

За Рулем



ИЮНЬ 1939

РЕДИЗДАТ ЦС ОСОАВИАХИМА СССР

11

МАЛОЛИТРАЖНЫЙ АВТОМОБИЛЬ „КИМ“

Завод им. КИМ — детище первой пятилетки — дал стране 211 500 грузовых машин. Досрочно выполнил апрельскую программу, завод привлек сборку грузовых машин и организуется по решению XVIII съезда ВКП(б) производство малолитражных автомобилей, которым правительство присвоило имя «КИМ».

Приступлено к демонтажу оборудования. На оседающих площадях организуется инструментально-штамповый цех.

В этом году завод им. КИМ должен выпустить первую опытную партию малолитражных машин с тем, чтобы в будущем 1940 году приступить к их серийному производству.

Активное участие в разрешении общественной задачи, возложенной

партией и правительством на коллектив завода им. КИМ и смежных предприятий, принимает и московская комсомольская организация.

По решению МК и МГК ВЛКСМ из работы по реконструкции завода, подготовке и освоению производства малолитражек направляется 512 человек из числа лучших комсомольцев московской организации. Среди них конструкторы по приспособлениям и инструменту, холодной обработке металлов, копировщики, чертежники, мастера, наладчики станков, инструментальщики, сварщики, монтажники и другие.

Бюро МК и МГК ВЛКСМ обязало комитеты всех предприятий Москвы и области оказывать всемерную помощь в выполнении заказов по малолитражным автомобилям и реконструкции завода им. КИМ.

АВТОМОБИЛИ НА АНТРАЦИТЕ

Научный автотракторный институт (НАТИ) организовал в конце апреля испытательный пробег грузовых автомобилей ГАЗ-АА, оборудованных газогенераторными установками, работающими на антраците. Маршрут пробега: Москва — Харьков — Москва — Ленинград — Москва.

Сейчас подведены итоги пробега, давшего положительные результаты. Газогенератор работал бесперебойно. Средняя техническая скорость со-
ставляла 31 км в час, а расход топлива не превышал 35—40 кг на 100 км пути. Одной заправки буфера автомашины молям антрацитом хватало на пробег 350 км.

Новая газогенераторная установка конструкции НАТИ — универсальная: она может одинаково хорошо работать и на древесном угле, торфяном коксе и угольных брикетах. Испытание ее на этих видах топлива дало положительные результаты.

Испытание ее на этих видах топлива дало положительные результаты.

50-ТЫСЯЧНЫЙ ЛИМУЗИН М-1

7 мая с главного конвейера Горьковского автозавода имени Молотова сошел 50-тысячный лимузин М-1.

На главном конвейере состоялся митинг рабочих и инженерно-технических работников.

На митинге сборщики обязались

досрочно выполнить годовую программу и дать стране 23 тыс. лимузинов, а также освоить в срок сборку новых машин — полугрузовика на базе М-1 типа Пикап и фазтона «ГАЗ-11-40».

При полном развертывании производства выпуск машин будет доведен до 15 тысяч в год. В конце нынешнего года должна быть выпущена первая партия малолитражных мотоциклов.

ЗАВОД ЛЕГКИХ МОТОЦИКЛОВ

В Серпухове создается новый мотоциклетный завод. Он будет выпускать малолитражные мотоциклы. Это — легкие (весом до 70 кг) двухтактные машины с двигателем мощностью 3½ л.с. Мотоцикл будет развивать скорость до 65 км

в час при расходе горючего до 2,5 л на 100 км пути.

При полном развертывании производства выпуск машин будет доведен до 15 тысяч в год. В конце нынешнего года должна быть выпущена первая партия малолитражных мотоциклов.

★ ★ ★



Работать еще лучше

Председатель ЦК союза шоферов Москвы
и Ленинграда С. ТРУХАЛЕВ

Социалистическое соревнование, развернувшееся 10 лет назад по призыву XVI Всесоюзной конференции ВЛКСМ(б), сыграло огромную роль в успешном выполнении сталинских пятилеток.

Идея социалистического соревнования вдохновила многомиллионные трудящиеся массы на самоотверженный, героический труд, на завоевания высот новой техники, на возведение прекрасного и несокрушимого здания социалистического общества. Партия Ленина — Сталина нашла в социалистическом соревновании мощный рычаг для коренной перестройки самых основ общественной жизни, для переделки отношений между людьми.

Великая сила социалистического соревнования породила стахановское движение — один из замечательных итогов второй пятилетки.

Широко развернувшееся в нашей стране стахановское движение открыло неисчерпаемые резервы увеличения производительности труда, расчленило путь к достижению того изобилия продуктов, которое является условием перехода от социализма к коммунизму.

Исторический XVIII съезд партии поставил перед всеми трудящимися нашей страны и, в частности, перед работниками автомобильного транспорта грандиозные задачи.

По великому плану третьей Сталинской пятилетки парк автомобилей достигнет в 1942 году 1700 тыс. единиц, автоперевозки увеличатся в 4,8 раза, будет организовано регулярное движение автомобильного транспорта на автомагистралях, трактах, грузонапряженных подъездах к городам, железнодорожным станциям и водным путям. Все это потребует огромного роста автомобильных кадров. Одних только шоферов должно быть подготовлено в третьей пятилетке около 2 млн. человек.

Сознавая величие этих задач, работники автотранспорта в ногу со всем советским народом дружно идут в колоннах соревнующихся,

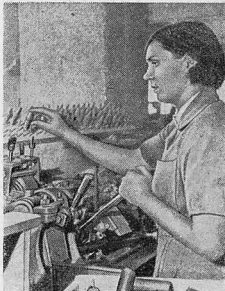
добиваясь высоких показателей в своей работе.

1-й и 2-й автобусные парки Ленинграда, 1-й и 2-й авторемонтные заводы Москвы, 12-й Московский таксомоторный парк, автобазы Ярославского автомобильного завода, 1-й Ленинградский таксомоторный парк, 2-й автобазы хлебопечения Москвы и др. не выполчали планов в течение всего 1938 года. Мощная волна предсезонного социалистического соревнования содействовала значительному улучшению работы этих автотранспортных предприятий, и в 1-м квартале текущего года они свой план перевыполнили.

То же самое можно сказать про Автогужетрест Калининской области. Трехмесячный план он выполнил на 113,7%. Автобазы г. Калининна заданье первого квартала выполнила на 149% и сэкономила за это время 11 585 литров бензина. Многие шоферы показали образцы социалистического отношения к труду. Так, например, т. Рагушин, шофер автоотделочной базы г. Калининна, на перевозке дров выполняет в среднем заданье на 290%, тов. Смирнова, шофер этой же базы, выполнил план перевозок от 180 до 260%. Шофер-отличник т. Любимов, работающий на автобусе ЗИС-8, за первый квартал сэкономил 1205 литров бензина.

Транспорт должен работать четко, бесперебойно. Партия и правительство проявляют неустанную заботу об улучшении обслуживания трудящихся. Систематически пополняются автобусные и особенно таксомоторные парки столицы и других крупных городов Союза. Однако лишь Москва в 1938 году получила около 4 тыс. такси М-1 и ЗИС-101.

Но работа пассажирского транспорта стоит еще не на высоте. Недовольные плана 1938 года по выпуску на линию автобусов и такси, простои по техническим неисправностям, возврат машин в гаражи — все это вызывает справедливые жалобы трудящихся.



Стахановка автоизоляционного цеха Ленинградского Барбаровского завода имени Дзержинского В. Лукина, работающая на обточке цилиндров, выполняет 200% нормы

Фото Н. Черникова

В первом квартале 1939 года автобусный и таксомоторный транспорт Москвы и Ленинграда значительно улучшили свою работу. В декабре 1938 года автобусные парки Москвы выпускали на линию 488 машин, в марте этого года — 670 машин. Таксомоторные парки Москвы выпускали на линию в декабре 1938 года 1200 машин, в марте — 2810 машин.

Первому московскому автобусному парку выпала честь обслужить делегатов исторического XVIII партийного съезда. Коллектив партия хорошо справился с этой почетной задачей. Организационная комиссия по созыву съезда отметила четкую работу шоферов, обслуживавших делегатов.

Социалистическое соревнование имени XVIII съезда партии было

действенным, конкретным. Успех соревнования обеспечили хорошее деловое руководство и регулярная проверка обязательств. Автоработники записывали конкретные сроки выполнения заданий. Они знали, за что боролись.

Закрепляя результаты предельно высокого социалистического соревнования, работники автотранспорта горячо откликнулись на призыв коллектива завода «Красный пролетарий» и включились в соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки. Предприятия, цехи, автоколонны, смены и бригады обязались повысить производительность труда, досрочно выполнить годовой план, улучшить качество работы, дать стране сотни изобретательских и рационализаторских предложе-

жений. Старейшая бригада водителей грузового такса № 337 тт. Потемкина и Афанасьева из 12-го таксомоторного парка Москвы обещает перекрыть установленные нормы пробега агрегатов машин до капитального ремонта: по двенадцати заднему мосту, кузову и коробке — передачу до 85 тыс. км, по пародному мосту и рулю до 15 000 км, перекрыть норму пробега автопокрышек до 30 тыс. километров, сэкономить 5% бензина. Коллектив шоферов 5-й колонны того же парка обязался выполнить годовой план к 5 декабря — годовшине великой Сталинской Конституции, сэкономить 3% горючего, донести пробег покрышек до 28 тыс. км.

Растут ряды шоферов сотысячников. Бригада автобуса № 465 (бригадир т. Солодов) прошла на своей машине 130 тыс. км без капитального ремонта и обязалась пройти 318 тыс. км, перекрыть рекорд тов. Мальцева. Автобус Солодова обслуживает линию Москва — Ногинск. Третий автобусный парк, где работает тов. Солодов, получил много писем пассажиров, отмечавших четкую работу бригады. Это — высшая похвала для шоферов.

Во втором автобусном парке организована специальная колонна автобусов под водительством шофера сотысячника.

