирт, добавить касторовое масло, еще раз перемешать и после полного растворения касторового масла влить бензин. Если смесь слегка мутнеет, это указывает на присутствие воды в спирте или бензоле.

Зажигание и свеча. Зажигание устанавливают в момент отрыва молоточка прерывателя, когда поршень не дойдет 80° до ВМТ, а отрыв батмаха магнита — от 5 до 7 мм.

Для этого в крестовине катушки магнето пропильвают отверстия крепящих винтов в сторону, противоположную вращению маховика. Разрыв прерывателя устанавливают в 0,3 мм, причем прове-

ряют, чтобы при вращении кулачка молоточек не подпрыгивал, когда он разомкнут, а находился бы в состоянии покоя. После установления зажигания кулачок слегка смазывают костяным маслом. Рекомендуется свеча МГ-3 14 мм производства Электровоза¹. Свечи пониженной теп-

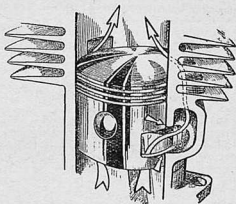


Рис. 4.

лостойкости не годятся. Также нельзя понижать объем камеры сжатия менее, чем на 43 см³, потому что свеча сгорит на первых 5 км, двигатель перегреется и в поршне получится прогар. Поэтому при уменьшении камеры сжатия необходимо менять свечу на более теплостойкую, топливо тоже сменить на более устойчивое против детонации.

Карбюратор. Карбюраторами можно пользоваться разными: ЛК3-22, ЛК3-26.

Наилучшие результаты я получил, применяя 2 карбюратора типа ЛК3-22. Однако неплохие результаты получаются при применении карбюратора ЛК3-26. Но ввиду сложной регулировки, мне пришлось от него отказаться, так как получить от него правильную смесь на всех режимах оборотов очень трудно. Хорошие результаты даст применение одного карбюратора типа ЛК3-22. Применяйте два карбюратора хлопотно и сложно (синхронизация и громоздкость установки), но они увеличивают скорость машины на 3—4 км.

Какие же работы нужно провести в карбюраторе типа ЛК3-22?

Прокладное отверстие карбюратора расточить на 2 мм, а диффузор обработать конусом к входному отверстию, начиная от передней стенки золотника. При расточке необходимо следить за тем, чтобы отверстие золотника было в центре. После расточки отверстие и конус тщательно

¹ Для получения высоких скоростей нам необходимы свечи теплостойкостью в 300, 400 и 500 единиц. Наша мотоциклетная промышленность да и Всесоюзный комитет по делам физкультуры и спорта при СНК СССР совершенно не заботятся об этом.

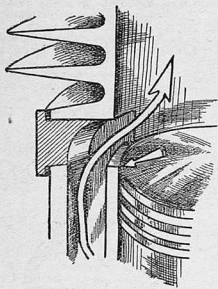


Рис. 3.

Шатун. Тело шатуна, верхнюю и нижнюю головку спиливают для облегчения веса. Весь шатун отшлифовывают. Отполировку и полировку шатуна производят с большой осторожностью, чтобы не снять с него лишнего металла и не ослабить его, так как ослабленный шатун может сломаться и вывести из строя мотор. После обработки шатуна проверяется на прямолинейность осей, верхней и нижней головки и на скручивание. Противосеви шлифуют и отполировывают, но не выпре-

отполировываются, головка распылителя спиливается и заливаются. Нельзя при этом затривать отверстие компенсатора и пускового отверстия. Проходное отверстие иглы золотника в головке и жиклер рассверливаются на 0,5 мм.

Проходное отверстие для бензина в прокладочную камеру в месте запорной иглы рассверливается на 0,2 мм и притирается игла. Вся работа требует аккуратности, чистоты и точности выполнения.

При регулировке карбюратора необходимо иметь некоторое количество сменных жиклеров разных сечений.

Работа над двигателем весьма кропотлива, она требует большого времени и терпения. Но трудности не должны смущать строителя. Чем аккуратнее и добросовестнее выполнена работа, тем лучше результат.

Выхлопная труба. Выхлопная труба не должна выдаваться больше чем на 100—125 мм за заднюю ось; диаметр мегафона — 60 мм, длина — 280 мм. Если труба и мегафон длиннее, неизбежно слишком сильное отсасывание смеси из цилиндра. Трубу и мегафон внутри очищают наждачной бумагой.

Коробка скоростей. Коробка скоростей не требует за собой особого ухода. Нужно только вливать в нее хорошее масло типа «Брайсто», выработываемое нашей нефтепромышленностью.

