

За рулем



АВГУСТ
1939

16

РЕДИЗДАТ ЦС ОСОБНАХИМА СССР



В далекой якутской тайге раскпнулись богатейшие оловянные месторождения. Торной дороги сюда еще никто не прокладывал. Весной, летом и осенью здесь почти невозможно пройти: кочковатые болота и топи преграждают путь. Снежные заносы довершают трудности в остальное время года.

Во время работ разведочных партий потребность в перевозке грузов была невелика. Зимой они отправлялись на лошадях до Сегенкеля, а оттуда до Верхоянска на оленях. С наступлением оттепели грузы перевозились выюком на лошадях.

Когда же началось промышленное освоение различных месторождений, грузовой транспорт с работой не справлялся. Он стал лимитировать строительство комбината, которому понадобилось больше оборудования и продовольствия.

На помощь предприятию пришел автотранспорт. Смело и дерзко проложил он автотрассу через девственную тайгу. Этому выдающемуся успеху способствовала долгая и тщательная подготовка. В 1936 г. грузовые автомобили прошли 200 километров от Якутска до Кылыгыра, побеждая бездорожье. В 1937 г. автомашины освоили еще 100 километров — до Сегенкеля. В 1938 г. покорение тайги углубилось. И, наконец, в 1939 г. впервые в истории Якутии совершен грандиозный переход автоколонны из Якутска в Эге-Хая и обратно.

Первый этап перехода был завершен за два месяца. Вдохновленный приближением торжественного дня открытия XVIII съезда партии Ленина — Сталина коллектив автоколонны, включившись во всенародное предсъездовское социалистическое соревнование, обязался пройти обратный путь за семь дней. Свое слово он с честью сдержал. 1100 километров автомобиля прошли за шесть дней.

Советские шоферы, работающие в Якутии, овладели техникой вождения автомобиля в совершенстве. С факелами в руках, по колено в воде проводили они свою колонну через наледи. Ни морозы, ни заносы, ни крутые подъемы не страшны отважных водителей. Эти трудности стали для них обыденным делом. Теперь уже запросто выписывают шоферу путевку до Аласырдаха, и он едет за 700 километров как в обычный рейс.

Исторический переход по тайге показывает, что для нас нет и не может быть непроходимых путей. Советские автомашины преодолевают любые препятствия.

О совершенстве советской техники свидетельствует также переход колонны газогенераторных автомобилей ЗИС из Якутска в Эге-Хая и обратно. Эта конструкция обладает исключительной прочностью и надежностью.

Переход опровергает ложное представление, будто лучше и надежнее иметь горючее в баках, чем дрова в кулаках. Газогенераторный автомобиль завоевал в тайге все права гражданства. Он значительно экономичнее, чем бензиновая автомашина. Тонна бензина франко Якутск стоит около 2800 рублей, а франко Эге-Хая — 4000 рублей. Древесного же топлива в тайге сколько угодно. Очищенная от коры лиственница с примесью тальника дает высокие результаты, не вызывает засорения топливников.

Замечательные водители обслуживают газогенераторные автомобили. Они взялись за освоение путей к новым месторождениям олова. Их колонна прошла 136 километров по неизведанной дороге, усыпанной кочками, от Эге-Хая до Усть-Байги.



Г. Н. Малышев — начальник газогенераторной колонны

Покорители тайги на этом не успокоятся. Во имя и на благо своей родины они будут дерзать дальше, ибо осознают, как велико значение проникновения автомобиля в глубокую тайгу. Автотранспорт открывает возможность эксплуатировать самые отдаленные месторождения.

Проникая в тайгу, советские водители не только обогащают страну, но и совершенствуются в искусстве преодоления бездорожья. В военное время это мастерство им очень пригодится.

ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ
ДВЕНАДЦАТЫЙ ГОД ИЗДАНИЯ
АВГУСТ 1939

16



ВЫСТАВКА КОЛХОЗНЫХ ПОБЕД

Пятьдесят два павильона. Весоюзная сельскохозяйственная выставка широко раскрываю двери для сотен тысяч посетителей. Изюм дня в день неотумоимо вынаются потоки рабочих, колхозников, интеллигенции в прекрасные дворцы — павильоны, заполняют дорожки и площади выставки, расположенные среди садов, пышных полей, богатых огородов.