На автотранспорте еще немало неиспользованных резервов. Большие потери тянут работу парка назад. Это, прежде всего, аварии, поломки машин и нарушения правил езды. В Москве только за 10 месяцев 1938 года было 107 тысяч случаев нарушения шоферами правил уличного движения. Партийные и профсоюзные организации еще слишком мало следят за тем, чтобы добиться безаварийной работы на автотранспорте.

Велики также потери, происходя-



Слесарь-стахановец Ярославского автозавода тов. Яковлев успешно работает на сборке механизмов слесозаста. Одновременно тов. Яковлев отличник 4-го курса вечернего автомехникума

Фото М. Королева

щие от небрежного ремонта и технического обслуживания машин. В 1938 году три автобусных парка Москвы потеряли из-за технических неисправностей машин, опоздания с выпуском на линию и досрочного возврата в парк 200 тысяч часов линейного времени. В первом квартале 1939 года простои несколько снизились. Сейчас задача состоит в том, чтобы окончательно ликвидировать простои и потери, всемерно повысить использование автомобильного парка.

Важное отношение к машине — важнейшее условие ее высокой производительности. О том, чего можно добиться любознательным, внимательным отношением к машине, говорит опыт работы бригады водителей автобуса тов. Пасхина. В первом квартале 1939 года она сделала только 4 заявки на ремонт, в то время как другие машины побывали в заводском ремонте десятки раз. За три месяца автобус этой бригады простоял в ремонтах 6 дней вместо 7,5. Машина работала на линии 22 часа сверх плана. Всего на ремонты автобуса было затрачено 175 рублей вместо 136.

Работать так, чтобы в пределах установленной нормы пробега было меньше заводских ремонтов — это значит мобилизовать внутренние ресурсы. Большую роль должны сыграть в этом деле комплексные бригады, введенные в виде опыта в 1-й автобазе Мосавтотреста. Комплексные бригады сочетают интере-

сы водителя и ремонтника, создают стимул для сохранения материальной части и сокращения заводских ремонтов.

В борьбе с потерями на автотранспорте огромное значение приобретает массовая работа по изобретательству и рационализации производства. На заводе «Аремз» (Москва) в 1938 году было внесено 454 рационализаторских предложения, которые дали заводу больше 250 тысяч рублей экономии. В течение первого квартала текущего года здесь было внесено 120 предложений с экономией 86 тысяч рублей. На первом ленинградском автотрестовом заводе треста «Хлебопечения» было собрано в 1938 году 72 предложения, с экономией 77 832 рубля.

Однако у нас есть еще предприятия, где массовое рабочее изобретательство не развернуто. В 4-й автобазе Метростроя за 1938 год поступило только одно рационализаторское предложение.

Старые, отсталые нормы выплаты по ремонту автомобилей, действующие с 1937 года, тормозят движение вперед. В январе 1939 года нормам пересмотрены только по ремонтным заводам и станциям Глававторемонта. Показателем их реальности может служить следующий пример. На Первом московском авторемонтном заводе нормы в январе были выполнены на 165%, в феврале (после пересмотра) — на 153%, в марте — на 155%. Из 474 сдельщиков — 163 выполняют от одной до полутора норм, 172 — от полутора до двух норм и 122 — более двух норм. На 2-м ленинградском заводе новые нормы перевыполняются всеми рабочими.

Предприятия автомобильного транспорта добились в первом квартале 1939 года известного улучшения работы. Социалистическое соревнование, конкретные обязательства, укрепление трудовой дисциплины сыграли решающую роль.

Задача хозяйственных, партийных и профсоюзных организаций — шире развернуть соревнование и стахановское движение, помогать отстающим, подтягивая их до уровня передовиков, бороться с простоями и потерями на автотранспорте, повышать его производительность. Этого требуют от автоработников интересы нашей социалистической родины, этого требуют партия, правительство, это записано в решении XVII съезда ВКП(б).

В 1939 году не должно быть ни одной автомашины, гаража, ремонтного завода, не выполнивших производственного плана, — плана второго года третьей Сталинской пятилетки.

Да здравствует, растет и крепнет стахановское движение — один из самых замечательных итогов второй пятилетки!

НА НОВЫХ ВИДАХ ТОПЛИВА



Командор пробега Ю. В. МИХАЙЛОВСКИЙ

В конце апреля 1939 года был организован пробег двух газогенераторных 3-тонных автомобилей ЗИС-21 по маршруту Москва — Юхнов — Довск — Гомель — Чернигов — Киев — Москва общей длиной около 2000 км.

Пробег проводился Центральным институтом механизации лесной промышленности (ЦНИИМЭ) с участием Центрального автомобильного клуба. Перед ним были поставлены задачи — проверить работу газогенераторных автомобилей ЗИС-21 на новых видах твердого топлива и выявить скорости их движения на различных участках маршрута.

Одновременно с этим пробег имел и спортивный уклон. Нужно было добиться наилучших скоростей при непрерывном движении из Москвы в Киев и обратно. Для регистрации наших достижений в пробеге участвовали два спортивных комиссара Центрального автомобильного клуба — инж. В. Зигра и Д. Фингаур.

Пробег проходил при неблагоприятных условиях как метеорологических (туман, дождь), так и дорожных (весенняя распухтина). Однако это мало отразилось на показателях работы машин.

Наша команда из 9 человек провела пробег в течение 6 дней. Каждый участник пробега выполнял одновременно несколько обязанностей. Командор пробега и его помощник по технической части тов. Клейменов были в то же время водителями машины, а водители тт. Нечитаев, Цветков и механик пробега инж. Тизенгаузен одновременно были контролерами.

ЦНИИМЭ ведет работу по испытанию и использованию новых видов твердого топлива для автотракторных газогенераторов лесной промышленности.

Газогенераторные автомобили работают в настоящее время исключительно на древесных чурках размером $60 \times 60 \times 80$ мм с абсолютной влажностью 15—20%. Подсушку дров до требуемой влажности в большинстве случаев производят в специальных сушильнях. Строительство одной сушилки обходится в среднем 10—15 тысяч рублей. На каждый подсушиваемый кубометр дров-чурок затрачивается до 0,3—0,4 куб. м дров, сжигаемых в топках сушилок, что значительно повышает стоимость топлива.

Между тем, на лесозаготовках имеется громадное количество древесины в виде отходов лесосек (сучья, верхинки). Эти отходы можно использовать для газогенераторов, пережигая их в уголь.

Известно, что газогенераторы не могут работать на сырой древесине во влажностью более 20%. Чтобы выяснить возможность работы газогенераторов на сырых дровах влажностью 50% в смеси с древесным углем, ЦНИИМЭ провел ряд лабораторных испытаний такой смеси для газогенераторов ЗИС-21. Лабораторные испытания показали, что газогенераторы хорошо работают на смеси сырых березовых дров-чурок абсолютной влажностью 45—50% с древесным углем в пропорции один к одному¹. По весу эта смесь состоит примерно из двух частей дров и одной части древесного угля.

Пробовали работать мы на свежесрубленной древесине влажностью до 80% со смесью древесного угля. Чтобы обеспечить нормальную работу газогенератора на такой смеси, приходилось давать две части древесного угля (по объему) на одну часть свежесрубленных дров. Работа на таком топливе протекала не совсем удовлетворительно, след-

¹ На каждый кубометр сырых дров добавляется 1 кубометр древесного угля влажностью до 10—15%.

ствие неравномерности газификации и быстрого засорения топливника и системы очистки газа.

По просьбе Казахской республики ЦНИИМЭ провел испытание саксаула в качестве топлива для газогенераторов. Особенностью саксаула является его большой удельный вес — больше единицы (древесина саксаула тонет в воде) и большая зольность — до 2—3%. Работы ЦНИИМЭ показали, что саксаул является хорошим топливом для газогенераторов. Свежесрубленный, он имеет влажность 20—25%, т. е. почти не требует сушки. Древесина саксаула крепка, как кость, и для распиловки требует специальных пил из высококачественной стали. Колется саксаул очень легко. Вес 1 куб. м дров-чурок саксаула в насыпку составляет 600 кг, в то время как березовая чурка весит 300 кг/м³.

В пробеге газогенераторных автомобилей ЗИС-21 нужно было проверить работу на смеси сырых чурок с древесным углем и на саксауле при форсировке газогенераторов.

Запас топлива на весь маршрут пробега мы взяли с собой. Машин шли в сторону Киева с полной нагрузкой около трех тонн; обратно нагрузка составляла около 1,5 тонн на машину.



Заправка газогенератора саксаулом в пути

Фото В. Зигра

Испытания газогенераторов показали, что при работе на саксауле зольник и система очистки засоряются быстрее, чем при работе на березовых дровах-чурках. Если газогенератор ЗИС-21 на березе может работать без очистки около 1 000 км, то на саксауле — около 600 км, а на смеси — 700—800 км. Вследствие большого удельного веса саксаула, запаса топлива в газогенераторе хватает на 110—120 км пробега, в то время как при работе на березовых дровах — 60—70 км.

Основные показатели работы газогенераторных автомобилей ЗИС-21 в пробеге были следующие:

	На смеси	На саксауле
Москва—Киев (нагрузка на машины по 3 т)		
Средняя техническая скорость в км/час	34,3	29,3
Расход топлива на 100 км в кг	80	110
Расход бензина за этап в л	0,5	1
Киев—Москва (нагрузка на машины по 1,5 т)		
Средняя техническая скорость в км/час	35,6	34,4
Расход топлива на 100 км в кг	70	95
Расход бензина за этап в л	1	0,25

На участке Киев—Чернигов—Довск общей длиной 333 км машины шли на особо форсированном режиме и имели максимальные технические скорости: на смеси — 42,4 км/час, на саксауле — 42,5 км/час.

Итоги работы на смеси сырых чурок с древесным углем свидетельствуют о полной возможности ее использования для автотракторных газогенераторов. При этом никаких эксплуатационных затруднений в обслуживании газогенераторов не было.

Некоторые предполагали, что при работе на такой смеси будет происходить быстрое прогорание топливников. Однако по нашим опытам в лаборатории и в пробеге никаких деформаций и изменений в металле топливников не замечено.

