

Всесоюзная
БИБЛИОТЕКА
ИМЕНИ
В. И. ЛЕНИНА

За Родину



ИЮНЬ 1939

РЕДИЗДАТ ЦС ОСОАВИАХИМА С С С Р

12

РЕШЕНИЯ ОГРОМНОЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ВАЖНОСТИ

Депутат Верховного Совета СССР
А. ЛЯПИДЕВСКИЙ

В третий раз собрались депутаты Верховного Совета Союза ССР для того, чтобы разрешить важнейшие вопросы жизни страны.

Немногом более девяти месяцев отделяет третью сессию от второй. Все это время депутаты Советского парламента вели разнообразную, плодотворную деятельность, направленную на благо народа.

Принятые сессией законы целиком вытекают из решений XVIII съезда ВКП(б), намечавшего грандиозный план дальнейших побед социализма — план третьей Сталинской пятилетки. Сессия в обеих палатах рассмотрела и утвердила государственный бюджет СССР на 1939 год. С особым удовлетворением встретили депутаты предложение бюджетной комиссии об ассигновании на оборону страны 40 885 миллионов.

Советский парламент еще раз подтвердил всему миру волю советского народа — всеми силами и средствами защищать завоевания Великой Октябрьской социалистической революции, свободу и счастье страны советов. Наша миролюбивая страна всегда готова ответить двойным ударом на любой удар поджигателей войны.

Народный комиссар обороны товарищ К. Е. Ворошилов на XVIII съезде ВКП(б) рассказал о великой силе и мощи нашей доблестной Красной Армии. Новые государственные ассигнования еще более укрепят и усилят техническую оснащенность, безвую готовность РИКА и Военно-Морского Флота.

Современные логнокрылые самолеты пополнят парк могучей советской авиации, новые крейсера, миноносцы и подводные лодки встанут на вахту наших морских рубежей. Быстроходные танки создадут непродолимый заслон для врагов. И, если понадобится, «ворошиловский залп» советских боевых орудий прогремит так, как не гремел еще ни один залп ни одной армии мира.

В повестке дня Советского парламента стояли вопросы о создании Наркомата промышленного строительства СССР и наркоматов автомобильного транспорта в союзных республиках. Необходимость этих наркоматов была предвидена самой жизнью.

За годы Сталинских пятилеток в Советском Союзе выросла крупная автомобильная промышленность. Ежедневно с конвейеров наших заводов сходит свыше 700 легковых и грузовых машин.

В своем заключительном слове на XVIII съезде ВКП(б) глава советского правительства товарищ Молотов сказал:

«По всей линии идут предложения обратить серьезное внимание на автохозяйство, и это совершенно правильно. Теперь, когда автомобилем становится у нас периодически, а к концу третьей пятилетки их будет уже 1 700 тысяч, вопрос об использовании автотранспорта приобретает большое значение. И тут, при лучшей организации дела и при ликвидации многочисленных фактов бесхозяйственности в использовании автотранспорта, мы сделаем хорошее дело в интересах народного хозяйства».

Нашему автомобильному транспорту нужен хороший хозяин. Эксплуатация его поставлена все еще неудовлетворительно. Холостые пробеги и простои чрезвычайно велики. Парадокс горючего, ненадежности профилактического ремонта, бесхозяйственность и неправильная организация работ парка и гаража — вот основные болезни автотранспорта.

Коренного улучшения требует подготовка кадров водителей, ремонтников, механиков, среднего и высшего начсостава баз. До последнего времени это важнейшее дело было распылено по отдельным ведомствам, хозяйствам, наркоматам.

На новые наркоматы возлагается организация культурного и рационального использования грузового и легкового автомобильного транспорта. Для этой цели им должны быть переданы авторемонтные заводы, станции обслуживания, бензиновые колонны и пр.

Уделяя основное внимание улучшению работы автохозяйств государственных организаций, новые наркоматы не должны забывать, что автомобиль в нашей стране становится достоянием широких масс трудящихся. Улучшение обслуживания автомашин индивидуальных владельцев, организация автомобильного «сервиса» — их прямая задача.

Автомобильное хозяйство СССР имеет немалое оборонное значение. Как и вся страна, как и все отрасли социалистического хозяйства, оно должно быть в состоянии постоянной мобилизационной готовности.

Наркоматы автомобильного транспорта должны способствовать дальнейшему укреплению нашей социалистической родины.





Развивать и культивировать советский патриотизм



Славная история великого русского народа полна замечательных событий. Это — история беспредельной любви и преданности своей родине, история героических битв за честь и независимость своей отчизны.

Русский народ на своих плечах нанес всю тяжесть борьбы с несметными ордами азиатских кочевников, с воинственными племенами Запада. Его землей хотели завладеть печенеги, половцы, татаро-монгольские ханы, немецкие рыцари, польские паны. Они совершали опустошительные набеги: разрушали города и села, грабили имущество, уводили скот, терзали людей. Но русский народ не сгибал спины перед «завоевателями», не падал духом. В тяжелой и упорной борьбе выковывался его мужественный и стойкий характер, росла ненависть к врагам.

Во имя защиты целостности и неприкосновенности своей родины наш народ громил вражеские полчища. Под водительством Александра Невского русские воины на Неве разбили шведов, на Чудском озере — немецких псов-рыцарей. На Куликовском поле Дмитрий Донской нанес сокрушительный удар татаро-монгольским ордам. Козьма Минин во главе нижегородского ополчения разбил польских панов и выгнал их за пределы родины. В 1812 году героическая русская армия под руководством великого полководца Кутузова уничтожила 450-тысячную армию талантливейшего военного стратега Наполеона Бонапарта.

Высокие патриотические чувства, мужество, беспредельная храбрость, богатейшая воля — вот качества русского народа-победителя.

Русский народ вел непримиримую борьбу и со своими угнетателями: дворянами, помещиками, капиталистами, царскими палачами, которые душили, топтали дело свободы, культуры, нации. Он совершил три революции.

В период первой империалистической войны русские помещики и капиталюты обманяли коммунистов, занявших пораженческую позицию в войне, в отсутствие у них явки «национальной гордости» и «любви к родине». Великий Ленин дал клеветникам должный отпор. В статье «О национальной гордости великороссов» (1914 г.) Владимир Ильич писал:

«Чуждо ли нам, великорусским сознательным пролетарям, чувство национальной гордости? Конечно, нет! Мы любим свой язык и свою родину, мы больше всего работаем над тем, чтобы ее трудящиеся массы (т. е. 2/3 ее населения) подняли до сознательной жизни демократов и социалистов. Нам больше всего видеть и чувствовать, каким насильем, гнету и надевательством подвергают нашу прекрасную родину царские палачи, дворяне и капиталисты».

В другой работе Владимир Ильич отмечал, что пролетарии видели десятки раз, как буржуазия предает интересы свободы, родины, языка и нации, когда встает перед ней революционный пролетариат.

Великая Октябрьская социалистическая революция на борьбу с помещичье-буржуазным строем подняла самые широкие народные слои. На помощь господствующим

классам России пришла буржуазия 14 стран. Началась тяжелая, упорная не на жизнь, а на смерть борьба народов нашей родины с разбойничьими бандами интервентов и их белоохранительскими холопами. Советская Россия была отрезана от продовольственных, сырьевых и топливных районов.

«Тяжело было в этот период в Советской России. Нехватало хлеба. Нехватало мяса. Голод терзал рабочих. Рабочим Москвы и Петрограда выдавалось по осемьшке хлеба на два дня. Бывали дни, когда вовсе не выдавали хлеба. Заводы не работали, или почти не работали: нехватало сырья, топлива. Но рабочий класс не унывал. Не унывала партия большевиков. Неимоверные трудности этого периода и отчаянная борьба с ними показали, какая неисчерпаемая энергия таится в рабочем классе и до чего велика, неизмерима сила авторитета большевистской партии». (История ВКП(б).

Рабочий класс, беднейшее крестьянство в союзе с середняком грудью защищали социалистическое отечество. На грозный боевой клич советского правительства «социалистическое отечество в опасности!» спешили на фронт гражданской войны питерские металлисты, ивановские ткачи, московские рабочие и сотни тысяч других трудящихся.

Освободив себя, рабочий класс России под руководством коммунистической партии большевиков помог избавиться от помещичье-капиталистического гнета и эксплуатации многонациональным народам нашей страны — украинцам, белорусам, азербайджанцам, грузинам, армянам, таджикам, узбекам, туркменам, казахам, киргизам и др. Теперь русский народ в братском союзе с ними строит величественное и прекрасное здание коммунистического общества.

С победой Великой Октябрьской социалистической революции родился и советский патриотизм, который стал огромной силой, могучим источником воодушевления трудящихся на новые подвиги. Всесокрушающую силу советского патриотизма испытала на себе японская военщина, посмеявшая перейти наши священныя границы около озера Хасан. Эту же силу испытали на себе троцкистско-бухаринские шпионы, диверсанты и вредители.

Советский патриотизм выражается не только в чувствах, но и в созидательной работе. Благодаря беспредельной любви трудящихся к своей родине, социализм у нас в основном уже построен. 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 классов — рабочих и крестьян, имеет свое многочисленную советскую интеллигенцию. Достигнуто невиданное морально-политическое единство народов, укреплена дружба между ними. Отсталая, нищая и забытая, Россия превратилась в передовую индустриальную культурную державу.

Сто лет назад великий русский патриот Белинский писал:



Депутаты Верховного Совета СССР (слева направо) В. К. Коккинаки, С. П. Супрун и А. В. Беляков

«Завидуем внукам и правнукам нашим, которым суждено видеть Россию в 1940 году, стоящую во главе образованного мира — дающей законы и науке и искусству и принимающей благоговейную дань уважения от всего просвещенного человечества».

Советский народ гордится своей родиной, своим положением хозяина страны. Мечту лучших патриотов Пушкина, Белинского, Добролюбова, Чернышевского, Некрасова и многих других о счастливой и радостной жизни он претворил в реальную действительность.

Советский патриотизм глубоко интернационален. Наши всемирно-исторические победы радуют все передовое и прогрессивное человечество. Для трудящихся зарубежных стран СССР является отечеством, базой развития пролетарской революции и национально-освободительной борьбы. Советский рабочий класс — ударная бригада мирового пролетариата. На XVIII съезде партии товарищ Сталин говорил:

«Если успехи рабочего класса нашей страны, если его борьба и победа послужат в том, чтобы поднять дух рабочего класса капиталистических стран и укрепить в нем веру в свои силы, веру в свою победу, то наша партия может сказать, что она работает недаром. Можно не сомневаться, что так оно и будет».

Великая партия Ленина — Сталина воспитывает в советских людях лучшие человеческие качества: ясность цели, настойчивость и твердость характера, неукротимую волю, мужество, отвагу и непримиримость к врагам народа. Во славу социалистической отчизны, советские люди совершают героические подвиги. Героизм вошел в быт всего народа, стал массовым каждодневным явлением.

Когда секретарь партийного бюро, лейтенант Мошляк вел свое подразделение на решительный штурм высоты Заозерной, японцы ранили его в плечо и голову. Тем не менее патриот Мошляк не ушел с поля брани, до тех пор, пока не водрузил на скале большевистское знамя. 26 храбрецов, особо отличившихся в боях у озера Хасан, получили высшее отличие — звание Героя Советского Союза. Сотни бойцов, командиров и политработников награждены орденами и медалями. Их отвага и бесстрашие, их горячая любовь к родине и ненависть к врагам будут всегда служить примером для советских людей.

Всем памятен героический перелет великого летчи-

ка нашего времени Валерия Павловича Чкалова со своими товарищами Байдуковым и Беляковым, перелеты Громова, Юмашева и Данилина, Осипенко, Гризодубовой, Расковой.

Имена храбрейших сталинских соколов, Героев Советского Союза, Чкалова, Осипенко, Серова, безвременно погибших на боевом посту, будут вечно жить в сердцах советского народа.

Недавно, во славу нашей родины два доблестных патриота — летчик Коккинаки и штурман Гордиенко совершили беспрецедентный в истории прыжок на Москву в Северную Америку. Их самолет «Москва» за 22 часа 56 минут пролетел около 8 тысяч километров. Уже второй год 13 славных сынов на ледоколе «Седов» дрейфуют во льдах суровой Арктики. Они находятся в таких широтах, в которых никогда не бывало ни одно судно.