Даже буржуазная печать не может скрыть огромного впечатления от выставки. Французские газеты, печатающие подробные отчеты о ней, пишут, что выставка представляет замечательное зрелище. Там, где недавно были пустыри и болота, теперь высятся стройные здания величественной архитектуры, живописные лужайки, клубы роз, хлебные и маисовые поля. В Англии и Америке публикуются восторженные отзывы о выставке и многообразия помещений и экспонатов. И действительно, мир еще не знал подобной выставки. В ней отражено величие побед советского народа, разгромившего врагов, покончившего навсегда с капиталистическим гнетом и кулацкой кабалой, — величие свободного, могучего народа, создавшего новые социалистические ценности, богатство и славу сталинской эпохи. С полным правом и неотразимой убедительностью сказал об этом глава советского правительства товарищ Молотов в своей речи на открытии выставки. Он указал, что Всесоюзная сельскохозяйственная выставка — это, прежде всего, выставка колхозов, выставка колхозных побед, в которых мы видим всеобъемлющую силу союза рабочих и крестьян под знаменем коммунизма, под знаменем великой партии Ленина — Сталина.

Десять лет, прошедшие с 1929 года, вошедшего в историю, как «год великого перелома», были насыщены успешной борьбой и строительством. Последний капиталистический класс — кулачество и троцкистско-бухаринская агентура фашизма были сметены советским народом. В течение трех-четырех лет основная масса крестьянства окончательно закрепилась в колхозах и едем, уже на новой, колхозной базе, началось непрерывный подъем советского сельского хозяйства.

В настоящее время 240 тысяч колхозов работают в нашей стране, объединяя почти все крестьянское население СССР. Социалистическая система сельского хозяйства господствует безраздельно и окончательно. Посевы индивидуальных хозяйств составляют менее половины процента посевной площади Союза.

Партия и народ, руководимые великим Сталиным, одержали в доле социалистической перестройки сельского хозяйства всемирно-историческую победу, равную по своему значению Октябрьской революции, закрепили эту победу навсегда и добились гигантских успехов земледелия и животноводства.

Современное советское сельское хозяйство — самое крупное и самое передовое в мире. Оно прекрасно вооружено машинной техникой, изготовленной нашей промышленностью. Больше вытеснит мощных тракторов бороздят колхозные и совхозные поля. 165 тысяч комбайнов участвуют в уборке урожая. Колонны грузовых автомобилей, как указал товарищ Молотов, превышают 200 тысяч!

Эта техника находится в руках прекрасных советских кадров, выращенных большевистской партией. Среди них все более заметное место занимают водители автомобилей, водители автоколонны и шоферы избраны участниками Всесоюзной сельскохозяйственной выставки. Е.влатирийская, Н.-Маячковская, М.-Калиногорская и многие другие автоколонны с честью представляют на выставке наш сельский автотранспорт и его стахановские кадры.

Автомобильники совместно со всей армией колхозников и рабочих совхозов по-большевистски борются за выполнение сталинского задания: дать стране 7—8 миллиардов пудов зерна в год. Это задание успешно выполняется. В текущем году при хорошем проведении уборочной кампании страна получит семь миллиардов пудов урожая зерна.

Выставочный павильон «Зерно» ярко показывает неуклонный рост валовой продукции зерна и увеличение его товарности. Он является наглядной иллюстрацией к словам товарища Сталина, произнесенным о трибуне XVIII съезда ВКП(б): «...за последние три года ежегодные

заготовки зерна не спускались у нас ниже миллиарда шестисот миллионов пудов зерна, поднимаются вышше, например, в 1937 году до миллиарда 800 миллионов пудов».

30 культур, 721 сорт зерна демонстрируются на выставке, причем особое место принадлежит новым засухоустойчивым, но booming морозов культурам, выведенным советскими селекционерами. Переломные колхозы добились величественной урожайности. Участник выставки колхоз им. Шевченко, Янгильского района Винницкой области получил озимой пшеницы с каждого гектара по 32 центнера на площади в 400 гектаров. Колхоз «Большевик» (того же района) получил по 23 центнера с гектара на площади в 756 гектаров.

Красочно показаны на выставке успехи советских огородов и огородников. На открытом участке перед павильоном «Садоводство» посетитель может осматривать образцы самых разнообразных плодовых деревьев и аглоидов. Здесь в полной мере представлены замечательные мичуринские сорта яблок, груш, персиков, слив.