При правильном использовании пропорции смеси, температура горения топлива в газогенераторе не поднимается выше температуры горения топлива при работе на сухих дровах.

Саксаул может быть использован для газогенераторов, с учетом особенностей эксплуатации автомашин на этом виде топлива (более частая очистка установки).

Показатели работы машин в нашем пробеге выше, чем показатели машин ЗИС-21, участвовавших во всесоюзном пробеге 1938 г.

В дальнейшем необходимо продолжать работу по испытанию топлива в длительной эксплуатации на сыпных автобазах.

ПРИЗЫВ „ПРАВДЫ“

„Молодежь, на автомобиль и мотоцикл!“

ПРЕТВОРИМ В ЖИЗНЬ

А. БОРЕВ

Наша молодежь стремится овладеть оборонной специальностью, чтобы в грозный час войны прийти в ряды Красной Армии полноценным подготовленным бойцом.

Говоря на XVII съезде ВКП(б) о задачах укрепления массовой оборонной работы, Климент Ефремович Ворошилов напомнил, „что фашистские, и не только фашистские, государства имеют в настоящее время большое количество специально оборонных организаций, которые, будучи построенными по военному образцу, являются весьма серьезным и эффективным элементом, дополняющим к их регулярным армиям“.

Особым и физкультурным организациям должны шире развернуть подготовку боевых резервов для Красной Армии, помочь миллионам советских патриотов овладеть военными специальностями.

Крупнейшим вкладом в дело обороны страны должна явиться массовая подготовка кадров автомобилистов и мотоциклистов.

До сих пор эта ответственнейшая работа, порученная Осоавиахму и физкультурным организациям, ведется кустарно, без плана. Конкретных цифр нет.

По ориентировочным данным за последние три года подготовлено всего лишь 50 тысяч автомотолюбителей.

Уровень знаний наших автомобилистов и мотоциклистов низкий. Ли-

шенные возможности закрепить свои навыки на практике, они декалфицируются. Тем самым их труд сводится на-нет значение их оборонной подготовки.

Учебные пункты не учитывают специальных требований армии. Включенные в их программу основы военного дела недостаточны и, как правило, почти не изучаются.

Для ликвидации кустарщины и самотека в подготовке водителей Центральный автомотоклуб СССР разработал и представил на рассмотрение вышестоящих органов план развития автоспорта в третьей пятилетке.

Расчеты, положенные в основу этого плана, вытекают из задач дальнейшей автомобилизации страны. Центральный автомотоклуб ориентировочно определил контингент водителей и намечил пути поднятия уровня их знаний, особенно в области военизации.

Резко увеличивается рост рядов любителей. В 1939 году должно быть подготовлено несколько десятков тысяч автомобилистов и мотоциклистов. В дальнейшем контрольные цифры по подготовке любителей будут непрерывно возрастать. Курс обучения пройдут также индивидуальные владельцы малолитражных и других машин.

В третьем пятилетии предусматривается выпуск оборонного резерва автомобилистов и мотоциклистов.

Для повышения квалификации водителей, начиная с 1939 года, будут регулярно проводиться учебно-тренировочные сборы. К концу 1942 года, т. е. за три года, повторную учебу пройдут несколько сот тысяч автомотолюбителей.



Комбайнер-орденоносец Д. Дроздов (МТС Казальницкого района Ростовской области) на своем мотоцикле

Фото Дружелюбова

Эта программа потребует значительного расширения сети учебных пунктов. К концу пятилетки число их резко возрастет.

Успех выполнения плана подготовки любителей решают кадры преподавателей и инструкторов. В третьей пятилетке потребуются тысячи преподавателей автомодола. Еще больше понадобятся инструкторы практической езды.

План Центрального автомодола подробно определяет потребности в горючем, резине, учебных пособиях, ассигнованиях.

Значительное место занимает в плане раздел, посвященный спортивной подготовке любителей. Из людей, освоивших технику управления машиной, известный процент должен отрабатываться в мастерах. Сейчас становятся спортсменами лишь немногие любители. Между тем в будущей войне спортсмены используются в качестве командного состава мотомехвойск.

Повышение уровня технической культуры и спортивного мастерства советских автомобилистов и мотоциклистов задерживается из-за отсутствия в Союзе испытательных технических баз — лабораторий и специальных сооружений (автомотородом, гоночные дорожки, мототреки).

Поэтому в плане предусмотрено развернуть сеть лабораторий при автомодолах, строительство 10 автомотородом и ряда гоночных дорожек в крупнейших центрах Союза.

Более двух лет назад «Правда» брсила призыв — «Молодежь, на автомобиль и мотоцикл!» Но советский автоспорт начал выходить на широкую дорогу лишь недавно. Разоблаченные враги народа, орудовавшие в физкультурных организациях и в Осоавиахиме, срывали массовую подготовку любителей, разваливали автоспорт.



Спортсмены Горьковского автомодоклуба демонстрируют мастерство фигурной езды

Фото П. Вознесенского

Пятилетний план намечает конкретные пути дальнейшего развития и укрепления автотолубительского дела. Однако этот план станет реальной действительностью только при условии мобилизации всех наших сил, при четком руководстве и контроле, при твердой системе финансирования и плано-вом снабжении учебной сети машинами, горючим, резиной, запасными частями.

Необходимо включить вопросы массовой подготовки автотолубителей и развития автоспорта в план государственных мероприятий по автотолубительской стране.

Тесный контакт между физкультурными и осоавиахимскими организациями — одно из основных условий успешной реализации плана.

ГОТОВИМ ОБОРОННЫЕ РЕЗЕРВЫ

Студенты мединститута г. Махач-Кала изучают автомодола. Выпущено 46 мотоциклистов. Готовятся еще 60 мотоциклистов и 60 автотолубителей.

★

Студенты Сталинградского механического института овладевают оборонной техникой. С большим интересом изучают они управление автомобилем и мотоциклом. В четырех автотолубительских кружках обучаются 84 человека.

Более 100 студентов уже получили звание водителей автомобилей и мотоциклов.

★

Хорошо поставлена оборонная работа в Набережанской МТМ (Курской обл.). Десять физкультурников в свободное от работы время учатся управлять трактором, автомашиной и мотоциклом.

★

В Казанском сельскохозветинском институте имени Горького подготовлено 6 лётчиков, 9 мотоциклистов. Сейчас в оборонных кружках занимаются более 200 человек.

Студенты и научные работники института взяли обязательство овладеть одной-двумя военными специальностями. Это обязательство они выполняют с честью.

★

Большой интерес к овладению искусством вождения мотоцикла проявляют артисты Одесского государственного театра оперы и балета. 25 работников театрального коллектива уже приступили к регулярным занятиям.

Обком союза Рабис также организовал группу мотоциклистов из 25 работников одесских театров. Они успешно овладевают теорией и практикой управления мотоциклом.

★

Выпуск слушателей курсов шоферов-любителей состоялся в Ухтомском районе Осоавиахима (Московская обл.). Окончили учебку 30 активистов Общества.

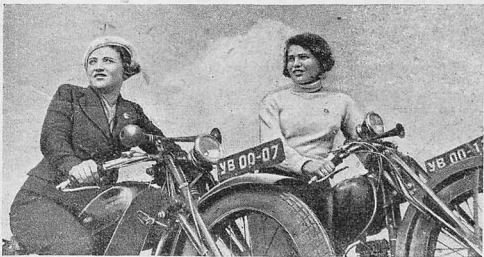
★

Центральный совет Осоавиахима Московской АССР в этом году подготовит большое количество мотоциклистов по специальностям: гранатометчики, связисты и др.

Лучшие мотоциклисты примут участие во всесоюзных соревнованиях имени К. Е. Ворошилова.

★

На ряде шахт Сталинской области (Донбасс) занимаются кружки мотоциклистов и автотолубителей. Во втором квартале нынешнего года общество «Стахановец» получает 10 учебных автомашин. В течение 1938 года спортивные коллективы общества подготовят в Сталинской области 335 водителей-автомашин и 1100 мотоциклистов.



Студентки Винницкого строительного техникума С. Маркевич (слева) и Н. Лященко, сдавшие нормы на горючидола, стрелка 2-й ступени и пулеметчика, овладевают искусством вождения мотоциклом

Фото В. Копыта



Спартак

Б. АБРАМОВ

Глаза гонщика напряженно следят за флажком стартера. Еще мгновение — и вместе с открытым выкриком «марш!» метнется клетчатое полотнище, давая старт кроссмену.

Длинен и труден путь мотоциклиста, решившего бороться за почетный титул чемпиона страны по кроссу. Высокое звание стремятся завоевать десятки опытейших мастеров. Они вкладывают в эту ответственную гонку все силы, умение и опыт.

Долгие месяцы они упорно тренировались, наживали свои машины, изобретали, созидали старты. Как опытный врач внимательно следит за каждым биением сердца больного, так и они праслушивались к малейшему шуму в моторе. Кропотливая работа должна сегодня принести результаты.

...Пройдено много трудных, коварных мест. Преодолены броды, сыпучие песчаные подъемы, заболоченные дуги, извилистые лесные тропы. Оставлены лошади сильнеешие противники — конкуренты.

Финишируя, гонщик вылетает на последнюю прямую.

Щелкнул секундомер.

Чемпионом СССР по мотокроссу объявляется спартаковец Петр Гусаков.

* * *

За выдающиеся заслуги в развитии массовой физкультуры и спорта партия и правительство наградили добровольное спортивное общество «Спартак» орденом Ленина — высшей наградой страны.

Красная майка с белой поперечной полосой — форма спартаковцев — популярна среди посетителей стадионов.

Победа стала традицией «Спартака».

Его бегуны первыми разрывают белую ленточку на финише.

На ринге боксеры общества выигрывают трудные бои.

На зеленом ковре футбольного поля спартаковцы, мастера круглого мяча, одерживают славные победы.

На зеркальном льду, на сверкающей лыжне конькобежцы, хоккеисты и лыжники «Спартака» показали себя отличными спортсменами. Во всех видах спорта спартаковцы занимают ведущие места.

Заявляю о своем праве на первенство и представителю самого молодого вида спорта в обществе — мотоциклиста.