Колхозники, борющиеся за высокий урожай, рабочие, выполняющие и перевыполняющие нормы, шоферы, бережно относящиеся к машинам, увеличивающие их межремонтные пробеги, экономящие горючее, работники умственного труда, честно относящиеся к своим обязанностям — все они славные патриоты родины.

В Осоавиахимовских летных, автомобильных, мотоциклетных, стрелковых школах учатся сотни тысяч трудящихся. Они, овладевая военными специальностями, мечтают быть такими же храбрыми, какими являются наши славные подграницники, летчики, командиры, политработники.

Осоавиахим проводит большую и полезную работу. Но он может сделать еще больше. На героических подвигах советских людей партийные и комсомольские организации Осоавиахимы должны воспитывать всех трудящихся.

Указание товарища Сталина о том, что необходимо развивать и культивировать советский патриотизм, должно быть в основе работы Осоавиахима. Каждый советский патриот, где бы он ни работал, должен прежде всего думать о благе своего отечества, о процветании своей родины. Он должен честно исполнить все советские законы, блюсти высокую дисциплину труда, честно относиться к общественному долгу, беречь и укреплять социалистическую собственность, всемерно содействовать повышению обороноспособности нашей родины.

Дорог родины

Арк. СЕВЕРНЫЙ

... Марина Гнатенко в синем комбинезоне мотоциклиста, смелой мужской походкой идет по салитому ярким весенним солнцем зеленому полю ипподрома. Здесь у своих машин ее встречают подруги — девушки-мотоспорсменки.

— Ну, как дела? — спрашивает Марина.

— Отлично, все в порядке!

Вместе с инструктором Марина тщательно осматривает каждый мотоцикл. Сегодня — решающий значительный день трехмесячной учебы.

Ревут и потрескивают шесть выстроенных в ряд мотоциклов. Шесть девушек привычно сидят за рулем. Они готовы по сигналу каждую секунду ринуться вперед. Впереди — Марина. Она спокойна, знает себя и верит в своих молодых спортсменок. Вот на какую-то долю минуты Марина обернулась к ним и вдруг легко и быстро махнула рукой. В ту же секунду колонна рванулась с места.

... Они мчались по широкому кругу. Легкий ветер дул в лицо. Один, второй, третий круг — с нарастающей скоростью проходили мотоциклисты.

Уже с первой минуты становилось ясно, что курс трехмесячной учебы усвоен девушками на отлично; они мастерски вели свои машины. Еще минута — другая и вот уже финиш. Счастливая Марина Гнатенко улыбается и говорит по-украински, тепло и нежно.

— Ось гарно приехали!

Кто бы мог подумать, смотря на эту замечательную мотоспорсменку, что всего несколько месяцев назад она впервые увидела мотоцикл.

Случилось это — в первый год ее жизни в Киеве — столице счастливой советской Украины, куда славная колхозница — патростница героиня свекловичных полей — была командирована на учебу. В большом городе для нее все было ново — трамвай, троллейбусы, театр, кино, шум и гул улиц. Но новое всего было учеба. Знатной девушке — колхознице, умевшей лишь читать

и писать, предстояло окончить институт. И все же она не растерялась, не отступила перед трудностями. Здесь, в институте, как и у себя на родине, на колхозном поле, Марина показала всей стране, что значит социалистический трудоспособной, раскрепощенной крестьянской девушки. С первого дня поразила она своих подруг упорством, любовью ко всему новому, что открывала ей жизнь.

Это была девушка крепкой воли. Уж если Марина поставила себе целью чего-либо добиться — она добивалась, во что бы то ни стало. Ведь так было и тогда, в 1935 году, на варе стахановского движения, когда вместе с Марией Демченко она собрала невиданный в мире урожай свеклы — 500 центнеров с гектара.

И сейчас здесь в Киеве, на учебе в институте, она осталась все той же энергичной и настойчивой девушкой-патриоткой.

Как бы ни тяжело давалась учеба, как бы ни была загружена девушка занятиями в институте, она оказала себе, что одного этого мало.

— Я хочу метко стрелять — говорила Марина своим новым по институту подругам — хочу изучить какое-нибудь спортивное дело, чтобы оно могло пригодиться обороне родины.

Недалеко от института, где училась Марина при N-ском артиллерийском училище был ипподром. Вечерами курсанты проводили здесь занятия. То были будущие командиры артиллерии и пулеметчики. Однажды Марина увидела их, подсмотрела, как ловко мчатся они в атаке на воображаемого врага, как метко стреляют из пулемета. С тех пор девушка дала себе слово во что бы то ни стало овладеть мотоциклом. Так решила патриотка Марина Гнатенко и от своего слова уже не отступила.

Каждый вечер приходила Марина сюда на ипподром и часами смотрела на мастерскую езду мотоциклистов. Ее здесь уже знали и вскоре между будущими командирами-артиллеристами и пулеметчиками — и этой знатной и простой крестьянской девушкой завязалась дружба. Здесь познакомилась и изучала Марина основы мотоспорта.

Марина родилась в селе Староселье, Петровского района, Киевской области. Село было богатым. Но лучшие земли находились у помещиков и кулаков. Отец Марины имел столько земель, что никак не мог прокормить свою семью, хотя и работал с утра до ночи. Каждую зиму уходил он в город на заработки, где работал молотобойцем и кузнецом. Только при совет-



На финише мотопробега. Трудящиеся Киева приветствуют командора Марину Гнатенко

ской власти, только в счастливые сталинские времена, когда уже в селе был колхоз, достаток и счастье заглянули в хату старого кузнеца Василия Петровича Гнатенко.

В старое время, даже на лучших землях помещиков Балашовых собирали 15—20 центнеров свеклы с гектара и это считалось непревзойденным рекордом. В годы советской власти свободный и радостный колхозный труд опрокинул эти «рекорды». В 1934 году колхоз дал 200 центнеров свеклы с гектара, а ударники звеньев — Демченко и Гнатенко — до 400 центнеров. В 1935 году в Москве, в Кремле состоялся второй Всесоюзный съезд колхозников-ударников. От колхоза «Коминтерн» делегатом на съезд поехала Мария Демченко. Стояла историческая встреча простой колхозной девушки — Марии Демченко с вождем народов товарищем Сталиным.

От имени своего звена Мария Демченко дала слово товарищу Сталину собрать небывалый в мире урожай свеклы — 500 центнеров с гектара.

Началась большая, горячая, полная героизма работа девушек-пятисотниц. Комсомолка Марина Гнатенко была в первых рядах стахановок и вместе с Демченко одержала блестящую победу. Девушки-героини собрали в ту осень свыше 500 центнеров свеклы с гектара.

...Навсегда запомнились Марине Гнатенко Москва, Кремль, волнующая встреча с руководителями партии и правительства и простая, теплая, задуманная беседа с товарищем Сталиным. Навсегда запомнились двум неравным подружкам — Марине Демченко и Марине Гнатенко — чудесная речь великого вождя, произнесенная на этом историческом приеме колхозников-ударников свекловичных полей.

Товарищ Сталин сказал:

«У нас не было раньше таких женщин. Мне вот 56 лет уже, видел я виды, видел достаточно трудящихся мужчин и женщин, но таких женщин я не встречал. Это совершенно новые люди. Только свободный труд, только колхозный труд мог породить таких героинь труда в деревне».

Спустя полгода орденосица Марину Гнатенко тепло проводил колхоз в Киев на учебу, а через некоторое время она была выбрана депутатом Верховного Совета СССР.

Так началась для простой крестьянской девушки Марины Гнатенко новая творческая жизнь. С честью оправдывает Марина Васильевна доверие народа. Ее трудовая деятельность занял напряженной работой. Утром она занимается в институте, затем — работой депутата Верховного Совета, а вечера проводит в спортивном обществе «Пищевик».

В октябре 1938 года, в исторический день двенадцатилетия ленинско-сталинского комсомола, Марина Гнатенко обратилась с призывом ко всем девушкам Украины — изучите мотоцикл. На призыв знатной патриотки откликнулись сотни деву-



Марина Гнатенко за работой

шек. Только в одном спортивном обществе «Пищевик», где работает Гнатенко, за сравнительно короткий срок в кружки мотоспорта записалось свыше 400 человек.

29 апреля 1939 года — особенно радостный и счастливый день для Марины Васильевны. Сбылась сокровенная мечта знатной пятисотницы — она получила оборонную специальность, стала первоклассным водителем-мотоциклистом!

В этот день трудящиеся Киева тепло встречали участников большого областного автомотопробега, посвященного всесоюзной сельскохозяйственной выставке 1939 года.

Марина Гнатенко была не только активной участницей, но и командиром этого пробега. За семь дней автомотоколонна прошла по шоссе, проселочным дорогам, полем и бездорожью тысячи километров, посетила 22 района, побывала в десятках колхозов, совхозов, провела большую оборонно-массовую работу.

Марина Гнатенко, как командир и активный участник этого пробега, получила почетную грамоту и ценный подарок.

В большой светлой комнате много книг. На письменном столе свежая почта.

— Минут мне девушки со всей Украины, — улыбаясь говорит Марина Васильевна — и какие хорошие письма... Послушайте.

Марина Васильевна читает... Минут ей девушки о том, как они внимательно следят за ее успехами в мотоспорте — и в свою очередь дают обещание освоить военное дело, стать парашютистками, пилотами, воронцовскими стрелками, мотоспортсменами. Марина Васильевна тепло отвечает на каждое письмо.

— Сейчас весь мой досуг — говорит она, Гнатенко — занят новой работой. Я готовлюсь к боль-

шому всесоюзному мотопробегу, который, вероятно, состоится в июле. Вместе со мной пойдут и пробег мой подруги — спортсменки. Что особенно радует меня — это то, что маршрут пробега проходит через свекловичные районы, через родные мне места.

Вечером к Марине Гнатенко приехал из колхоза дорогой гость — отец Василий Петрович.

Ему около 70 лет, но он еще бодр и крепок.

— Ну, как вы там живете?.. как свекла? — улыбаясь спрашивает Марина.

— Хорошо живем. Бурак ныне добрый. Живем так, что разве мне не семьдесят, а тридцать.

В глазах Марины Васильевны искрится радость. Она звонко смеется. Чувствуется, что родной колхоз все так же близок ей, как и раньше.

— Вот я выжирусь, возьму отпуск и приеду к вам и все, все посмотрю сама — говорит Марина.

Долго мы сидели и беседовали. Марина Васильевна вспоминала прошлое, белое детство и светлую юность. С особенной любовью говорила эта простая девушка о родине, о великом Сталине.

...Позднее вечером я вышел на улицу. Был весенний вечер. Из-за Днепра на город дул теплый и тихий ветерок.

Я шел и думал о родине, о счастливой советской молодежи, о героях и героинях, которыми так богата наша страна.

Валя Гризодубова, Марина Раскова, Нанца Ангелина, Мария Демченко, Марина Гнатенко, Тали Федорова и много, много других славных патриотов изюм дню в день работают на благо матери-родины.

Сколько таких героинь-патриоток в нашей богатой талантами стране?!

ДЕЛА И ДНИ осоавиахимовской автошколы

И. ВАЗИН

Рост автомобильного транспорта и задачи дальнейшего укрепления обороноспособности нашей страны требуют подготовки огромного количества водителей. В третьем пятилетии более чем в три раза возрастет автомобильный транспорт. За руль советских автомобилей сядет 2 млн. новых шоферов. Это определяет круг задач осоавиахимовских автошкол.

До сих пор наши автошколы еще не имеют строгого, четкого профиля. Если не считать специальных групп, они почти не отличаются от школ различных ведомств (Наркомзема, Трансэнергочкадров и др.). В этом легко убедиться на опыте работы автошколы Свердловского райсовета Осоавиахимом г. Москвы.

Наряду с предварительной «черновой» отработкой кадров для Красной Армии школа сейчас готовит 7 групп, из которых 6 — по повышению квалификации шоферов II и I классы и только одна по подготовке шоферов III класса.