Диски сцепления должны быть сухими. Если они промасливаются, несмотря на регулировку, — разбирают сцепление и промывают их. При промывке дисков употребляется бензин или анабензол, но ни в коем случае не керосин.

Рычаг сцепления на руле после регулировки сцепления обязательно должен иметь люфт, иначе диски сцепления не только будут буксовать, но могут и сгореть.

Передача. Для подбора правильной передачи приобретают сменные зубчатки в 22 и 23 зуба. Зубчатка устанавливается в зависимости от веса задков. На прикюде машины испытывают все три передачи, т. е. 21, 22, 23 зуба.

Обкатка двигателя. Обкатка позволяет деталям двигателя в нормальных условиях лучше приработаться друг к другу. В двухтактном моторе наиболее ответственная деталь, влияющая на правильную работу мотора — поршень. Поршневые кольца обеспечивают хорошую компрессию, создают герметичность. Юбка поршня выполняет роль клапанов и создает компрессию в полости картера. Прилегая плотно к стенкам цилиндра, она препятствует

проникновению газов из картера во всасывающие и выхлопные окна. Если поставить поршни в цилиндр с малым зазором, его обязательно заест, если же зазор будет велик, он не обеспечит правильную работу, пропуская газ из полости картера.

Если только поршень заест, его обязательно надо заменить новым.

Мотор с заевшим поршнем теряет до 15% своей мощности.

Приработка двигателя. После сборки двигателя и установки его в раму мотоцикла прицепляют на бусикр и проезжают с бусикром около 100 км для масляной притирки. Рекомендуется следующая смесь: бензин, масло в пропорции 1/4. После масляной притирки ставится голая свеча и начинается приработка мотора на газу своим ходом.

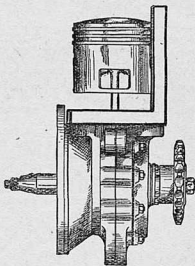


Рис. 5.

Для работы на газу устанавливается жиклер большего сечения, чтобы двигатель работал с перебоями на богатой смеси. В этом случае для двигателя создаются лучшие условия приработки. Первый пробег делается примерно на 200—250 км со скоростью не выше 40 км. После первого пробега устанавливается жиклер меньшего сечения и проводится второй пробег в 200 км на скоростях 40—50 км.

Если двигатель во время пробегов не имел тенденции к заеданию, делается пробег еще на 100—150 км на скоростях 60—80 км. При этом можно пользоваться полным дросселем, но на короткий отрезок пути — 1—2 км. Если машина успешно

прошла и эту дистанцию, двигатель разбирается и тщательно проверяется.

Особого внимания требует поршень. Если на поршне имеются светлые пятна, их осторожно снимают бархатным напильником. Если на поршне появились черные пятна, особенно со стороны выпускных окон, это значит, что поршень негоден. Вместо него ставят новый, но с меньшим зазором.

В случае если поршень оказался годным, двигатель тщательно промывают, скопившийся нагар снимают, промывая двигатель в воде собирают.

В карбюратор ставится меньший жиклер и проводится пробег для окончательной приработки и регулировки.

В пробеге (100—150 км) можно чаще пользоваться полным дросселем. После первых 15—20 км может показаться, что он заедает. Но этим смущаться не следует, и как только двигатель сделает обороты, немедленно сбрасывают газ и едут со скоростью 15—20 км, давая двигателю возможность остыть. После 5—10 км можно снова дать полный газ и сбросить газ при снижении оборотов. Так обкатывается мотор до тех пор, пока он не будет проходить полным дросселем дистанцию 30—40 км и более без заедания.

После второй обкатки мотор можно считать приработанным. Начинается его окончательная регулировка. В карбюратор ставится самый малый жиклер, тот, который был рассверлен на 0,5 мм. Мотоцикл нужно разогнать на полном дросселе и пройтись 2—3 км. После этого резко закрывают дроссель, выключают сцепление, останавливают машину и вывертывают свечу.

При правильно подобранном жиклере свеча — ржавого цвета. При бедной смеси свеча — песочного цвета, а при богатой смеси слегка или даже сильно закопчена (со следами масла).

Правильная регулировка мотора определяется по цвету свечи. Если свеча песочного цвета, жиклер прибавляется, а если копченая — жиклер убавляется. Двигатель с двумя карбюраторами требует от мотоциклиста особой внимательности. Если один карбюратор отжакет в работе, например из-за закупорки бензопровода, двигатель сразу убавляет свою мощность, так как бедная смесь дает ускорение; тогда немедленно сбрасывают дроссель, ибо в течение самого короткого времени поршень может прогореть или заклинить мотор.