На всех своих участках, во всех секторах Всесоюзная сельскохозяйственная выставка демонстрирует создание в нашей стране новой культуры сельского хозяйства, свойственной лишь социалистическому производству. Агрономическая наука, ставшая достоянием миллионов масс, применяется на широких колхозных полях в гигантских масштабах. Наука и техника в руках большевистских кадров делают чудеса, собирают небывалые урожаи овощей и фруктов, льна и хлопка.

Колхоз имени 12-й годовщины Октября (Хтумский район) добился того, что в течение ряда лет, независимо от метеорологических условий, собирает урожай свиньи тысячи пудов картофеля с гектара. Он применяет механические средства посадки и уборки. Никогда ранее не было видно, чтобы картофель сдвигался с помощью тракторов. А именно тракторная посадка и производится в этом колхозе.

Вместе с колхозом имени 12-й годовщины Октября участником выставки является львовольский колхоз «Парижская коммуна». Он зна-

Менят в Московской области и во всем Союзе своей успешной борьбой за повышение урожайности льна. В 1935 году льноводы собрали 4 центнера волокна с гектара, в 1936 г. — 4,5 центнера, в 1937—1938 гг. — до 6 центнеров. Колхоз демонстрирует блестящую технику возделывания льна: крестообразные посевы, прополку, подкормку, а также наиболее совершенные способы уборки и обработки льна.

Всесоюзная выставка дает полную картину огромных сырьевых ресурсов нашей родины, ее безграничного богатства. Сырьевая база советской промышленности неизмерима, богаче и устойчивее аналогичной базы любого капиталистического государства. Фашистские страны, перестроившие свою экономику на военный лад, но залыгающиеся без самых необходимых видов сырья, кажутся жалкими и нищими по сравнению с нашей могучей, обладающей всеми ресурсами, социалистической державой.

Сельское хозяйство фашистских стран доведено до разорения и упадка. Японский крестьянин бьет, как рыба об лед, опутанный долгами и налогами, замученный производством помешиков и скупщиков. Население фашистской Испании вымирает от голода, лишенное даже хлеба и картофеля.

Исключительно тяжело положение крестьянства и сельского хозяйства и в так называемых демократических государствах.

Поэтому неудивительно, что зоркие трудящиеся всего мира устремлены на СССР, что выставка колхозных побед вызывает глубокий интерес и сочувствие за границей.

Великолепные павильоны союзных республик, краев и областей показывают, каких успехов достигли народы СССР, как богатырьски выросла экономическая и оборонная мощь нашей родины.

Подобно неприступной красной крепости вьются на выставке павильон «Дальний Восток». Он изображает несокрушимый форпост социализма на берегах Тихого океана. Демонстрируя богатство и большевистские победы дальневосточных краев и областей, он в то же время выражает грозное предупреждение агрессорам, пытающимся сорвать наше мирное социалистическое строительство.

ПЛАН выполнен на 150 ПРОЦЕНТОВ

Г. ВЕЛИЧКО, начальник автоучебного пункта Осоавиахима в Киеве

С марта текущего года мы начали занятия. Курс пятимесячный, изучаем автомашину. Основное это в нашей работе — плохая посещаемость. Обычно на занятия не является до 30% курсантов. Объясняется это отчасти тем, что наши курсанты живут зачастую в пригородах, очень далеко от пункта.

Причина слабой посещаемости занятий заключается также в ненадежности политического руководства. Политрука у нас по штату нет. Его обязанности исполняет сверх своих прямых обязанностей начальник учебной части и, естественно, не успевает справиться с ними. Областной совет не позаботился обеспечить нас штатным политруком.

Руководя пунктом с 1937 года, я должен отметить, что сейчас работать стало легче благодаря однородности контингента курсантов. Раньше было труднее, так как были различные группы.

Большую помощь в работе оказывает шефствующая над нами воинская часть. Она снабжает нас преподавателями и материальной частью. И тем и другим мы обеспечены в достаточной мере.

Учебный план за 1938 год мы выполнили на 150 процентов. Неплохи и качественные результаты учебы: средний балл подготовки — 3,9 и 4. Люди занимаются хорошо, с любовью и делом. Широко развито соревнование. Организовано оно следующим образом. После укомплектования группы с ней проводится беседа о целях и задачах учебы. Затем отдельные курсанты вызывают друг друга на индивидуальное соревнование. Условия соревнования отдельных курсантов

между собой вывешиваются на доске. Заключаются также и договоры между группами. В конце пятнадцатидневки опубликовываются баллы, характеризующие результаты учебы. Для победителя итогов соревнования выделяется комиссия, состоящая из начальника, политрука и двух курсантов. Выводы комиссии утверждаются собраниями групп.