Повышение технической культуры шоферов заслуживает серьезного внимания, но не является прямой задачей осоавиахимовских автошкол. Они должны быть только первой ступенью автомобильной подготовки трудящихся, готовить лишь водителей III класса и автомобилистов-любителей. Это дает возможность увеличить и пропускную способность каждой школы, так как срок подготовки шоферов III класса в полтора раза короче срока обучения групп по повышению квалификации шоферов.

Что же мешает развертыванию работы автошкол именно в этом направлении? Отсутствие четких установок Центрального и Московского советов Осоавиахимом, неповоротливость самих руководителей школ и в известной мере «коммерческие» соображения.

«Повышенцы», как называют кратко группы по повышению квалификации шоферов, не нуждаются в практических занятиях по управлению автомобилем, — значит сохраняется материальная часть, бензин; оплата за обучение их более высока.

Совсем недавно Свердловская автошкола подготовила для московского таксомоторного парка 460 водителей. Она работала напряженно, но задание выполнила. Следовательно, есть полная возможность готовить шоферов III класса, в которых остро нуждается автомобильный транспорт.

Не менее важна подготовка автомобилистов и мотоциклетистов-любителей. На протяжении последних трех лет комитеты по делам физ-



Лучшие преподаватели школы: С. Романов (слева) и М. Кучеров

Фото В. Давыдова

культуры и спорта подготовили через свои автомото клубы и учебные пункты до 50 тысяч человек. Размах этой работы, имеющей большое оборонное значение, пока совершенно недостаточный. Участие Осоавиахимом в подготовке шоферов-любителей крайне слабое.

Свердловская автошкола пытается наладить работу с любителями. Сейчас обучаются две группы — работники завода пожарных команд и треста «Индустрой». Но подготовка любителей носит еще случайный характер. Руководителям школы надо пойти на предприятия, помочь им в укомплектовании групп, дать программу, преподавателей, поставить

вопрос перед хозяйственниками о материально-технической помощи и затем систематически контролировать ход учебы.

Успех работы школы зависит от умелого делового руководства, развертывания социалистического соревнования, подбора кадров преподавателей и инструкторов практической езды.

В Свердловской школе нет ни одного штатного преподавателя. Это приводит к текучести, вредно отражающейся на учебе. Преподаватели, как кустари-одиночки, перекочевывают из одной школы в другую.

Иллюстрацией плохой постановки учебы может служить группа «повышенцев» № 5. Группа приступила к занятиям 26 декабря. За пять месяцев в ней сменилось 5 преподавателей по автоделу. Начальник школы т. Минаев подтверждает, что группа № 5 действительно «несчастливая», но от этого не легче 25 шоферам, которые стремятся скорее получить права 2-го класса.

Преподаватель — центральная фигура в школе. От его знаний, добросовестности, честного отношения к труду зависит качество подготовляемых водителей. Сейчас школу выручают пять постоянно работающих внештатных преподавателей.



Группа наиболее успешных «повышенцев». В первом ряду (слева направо): А. Балугев, А. Маев, Е. Соколова, Н. Климов, С. Субботин, Н. Жезлов, И. Мураков, С. Казаков; во втором ряду — Д. Кашинский, И. Чадковский, А. Кузнецов.

Фото В. Давыдова

Двое из них — С. Романов и М. Кучеров — пользуются заслуженным авторитетом среди учащихся, имеют высокие достижения по подготовке своих групп — большой процент отличников.

Социалистическое соревнование не используется как мощный рычаг общего подъема работы. В одних группах строго учитывается выполнение социалистических обязательств, вывешиваются итоги соревнования, что укрепляет дисциплину, повышает успешность, в других — нет твердой дисциплины, нет учета выполнения обязательств.

Начальник и комиссар школы не руководят социалистическим соревнованием, плохо связаны с массой. На занятиях отдельных групп они почти не бывают, не знают настроений учащихся, недостаточно контролируют работу преподавателей. Это — серьезный порок, требующий немедленного устранения.

Общие собрания, производственные и методические совещания в школе бывают редко. 20 апреля было созвано первое в этом году производственное совещание. Методические совещания не решают основных вопросов — улучшения методики преподавания. Теперь эту ошибку руководителя школы исправляют.

В грядущих боях автомобильному транспорту будет принадлежать весьма значительная роль. Любой советский шофер, особенно подготовленный в системе Осоавиахима,

му делу, они закрепили свои знания на практике. Это ценное начинание необходимо продолжать. Каждая группа должна участвовать в организуемых школой походах, военных играх и т. д.

В автошколе мало заботятся о повышении политического уровня водителя. Воспитательной работой занимаются «между прочим». Разнообразные формы политмассовой работы — беседы, четки газет, экскурсии — не используются. Необходимо прививать учащимся сознательное, коммунистическое отношение к труду, учить их беречь государственное имущество — священную социалистическую собственность.

Практика работы школы говорит о необходимости более тщательного подбора групп по общеобразовательному уровню. Одни слушатели имеют законченное среднее образование, другие — малограмотны. При остром недостатке литературы, необходимой для подготовки шоферов, это сказывается очень заметно. Грамотные ведут запись лекций, малограмотные вынуждены полагаться исключительно на собственную память.

Огромную помощь могла бы принести всем учащимся, особенно отстающим, автотехническая библиотека. Но библиотеки в школе нет и никто не старается ее создать.

Обучение слушателей практической езде, несмотря на недостаток бензина, поставлено в школе удовлетворительно. Это подтверждают результаты испытаний в Госавтоин-

спекции. Восемь учебных грузовых автомобилей, принадлежащих школе, ежедневно работают по 12 часов.

Успех практической подготовки учащихся обеспечивает небольшая, но сработавшаяся группа инструкторов из 8 чел.

Школа была бы избавлена от многих недостатков, если бы ей всерьез помогали вышестоящие Осоавиахимовские организации. К сожалению, горсовет Осоавиахима ограничивается функциями контроля. Инспектор отдела боевой подготовки т. Ромм подменяет живое оперативное руководство бумажками. Его занимают главным образом статистические сводки.

Не организовано и снабжение. От Моссабосоавиахима школа почти ничего не получает. Все ее оборудование, вплоть до малейшего винтика, приобретено работниками школы.

Мало способствует успешной учебе и Госавтоинспекция. Она не связана с преподавателями, не держит их в курсе своих требований. Некоторые экзаменаторы из Госавтоинспекции не создают на экзамене спокойной, товарищеской обстановки. Задавая малосущественные вопросы, не встречающиеся в практике водителей, они нередко «срезают» на этом учащихся.

Свердловской автошколе необходимо в дальнейшем положить в основу своей работы «чирковую» подготовку кадров — водителей III класса и автомоторлюбителей, усилить военную и политическую подготовку учащихся. Реальную помощь школе должны оказать Городской Совет и Центральный Совет Осоавиахима.

В 8 часов утра учебные автомобили школы Свердловского райсовета Осоавиахима выезжают на линию. В кабине — опытный инструктор практической езды Н. Фабрин передает свои навыки учащемуся В. Волкову

Фото В. Девякина



должен обладать минимумом военных знаний. Однако, в ряде групп Свердловской автошколы учащихся не знакомят с правилами перевозки войск и военных грузов на автомобилях, с правилами движения в колонне. Они изучают, да и то лишь поверхностно, дегазацию и маскировку автомобиля.

В прошлом году школа провела военный поход по маршруту Москва — Ногинск — Москва. Результаты похода были хорошими. У водителей возрос интерес к военно-



ВТОРАЯ СПЕЦИАЛЬНОСТЬ



Миллионы экземпляров газет, журналов, писем, посылок перевозят ежедневно единственная в Москве автобаза Почтамта. 230 машин — пикапов и полторатонных грузовиков, выпускаемых на линию, совершают каждый день огромное количество рейсов в почтовые узлы, типографии, на вокзалы.

Работники автобаз — шоферы, слесари, электрики, регулировщики — сегодня честно ведут мирную работу, обслуживая миллионы трудящихся, но одновременно они не забывают о завтрашнем дне, овладевая различными военными специальностями. Они учатся метко стрелять, обороняться от воздушного противника, готовятся быть летчиками, мотоциклистами и автомобилистами. И в предстоящей войне, если ее навязают фашистские агрессоры, покажут, что умеют воевать, что по первому зову правительства, партии, любимого Сталина честно выполнят священный долг защиты родины.

В первичной организации Осоавиахима автобазы Моспочтамта, — рассказывает председатель совета тов. **Финогенов**, — 325 членов. Осоавиахимовцы ведут разнообразную оборонную работу как на самом предприятии, так и в подшефном доме и среди детей.

Особое внимание первичная организация уделяет противовоздушной и противохимической обороне. 425 человек имеют значки ПВХО первой степени. Из них в первом квартале этого года сдали нормы 175 человек. Работа по ПВХО проводится систематически. Сейчас занимаются два кружка. Для руководства кружками не приходится искать инструкторов — они имеются на месте. Коллектив на 1938—39 г.г. подготовил 13 инструкторов ПВХО, которые являются также командирами отделений унитарной команды.

Эта команда с отделениями химическим, санитарным, противопожарным и охраны социалистического порядка организует регулярные тренировочные занятия совместно со всем коллективом автобазы. Химическая тревога никого не застает здесь врасплох. Люди автобазы знают, как обращаться с противогазом, неоднократно работали в них, постепенно

увеличивая время с 30 мин. до 2 часов. В 1938—39 гг. осоавиахимовцы участвовали в нескольких массовых военизированных походах на 5 и 25 километров. В походе, организованном обществом «Старт», приняли участие три машины и один мотоцикл автобазы.

Работники автобазы овладевают также искусством меткой стрельбы. 214 человек сдали нормы на значок «воронихинского стрелка» 1-й степени. Сейчас в стрелковом кружке занимаются 20 человек, 5 человек готовятся к сдаче норм 2-й степени, двое учатся в школе снайперов Горьковского совета Осоавиахима.

Но стрелковый спорт мог бы получить здесь более широкое развитие. До сих пор Совет Осоавиахима не создал постоянной команды, в соревнованиях стрелки не участвуют с 1937 года. Развертыванию стрелкового спорта мешает отсутствие хорошего тира в районе расположения автобазы. Об этом следовало бы подумать Красногвардейскому райсовету Осоавиахима.

Призыв — «Молодежь на самолеты!» нашел живой отклик среди работников автобаз. За последние два года здесь подготовлено 8 летчиков, 6 парашютистов. Овладевшие летным искусством, работают в авиации. Сейчас обучаются летному делу еще 2 человека.

Рабочком, совместно с осоавиахимовской организацией, уделяет много внимания и подготовке автомобилистов и мотоциклистов-любителей. 60 подсобных рабочих получили права мотоциклистов, до 40 автолюбителей было выпущено в 1938 году.

Подготовка мотоциклистов производилась в трех группах. Обучали их свои же специально обученные инструкторы. Сейчас многие из молодых мотоциклистов работают по новой специальности.

Председатель рабочкома т. **Арчкова** изыскивает средства для создания новой группы по подготовке мотоциклистов.

Высокой оценки заслуживает работа, проведенная в автобазе с допризывниками рождения 1918—1919 гг. Допризывники были объединены в самостоятельные подразделения, занимавшиеся под руководством местного комполитсостава запасом. Своей обязательности — сдать к 1 мая нормы на 3 оборонных значка — воронихинского стрелка 1-й степени, ПВХО, ГСО, а также летные нормы на значок ГТО — они выполнили полностью. Пленум Красногвардейского райкома партии особо отметил хорошую работу с допризывниками автобазы.

Сейчас осоавиахимовская организация дереклячилась на работу с молодежью рождения 1920 года для подготовки нового полноценного пополнения Рабоче-Крестьянской Красной Армии.

Немало стараний приложили осо-



авиахимовцы, чтобы наладить оборонную работу в подшефном доме № 3 по Малому Демидовскому переулку. Прикрепленный от парторганизации к этому дому тов. **Хохлов** рассказывал нам, что в доме создана первичная организация Осоавиахима, насчитывающая 64 члена, и ячейка общества Красного креста, охватывающая 200 человек. Нормы ПВХО сдали 24 чел., ГСО — 42 чел., организованы санитарные посты, намечено создать стрелковый кружок. Дому присвоено почетное наименование — крепости санитарной обороны.