Победа гонщика Гусакова в кроссе на первенство СССР.

Приз имени двадцатилетия РККА, Приз имени Московского комитета по делам физкультуры и спорта, Приз имени Героев Советского Союза.

Приз имени В. П. Чкалова — вот неполный список трофеев, завоеванных в серьезных встречах с достойными соперниками.

Московскому автотоклубу «Спартак» всего лишь один год. Члены артелей промкооперации, занимающиеся мотоспортом, с большим удовольствием встретили решение о

создании в системе общества самостоятельного автотоклуба.

Сейчас клуб объединяет двести членов. В клуб принимаются только имеющие права на управление мотоциклом или автомобилем. Материальная база автотоклуба значительна. Сорок восемь мотоциклов и три автомобиля полностью обеспечивают спортивно-тренировочную и учебную работу.

Удачно распределены мотоциклы между спортсменами. Четырнадцать лучших мастеров получили персональные машины. Ко второй группе (тоже 14 чел.) прикреплены семь мотоциклов — по одному на двоих. Остальной парк предоставлен для массово-тренировочной и учебной работы клубного актива.

На учебных пунктах занимаются 10 мотоциклетных и пять автомобильных групп — всего 375 человек. Это те резервы, из которых клуб будет черпать новые силы, новые кадры мастеров больших скоростей.

Своими спортивными успехами клуб во многом обязан тренером Е. Грингауту и М. Громыхалину. План их работы показывает, как разнообразна тренерская деятельность и насколько продуманы занятия.



Тяжелое положение. Илестное дно засасывает колеса. Много физических сил приходится применять кроссмену, преодолевая каверзные места кросса

Фото В. Довгалева

Общественный инспектор

Консультация и вежественная помощь мотоциклистам, готовящимся к соревнованиям, практические работы с тренировочными группами клуба и отраслевых союзов аккуратно проводятся во все дни пятидневки.

Мастерам мотоспорта, которых в «Спартак» больше, чем в других обществах, не следует забывать, что не только выступления на соревнованиях являются их прямым делом. Необходимо, чтобы каждый мастер подготовил и выставил на старт больших гонок хотя бы двух — трех своих «воспитанников». Удачные выступления и победы учеников — это победы учителей, это лучший вклад мастера в дело повышения обороноспособности нашей страны.

В упрек руководству клуба нужно оставить полное отсутствие массовой политико-воспитательной работы, в том числе и оборонной. До последнего времени члены мотоклуба не имели возможности изучить гранатометание, стрелковое дело, ПВХО. В плане работы на летний период этот пробел должен быть восполнен. Намечены регулярные занятия мотоциклистов в различных оборонных кружках.

Крупным минусом является также сдержанное ленинское работни. Если в начале своей деятельности клуб проводил интересные лекции по истории автомотоспорта, устраивал выступления специалистов на волнующую тему о подготовке мотоциклиста к различным соревнованиям, — то теперь все это забыто.

Несомненно, что лекционную работу — один из лучших методов повышения мастерства — надо возобновить.

За год мотоклуб «Спартак» уже трижды переменил свой адрес. Перекочевав с ул. Разина в В. Черкасский пер., он в непродолжительное время был выселен и оттуда. Помещение клуба срочно понадо-

лось Совету Общества для «более важных дел».

Сейчас клуб ютится в одной комнате в Гавриковом переулке. Четыре стола штатных работников целиком занимают всю клубную площадь. В этих условиях не может быть и речи о какой-либо действительно массовой клубной работе. Пришедшему в свой клуб спортсмену не смогут предложить и стула.

План работы клуба выполнен в первом квартале почти полностью. Но в упрек руководству может быть поставлена недостаточная массовость проведенных мероприятий.

Располагая большой материальной базой, солидным активом и крупными денежными средствами (почти миллионна руб. на 1939 год), клуб имел полную возможность значительно расширить круг участников гитывезов, кроссов, пробегов и пр. Это важное упущение руководство клуба должно немедленно исправить. В намеченных плане летних спортивных и массовых мероприятиях должны принимать участие не 8—12 человек, а весь клубный состав. Для этого имеется полная возможность.

Если Московский Совет «Спартак» стремится, чтобы его мотоспортсмены и в дальнейшем продолжали славно служить Обществу и не отставали ни в качественном, ни в количественном росте от спортсменов других специальностей — клубу нужно оказать дальнейшую помощь.

Необходимо предоставить помещению, отвечающее задачам массовой клубной работы. Нужно пригласить одного — двух высококвалифицированных специалистов для регулярной работы с мотоспортсменами по форсировке и подготовке мотоциклистов. Наконец, следует обратить серьезное внимание на развитие автомобильного спорта. В этой области до сих пор ничего не сделано.

Практика борьбы с нарушителями правил ухода за машиной показала, что езда районов, прикреплённых к одному участком госавтоинспектору, была недостаточно охвачена постоянным надзором и контролем.

Общественная автоинспекция, в борьбе с нарушителями правил эксплуатации автомашин может дать немалые результаты, но в целом ряде случаев она просто не в состоянии навести порядок. Как правило, вопрос о мерах взыскания решается начальниками районных отделений милиции, которые не всегда одинаково твердо реагируют на акты, составляемые общественными инспекторами.

В нашем Советском районе Курской обл. госавтоинспектор бывает чрезвычайно редко. Повседневный контроль ведем мы — общественные инспектора. Однажды я задержал машину без номера, технически неисправную. При дальнейшей проверке оказалось, что машина принадлежит дирекции Марьинской МТС и шофера нет даже прав водителя. Но возмущенное всего то, что директор МТС был прекрасно осведомлен обо всем этом и тем не менее допускал человека к работе, не имеющего права садиться за руль автомашины. Такие случаи в нашем районе не единичны.

Шоферы Креститиенской и Городищенской МТС заявляют, что их часто под угрозой увольнения заставляют проезжать на работу на явно неисправных машинах.

3 мая мною была задержана и доставлена в район автомашина, принадлежащая Креститиенской МТС. На ней ехал сам директор. Машина находилась в совершенно непригодном состоянии. За рулем оказался человек, так же как и в первом случае, не имеющий прав на управление. Когда же стали проверять более тщательно, обнаружили, что у машины не действуют тормоза, а люфт руля доходит до 80°. Между тем, машина всего лишь недавно получена МТС и прошла не более 8 тыс. километров.

Еще хуже обстоит дело в некоторых колхозах района. Спустя несколько дней после этого случая я задержал и осмотрел машину колхоза «Труженик» (водитель Соломатин). У машины оказалось совершенно неисправная поршневая группа, люфт руля — 120°, передние рессоры перебиты.

Мне кажется, что пора взяться действительно за укрепление работы общественных инспекторов. Пора дать им равные права с государственными инспекторами, создать им условия работы, а главное, поднять их авторитет на должную высоту.

Общественный автоинспектор
М. АФАНАСЬЕВ.



Даже в глубоком бросе, по колено в воде, спортсмены стараются выиграть дорогие минуты — обогнать противника

Фото В. Давыдова

ПРОДУВКА ДВУХТАКТНЫХ МОТОЦИКЛЕТНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

Инж. Г. БУРСКИЙ

Производство мотоциклов с двухтактными двигателями объемом до 350 см³ непрерывно растет. Назрела необходимость всестороннего изучения всех систем продувки.

До 1933 года применялась продувка с дефлекторным поршнем. Эта продувка не обеспечивала повышенной мощности, экономичности и надежности двигателя. Кроме низкого коэффициента подачи, следовательно повышенного расхода топлива, дефлектор поршня был склонен к перегреву. Это нарушало нормальную работу двигателя и вызывало необходимость применения пониженной степени сжатия. Поступающая смесь, ударяясь о дефлектор поршня, вызвала дополнительную конденсацию топлива и затрудняла пуск холодного двигателя. Дефлекторный поршень не позволял также расположить свечу в центре.

Одно из основных требований к продувке любой системы — это устранение возможности перемешивания свежей смеси с продуктами сгорания. Поступающая смесь должна на пути своего следования выталкивать продукты сгорания.

Направление свежей смеси в цилиндре создается дефлектором поршня или, при бездефлекторной продувке, профилем продувочных каналов.

При любой системе продувки возможно попадание отработанного газа в картер. Во избежание этого, необходимо сделать большое предварение выхлопа (разность между вы-

сотами выхлопного и продувочного окон). Однако, чтобы не было потерь свежей смеси через выхлопные окна, необходимо удлинить путь свежих газов в цилиндре или уменьшить скорость. Это возможно только при бездефлекторной продувке.

Кроме того, повышение давления в картере при продувке частично препятствует проникновению в него отработанных газов.

Практика показала, что при бездефлекторной продувке допускается более высокое давление в картере.

В 1933 году фирма ДКВ применила новый тип продувки с необычными профилями продувочных каналов и со слегка выпуклым днищем поршня. Этот тип продувки, разработанный проф. Ширри, используется также с некоторыми изменениями и другими фирмами.

Продувка ДКВ основана на принципе поступления свежей смеси в цилиндр не с одной стороны, как при дефлекторной продувке, а рядом с выхлопом (рис. 1).

При этой системе применяется поршень без дефлектора. Нижняя кромка поршня регулирует поступление свежей смеси в картер, служащий продувочным насосом.

Вслед за выхлопными открываются два продувочных окна, расположенных рядом с выхлопом, и свежая смесь поступает под углом на стенку цилиндра, противоположную выхлопным окнам.

Свежая смесь, двигаясь вверх по направлению к выхлопным окнам, совершает как бы замкнутый путь формы петли. Такое движение смеси препятствует перемешиванию ее со сгоревшими газами и увеличивает путь прохождения свежего заряда. Это дает возможность увеличить, предвзятое выхлопа, не вызывая лишней потери свежей смеси через выхлопные окна. Кроме того, устраняется возможность проникновения выхлопных газов в картер, так как к моменту открытия продувочных окон давление в цилиндре приближается к нормальному атмосферному, т. е. одному килограмму на один квадратный сантиметр.