ВНИМАНИЮ АВТОРОВ!

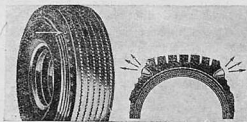
Редакция просит всех товарищей, направляющих в журнал свои статьи и заметки, сообщать свой подробный адрес (с указанием почтового отделения), имя и отчество, а также место работы и занимаемую должность.

НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТОТЕХНИКИ

Шины с воздушным охлаждением

Новые американские шины с воздушным охлаждением снабжены глубокими отверстиями, проникающими в самую толщу резины и не дающими им перегреваться.

При езде автомобиля вес его, давший на колеса, заставлял эти отверстия закрываться и открываться; что создает необходимую циркуляцию воздуха.



БЕНЗОРАКЕТНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

Изображенный на фото бензорокетный автомобиль имеет 8-цилиндровый двигатель с наддувом и развивает скорость 185 км/час. В задней его части расположены ракетное устройство и стабилизаторы. Кузов автомобиля вполне обтекаемой формы, сделан из алюминия.

Бензиновый двигатель служит для езды в городе, а ракетное устройство — для езды за городом.

Американский малолитражный автомобиль

Автомобиль имеет 5-цилиндровый двигатель с радиально расположенными цилиндрами и переднюю ведущую ось с независимой подвеской. Литраж двигателя — 1,1 л. В одном блоке с двигателем находится сцепление, коробка передач, главная передача и дифференциал. От дифференциала к ведущим колесам вращение передается при помощи открытых полуосей с универсальными шарнирами на обоих концах.

Передняя независимая подвеска выполнена с поперечной рессорой и качающимися двойными рычагами с гидравлическими амортизаторами. Задняя подвеска — нормальная, с одной поперечной рессорой. Тормоза — механические, на четыре колеса.

Для придания большей обтекаемости лобовой части машины и для экономии места двигатель установлен в наклонном положении. Кузов — самонесущий, пятиместный. Двигатель вместе с трансмиссией и карданным валом весит 200 кг.

Каркас кузова сварен целиком из труб и стержней прямоугольного сечения и весит 57 кг. Общий вес машины — 950 кг.

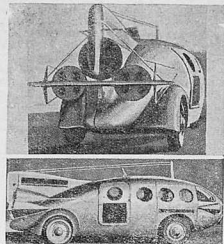
Внешняя форма автомобиля вполне обтекаемая. Отсутствие продольного карданного вала позволило значительно опустить пол кузова и центр тяжести машины.

Экспериментальный образец малолитражного автомобиля в США при испытании на износ проехал без поломок 320 тысяч километров.

На рисунках: сверху — радиальный 5-цилиндровый двигатель с трансмиссией и привод к передним колесам;



снизу — схема расположения двигателя с трансмиссией на шасси.



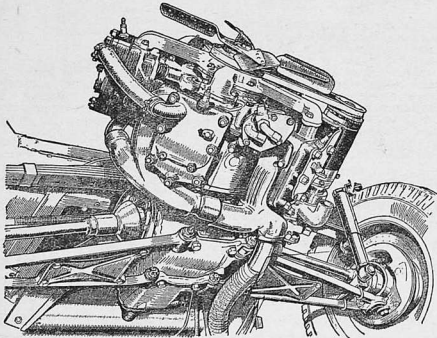
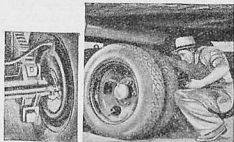
ТОРМОЗА С ВОДЯНЫМ ОХЛАЖДЕНИЕМ

На гигантском грузовике, применяемом для перевозки бревен из лесов Орегона (США), установлено специальное приспособление для охлаждения тормозных лент колес.

Длинный цилиндрический резервуар с водой соединен трубками с каналами на тормозных дисках. Вода протекает по каналу, окружающему тормозную ленту, и через специальные отверстия стекает на дорогу.

Количество воды, поступающей в трубку самотеком, может регулироваться при помощи особых клапанов.

На фото справа — водитель регулирует струю воды, идущую из длинного резервуара, расположенного над колесами. Слева — вид колеса с внутренней стороны с водяным каналом, окружающим тормозную ленту.



Не руководят мотоспортом

Более 200 человек обучаются в Одесском автомобильном техникуме. Здесь готовятся кадры будущих специалистов по эксплуатации и ремонту автотранспорта. С большим интересом молодежи занимается мотоспортом: проводит пробег, выполняет поручения по связи, метко бросает гранаты. Но инициативу активистов оборонного вида спорта никто не поддерживает. Мотоспорт не руководят.