Решения XVIII съезда партии возлагают на партийных руководителей большие задачи — всемерно содействовать оживлению оборонно-массовой работы, конкретно помогать Осоавиахиму, повседневно крепить военную мощь СССР.

Партбюро автобазы Моспочтамта нельзя упрекнуть в не внимании к осоавиахимовской организации. За последние пять месяцев партбюро девять раз заслушивало отчеты о работе совета Осоавиахима, три раза обсуждало этот вопрос партийное собрание. Тем не менее сделано далеко не все.

Первейшая обязанность каждого большевика — овладеть в совершенстве хотя бы одной военной специальностью и лично участвовать в массовой оборонной работе, показывая пример беспартийным. Между тем, в автобазе 30 проц. членов партии не являются еще осоавиахимовцами, не ведут оборонной работы. Комсомольская организация мало помогает Осоавиахиму в проведении массовых оборонных мероприятий. В члены оборонного общества вовлечено лишь до 30 проц. работающих в автобазе.

Осоавиахимовская организация автобазы Моспочтамта имеет несомненные успехи, ведет большую оборонную работу без шумихи, без очковитрательства. Но здесь еще не чувствуется общего подъема, еще слабо развернута воспитательная работа. Недостаточна связь с массами.

Н. З.

Жизнь автомобиля — в руках шофера

Инж. И. КРУЗЕ

В ближайшее время заканчивается весьма интересная работа, проводимая под руководством проф. В. В. Ефремова, по определению износов автомобилей М-1 и ЗИС-101 в условиях эксплуатации Московского таксомоторного парка.

Хорошо организованная как с методической, так и с научной стороны эта работа несомненно внесет много нового в существующие представления о степени и допустимости износов отдельных деталей и агрегатов М-1.

Но для испытаний были выбраны автомобили таксомоторного парка с недостаточно налаженной системой технического обслуживания. Это заведомо привело к некоторому искажению результатов.

Не предвзято окончательных выводов по испытаниям, мы считаем целесообразным остановиться на отдельных характерных данных по эксплуатации М-1 и ЗИС-101 в обычных эксплуатационных условиях.

Долговечность автомобиля зависит: 1) от качества производства автомобиля (конструкция, металл, обработка, сборка); 2) качества вождения и технического обслуживания (методы управления, мойка, смазка, крепежка, регулировка); 3) дорожных условий (покрытие дорог, профиль, климатические условия местности).

Качество продукции наших автозаводов заслуживает высокой оценки. Дорожные условия в Москве — лучшие в Союзе. Поэтому мы остаемся на месте в качестве вождения и техобслуживания автомобилей.

Многие руководители автохозяйств явно недооценивали важности этого фактора до тех пор, пока наши шоферы-стахановцы не доказали на практике насколько велика надежность советского автомобиля, как легко могут быть реализованы внутренние резервы, когда за рулем сидят люди, вполне овладевшие техникой своего дела.

Выражаясь фигурально: «Жизнь автомобиля находится в руках шофера». Поэтому правильная организация работы автотранспорта должна начинаться с организации работы шофера.

В большинстве автохозяйств мелких и даже средних (50—100 машин) уход за автомобилем осуществляют сами водители, за что получают надбавку к зарплате. В мастерских выполняются лишь ремонты 1, 2, 3.

Преимущества этой системы — отсутствие обезлички в уходе за автомобилем, приобретение водителем производственных навыков, улучшение сохранности автомобиля, использование рабочего времени водителя при недогрузке суточного пробега.

Недостатки — потери рабочего времени водителя при большой нагрузке суточного пробега, затруднительность контроля, необходимость в увеличенном комплекте оборудования.

Отсюда ясно, что возлагать на водителя обязанности по уходу за автомобилем выгодно лишь в небольших и средних автохозяйствах при слабой нагрузке рабочего дня и совершенно недопустимо в крупных автопарках общественного и общехозяйственного пользования.

Как известно, до 70% автомашин находится именно в первой группе автохозяйств. Характерным примером может служить гараж № 1 Моссовета.

Система технического обслуживания и ремонта автомобилей М-1, здесь выполняется в следующие сроки:

- 1) Мойка — ежедневно (в ночное время).
- 2) Смазка, подтяжка и мелкая регулировка через 400—500 км пробега самими водителями.
- 3) Межремонтные пробеги следующие:

	Для автомобилей, не прошедших 2-го ремонта	Для автомобилей, прошедших 2-й ремонт
Ремонт № 1	2500 км	2500 км
Ремонт № 2	40 000 км	20 000 км
Ремонт № 3	—	80 000 км

Примечание: Ремонт № 1 и № 2 обозначенный, агрегатный.

Выдерживаются ли эти межремонтные пробеги?

В большинстве не только выдерживаются, но и перевыполняются. Например, ремонт с вскрытием двигателя на автомобилях М-1, полученных с завода, производится в 80%, при пробеге от 46 до 48 тыс. км. Некоторые водители значительно перекрыли и эти результаты. Шофер I класса тов. С. Григорьев, получив 29 мая 1937 г. автомобиль М-1 шасси № 6887, двигатель № 9272, сделал на нем без 2-го и 3-го ремонтов 72 200 км.

Отдельные данные, характеризующие основные моменты двухгодичной эксплуатации этого автомобиля, приведены в таблице 1.

Для примера, как видно из таблицы 1, мы умышленно взяли далеко не лучшую автомашину и все же результаты ее работы весьма удовлетворительные.

За два года автомобиль не стоял ни во 2-м, ни в 3-м ремонте и пол-



Шоферы гаража Моссовета т.т. И. Беликов и П. Павлов, работа на автомобиле ЗИС-101, систематически экономят топливо. За первые 4 месяца этого года, при пробеге 7370 км они сэкономили 450 л бензина. На фото — т.т. Павлов и Беликов за регулировкой карбюратора

Фото М. Прехнера



Шофер I класса гаража Моссовета А. Зуев, работающий в автомобиле с 1932 г., добился вместе со сменщиком С. Григорьевым перевыполнения норм пробега. На автомобиле М-1 они сделали 72 тыс. км без 2-го и 3-го ремонтов. На фото — А. Зуев собирает воздухоочиститель карбюратора после промывки

Фото М. Прехнера

Таблица 1.

Наименование	Общая- ная кило- метраж от начала экс- плуатации	Примечание
Работа двигателя без снятия картера и головки блока	72 000	—
Смена передней левой рессоры	32 000	—
Смена блока шестерен коробки передач	40 000	Сменен из-за поломки зубцов вследствие дефекта металла
Расточка задних тормозных барабанов	45 000	—
Смена задней правой рессоры	46 000	Лопнул коренной лист
Смена двух задних и одного переднего амортизатора	46 000	—
Ремонт радиатора	48 000	Пайка нижней коробки
Замена набивки сальника водяного насоса	48 000	—
Смена динамо	51 000	Из-за износа коллектора
Смена полуосей заднего моста	55 000	Вызвана срывом резьбы при демонтаже барабана во время ремонта № 1
Смена бензонасоса	66 000	Срыв резьбы у гнезда для nipples бензопровода
Обкатка нового автомобиля	2 500	С максимальной скоростью 40 км/час
Смена масла в картере двигателя при обкатке	400	Через каждые 400 км
Смена масла в картере двигателя при последующей эксплуатации	600	• • • 600 км
Смазка шасси (газовым прессом)	300	• • • 300 км
Хранение автомобиля зимой	—	Безгаражное, под открытым небом при электроподогреве
Средний побег покрышки 7,00 × 16,00"	42 000	Из первого ската (5 шт.)
Количество шоферов, сменявшихся на автомашине с начала эксплуатации	—	3 человека

ностью отвечал требованиям всех технических комиссий и гаражных осмотров.

Шоферы т.т. Григорьев и Зуев любят свою машину, не жалуют трудов на уход за ней и на ее бережение. Вот в этой характерной любви человека к машине, основанной на чувстве доверия к механизмам, отлично изученным и освоенным, заключается секрет передовой шоферской работы.

Не менее характерна работа других шоферов гаража № 1 Моссовета.

Тов. И. Беликов — водитель II класса и тов. П. Павлов — I-го класса на автомобиле ЗИС-101, шасси № 561, двигатель № 617, прошли 34 500 км не зная, что такое «перекос» бензина. Они экономят бензин независимо ни от времени года, ни от трудности маршрутов. С января по апрель 1939 г. водители сэкономили 450 литров горючего при общем пробеге 7871 км.

Их ЗИС-101 за время эксплуатации имел дефекты и ремонты, приведенные в таблице 2.

Таблица 2

Наименование	Общая- ная кило- метраж от начала экс- плуатации
Прорыв вакуумной диафрагмы бензонасоса вследствие кон- структ. дефекта	16 000
То же	23 000
То же	30 000
Лопнул коренной лист пе- редней левой рессоры	14 000
Смена пружины синхронизатора коробки передач	26 000
Смена левого шкворня по- воротного кулака с дву- мя втулками из-за плохого доступа смазки во втулки	30 000
Замена одной тормозной ко- лодки вследствие прогиба	32 000
Замена щеток динамо	32 000

В честь XVIII съезда ВКП(б) тт. Беликов и Павлов взяли на себя обязательство — довести двигатель, задний мост и коробку передач своего ЗИС-101 без 2-го и 3-го ремонта до 100 000 км пробега.

Беликов и Павлов работают в гараже Моссовета с 1931—1932 г., не имея ни одной аварии, ни одного дисциплинарного взыскания.

Их ЗИС-101 получает образцовый уход. Регулярная смазка точек шасси через 500 км, смена масла в картере двигателя через 700 км являются обязательными.

Особое внимание уделяют сменщики работе карбюратора и приборов зажигания. «Это наши самые активные помощники в экономии бензина», — говорит тов. Павлов.

В борьбе за экономию бензина широко используется прекрасная гаражная лаборатория, снабженная всеми необходимыми приборами по проверке работы бензонасоса, поплавка карбюратора и запорной иглы, а также по проливке жиклеров и регулировке автомата опережения зажигания.

Качество управления автомобилем у обоих сменщиков отличное, так что даже трудно сказать, кто из них лучше и красивее ведет свой ЗИС. Точный расчет при стесненном движении по московским улицам сочетается с удивительной четкой ориентацией. Выбор экономически выгодной скорости увязан с плавностью хода. Нет резких торможений и форсированных разгонов. Полностью используется запас живой силы (натат). Руки свободно, без напряжения держат рулевое колесо. Спокойный внимательный взгляд устремлен в несущуюся навстречу пространству, во всем чувствуется уверенность, высокое знание дела.

Внимательное изучение работы таких шоферов неоспоримо доказывает в какой огромной степени зависит от них стахановское использование советского автотранспорта. Задача руководителей автохозяйств и инженерно-технических работников — заботливо выращивать квалифицированных водительские кадры, вооружая их теоретической и опытом работы лучших шоферов.



Марш танковых частей



Майор М. СРЕДНЕВ

Стоял солнечный летний день. Молодые бойцы N-ской танковой части совершенствовались на танкодроме в искусстве вождения боевых машин.

В подразделении старшего лейтенанта — орденоносца Храброва многие бойцы водили быстроходные танки «на отлично». Особенно выделялся красноармеец/Сидоров. До призыва в армию он работал шофером. Безукоризненно владея автомобилем, Сидоров быстро освоил вождение танка и теперь держал первенство в своем подразделении.

От танкодрома по направлению к березовой роще тянулась узкая лента дороги. Там располагалась другая группа танкистов, занимавшаяся тактикой. Тема занятий — «марш танковой части».

Лейтенант Быстрый, разъясняя молодым танкистам значение скрытности и внезапности в современном бою, — говорил:

— Танки должны подойти к полю боя скрытно, чтобы противник не мог их обнаружить. Только в этом случае можно обеспечить внезапность введения танков в бой, и наступление их совместно с пехотой будет неожиданным для врага.

Опыт мировой войны и войны в Испании и Китае показал, что внезап-

ность в значительной мере определяет успех боя.