При бездефлекторной продувке степень сжатия в картере повышается с 1,2 до 1,4, степень сжатия в цилиндре — с 5 до 5,7, расход топлива снижается с 450 гр силу/час до 350, литровая мощность возрастает с 25—26 л. с. до 30.

Фирма Арди (рис. 2) также применяет двухканальную продувку, но движение смеси в цилиндре происходит не по петле (как у ДКВ). Продувочные окна расположены диаметрально противоположно, причем угол выхода смеси в цилиндр значительно острее. Два диаметрально противоположных потока свежей смеси встречаются в верхней части

цилиндра. Скоростной напор потоков переходит в напор давления благодаря чему цилиндр очищается от отработанных газов и заполняется свежей смесью.

Таким образом эта система продувки основана не на увеличении пути прохождения свежего заряда в цилиндре, как у ДКВ, а на потере скорости движения при встрече двух потоков.

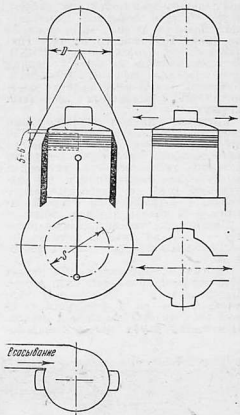


Рис. 2. Продувка двухканальная (встречная) типа „Арди“

В трехканальной продувке типа Цюндла и четырехканальной типа Триумф продувочным насосом также служат картер двигателя (рис. 3).

Верхняя кромка поршня при своем движении вниз сначала открывает выхлопные, а затем и три продувочных окна. Основной продувочный канал, расположенный напротив выхлопа, направляет свежую смесь вдоль цилиндра в верхнюю часть. Два других окна расположены по бокам от основного с выхлопом по касательной и на 60° направлены вверх.

Эти три потока, выходящие из продувочных окон, встречаются в верхней части цилиндра, из-за чего теряется скорость и повышается давление в массе свежего заряда, способствуя выталкиванию отрабо-

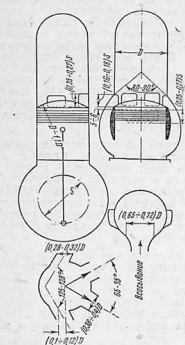


Рис. 1. Продувка двухканальная (возвратная) типа ДКВ

танных газов из цилиндра и заполнению его свежей смесью.

При этой системе продувки расход топлива на силу/час достигает 350 гр, литровая мощность — 35—40 л. с.

На рис. 4 показана схема четырехканальной продувки типа Триумф. Она отличается от продувки Цюндап только количеством продувочных каналов и их расположением. Здесь не один продувочный канал, а два.

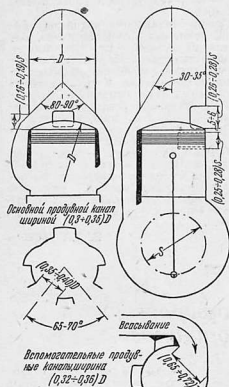


Рис. 3. Продувка трехканальная типа „Цюндап“

В четырехканальной продувке типа Виллерс (рис. 5) 4 потока свежей смеси встречаются в центре цилиндра под углом. Кроме некоторой потери скорости при встрече потоков смеси, масса свежего заряда движется вверх, вверх от центра к стенкам и затем вниз, т. е. совершает как бы полный петлеобразный путь. Этим достигается хорошо наполнение смеси.

При этой системе продувки литровая мощность достигает 50 л. с., расход топлива снижается до 310—330 гр силу/час.

Вот почему 80% мотоциклов и велосипедов с двухтактными двигателями, выпущенных за границы в последние годы, имеют продувку типа Виллерс.

При продувке с дефлекторным поршнем кинетическая энергия потока неизпроизводительно тратится на удар о дефлектор, направляющий свежую смесь вертикально вверх, близко к стенке цилиндра. Поэтому над дефлектором всегда образуется мешок сгоревших газов, так как свежая смесь сюда не попадает.

При продувке с дефлекторным

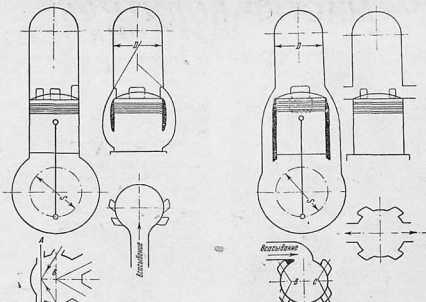


Рис. 4. Продувка четырехканальная типа „Триумф“

Рис. 5. Продувка четырехканальная типа „Виллерс“

поршнем образование мешка сгоревших газов также возможно, но в меньшей степени. В продувке системы Виллерс оно почти исключено. Таким образом, при продувке без-

дефлекторным поршнем коэффициент остаточных газов меньше, а коэффициент подачи больше, поэтому расход топлива на силу/час ниже, а литровая мощность выше.

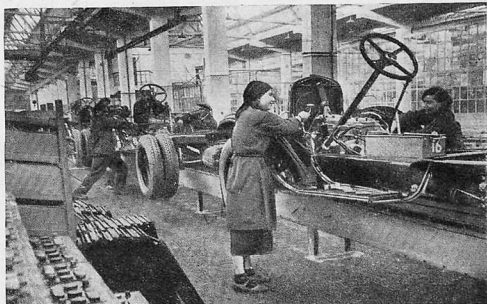
ПЕРВАЯ ПОБЕДА

29 апреля вступил в число действующих предприятий Ростовский автоборочный завод. Вместо десяти автомашин по плану, с конвейера завода сходили в первые дни мая в среднем по 13 машин.

По предварительным данным завод сможет собрать в текущем году 19 510 машин Горьковского автозавода, вместо ранее запланированных 16 400. Ежедневный выпуск может

быть уже сейчас увеличен до 25 машин с последующим постепенным увеличением его.

Нарядом среднего машиностроения т. Лихачев поздравил коллектив новостройки с первой победой и призвал работников завода по-большевистски бороться за быстрое освоение производственной мощности предприятия.



Главный конвейер Ростовского автоборочного завода. На снимке: сборщица А. Максимова (слева) и А. Юдина за установкой крыльев

МАСТЕР-ВОДИТЕЛЬ



В автобазе Совета Народных Комиссаров СССР шесть лет работает шофером Георгий Ефимович Захаров. Он — примерный мастер-водитель — сумел пройти на своем ЗИС-101 без ремонта 50 179 километров.

В опытных руках стахановца даже неположенные шины проходят по 31 000 километров. Отлично умеет беречь Газовый Ефимович и горючее. В прошлом году он съэкономил 1 480 литров бензина, за первый квартал этого года — 408 литров. За отличную работу тов. Захаров неоднократно получал премии.

О себе и о своей стахановской работе т. Захаров рассказывает так:

— Мне детство прошло в деревенской Москве. Отец работал столяром. Семья у нас была большая. Кроме матери и отца было еще шестеро ребят, и все мал-мала меньше. Поэтому уже с 14 лет я начал самостоятельную трудовую жизнь. Лет шесть проработал ломовым извозчиком на хозяина-кулака.

Только в советское время началась для меня новая светлая жизнь. В Красной Армии я прослужил два года. Здесь изучил автомобильное дело, сдал экзамен на водителя и получил права. В армии же я освоил технику работы на мотоциклах и тракторах. На сверхсрочной службе работал автотехником и обучил немало водителей из красноармейцев и комсостава. Многие из них стали сейчас отличными мастерами своего дела, и я горжусь своими учениками.

С 1933 года работаю в автобазе Совнаркома.

— Вы спрашиваете, как я достиг без ремонта 50-тысячного пробега на своей машине? А вот как: получив новенький ЗИС, я прежде всего тщательно осмотрел машину, сделал подтяжку кузова, проверил все детали. Много внимания уделял обкат-

ке автомобиля. Если первое время я менял масло через каждые 300 километров пробега, то проехав 2 тыс. километров со скоростью не более 40 километров в час, я стал менять масло лишь через 800—1000 километров. Своевременно очищала контакты прерывателя, регулируя клапаны машины, я через каждые 500 километров пробега тщательно смазывала машину. Бережко относился и к двигателю, никогда резко не тормозил и ездил после обкатки на скорости не более 70 км в час.

Большое дело — экономия горючего. Здесь каждый шофер может добиться больших результатов. Я лично езжу так: трогаясь с места на первой передаче и не даю двигателю больших оборотов.

Если передо мной горка, я сбрасываю скорость на некотором расстоянии до нее, досажу затем до горки по инерции, а с горки кату вниз, не пользуясь двигателем. Конечно, на стоянке я не забываю сейчас же заглушить двигатель.

Чтобы сберечь резину, нужно поддерживать в шинах всегда нормаль-

ное давление и всащески избегать резкого торможения.

На повороте нужно сильно сбавлять скорость, особенно переходя через рельсы и стрелки трамвая. Здесь шины получают резкие толчки, вредно отзывающиеся на резину.

Как видите, в моей работе особых «секретов» нет. Все это знают многие водители, но не все, к сожалению, работают на совесть, как подобает каждому советскому шоферу — заканчивает свой рассказ тов. Захаров.

Среди стахановцев автобазы Совета Народных Комиссаров тов. Захаров не одинок. Его сменщик — шофер 1-го класса М. А. Брызгалов — имеет также хорошие производственные показатели. Ездит в автобазе и много других отличных водителей, работающих на совесть и показавших в дни предсезонного социалистического соревнования отличную стахановскую работу.

Первый среди них — стахановец Захаров. За долготельную работу он не имел ни одной аварии и ни разу не нарушил правил уличного движения. Это, несомненно, говорит о его высоком стахановском мастерстве.

В. НАУМОВ.

Готовят шоферов-газогенераторщиков

Постановление ХУШ съезда ВКП(б) о переводе автопарка с жидкого топлива на твердое имеет огромное значение для лесной промышленности Архангельской области.