Недавно директор техникума тов. Бренер купил три мотоцикла. Ка-

залось, дело улучшится, но директор, вместо того чтобы передать эти мотоциклы в распоряжение мотоспортсменов, прибрел их... для сохранности к инструктору тов. Гудкову и другим. Они же используют эти машины для увеселительных прогулок.

Одесский городской совет Осоавиахима и Комитет физкультуры и спорта должны заинтересоваться состоянием оборонно-спортивной работы в техникуме.

Студент 3-го курса А. Буялик

НУЖНА ПОМОЩЬ

В двух автоколоннах Смелянского автоотряда Киевского отделения Сельхозтранса 41 автомашина. В коллективе 60 водителей. Многие из них нуждаются в повышении квалификации. Но техническая учеба не организована.

Низкая квалификация водителей мешает улучшению работы автоколонн и в основном служит причиной аварий, простоев, перерасхода горю-

чего и невыполнения плана перевозок.

Большинство механиков и водителей выписывают газеты и журналы, изучают «Краткий курс истории ВКП(б)», но квалифицированной помощи и консультации не получают. Надеемся, что этими вопросами займется парторганизация Киевского отделения Сельхозтранса.

Шофер О. Малюта

Нерадивые хозяйственники

Автопарк Вельского лесхозсоюз. Архангельской области насчитывает до двадцати грузовых машин. Между тем, как правило, на линии работает не больше половины.

Недавно администрация построила гараж на 3 машины. Но этого мало. Машины, оказавшиеся на улице, были отправлены в район для перевозки грузов из лесхозмаркетов. Там тоже положение такое, как и в Вельске. Гаражей в районе нет. Ремонт производится несвоевре-

менно и плохо. Специальных мастерских также не имеется. Машины находятся в эксплуатации до тех пор, пока на них нельзя уже ездить. Профилактический ремонт не производится. Это также отразилось болезненно на состоянии автотранспорта. Администрация не принимает энергичных мер к улучшению работы автотранспорта, хотя есть необходимые условия для этого есть.

Шофер К. Тетерин

„МАЛ ЗОЛОТНИК, ДА ДОРОГ“

Каждому известно, что в автотехнике большую роль играет всякая деталь, в том числе и самая мелкая. Автомобиль в одинаковой мере нуждается и в прокладках для жиклеров, и в золотниках для автокамер, и в шайбах гравера, в шпильках и т. д. Но можно ли приобрести их в нужном количестве?

Свердловск — крупный областной центр, но наши попытки купить золотники для автокамер не увенчались никаким успехом. В отделе «Глававтотрактордетали» нам сообщили, что изготовлением золотников занимается Главрезина. В свердловском отделе Главрезина нас снова направили в адрес «Глававтотрактордетали». Хождение по инстанциям не принесло пользы. Вот уже поистине справедлива русская поговорка «мал золотник да дорог».

Необходимо как можно скорее покончить с пренебрежительным отношением к «мелочам» и наладить производство их до размеров полного удовлетворения нужд автопарка.

Регулировщик А. Микушин

Свердловск

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

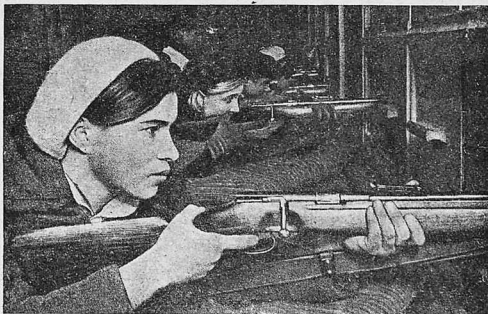
Орган Центрального Совета Осоавиахима

Выходит два раза в месяц
Двенадцатый год издания

Издатель — Редиздат ЦС
Осоавиахима СССР

Адрес редакции: Москва, 9
ул. Горького, 24, во дворе. 1-Я подъезда
Тел. К-3-44-69

Уполном. Главлита А—9040
Техред В. Соколов
Зак. т. 1275. Зах. изд. 86. Тираж 78 000
Бумага 60×92 см 1/8. 2 печ. листа.
Кол. зн. в 1 печ. л. 80000. Уч.-авт. л. 4
Журнал сдан в набор 8/IV 1939 г.
Подп. к печати 22/IV 1939 г.
Тип. изд. «Крестыанская газета»
Москва, Суздальская, 21



Практические занятия в тире стрелкового клуба соцгорода Горьковского автотреста им. Молотова. На переднем плане — студентка 1-го курса Автомобильного техникума В. Чудакова

Фото В. Хрицова