Для достижения скрытности марш танковых войск, как правило, совершается под прикрытием ночной темноты. Дисциплина ночного марша имеет особо важное значение. В ночное время нужно не только выполнять все правила движения в колонне — выдерживать определенную дистанцию, выполнять все команды и сигналы, но и строго соблюдать световую дисциплину. Марш танковой части ночью совершается без света фар, запрещается пользование карманными фонарями и лампочками внутреннего освещения. Задние фонари машин должны быть закрыты сверху козырьками.

— Мы с вами на днях совершим ночной марш, — сказал лейтенант, — и вы должны будете на практике доказать свое умение скрытно выпол-

нить ответственную боевую задачу.

— Товарищ лейтенант! А как же мы принимаются для того, чтобы заглушить шум работающих моторов и ляг танковых гусениц при движении вблизи от войск противника? — спросил командир танка т. Иванов.

— Вопрос очень интересный, — ответил лейтенант. — Шум от движения танков на марше заглушается обычно полетами самолетов и артиллерийской стрельбой.

Теперь мы с вами, товарищи, перейдем к вопросу боевого обеспечения марша. В современном бою авиация противника стремится залететь в глубокий тыл, чтобы бомбардировать войска, железнодорожные станции и населенные пункты, заражать местность отравляющими веществами, высаживать авиадесанты или сбрасывать их на парашютах. В тыл могут проникать также моторизованные и механизированные (танковые) войска. Все это заставляет так организовать марш, чтобы обеспечить движущиеся войска от внезапного нападения противника.

Во временном полевом уставе РККА сказано: «Боевое обеспечение имеет задачей непрерывную разведку сил и средств противника и охранение своих войск от внезапных нападений авиации, танков, разного рода десантов, конницы, пехоты и от поражения химическими средствами».

На марше служба боевого обеспечения включает в себя разведку, походное охранение, противоздушную, противохимическую и противотанковую оборону. Кроме того, к боевому обеспечению марша танковых, а также моторизованных войск относится служба обеспечения движения, которая в свою очередь состоит из разведки дорог, регулирования движения и работ по исправлению дорог и мостов.

В танковых войсках разведка ведется органами охранения и специальными разведывательными частями. Крупные танковые соединения ведут дальнюю разведку при помощи самолетов и разведывательных групп в составе танковых подразделений или броневых автомобилей, усиленных артиллерией и мотострелковыми подразделениями. Разведывательные группы могут удалиться от главных сил соединения до 25—35 км. Такое удаление разведки при наличии быстродействующих средств связи (радио, самолеты) дает возможность предупредить танковые части о появлении противника не менее, чем за 30 мин. — 1 час до встречи.

Кроме разведки, высланной от вой-

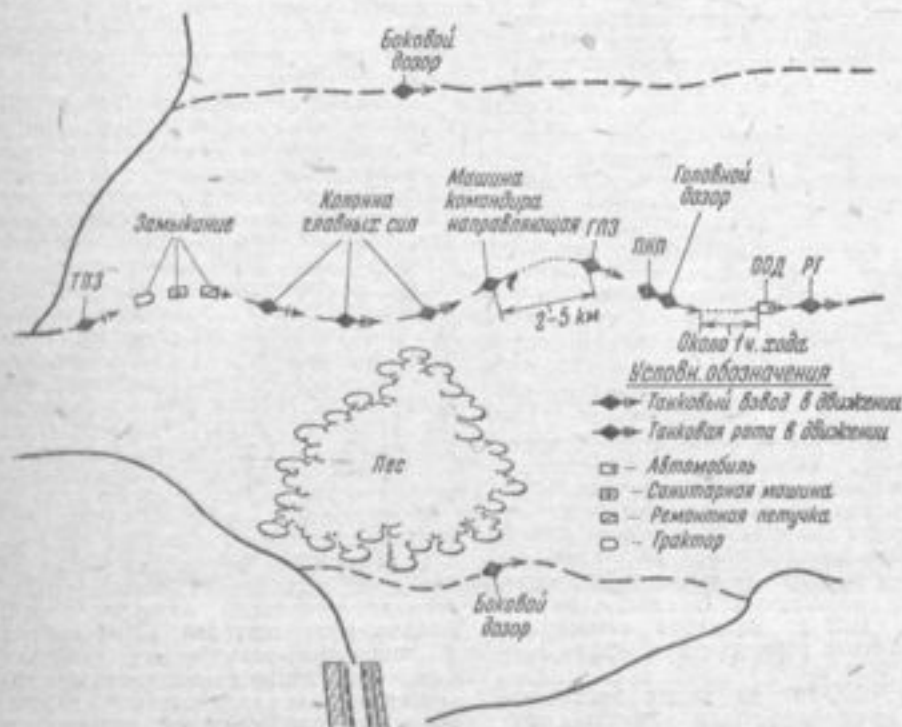


Рис. 1. Схема марша танковой части и органов его боевого обеспечения

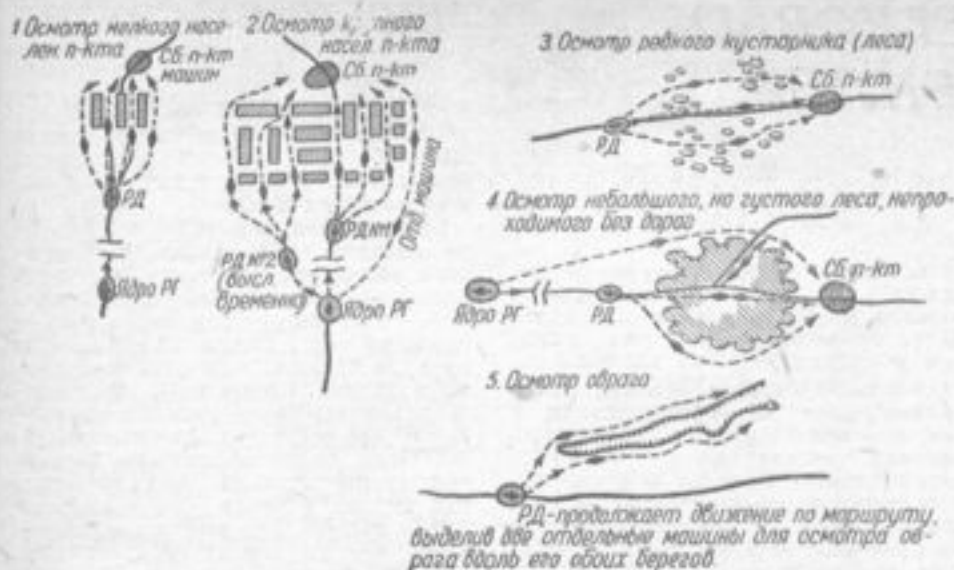


Рис. 2. Осмотр местных предметов разведкой и охранением

скового соединения, каждая танковая часть ведет разведку охраняющими органами — дозорами на удалении до 2 км.

За разведывательными группами и под их прикрытием высылается разведка пути вместе с регулировщиками и саперами, которая подготавливает (провешивает) маршрут для движения танковой колонны. Такой отряд называется отрядом обеспечения движения. Разведка пути выбирает дороги, удобные для движения, находит объезды встречающихся препятствий (болота, ненадежные мосты и т. п.), определяет участки дорог и мосты, требующие их исправления или усиления. Если разведка пути выслана заблаговременно, за несколько часов до начала движения танковых колонн, то соответственно может быть увеличен объем дорожно-мостовых работ. Часто возникает необходимость в расчистке колонных путей, т. е. путей вне дорог.

От неожиданного нападения противника танковую часть обеспечивает охранение. Охранение организуется круговое: вперед, назад и в стороны. Танковая часть для охранения высылает вперед головную походную заставу (ГПЗ) силой не менее одного взвода на удалении 3—5 км, в стороны — боковые дозоры (по 2—3 боевые машины) на удалении до 2 км и назад — тыльную походную заставу или тыльный дозор (рис. 1).

Охранение, — как говорится в пелювом уставе, — ведет разведку дозорами. Непосредственно за дозором двигается танк, выполняющий функции подвижного наблюдательного поста.

Разберем работу головной походной заставы, состоящей из 5 танков. Эта заставка высылает вперед головной дозор (2—3 танка). За головным дозором, не теряя его из виду, двигается танк — подвижный наблюдательный пост, а за ним на удалении зрительной связи — остальные машины. Экипажи ГПЗ тщательно осматривают все местные предметы (рощи, овраги) и населенные пункты, чтобы убедиться, что здесь нет укрывшегося противника. Кроме того, путем опроса местного населения они устанавливают, не проходил ли противник.

Предварительный осмотр местных предметов производится головным дозором или одной дозорной машиной (на ходу). Подвижной наблюдательный пост, расположившись скрытно, наблюдает за головной машиной. Осмотрев местный предмет и выйдя на его окраину, головная машина дает условный сигнал (допустим — противник не обнаружен); остальные машины продолжают осмотр. Если противник обнаружен и машины вступили с ним в бой, подвижной наблюдательный пост срочно сообщает об этом движущейся сзади колонне.

— А теперь, товарищи, — сказал

лейтенант, — мы должны с вами практически пронзавести на местности осмотр отдельных предметов — населенного пункта, леса, кустарника и оврага.

Бойцы разделились на танковые экипажи и выполнили указания своего командира (рис. 2). После осмотра каждого местного предмета лейтенант собрал молодых танкистов и разъяснил им допущенные ошибки. Особое внимание он обращал на то, чтобы каждый танкист получил определенное направление. Например: водитель танка — вперед, башенный стрелок — вправо и назад, командир танка — влево и вперед. Наблюдение во всех случаях было круговое.

От воркового глаза наблюдателя не должна укрыться ни одна мелочь, ни один подозрительный предмет: замаскированный пулемет, оружие, танк, автомобиль, мотоцикл, военная повозка. Оружие надо держать заряженным и экипаж должен быть готов каждую минуту открыть огонь по врагу.

Командир разъяснил танкистам, что задачу по разведке местных предметов могут выполнять не только танк, но и бронейтомобили, а на отдельных направлениях и мотоциклы.

Занятие окончено. Танкисты с песней возвращаются в лагерь.

* * *

На следующий день раздался сигнал боевой тревоги. Через несколько минут танкисты N-ской части были в полной боевой готовности в своих боевых машинах.

Создалась угроза нападения «врага». N-ская танковая часть получила «боевую» задачу, двигаясь по указанному маршруту, выйти на выжидательные позиции перед атакой в рощу южнее К.

Боевая разведка, а за нею отряд обеспечения движения были вперед. Маршрут проведен образцово. Каждый поворот дороги обозначен указкой или маяком. На каждом ответственном месте расположен пост регулирования. Ни один танк, ни одна машина не могут сбиться с пути Марш начался.

В головной походной заставе был образцовый взвод лейтенанта Выстрого. Командирскую машину вел водитель-отличник, бывший шофер т. Сидоров.



ПРОКАТ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Л. А. БРОНШТЕЙН

Третья пятилетка проходит под знаком огромного роста автомобильного парка нашей страны. Значительно увеличивается выпуск легковых автомобилей, широко развертывается работа по созданию малолитражек. Особенно быстро развивается легковой автотранспорт в крупнейших центрах и это по-новому ставит вопрос о его использовании.

Внедрение автомобильной культуры в массы трудящихся, подготовка большого количества людей, умеющих управлять автомобилем, позволяют использовать легковые машины без шоферов-профессионалов. Но для этого необходимо предусмотреть такие формы организационного построения автотранспорта, которые дали бы возможность водителям, подготовленным в общественном порядке, использовать свои знания и регулярно совершать поездки за рулем автомобиля.

Количество индивидуальных владельцев автомобилей у нас относительно невелико и хотя число их непрерывно растет вместе с ростом материально-культурного уровня трудящихся, однако такое использование легкового автотранспорта в ближайшие годы еще не будет основным, преобладающим.

Автомобили, находящиеся в индивидуальном пользовании, имеют очень невысокие эксплуатационные показатели. Годовой пробег их не превышает 10 000 км, стоимость содержания при отсутствии оборудованных гаражей-гостиниц и разветвленной сети станций обслуживания и ремонтных мастерских очень высока. Вот почему необходимо найти такую форму организации автотранспорта, которая сочетала бы преимущества крупных автохозяйств с возможностью повседневного использования автомобилей лицами, имеющими право управления. Этот вопрос можно разрешить лучше всего путем создания прокатных баз.