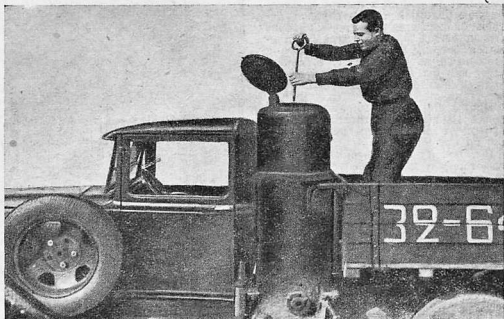
Архангельская автошкола Северного отделения «Транснефтегадрэ» впервые проводит подготовку шоферов-газогенераторщиков. Школой

уже выпущено 46 водителей газогенераторных автомобилей. В этом году будет подготовлено еще 75 человек.

На снимке: комсомолец — шофер Н. В. Ниткин шурует бункером газогенератора перед практической ездой.

А. Ш.

Архангельск



Точно по графику



Фото М. Пряхера

В конце апреля группом «Союза» шоферов Таганского и Первомайского районов проведён военнизированный поход по маршруту Москва—Бронницы—Москва. В походе участвовало около тысячи человек. Автоколонна, состоявшая из 89 машин, доставила «бойцов» к месту старта точно по графику.

Выполнив ряд тактических задач, колонна прошла условно заражённую местность. В отличие от прежних походов в пути была проведена дегазация автомобилей.

Высадившись из машин, «бойцы» преодолели 25-километровый марш до гор. Бронницы. На коротких привалах играл духовой оркестр, звонили песни. Были выпущены три походных газеты.

Троллейкар

Инж. В. ЮРУШКИН

Бурный рост автомобильного транспорта нашей страны со всей остротой выдвигает вопросы экономии жидкого топлива. Одним из путей экономии бензина является перевод части автомобильного транспорта на питание электроэнергией.

В крупных городах получают широкое распространение троллейбусы, весьма удобные для пассажироперевозок. Грузовые автомобили, питающиеся относительно дешевой электроэнергией, у нас до сих пор не было. Ючлины в создании такой машины принадлежит Научно-исследовательскому институту городского транспорта (НИИГТ).

Троллейкар, сконструированный институтом, имеет два источника энергии: электрический мотор ДТБ-60, устанавливаемый на троллейбусах Ярославского завода, и бензиновый двигатель внутреннего сгорания ЗИС-5.

Комбинация двух источников энергии удешевляет эксплуатацию машины и повышает ее маневренность. В связи с введением в Москве ночных перевозок троллейкар может использовать троллейбусную сеть, свободную от пассажирских машин.

Установка на троллейкаре автомобильного двигателя ЗИС-5 вызвана необходимостью увеличить радиус его действия при отрыве от сети и обеспечить менее напряженную работу двигателя. Бензиновый двигатель избавляет троллейкар от специальных подъездных путей троллейного типа, дает возможность изменить его маршрут и осуществлять загородные поездки.

В основу конструкции шасси троллейкара положено стандартное шасси троллейбуса ЯТБ-2. В целях максимального использования агрегатов отечественных машин, в конструкции троллейкара применены в основном детали и узлы троллейбуса ЯТБ-2, грузовиков ЗИС и ЯГ.

Основная характеристика троллейкара следующая: длина — 8700 мм, ширина — 2500 мм, высота при опущенных токоприемниках — 3000 мм,

база — 5200 мм. Колея передних колес — 1770 мм, задних (внутри скаута) — 1860 мм.

Машина в нагруженном состоянии на пневматиках $20 \times 10,5$ " при давлении в 7 атм. и радиусе качения 500 мм имеет клиренс передней оси — 350 мм, редуктора — 300 мм, заднего моста — 200 мм. Наименьший радиус поворота — 10,5 м, грузоподъемность — 6 т. Общий вес машины с грузом — 12 700 кг, вес шасси — 3500 кг, кабины и кузова — 1900 кг, электрооборудования — 1900 кг.

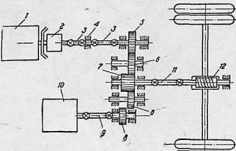


Схема силовой передачи троллейкара

1—двигатель ЗИС-5; 2—коробка ЗИС-5; 3—карданный вал бензодвигателя; 4—промежуточная опора; 5—шестерня редуктора к бензиновому двигателю; 6—паразитная шестерня редуктора; 7—шестерня редуктора к заднему двигателю; 8—шестерня редуктора в электродвигателе; 9—карданный вал электродвигателя; 10—мотор ДТБ-60; 11—главный карданный вал; 12—редуктор заднего моста

Рама шасси троллейкара состоит из передней части, несколько приподнятой над передней осью и основной части, в конце которой над задним мостом имеется выгиб.

В отличие от рамы троллейбуса, имеющей большой задний свес, предназначенный для увеличения полезной площади, в троллейкаре свес нет, так как он может перегрузить машину.

Передняя приподнятая часть троллейкара удлиняет для установки бензинового двигателя ЗИС-5. Ось бензинового двигателя по отношению к общей оси троллейкара смещена. Электрический двигатель помещен в середине шасси.

Для крепления электрического двигателя и редуктора в середине рамы поставлен дополнительный пролонгный ложер, опирающийся на две поперечины. Электриче-

ский двигатель ДТБ для увеличения клиренса всей машины значительно поднят вверх, по сравнению с положением двигателя на троллейбусе ЯТБ-2.

Тяговое усилие бензинового двигателя ЗИС-5, расположенного в передней части рамы на специальной поперечине и кронштейнах, передается в редуктору через коробку передач ЗИС-5 и карданный вал, состоящий из двух частей с промежуточной опорой. Тяговое усилие электрического двигателя передается через свой карданный вал на редуктор.

Схема электрических соединений троллейкара полностью копирует схему электрических соединений троллейбуса ЯТБ-2, проверенных на практике.

Троллейкар имеет надежную систему тормозов при работе как на электрическом, так и на бензиновом двигателе.

Вождение троллейкара более сложно, чем бензинового автомобиля. Водитель троллейкара должен сочетать в себе качества водителя троллейбуса и стандартного автомобиля с двигателем внутреннего сгорания.

Гулвое управление на троллейкаре такое, с использованием рулевого механизма ЯГ-5. Наличие на машине двух двигателей увеличивает количество педалей. Кроме педали сцепления, тормоза и акселератора на троллейкаре установлена педаль контроллера. Так как работать всеми четырьмя педалями одновременно не приходится, то педаль акселератора и контроллера, сходящие по своему назначению, показаны плоскими, касающимися на одной общей подставке.

Кроме рукоятки переключения передач имеется дополнительная рукоятка управления редуктором, расположенная правее. Управление редуктором осуществляется специальной кулисой, тяги от которой идут к редуктору. Рукоятка кулисы имеет только два крайних положения, означающих включение или электрического или бензинового мотора.

Чтобы водителю не мешали рукоятки управления переключениями редуктора, рукоятка переключения коробки передач, она отнесена в сторону.

Сложность управления троллейкаром потребовала обратить особое внимание на рабочее место. Сиденье водителя сделано передвижным (вдоль оси машины) и подъемным (для регулировки под свой рост).

Кабина троллейкара представляет собой цельнометаллическую конструкцию, так как она несет большую нагрузку, чем кабина грузовика.

Каркас кабины выполнен из профильной стали сварной конструкции. Крыша кабины отъемная и приоблачивается к основному каркасу. Токоприемники крепятся к крыше на четырех изоляторах. Для крепления токоприемников в крыше имеется специальный подрамник. Облицовка кабины — листовая сталь. Переднее стекло — У-образного типа. Кабина имеет две двери по бокам. В задней стенке сделаны два окна.



Общий вид троллейкара

одно из которых расположено за водителем.

Стекла дверей раздвижные. Вместе с подъемным передним ветровым стеклом они обеспечивают достаточно хорошую вентиляцию кабины.

Кроме места для водителя, в кабине имеются два места для пассажиров.

Электроборудование тока высокого напряжения помещено в специальном ящике, что полностью изолирует его от попадания влаги.

Кузов троллейкара представляет собой деревянную грузовую платформу размером $5 \times 2,5$ м с откидными бортами. Платформа крепится к специальным поперечинам металлической конструкции. Поперечины заочного типа с П-образным сечением выполнены из 3 мм листовой стали и крепятся стремлянками к раме.

Настил досок пола платформы сделан под углом в 45° по отношению к борту для удобства загрузки машины как сзади, так и сбоку.

По распоряжению Транспортного управления Моссовета АРЕМЗ изготовляет опытный образец троллейкара, и он скоро поступит в опытную эксплуатацию.

Манометр для автомобильных шин

Завод «Автоприбор» приступил к массовому выпуску манометров для шин типа ВМ- $\frac{1}{2}$, которые предназначены для легковых автомобилей М-1 и ЗИС-101 и рассчитаны на максимумально измеряемое давление 3 кг/см².

На рис. 1 изображены разрез и общий вид этого манометра. На латунную трубку 1 слева навинчен ниппель 2, с помощью которого прибор накладывается на вентиль автомобильной камеры. Штифт а, стабилизирующий одно целое с ниппелем, упирается в стержень клапана («золотника») вентиля, открывая доступ воздуху из камеры в манометр.

Воздух из камеры съезжает кольцевую шельф между штифтом а и конической втулкой 3 по каналу в и через фетр 4 попадает внутрь трубки 1. Выход воздуха из камеры наружу предотвращается благодаря тому, что край втулки накладывается на резиновое кольцо 5, заложное в отверстие ниппеля. Втулка 3 не дает кольцу возможности прижиматься к штифту а, так как иначе воздух не мог бы попасть внутрь прибора.

Латунное кольцо 6 не позволяет деталям 3 и 5 вывалиться из отверстия ниппеля.

Воздух, попав внутрь трубки, отжимает поршень, изображенный отдельно на рис. 2. На стержень 7 одеваются кожаная манжета 8, укрепляемая втулкой 9, зажатой в свою очередь раскладкой конца стержня. Противоположный конец стержня имеет нарезку, на которую навинчивается гайка 10.

Пружина 11 предотвращает самоотвинчивание гайки. Пружина 12 своим левым концом прижимает поршень к шайбе 13, а правый конец ее прижимается к втулке 14, укрепившейся справа к трубке 4. Деталь 14 служит также для направления шкалы 15, для чего оба отверстия втулки выполнены в форме прямоугольника и соответствуют сечению шкалы. Шкала 15 имеет деления от 0,7 до 3,3 кг/см². Левый конец ее опирается на гайку 10 поршня, а правый конец, как указано выше, пропускаясь через отверстие втулки 14.