Наш учебный пункт соревнуется с пунктами других районов города Киева.

Широко ведется среди наших курсантов массовая работа. У нас имеются кружки струнные, хоры, шахматные. В 1937 году в Киеве проходила общегородская олимпиада художественной самодеятельности. В этой олимпиаде участвовало 15 наших курсантов — танцоры, солисты. Трое из них получили вторые премии и один — третью. Раз в десять дней выходят стенные газеты по группам, и два раза в месяц выходит стенгазета всего пункта.

Далеко недостаточную помощь оказывают нам общественные организации и областной совет Осоавиахима. Мы не видим с его стороны нужного руководства, контроля. Плохо помогает комсомольская организация. Больше внимания уделяет нам партийная организация. В областном, городском и заводском советах много начальства, а толку мало. Явное, конкретное руководство они поменяют бумажным, стараясь переключить работу друг на друга. Учеба от этого страдает. Мы требуем от областного и городского советов, от отдела боевой подготовки серьезного внимания, какого заслуживает большое и ответственное дело, выполняемое нами.



Группа начальников автоучебных пунктов Осоавиахима. Слева направо: П. Маркелов (Запорожье), Г. Величко (Киев), В. Холостых (Новосибирск), В. Чижуров (Сарапул)

Фото Давидко

Эти одной машины на колодках

ЯКОВ ДАВИДОВИЧ
МОШКОВСКИЙ

НЕКРОЛОГ

С. МАТИАШВИЛИ, инструктор автоучебного пункта
Осоавиахим в Тбилиси

Наш пункт располагает семью машинами ГАЗ-АА. С покрышками у нас было плохо. Да и машины были не в порядке — только две из них были на ходу. Картина резко изменилась к лучшему, когда к нам пришел новый начальник, капитан Джиани, энергичный человек, энтузиаст дела. Тов. Джиани пригласил механика, организовал собственную мастерскую. В этой мастерской мы, инструктора, вместе с курсантами и отремонтировали наши машины.

Тов. Джиани приобрел новые покрышки и камеры, организовал вулканизацию старых. Теперь у нас нет ни одной машины на колодках. 30 часов практических занятий каждому курсанту мы даем полностью, тогда как раньше нередко давали только половину этого количества: ввиду нехватки машин приходилось устанавливать на них «очередь» курсантов.

Тов. Джиани проработал у нас около года. Результаты его работы весьма оптимистичны. Помещение пункта отремонтировано. Все группы укомплектованы полностью. Автоучебный пункт при организации групп широко идет навстречу отдельным предприятиям. Так, например, на пункте организованы дневные и ночные группы для рабочих обувной фабрики. Таким образом, рабочие, занятые на фабрике в ночную смену, могут проходить учебу днем, и наоборот. Это мероприятие, расширяя круг курсантов, имеет еще и ту положительную сторону, что оно увеличивает пропускную способность пункта.

К сожалению, тов. Джиани у нас больше не работает, его перевели на другую работу. Надо надеяться, что новое руководство упрочит и разовьет его достижения. Мы имеем

для этого все возможности: преподавательский состав на достаточном квалифицированный, преподаватели работают добросовестно, начальник учебной части тоже.

Есть, однако, в нашей учебной и крупными недостатками. Как и на многих пунктах очень плохо обстоит дело с литературой. На пункте имеются русские и грузинские группы. На русском языке кое-какая литература имеется, на грузинском же нет ничего. Для грузинских групп приходится делать переводы с русского.

Ощущается острый недостаток в деталях, особенно по легковым машинам.

Плохо также то, что пункт не имеет ни одной машины ВИС-6. Это ограничивает объем учебы.

Как положительное явление следует отметить, что у нас устроен тренажер для изучения практической езды. Он представляет собой модель машины, имеющую руль, педали и т. д. Здесь курсанты проходят четырехчасовое обучение до начала практической езды, привыкают к обращению с тормозом, сцеплением, овладевают первыми навыками управления машиной. После этого они уже значительно увереннее берутся за руль настоящей машины. Тренажер разгружает учебные машины, увеличивает, следовательно, их пропускную способность и облегчает работу инструктора.

В этом году нам удалось получить один мотоцикл. В прошлом году мы вынуждены одну группу мотоциклистов, которую подготовили вместе с другим инструктором. Сейчас готовим еще одну группу. Но, конечно, это дело можно развить значительно шире.