Прокатные базы представляют собой укрупненные автохозяйства на 250—300 машин. Абонентом прокатной базы может быть каждый, имеющий право управления автомобилем. Машины должны передаваться в пользование абонентам на определенное время (часы, сутки, шесть дней и т. д.) по установленному тарифу. Тариф строится в зависимости от времени пользования машиной и пробега и является как бы суммой постоянных издержек эксплуатации, приходящихся на машиночас, и переменных издержек, приходящихся на машино-километр.

Подсчеты, произведенные В. Кононовым в Научно-исследовательском институте городского транспорта Моссовета, показали, что суточный пробег машины в прокатной ба-

зе составит 150 км, т. е. 45—50 тысяч км в год. Таким образом, использование машины в прокатных базах будет примерно в пять раз выше, чем у индивидуальных владельцев.

Прокатные базы с необходимыми помещениями для профилактики и ремонта машин смогут обеспечить высокий уровень их технического обслуживания. В связи с этим эксплуатационные расходы резко снизятся, стоимость машино-километра не превысит 45 коп., что при двух-трех пассажирах даст 18—22 коп. на пассажиро-километр. Такая себестоимость перевозок дает возможность пользоваться автомобилем прокатных баз широким слоям населения. Тарифы, установленные в прокатных базах, будут значительно ниже, чем на таксомоторном транспорте.

Однако, при прокате создается обилие в вожении автомобилей, что вызывает необходимость усиленного контроля за выпуском машин на линию и приемки их после возвращения в гараж, а также систематического повышения квалификации абонентов прокатной базы.

Иностранная практика, особенно американская, показывает, что из общего количества лиц, управляющих автомобилем, шоферы-профессионалы составляют небольшой процент. Однако, при соблюдении определенной дисциплины уличного движения это не служит причиной повышенной аварийности.

Когда у нас значительно возрастает число автомобилистов-любителей, повысится их водительская квалификация, отпадут те возражения против прокатных баз, которые гудели раньше.

Прокатные базы должны пройти, конечно, стадию экспериментирования. Опытную базу необходимо создать в первую очередь в Москве с тем, чтобы в процессе ее работы установить детали организации проката легковых автомобилей.

Научно-исследовательский институт городского транспорта Моссовета еще в 1937 году разработал и поставил вопрос о создании прокатной базы легковых автомобилей, но, к сожалению, до сих пор он не разрешен.

Создание прокатных баз — новый стимул роста шоферов-любителей, систематического повышения их квалификации. Прокат поможет поднять общий уровень автомобильной культуры в нашей стране.

Необходимо только, чтобы центральный Совет Осоавиахима и Всесоюзный комитет по делам физкультуры и спорта вплотную занялись этим вопросом и разрешили его в ближайшее время.

АВТОБУС НА СЖАТОМ ГАЗЕ

По проекту НАТИ во втором парке Московского автобусного треста для работы на сжатом светильном газе переоборудованы два стандартных автобуса ЗИС-8.

Специальная комиссия производила недавно испытания одного из этих автобусов. Машина с полной нагрузкой совершила нормальный рейс по маршруту Соколиная гора — площадь Свердлова, пройдя этот путь за 35 мин., при заданной норме в 42 мин. Кроме того, на Ленинградском шоссе производилась проверка динамических качеств машины. Один километр машина прошла при старте с хода со скоростью 62,5 км/час, с места — 41,8 км/час.

При испытаниях выявлено, что машина хорошо заводится, устойчиво держит малые обороты, хорошо переходит с малых оборотов на большие. Двигатель вполне удовлетворительно работает также и на бензине. Перевод двигателя с газа на бензин занимает не более 1,5—2 минут. Утечки газа нет, и во все время работы двигателя воздух в кузове автобуса остается чистым.

В процессе испытаний производилась также заправка машины сжатым светильным газом. Заправка, включая маневрирование машины и приключение штанга, заняла 13 минут. При одной заправке газом автобус может пройти 90—110 км, в зависимости от характера маршрута.

По заключению комиссии автобус, работающий на сжатом газе, может быть пущен в опытную эксплуатацию на автобусных линиях.

ТАКСОМЕТР НОВОЙ КОНСТРУКЦИИ

Конструктор Владимирского завода «Автоприбор» тов. Шмакалов и мастер инструментального цеха тов. Медведников изготовили образец таксометра «ТК-2».

Новый таксометр в полтора раза меньше выпускаемого. В нем на 30 проц. сокращено число деталей. Сконструированный прибор дает 10 показаний: скорость, время простоя и движения машины, количество пройденных километров, стоимость проезда и т. д.

ГРУЗОВИКИ „ЗИС-15“

Первый грузовой автомобиль «ЗИС-15», выпущенный московским автозаводом им. Сталина в подарок XVIII съезду партии, прошел уже 5 тыс. километров дорожного испытания с нагрузкой до 5 тонн. Испытания дали хорошие результаты.

Сейчас на автозаводе заканчивается сборка второго грузовика. В ближайшее дни будет приступлено к сборке третьего грузовика «ЗИС-15», в конструкцию которого решено внести некоторые усовершенствования.

МОТОЦИКЛ В ТРЕТЬЕЙ ПЯТИЛЕТКЕ

Главный инженер Главмотовелопрома
К. ПАРШИКОВ



Мотоцикл М-3
(вид спереди)

Мотоцикл, доступный в прошлом лишь незначительному кругу людей, прочно вошел в советский быт, стал обыденным явлением в городе и деревне. Рабочие, колхозники, советская интеллигенция с успехом овладевают управлением мотоциклом, повышают свою техническую грамотность и культуру, овладевают важной военной специальностью.

Между тем наши заводы не удовлетворяют растущей потребности в мотоциклах.

Что нового даст мотоциклетная промышленность в ближайшие годы? Какое количество машин будет выпущено на рынок заводами Главмотовелопрома?

Ижевский мотоциклетный завод выпускает 5 тыс. машин в год. Дооборудование завода позволит уже к 1940 году увеличить выпуск мотоциклов ИЖ-8 до 7 тыс. штук в год. Начиная с 1941 года, Ижевский завод будет давать потребителю по 1 тыс. машин ежемесячно.

Одновременно ведется работа по дальнейшему улучшению конструкции выпускаемых мотоциклов. Готовится новая модель — ИЖ-9. Изменение конструкции мотора и картера, введение тройной продувки, повышение мощности до 8—9 л. с. дадут возможность развивать на этом мотоцикле скорость до 110 км. в час без дополнительной форсировки двигателя. Внешне ИЖ-9 отличается от ИЖ-8 лучшей отделкой всей арматуры, большей комфортабельностью. На мотоцикле устанавливается спидометр.

Цена улучшенного мотоцикла ИЖ-9



Мотоцикл М-3 (вид сверху)

останется прежней — 3250 руб. Первые партии этих машин поступят в продажу в 1941 году.

О дальнейшем конструировании новых моделей на Ижевском заводе сейчас можно говорить ориентировочно. Все внимание инженерно-технического коллектива завода направлено на повышение мощности мотора при сохранении того же литража. Следующая модель — ИЖ-10, снабженная двойным выхлопом, будет обладать мощностью в 10—12 л. с. Значительному изменению подвергнется и коробка передач. Новая ма-

шина будет более совершенной. Намного увеличится ее скорость.

Постановлением правительства Главмотовелопрому передан завод в г. Серпухове. Здесь организуется производство малолитражных мотоциклов с рабочим объемом в 125 куб. см. Этот мотоцикл имеет уже небольшую историю. Первые три экспериментальные машины были изготовлены в Ленинграде несколько лет назад. На Подольском заводе после устранения ряда недостатков изготовили восемь новых экземпляров этой модели. Но и они не удовлетворили конструкторов.

После дополнительной реконструкции легкого мотоцикла в 1939 году Подольский завод выпустил 10 мотоциклов новой модели, получившей название М-3. Эти машины вполне удачно прошли все государственные испытания.

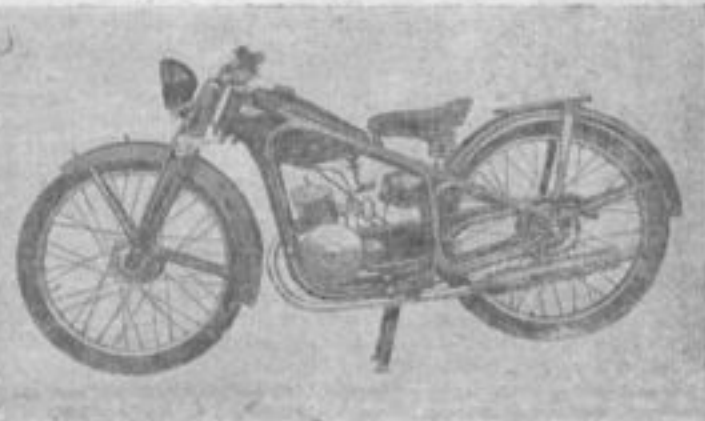
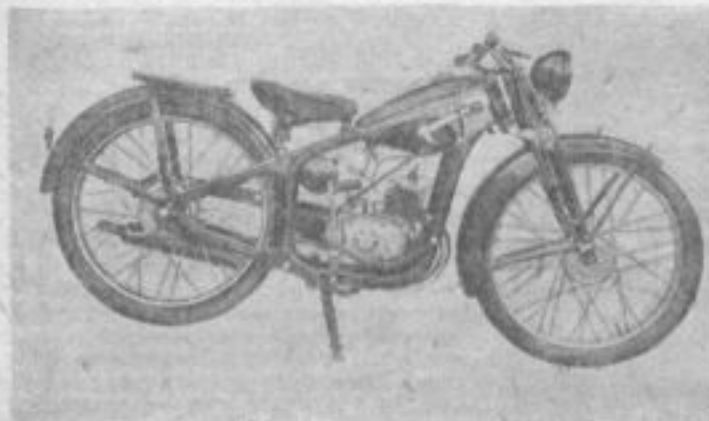
В этом году Серпуховский завод выпустит первую небольшую партию малолитражных мотоциклов М-3. К концу пятилетки выпуск достигнет 15 тысяч штук в год.

Цена портативной, экономной машины М-3 — 1500 рублей. Вес — 68 кг, мощность — 3,5—4 л. с., скорость — до 65 км/час. База мотоцикла М-3 вмещает 7,5 л бензина. Расход горючего 2,5 л на 100 км. Мотоцикл снабжен безбортовыми пинами — баллон 2,75 × 19". Натренированные и хромировка деталей придают мотоциклу изящный вид.

Система зажигания в мотоцикле М-3 — магдино. Благодаря новой конструкции и применению особых ферро-магнитных сплавов гарантиро-



Мотоцикл М-3
(вид сзади)



Малолитражный мотоцикл М-3 (вид справа и слева)

ваны хорошая некра и высокая мощность осветительных обмоток. Это особенно важно, так как обеспечивает хороший свет при малых скоростях.

Намечается строительство нового завода мощных мотоциклов 1000—1200 куб. см. Первая очередь строительства будет закончена в 1941 году. Проектная мощность завода — свыше 10 тысяч машин в год.

Все приведенные цифры относятся только к предприятиям системы Главмотовелопрома. Не следует забывать, что одновременно мотоцикlostроение будет развиваться на заводе «Красный Октябрь», входящем в систему среднего машиностроения, и на Таганрогском заводе.

Значительно смягчается дефицитность запчастей и деталей к мотоциклам. На Ижевском заводе уже в 1939 году, по сравнению с прошлым годом, удвоен план выпуска запчастей. В текущем году завод выпустит различных запасных частей на 2 млн. рублей. План выпуска запасных частей на Серпуховском заводе для мотоциклов М-3 разработан на основании результатов испытаний десяти опытных машин. Таким образом завод обеспечит действительную потребность в запчастях и деталях для выпускаемых мотоциклов.

Принято также решение о постройке специального завода для изготовления запчастей, в том числе и для мотоциклов всех советских систем. В 1942 году завод даст первую продукцию.

В недалеком будущем каждый покупатель получит вместе с паспортом на машину подробное руководство по уходу за мотоциклом, характеристику и спецификацию его механизмов.