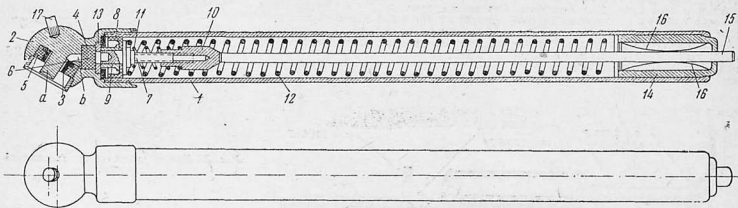


Рис. 1

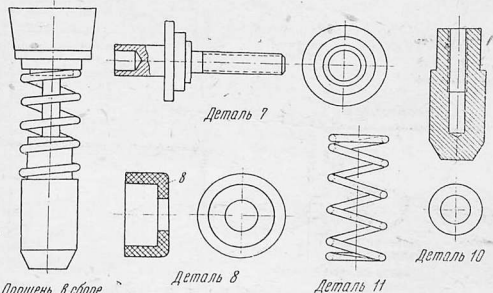


Рис. 2

Воздух, попавший в трубку через ниппель, давит на поршень и двигает его внутрь трубки по направлению втулки 14. Пружина 12 сжимается и в то же время шкала выдвигается из втулки 14. Когда прибор снимает с вентиля камеры, пружина 12 возвращает поршень в исходное положение, а шкала, связанная жестко с поршнем, остается неподвижной. Под действием собственного веса шкала не сдвигается с места, так как тормозится двумя плоскими пружинами 16, заложными внутри втулки 14.

Показания прибора отсчитываются по шкале, ибо длина ее вытупающей части пропорциональна давлению воздуха, сжимающего пружину 12. В нулевое положение шкала возвращается рукой. Точность показаний прибора $\pm 0,15$ кг/см².

Штифт 17 предназначен для выпускания излишнего воздуха из камеры, если давление при замере окажется чересчур высоким.

Инженер В. ПОПОВ

Новый глушитель на автомобиле ГАЗ-АА

В 1938 году глушитель А-5230 на автомобиле ГАЗ-АА был заменен новым глушителем АА-5229 — Z-1 и Z-2, который теперь ставится на все грузовые автомобили ГАЗ.

Новый глушитель в основном аналогичен с глушителем автомобиля ГАЗ-М-1 и отличается от него только тем, что трубы — приемная М-5250 и выхлопная М-5243 — заменены трубами АА-5250-Z и АА-5243-Z. Преимущество нового глушителя перед старым в эксплуатации заключается в том, что выхлоп газов происходит гораздо мягче и мощность двигателя не понижается.

Для постановки нового глушителя на шасси автомобиля ГАЗ-АА понадобилось изменить его крепление к раме. В отличие от старого глушителя, который крепился к лонжерону рамы с помощью специального кронштейна, новый глушитель крепится к 3-й поперечине рамы посредством хомута АА-5256-Z (дет. АА-5026-А).

Крепление глушителя к шасси автомобиля осуществляется так: приемная труба глушителя АА-5250-Z (рис. 1) крепится к выхлопному коллектору двигателя при помощи двух хомутов А-5251 (рис. 2) и стяжных болтов с гайками аналогично глушителю старой конструкции.

Затем следует приступить к креплению выхлопной трубы к 3-й поперечине рамы. Для этого нужно надеть на выхлопную трубу хомутик

АА-5226-Z с болтом 26556-S7 и гайкой 25182-S7 (рис. 3), продвинуть его по выхлопной трубе к поперечине и закрепить, как показано на рис. 4. Вначале прикрепляют хомутик к поперечине рамы, а затем подтягивают гайку 25182-S7 на самом хомуте.

Монтаж глушителя нужно вести в порядке обратного крепления, а именно: вначале ослабить стяжной болт 26556-S7 хомутика выхлопной трубы, открепить хомутик от поперечины, а затем, поддерживая корпус глушителя, приступить к откреплению приемной трубы от выхлопного коллектора двигателя.

При замене старого глушителя новым на тех шасси, где в 3-й поперечине рамы не предусмотрены отверстия для крепления хомутника выхлопной трубы глушителя, следует просверлить эти отверстия на месте в нижней полке правого конца поперечины, как указано на рис. 5.

Хомутик АА-5256-Z с все крепящие материалы к нему (болты, шайбы и гайки) поставляются в качестве запасных частей вместе с глушителем.

В ближайшее время глушитель такого же типа А-5230 Z и Z2, но с другими приемной и выхлопной трубами будет поставляться в качестве запасной части для автомобиля ГАЗ-А.

И. БЕЛКИН

Технический отдел ГАЗ им. Молотова

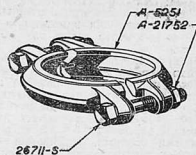


Рис. 2. Хомуты крепления трубы глушителя

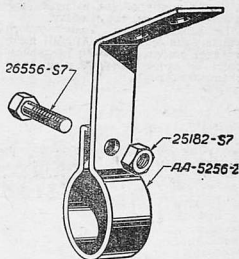


Рис. 3. Хомут крепления выхлопной трубы

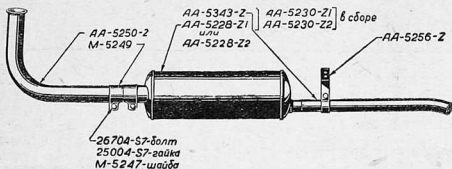


Рис. 1. Новый глушитель

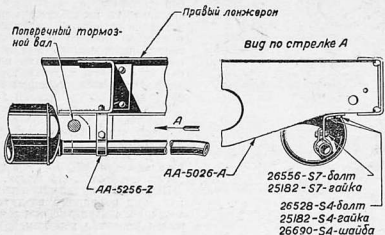


Рис. 4. Крепление глушителя к раме

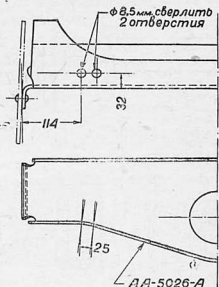
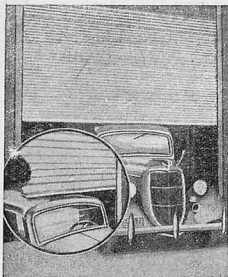


Рис. 5. Расположение отверстий в поперечине рамы для крепления глушителя

НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТОТЕХНИКИ

Гаражная дверь с автоматическим торможением



В США сконструирована удобная гаражная дверь в виде шторы, автоматически останавливающаяся при соприкосновении с каким-либо препятствием, что предохраняет от удара случайно попавших под дверь человека или машину.

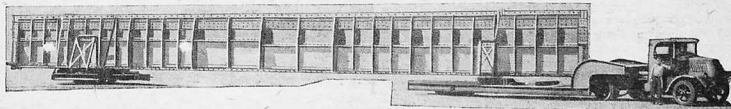
Тормозное приспособление устроено следующим образом. Наполненная воздухом эластичная трубка, окаймляющая край шторы, при соприкосновении с предметом сжимается; давление воздуха отключает электрический выключатель, задерживающий дальнейший спуск двери.

Тягачи-гиганты

В США выпущены гигантские «товарные поезда шоссейных дорог», перевозящие грузы большого объема и веса — дома, самолеты.

Тягачи этих машин снабжены 200-сильными дизелями и 10-12 пневматическими тормозами. Вместе с прицепами автопоезда имеют до 32 колеса.

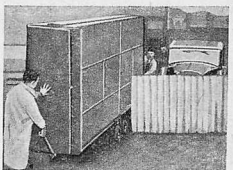
На фото справа — четыре «шоссейных поезда» перевозят трубу общей длиной около полукилометра; снизу — огромная ферма, перевозимая с завода на место стройки.



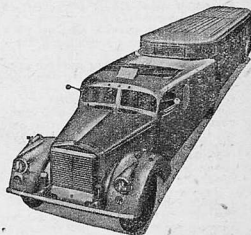
Складной прицеп-госпиталь

В Англии построен прицеп-госпиталь, рассчитанный на 12 коек и 1-2 человек медперсонала. Койки помещаются у продольных стен — по 6 с каждой стороны и укреплены одна над другой тремя ярусами. Между рядами коек остается проход для врача.

Прицеп предназначен для перевозки раненых во время воздушных налетов на город. В развернутом виде он перевозится на буксире легкового или грузового автомобиля, а в сложенном виде чрезвычайно удобен для перевозки по тротуарам, когда мостовые загружены транспортом. Ширина его в сложенном виде — 70 см и он легко проходит в самые узкие ворота.



Тягач с пассажирским полуприцепом



Транспортной компанией НАИРН (Nairn Transport Co) выпущен тягач с пассажирским полуприцепом для работы в печальных местностях.

Полуприцеп рассчитан на 28 пассажиров и имеет длину 11,2 м. Сделан он из нержавеющей стали. Задняя часть полуприцепа отведена под уборные и багаж. Внутри полуприцепа имеется установка для кондиционирования воздуха. Наружный воздух засасывается через фильтр компрессором, охлаждается с помощью хлористого этила и распределяется по всему внутреннему помещению. Часть воздуха передается для охлаждения двигателя и агрегатов шасси. Благодаря повышенному давлению кондиционированного воздуха пыльный наружный воздух не может проникнуть внутрь полуприцепа. Этому препятствуют также резиновые прокладки окон и дверей полуприцепа.

Кабина тягача сделана также из нержавеющей стали. Двигатель-дизель Куммингса мощностью в 150 л. с. при 1900 об/мин. обеспечивает скорость движения до 100 км/час. Коробка передач Фуллера имеет 5 передач. Задняя ось с двойной передачей. Шины — низкого давления; каждая шина несет нагрузку в 1,1 т.

Тягач с пассажирским полуприцепом курсирует в настоящее время на линии Багдад — Дамаск в Сирии.