Мотоциклисты 95 городов

Двести сильнейших мотоспортсменов добровольных спортивных обществ профсоюзов (представители 95 городов) участвовали в розыгрыше первенства ВЦСПС по мотоциклу.

Давно не выступавшая в последний год на 100 км И. Владимиров (Москва, «Красная Роза») выиграла женскую гонку со временем 1 ч. 20 мин. 30,8 сек. У мужчин в гонке на эту же дистанцию первенствовал молодой гонщик Корнеев (Москва, «Локомотив») — 1 ч. 10 м. 8,6 сек.

Редко проводимую у нас стартерскую гонку на дистанцию в 800 км выиграл рекордсмен СССР Ф. Степа-

нов (Ростов н/Дону «Медик»). Его время — 3 ч. 51 м. 46,7 сек.

В военизированной кроссе на 100 км победы добился Т. Потани (Тагаур), пройдя трудную дистанцию в 2 ч. 40 м. 52,6 сек.

Гонки проводились в Харькове на 7-м километре Белгородского шоссе.

В соревнованиях приняло участие много молодых спортсменов, впервые выступавших в больших всесоюзных гонках.

Тем досаднее, что соревнования были организованы плохо и результаты победителей оказались значительно ниже их возможностей.

24 июля 1939 г. при исполнении служебных обязанностей погиб начальник спортивного отдела управления авиации Осоавиахим СССР майор тов. Мошковский Яков Давидович.

Тов. Мошковский родился в 1905 г. в г. Пинске в (быв. Минской губ.) в семье учителя. Отец тов. Мошковского за соучастие советской власти в 1919 г. был расстрелян белополяками.

Тов. Мошковский до 1920 г. работал на лесных разработках, в 1921 г. поступил в Егорьевскую военную школу летчиков, которую и окончил в 1925 г. В 1927 г. окончил Борисоглебскую военную школу летчиков. В авиации Осоавиахим тов. Мошковский работал с 1933 г.

Тов. Мошковский в 1935 г. за отличную организацию парашютного спорта награжден правительством СССР орденом «Красная Звезда». В 1937 г. за участие в героической экспедиции на Северный полюс награжден правительством СССР орденом Ленина. За активную оборонную работу в Осоавиахиме тов. Мошковский награжден высшей наградой Осоавиахима — знаком «ЗАОР».

Тов. Мошковский, как преданный сын советской страны, в 1939 г. принят в члены ВКП(б). Смерть вырвала из наших рядов стойкого борца за дело Ленина — Сталина.

Тов. Мошковский был пионером парашютного спорта в Осоавиахиме. Прекрасный парашютист — смелый, уверенный, бесстрашный, совершивший 301 прыжок с парашютом, прекрасно знающий технику парашютного дела, с увлечением, беззаветно отдавший все силы этой весьма сложной трудовой профессии. За время своей работы начальником спортивного отдела тов. Мошковский подготовил сотни нашей советской молодежи в качестве инструкторов аэроклубов.

С исключительной скорбью прощаемся с безвременно погибшим товарищем Мошковским, отдавшим всю свою сознательную жизнь делу укрепления оборонной мощи нашей прекрасной социалистической советской родины, рабочему классу, нашей великой коммунистической партии большевиков, советскому правительству, делу Ленина — Сталина.

Боблев, Розов, Гленинцев, Златоцветов, Спирин, Головин, Фарих, Гутюевский, Бабаев, Дубяго, Мациевский, Бондарев, Тюрин, Юнаковский, Панышев, Курочкин, Петров, Ромасловский, Науров, Гольшев, Слепнев, Андреев М.

Дегазация автомобилей

Майор В. СИВКОВ

Опыт последних войн показывает, насколько широко используется сейчас авиация и насколько реально опасность воздушного нападения врага на живую силу, объекты, автоколонны, а также на города и районы, расположенные даже в глубине страны.

Самолеты противника могут бросать бомбы разрушающего и зажигательного действия, начиненные отравляющими химическими веществами (ОВ), и поднимать войска с воздуха ОВ из специальных резервуаров, подвешиваемых к самолету.

Поэтому во всех случаях проведения автоперевозок должны приниматься меры противохимической обороны (ПХО) и противохимической обороны (ПХО) как во время погрузки-разгрузки, так и во время движения и остановок автоколонн.