Практика работы Ижевского завода показала, как велико значение связи конструкторского бюро завода с отдельными спортсменами-конструкторами. Существенные изменения (крепление передней вилки, реконструкция коробки передач и пр.) внесены в мотоциклы Ижевского завода по предложениям мастеров мотоспорта.

От ИЖ-7 к ИЖ-9

Начальник конструкторско-экспериментального отдела
Ижевского завода В. РОГОЖИН

Ижевск по праву называется родиной советского мотоцикла. Еще в 1928 году здесь были сконструированы наши первенцы — ИЖ-1, ИЖ-2, ИЖ-3 и др. Из одиннадцати опытных образцов мотоцикла ИЖ-7, выпущенных в апреле 1934 г., пять были возвращены заводу как непригодные к эксплуатации; к ним было приложено рогожное знамя от потребителей.

Эта «аграда» послужила большим уроком для завода. Новая машина, выпущенная спустя два месяца, заняла в скоростных гонках первое место в своем классе. Пробег жен инженерно-технических работников завода из г. Ижевска в Москву, совершенный в 1936 году, приз «за надежность», полученный на соревнованиях 1937 года на «первенство марки», показали, что коллектив завода умеет бороться за качество своей продукции.

Мотоцикл ИЖ-7 отслужил свой срок. Его сменила новая конструкция — ИЖ-8, выпускаемая с января 1938 года. ИЖ-8 отличается от своего предшественника более мощным мотором (7,5 сил вместо 5,5), улучшенной системой электрооборудования. На машине установлены: динамо, аккумулятор, мощная фара, звуковой электросигнал.

На всесоюзных мотосоревнованиях 1937 г. рекордсмен Н. Пешехонов (Ижевск) на мотоцикле со стандартным двигателем — ИЖ-8, работавшим на нормальном горючем (бензин 2-го сорта с автолом), занял первое место по кроссу на 106 км и установил рекорд на дистанцию 300 км, показав среднюю скорость 84,3 км/час. При этом надо учесть, что большинство моторов ИЖ-7 и Д-300, участвовавших в соревнова-

ниях, были форсированы и работали на специальном топливе.

Мотоцикл ИЖ-8 завоевал среди широких масс потребителей и спортсменов огромную популярность. Это доказательство преобладающим участием ИЖ-8 во всесоюзных мотосоревнованиях 1938 года.

В процессе эксплуатации мотоцикла ИЖ-8 наряду с его положительными качествами выявились и некоторые недостатки: ненадежность привода динамо-машины и генератора, недостаточная прочность крепления и склонность к вибрациям распределительного шлица, плохая герметичность крышки бензобака, непрочность багажника и другие.

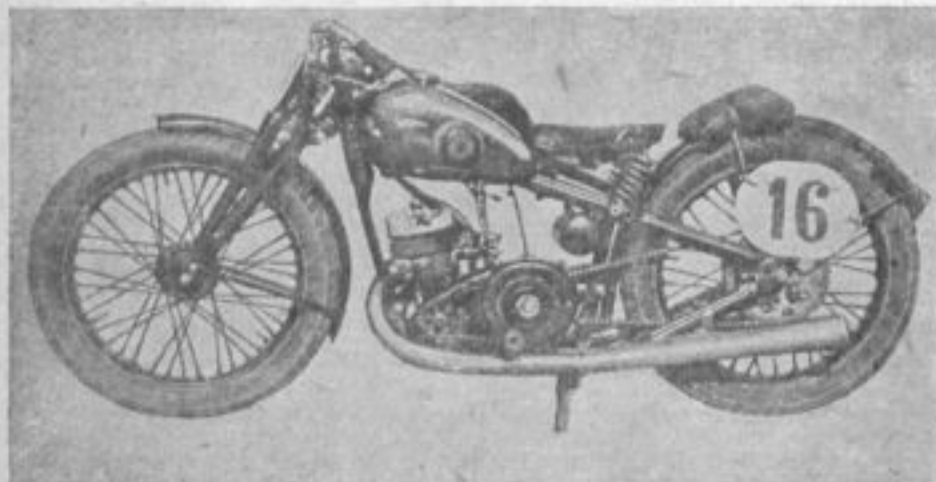
В 1938 году в конструкцию ИЖ-8 был внесен ряд изменений. Стальной привод заменен трапециевидным резиновым ремешком, специально освоенным заводом «Красный треугольник». Распределительный шлиц снят и центральный переключатель перенесен на правую сторону головки рамы. Амперметр установлен в корпус фары. Такая установка электроприборов временная. В дальнейшем переключатель вместе с амперметром будет установлен в фару нового образца, который осваивается заводом «Красный Октябрь» (г. Киржач).

Электропроводка модернизированной модели выполнена по новой схеме. Провода от переключателя малого и большого света скрыты в руле. Установлен спидометр. Вместо старой крышки бака введена новая — типа автомобиля «ГАЗ». Усилены багажник и подставка. Изменен картер — обе половинки симметричны; кривошип двигателя установлен на двух подшипниках вместо трех. Пересмотрен зазор между поршнем и цилиндром. Изменена конструкция глушителя, обеспечивающая лучшее поглощение шума выхлопа. Изменена форма кулачка прерывателя.

Сейчас завод работает над подготовкой к производству мотоцикла ИЖ-9, серийный выпуск которого начнется с 1940 года.

Мотоцикл ИЖ-9 отличается новым двигателем и более совершенным электрооборудованием. Втулки колес и тормоза заменены новыми. Улучшена конструкция передней вилки. Изменен пусковой механизм.

Однако модель ИЖ-9 еще не отвечает последним достижениям техники. Созданию совершенной конструкции мотоцикла препятствует отсутствие экспериментальной мастерской на заводе, экспонатов мотоциклов. Коллектив нашего завода приложит все силы для создания лучшего в Союзе мотоцикла ИЖ-10, чтобы закрепить за собой первенство отечественной марки.



Мотоцикл ИЖ-9

ЭЛЕКТРОПОДОГРЕВ ДВИГАТЕЛЕЙ

В резолюции XVIII съезда ВКП(б) по докладу тов. Молотова указано — развить строительство безгаражных стоянок. Это указание необходимо со всей решительностью претворить в жизнь.

Создание установок по подогреву двигателей в неутепленных гаражах дает огромный экономический эффект. У нас применяются различные способы подогрева двигателей — паром, горячей водой, электричеством. Однако, до сих пор времени нет еще такой установки и такого способа подогрева, которые были бы дешевы, просты в изготовлении, удобны и безопасны в эксплуатации.

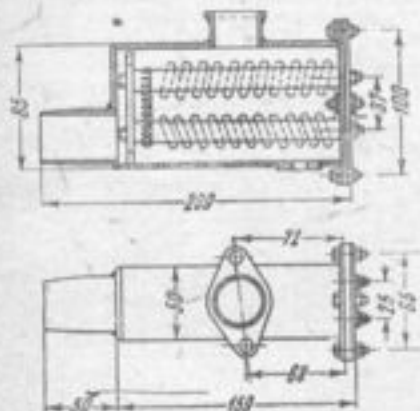


Рис. 1. Схема электронагревательного прибора, устанавливаемого в системе охлаждения двигателя

В минувшем зимнем сезоне на безгаражных стоянках Волгоград был применен электроподогрев воды в автомашинных ЗИС-5. Здесь разработана конструкция электронагревательного прибора и схема питания. Устройство установки заключается в следующем.

В системе охлаждения двигателя, вместо детали № 502219 ставится электронагревательный прибор (рис. 1), наглухо соединяющийся посредством провода со штепсельной розеткой, установленной в кабине автомашины.

Подвод тока осуществляется от сети 220 вольт через распределительный щиток, на котором имеются предохранители и штепсельные розетки (рис. 2).

Подключение машины на электроподогрев производится с помощью гибкого шлангового провода марки ШРПС—2×2,5 кв. мм, имеющего на обоих концах штепсельные вилки. Одна из вилок вставляется в штепсельную розетку, находящуюся в кабине автомашины, другая — в штепсельную розетку на распределительном щитке.

Для обеспечения безопасности работы обслуживающего персонала предусмотрено заземление корпуса автомашины. Для этого в землю забит ряд железных труб длиной 2500 мм, диаметром 50 мм, и к ним приварена железная полоса размером 40×4 мм, представляющая со-

бой систему заземления. От системы заземления сделаны выводы на столб посредством железных полос размером 20×4 мм, к которым при-

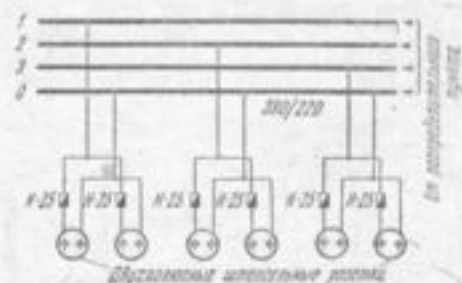


Рис. 2. Электрическая схема

крепляется гибкий заземляющий трос с припаянным на конце кабельным наконечником. К корпусу автомашины приварен контактный болт с барашком, к которому прикрепляется заземляющий трос перед постановкой автомашины на электроподогрев.

Для правильного пользования электроподогревом разработана подробная инструкция о правилах заземления, включения, выключения, ухода, обнаружения и устранения неисправностей электронагревательного прибора и всей установки. Электроподогрев на безгаражных стоянках производит дежурный электромонтер 3—4 разряда, обслуживая одновременно до 50 автомашин.

Электронагревательный прибор состоит из кожуха и сердечника. Кожух выполнен из листового железа толщиной 2,5—1,5 мм на сварке, имеет фланец с верхней стороны для крепления к фланцу помпы, патрубков с левой стороны для крепления шланга и отверстие с флан-

цем с правой стороны для сборки с сердечником.

Сердечник представляет собой два фарфоровых или деревянных стержня длиной 135 мм, прикрепленных к крышке прибора. На стержни наматывается спираль из никелиновой или константановой проволоки диаметром 0,6—0,7 мм. Концы спирали выводятся на клеммы с правой стороны и проводом «магнито» сечением 2,5 кв. мм соединяются со штепсельной розеткой, установленной в кабине автомашины.

Конструкция электронагревательного прибора в достаточной степени проста. Ее может изготовить без особых затруднений электрослесарь 3—4 разряда. Она не требует дефицитных дорогостоящих материалов, как нихром, фехраль, мегалит и др.

Следует отметить, что конструкция прибора дает правильную и необходимую для подогрева двигателя циркуляцию воды, без применения принудительной циркуляции. Расчеты и опыты доказывают, что для нормального подогрева воды в автомашинных в нашей Ярославской области мощность нагревательного прибора достаточна в 1600—1700 ватт при напряжении 220 вольт.

Вся установка для питания электроподогрева представляет собой сложное устройство, состоящее из ряда столбов (рис. 3, 4) с проводами, идущими от распределительного пункта, на которых установлены распределительные щитки в деревянных ящиках. От каждого щитка одновременно могут подогреваться две автомашины.

В целях учета расходуемой электроэнергии необходимо установить счетчик на распределительном пункте.

Электроподогрев автомобилей с помощью описанной выше установки на время эксплуатации показал довольно хорошие результаты.

Инж. К. В. СТУПИШИН.