НЕПРИГЛЯДНАЯ КАРТИНА

В Москве, в Каретном ряду помещается квалификационная комиссия Госавтоинспекции.

Ежедневно сюда приезжают и приходят по различным делам сотни авторботников. Здесь решается их судьба: проводится медицинский осмотр, проверка знаний, выдаются документы на право управления автомашиной и т. д.

В большом уютном зале по краям стен расставлено несколько скамеек. Инспектора, сидящие за перегородкой, беседуют с посетителями через маленькие окошечки. Утомительно длинными часами стоят люди, ожидая своей очереди. Особенно много народу бывает всегда у восточного окна, где выдаются удостоверения. Некоторые простаивают здесь по 12—13 часов.

Окно открывается только на четыре часа в день. В результате для получения того или иного документа приходится тратить уйму времени. И никто в этом авторитетном учреждении не следит за порядком; никто не заботится о пришедших сюда людях.

Руководству Госавтоинспекции УРКМ г. Москвы следует срочно навести здесь необходимый порядок.

Е. РОМАНОВИЧ

ДОСРОЧНО ВЫПОЛНИЛИ ПЛАН

19 апреля 1939 г. Государственный фарфоровый завод им. Ломоносова (Ленинград) уже выполнил 4-месячную производственную программу. Заводом выпущено на 8 миллионов рублей товарной продукции.

В социалистическом соревновании завода первое место занимает автоизоляционный цех. К посевной кампании коллектив этого цеха изготовил сверх плана более миллиона изоляторов для тракторных и автомобильных свечей.

Н. ЧЕРНИКОВ

АВТОДРОМ В МОСКВЕ

В этом году Народный комиссариат среднего машиностроения начнет строительство большого автодрома для испытаний автомобилей и тракторов. Для него отведен участок в 700 гектаров в Ленинском районе близ Варшавского шоссе.

Автодром будет использован также для спортивных соревнований и других массовых мероприятий.

Строительство его намечено закончить к 1 января 1942 года.

СПЕЦИФИКАЦИЯ газогенераторных автомобилей

В связи с тем, что редакция за последнее время получает большое количество запросов читателей о технических характеристиках газогенераторных автомобилей, мы помещаем ниже подробные спецификации древесных и древесно-угольных советских газогенераторных автомобилей.

Число цилиндров, диаметр цилиндров, ход поршня, общий литраж, порядок работы цилиндров и некоторые другие данные в спецификации не указаны, так как являются стандартными.

	ГАЗ-АА НАТИ-Г-14	ГАЗ-АА НАТИ-Г-21	ЗИС-5 НАТИ-Г-23	ЗИС-21
Двигатель				
Марка двигателя	М-1 (газовый)	М-1 (газовый)	ЗИС-5 (газовый)	ЗИС-5 (газовый)
Степень сжатия	6,4	6,4	7	7
Максимальная мощность двигателя в л. с. на генераторном газе	30	29	45	48
Число оборотов в минуту при максимальной мощности	2 200	2 200	2 400	2 400
Форма камеры сгорания	Рикардо	Рикардо	Уайт	Уайт
Радиатор	Усиленный	Усиленный	ЗИС-6	ЗИС-6
Емкость водяной системы в л	12,3	12,3	32	32
Тип карбюратора	Солекс-2	Солекс-2	Солекс-2	Солекс-2
Емкость бензобака в л	Стандартный бак	Стандартный бак	7,5	7,5
Аккумулятор	Стандартный	Стандартный	2 шт. ЗСТА	2 шт. ЗСТА
Магнето	Нет	Нет	СС-а	СС-а
Динамо	Стандартное	Стандартное	ГА-27	ГА-27
Шасси				
Полезная площадь кузова в кв. м	3,65	3,65	5,36	6,41
Грузоподъемность в кг	1 250	1 250	2 500	2 500
Передаточное число в заднем мосту	7,60:1	7,60:1	7,66:1	7,66:1
Газогенераторная установка				
Тип газогенератора	НАТИ-Г-14	НАТИ-Г-21	НАТИ-Г-23	ЗИС-21
Топливо	Древесные чурки	Мелкий древесный уголь	Мелкий древесный уголь	Древесные чурки
Размер топлива в мм (внутренний)	40×50×60	10—25	10—25	50×60×60
Наивыгоднейшая относительная влажность топлива в проц.	10—15	2—4	2—4	10—15
Процесс газификации	Опрокинутый	Горизонтальный	Горизонтальный	Опрокинутый
Форма бункера генератора	Цилиндр	Цилиндр	Цилиндр	Цилиндр
Высота бункера в мм	1 010	850	1 048	1 360
Диаметр бункера в мм	400	454	497	498
Объем бункера в куб. м	0,127	0,138	0,201	0,266
Емкость бункера в кг	40—42	35	50	60
Диаметр загрузочного люка в мм	336	336	336	454
Диаметр зольникового люка в мм	160	278	278	160
Топливник	Цельнолитой из малоуглеродистой стали, антиржавый	Малоуглеродистая сталь	Малоуглеродистая сталь	Цельнолитой из малоуглеродистой стали, антиржавый
Диаметр топливника на линии фура в мм	200	—	—	340
Диаметр топливника в узком месте в мм	120	—	—	150

Шоферы-Осоавиахимовцы

	ГАЗ-АА НАТИ-Г-14	ГАЗ-АА НАТИ-Г-21	ЗИС-5 НАТИ-Г-23	ЗИС-21
Материал колосниковой решетки	Нет	Малоуглерод. листов. сталь 220	Малоуглерод. листов. сталь 250	Нет
Расстояние от фурмы до колосниковой решетки в мм	—	—	—	—
Число фурмы подачи воздуха	10	1	1	10
Диаметр фурмы в мм	8	18	25	9,2
Материал фурмы	Хромоникелев. сталь ЭЖ-1	Красная медь	Красная медь	Хромоникелев. сталь ЭЖ-1
Диаметр зоны горения в мм	200	—	—	340
Расстояние от зоны горения до днища в мм	324	160	190	320
Охладитель—грубой очиститель (форма и размер в мм)	Прямоугольная 137×267×1420-2 шт.	Цилиндр 140×1740	Цилиндр 210×1800	Цилиндр 210×1900—3 шт.
Поверхность охладителя в кв. м	2,42	0,765	1,20	3,60
Емкость охладителя в куб. м	0,104	0,027	0,0625	0,181
Очиститель	Поверхностный, влажный	Материальный	Материальный	Поверхностный, влажный
Фильтрующий материал	Кольца Рашига (мелькие трубки из листового железа)	Кокс, материал (байка, сатин)	Кокс, материал (байка, сатин)	Кольца Рашига (мелькие трубки из листового железа)
Поверхность матерчатого фильтра в кв. м	—	1,2	1,81	—
Высота слоя кокса в мм	Нет	400	400	Нет
Высота слоя колец Рашига (общая в мм)	945	Нет	Нет	840
Емкость фильтра в куб. м	—	0,19	0,25	—
Смеситель	Эжекционный	Эжекционный	Эжекционный	Эжекционный
Принцип смешения	Два концентрированы	Два концентрированы	Два концентрированы	Два концентрированы
Диаметр газового канала смесителя в мм	44	44	45	45
Диаметр воздушного канала смесителя в мм	34	34	45	45
Диаметр всасывающего патрубка	38	38	46	46
Вес газогенераторной установки в сборе без топлива в кг	415	250	310	440
Эксплуатационные данные				
Расход топлива в кг на 100 км пути на шоссе хорошего качества с полной нагрузкой	53	35	32	83
Дальность хода автомобиля по шоссе при полной загрузке генератора в км ¹	60—70	60—70	60—70	60—70
Время розжига холодного генератора вентилятором и пуска двигателя на газе без применения бензина в мин.	10—14	3—4	3—4	7—9
Продолжительность работы автомобиля без очистки газогенератора в км	1 000	250	250	1 000
Продолжительность работы автомобиля без очистки грубого очистителя-охладителя в км	1 000	250	250	1 000
Продолжительность работы автомобиля без очистки тонкого очистителя в км	4 000	1 000	1 000	4 000

¹ При условии выжига не более 2/8 топлива, находящегося в бункере.

Генитская школа шоферов районного совета Осоавиахима в этом году выпустила 67 шоферов. Закачивают учебу еще 92 человека, которые будут направлены в колхозы района.

♦ В Саратовской школе шоферов городского совета Осоавиахима состоялся выпуск четырех групп водителей автомашин.

Сейчас школа готовит к экзаменам еще одну группу шоферов. В числе оканчивающих — отличник учебы, участник боев у озера Хасан, тов. Карев, награжденный медалью «За отвагу».

Программа школы рассчитана на 7 месяцев. По окончании курса учащимся присваивается звание шоферов третьего класса.

♦ Мелитопольская автошкола создала женскую группу курсантов — активисток Осоавиахима для изучения автодела. Женщины прекрасно освоили эту специальность и теперь отлично управляют советскими автомобилями.

Овладеваем мастерством мотоциклиста

На Фрунзенском мясном комбинате организован кружок мотоциклистов. 18 человек обучающихся в кружке обучались в двухмесячный срок овладеть мастерством мотоциклиста.

За последнее время сдали нормы на значок «Воршиловский стрелок» 171 человек; на значок ПВХО — 143 человека. Подготовлен 71 гранатометчик.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Издатель—Редиздат ЦС Осоавиахима СССР

Адрес редакции: Москва, 8, ул. Горького, 24, во дворе, 1-й подъезд, телефон К-3-44-69

Уполн. Мособлгорта Б—5820
Техред В. Сопляков
Зак. № 1696. Зак. изд. 119. Тираж 78 500.
Бумага 60×92 см—2 печ. листа
Кол. знак. в п. л. 80000.
Журнал сдан в набор 15/V 1939 г.
Подписан к печати 7/VI 1939 г.

Тип. изд-ва «Крестьянская газета», Москва, Сушевская, 21.

Цена 50 коп.

155
КРАСНАЯ ПРЕСНЯ, 6.2
КВ. 3
ДЕЙСТ.
15.12.34 РУБЛЕМ