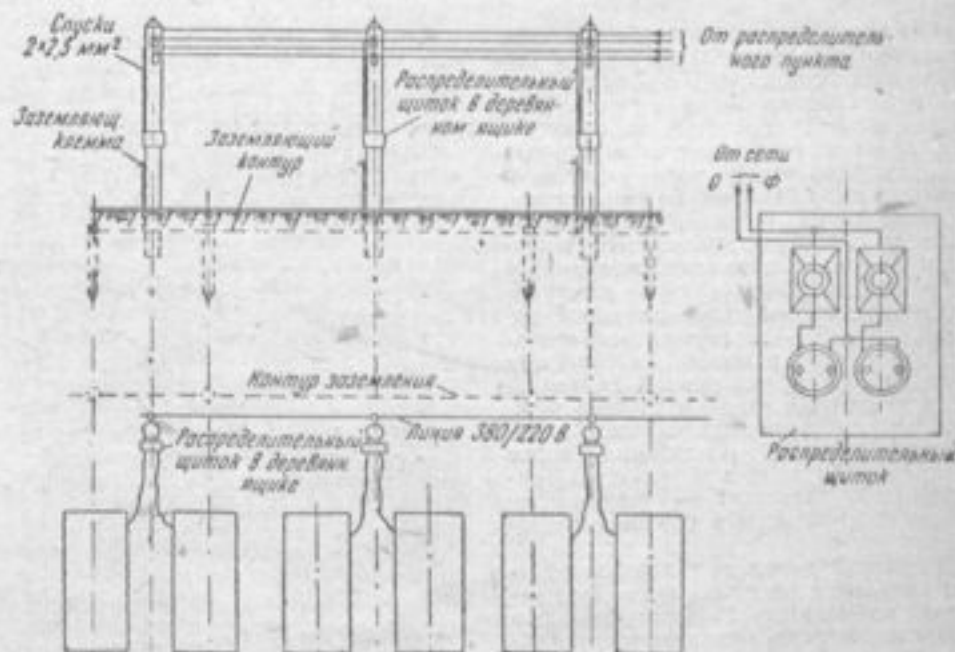


Рис. 3. Подвод тока, заземление и щиток

НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТОТЕХНИКИ

Английский легкий электромобиль

Первые электромобили появились в девятисотых годах и успешно конкурировали с бензиновыми автомобилями. Но вследствие большого веса аккумуляторных батарей, малой скорости движения и малого радиуса действия они с течением времени уступили первенство бензиновым автомобилям.

Тем не менее идея развития экономичного и простого электромобиля не умерла. Над ней долго работали многие конструкторы и за последние годы мы видим всеобщее распространение электромобилей, особенно в Англии. Они обслуживают грузовые перевозки в городах и крупных промышленных центрах, где скорость движения ограничена и где машины вынуждены делать частые остановки.

Распространению электромобилей способствуют высокая техника развития электрических систем для автоматической зарядки аккумуляторов и расширение сети районных зарядных станций. Автоматические



Рис. 1. Боковой вид электромобиля с частичными разрезами

системы зарядки исключают возможность порчи аккумуляторов; процесс зарядки отнимает теперь у владельцев машины очень мало вре-

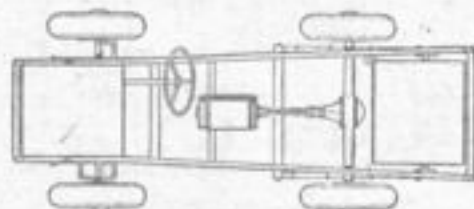


Рис. 2. План шасси электромобиля

мени. Поэтому, помимо грузовых, стали получать распространение и легковые электромобили.

Английская компания электромобилей в Манчестере строит легкую двухместную машину (рис. 1 и 2), общая длина которой равна 3 м. Шасси машины сделано целиком из алюминиевого сплава. Максимальная скорость — 50 км/час, радиус действия — 70 км. Батареи размещены — одна А в передней части на месте бензинового двигателя, а другая Б — в задней части. Каждая батарея имеет 16 банок. Электромотор В расположен посередине шасси и приводит в действие заднюю ось через короткий карданный вал и дифференциальную передачу.

По внешнему виду этот электромобиль является типичной малолитражкой.

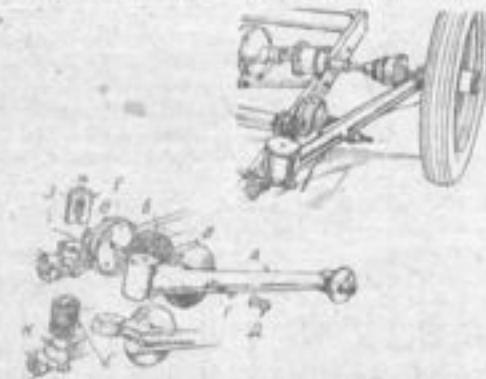
Резиновая независимая подвеска

Подвеска, показанная на чертеже, разработана английским Херстом. В ней каждое колесо поддерживается отдельной продольной радиальной штангой А. Утолщенная часть штанги связана у конца с рамой через опорный кронштейн, заканчивающийся большим диском Б из резины. Резина находится в сжатом состоянии и служит frictionным зажимом для двух металлических дисков В с обращенными внутрь выступами. Один из выступов связан с рамой, другой — с радиальной штангой. Все это в целом скрепляется болтом Г и регулируется гайкой Д для наведения степени зажима между металлическими дисками и резиновым диском. Колебания колес вверх и вниз воспринимаются радиальной штангой — сопротивлением скручиванию в резиновом диске.

Передний конец радиальной штанги опирается на цилиндрическую резиновую подушку Е, заключенную в телескопическую металлическую гайку Ж. Перемещение колеса вверх жмает резиновую подушку, а пе-

ремещение вниз — растягивает ее при посредстве внутренних жестких креплений З. Чашка устроена так, что она не ограничивает сжатие резины в определенных пределах.

Основой этой подвески служит резина, работающая как на скручивание, так и на сжатие. Важное до-



стоинство подвески — возможность регулирования деформации резины в качестве пружинящей среды.

ДВИГАТЕЛЬ С ПЕРЕМЕННОЙ СТЕПЕНЬЮ СЖАТИЯ

Во Франции разработан новый тип поршня, который позволяет менять степень сжатия в цилиндре двигателя.

Внутри поршня А сделана специальная прорезка, в которую ввинчивается бобышка В, соединенная обычным способом с малой головкой шатуна. Для уменьшения трения поршень соприкасается со стенками цилиндра не всей своей поверхно-



стью, а лишь в зоне головки, где расположено три поршневых кольца, и в зоне юбки, посредством короткой гильзы, заканчивающейся зубчатым венцом С. Зубчатый венец связан с шестерней Д, при помощи которой гильза может поворачиваться для сохранения ее от одностороннего износа (в плоскости вращения шатуна).

На рисунке в разрезе показаны два возможных крайних верхних положения поршня, отвечающих высотам камеры сжатия, равным «а» и «б».

Описанный поршень применяется в экспериментальных двигателях и в нормальных, работающих на различных сортах топлива.

Двигатели ГАЗ двух стандартов

Горьковский автозавод им. Молотова выпускает двигатели двух стандартов. Для того, чтобы легко отличить первый стандарт от второго, к номеру двигателя второго стандарта добавляются в конце индексы: А, В, В1 или В2. Каждый из этих индексов означает то или другое отличие двигателя второго стандарта от первого, а именно:

1. Двигатель с индексом «А» в конце порядкового номера (например, 1344792 А) имеет цилиндры, увеличенные по диаметру на 0,015" (0,381 мм) против первого стандарта, в связи с чем при первой замене поршней и поршневых колец во время ремонта данного двигателя, необходимо ставить ремонтные поршни и поршневые кольца, увеличенные по диаметру на 0,020" (0,508 мм).

2. Двигатель с индексом «В» в

конце порядкового номера (например 1799346 В), имеет коленчатый вал с коренными и шатунными шейками, уменьшенными по диаметру на 0,020" (0,508 мм) против первого стандарта.

3. Двигатель с индексом «В1» в конце порядкового номера (например 1799346 В1) имеет коленчатый вал с коренными шейками, уменьшенными по диаметру на 0,020" (0,508 мм) против первого стандарта.

4. Двигатель с индексом «В2» в конце порядкового номера (например 1799346 В2), имеет коленчатый вал с шатунными шейками, уменьшенными по диаметру на 0,20" (0,508 мм) против первого стандарта.

Эти разъяснения следует иметь в виду при ремонте двигателей автомобилей Горьковского автозавода.

Правильно организовали профилактику

Автоколонна № 2, обслуживающая дорожное строительство в Белоруссии, первая в республике организовала ремонт и эксплуатацию машин. Все автомобили проходят обязательную профилактику при участии шофера. После заключения технической комиссии производится ремонт № 3.

Все автомобили работают под наблюдением инструктора, который помогает водителям. В автоколонне были организованы две школы для шоферов и слесарей.

Отдельные шоферы показывают прекрасные образцы производительности труда. Шофер-стахановец

т. Гуца на машине ЗИС-5 совершил пробег без капитального ремонта 77 913 км при норме в 56 тыс. км. В прошлом году он выполнил план перевозок на 144,8 проц. и сэкономил 2052,5 кг бензина. Значительно перевыполняют норму пробега и его товарищи — Головач, Фельченко, Шершенев и др.

До сих пор многие автоработники полагали, что пробег на автомобиле ЗИС-5 между капитальными ремонтами не может превышать 45—50 тыс. км. Жизнь опровергает эти предположения. Все зависит от людей, от их умения работать.

Я. ЛЕРМАН.

Ни клуба, ни кружков

В предместьях г. Иркутска — Маратово находится самые крупные автогаражи, обслуживающие прииски. Гарали Золототранса, Якут-транса, Севморпути, Заготовлено и др. имеют по 200—400 машин и до 3 тыс. водителей.

Культурным обслуживанием шоферов никто не занимается. Плохо

поставлена массово-разъяснительная работа.

Местная газета не раз писала о необходимости организовать в Маратово клуб шоферов, создать кружки самостоятельности и т. п. Но Иркутский горсовет и местные профсоюзные организации ничего не сделали.

М. ПОНОМАРЕНКО.

К сведению читателей

В связи с запросами, поступающими в редакцию, сообщаем, что зачной подготовки шоферов нет.

Подготовка всех шоферов проводится в стационарных учебных заведениях: автошколах и на курсах.

За всеми справками, связанными с обучением шоферов (поступление в школы и на курсы, программы испытаний и т. д.) рекомендуем обращаться в местную квалификационную комиссию Госавтоинспекции и к районным госавтоинспекторам.

Разъяснения по этим вопросам можно получить также в местных отделениях „Трансэнергетика“, комитетах физкультуры и спорта, занимающихся подготовкой шоферов-любителей, советах Осоавиахима, автомотоклубах и автошколах.

РЕДАКЦИЯ

НАД НАШЕЙ ЗАТЕЕЙ СМЕЯЛИСЬ...

В прошлом году при физкультурном коллективе треста «Востокосталь» (Свердловск) была создана мотосекция. Никакой материальной базы, кроме моего личного мотоцикла, секция не имела. Многие смеялись над нашей затеей. Но нам удалось доказать профсоюзной организации необходимость развития мотоспорта. Был куплен мотоцикл ИЖ-8.

Дело за нами. Я и тов. Соловьев получили права инструкторов-мотоциклистов. Тов. Давыдов, старший большевик, первый вступил в мотосекцию и овладел управлением машины. Группа растет. За лето 1938 г. было подготовлено 23 мотоциклиста из инженерно-технических работников.

Оценив наши успехи, ЦК союза металлургов Востока дал секции еще два мотоцикла. Мы провели ряд военизированных пробегов. Сейчас вновь организованы курсы мотоциклистов.

Председатель мотосекции
«Востокосталь»

Я. КУЗЬМИН.

УЧИЛИСЬ НА „ХОРОШО“ И „ОТЛИЧНО“

Нас — водителей III класса — послали на переподготовку в Борскую автошколу Союзсовхозтранса (Новосибирская обл.). Учеба по школе Союзсовхозтранса началась с опозданием. Трудно было за короткий срок усвоить программу, рассчитанную на 400 учебных часов и получить права водителя II класса.

Однако преподаватели автошколы, во главе с заведующим учебной частью т. Остапковичем, прекрасно выполняли свою задачу. Они работали с нами много и упорно, вслестски старались передать свои знания и опыт.

С огромным желанием мы повышали свою квалификацию, занимались по 11 часов в день.

Результаты учебы хорошие. Все курсанты выдержали испытания на «хорошо» и «отлично».

ЛЕБЕДЕВ, МАЗУР, КУРБАТОВ и др.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Издатель — Редиздат ЦС
Осоавиахима СССР

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

Учлод. МособлгорлитаБ—5835
Техред В. Сопальков
Заказ 1828. Тираж 78500
Бумага 60×92—2 печ. листа
Кол. знак. в п. л. 80000
Журнал сдан в набор 27/V 1939 г.
Подписли к печати 21/VI 1939 г.

Тип. изд. на «Крестьянская газета»,
Москва, Сушенская, 21