При распылении ОВ или сбрасывании противником авиационных бомб в местах расположения автотранспорта часть машин может быть подвергнута заражению. В этом случае вся автоколонна должна немедленно оставить зараженный участок, причем машины, подвергшиеся заражению, должны быть отдельно от остальных отведены в незараженное место, где необходимо произвести их дегазацию.

Если автоколонна подверглась заражению ОВ, находясь на территории склада, то она немедленно отводится в специальные места, установленные планом ПВО для дегазации, а вместе с ней удаляется со склада и весь личный состав (кроме лиц, несущих службу ПВО и ПХО). После этого территория склада дегазируется.

Если же автоколонна встретила зараженный участок на пути своего движения, то необходимо с помощью разведки определить участок заражения, обозначив его границы условными знаками, и принять меры к защите людского состава и груза от действия ОВ.

Действие разбрызгиваемых ОВ (иприт) на различные предметы — материалы, металл, дерево и др. — неодинаково.

В почву капельно-жидкий иприт может проникать на различную глубину в зависимости от величины капли и характера почвы (песчаная, глинистая и т. д.). Капля иприта средней величины проникает в почву на глубину до 8—10 см. Зимой иприт в зависимости от плотности

снежного покрова и удельного веса проникает на глубину от 2 до 20 см. Парам иприта (туманом) почва практически не заражается.

Металл, окрашенный масляной краской, заражается ипритом поверхностью, так как большая часть его задерживается краской. Металлы, не окрашенные, но обильно покрытые смазкой (соллидол, технический вазелин), не заражаются ипритом, так как он растворяется в смазке; смазка после этого является источником заражения и должна быть удалена. Металлы, покрытые ржавчиной, удерживают иприт дольше, чем металлы без поврежденной поверхности.

В неокрашенное дерево капля иприта среднего размера проникает в зависимости от породы и сухости дерева на глубину до 15 мм, растекаясь одновременно в стороны вдоль волокон дерева. Клеевая фанера вследствие наличия пор, трещин пропускает иприт через 2—3 слоя.

Металлы и дерево, окрашенные стойкими красками, не пропускающие иприт, и карболиновым лаком специального приготовления, не заражаются ОВ; они остаются на поверхности краски или лака.

В резине иприт растворяется, и удалить его (дегазировать) трудно. Капельно-жидкий иприт проникает через резиновый шлем противогаза в течение 15—20 минут.

Особенно опасно заражение металлических поверхностей, покрытых пылью. ОВ быстро растекается в стороны, и новые слои пыли полностью их скрывают. Малейшее невнимание к осмотру зараженной автомашины может привести к поражению экипажа.

Определить факт и степень заражения ипритом можно или путем тщательного осмотра, или по запаху. В предметах, подвергшихся действию паров иприта, часто не удается обнаружить его следов, а запах иприта еле уловим. Предметы, подвергшиеся действию туманообразного иприта, наоборот, издают резкий запах, но также не имеют следов. Если же предметы обрызганы или облиты ипритом, то они сильно пахнут, и при осмотре их, как правило, легко обнаружить маслянистые пятна.

Машины, выведенные из зараженного участка, подвергаются дегазации силами водительского состава независимо от того, производится ли дегазация вблизи района заражения или на территории склада, базы. Помощь со стороны склада может выразиться в отпуске дегазационных материалов или же в предоставлении специальных установок, позволяющих обрабатывать одновременно несколько машин.

Способы и методы дегазации автомобиля зависят от рода материала, из которого изготовлена зараженная деталь машины, и от степени ее заражения, а степень заражения той или иной детали машины зависит от свойств ее поверхности в отношении ОВ. Здесь, главным образом, нужно иметь в виду впитывание ОВ поверхностью детали. Чем глубже впитывается ОВ, тем труднее эта поверхность дегазируется.

Познакомимся с данными о глубине впитывания ОВ отдельными деталями автомашин (см. таблицу).

Водитель производит дегазацию в защитном костюме, состоящем из защитных чулок, фартука, перчаток и противогаза.

Материал	Вид материала	Свойства в отношении ОВ
Металлическая поверхность	Лакированная	ОВ не впитывается; легко смывается растворителем
Металлическая поверхность	Окрашенная масляной краской	ОВ растворяется в масляной краске и проходит на всю глубину слоя краски
Металлическая поверхность	Никелированная	ОВ не впитывается
Металлическая поверхность	Открытая	ОВ в металл не впитывается, но задерживается в ржавчине
Деревянная поверхность	Окрашенная масляной краской	ОВ растворяется в слое краски и впитывается деревом на глубину до 1 мм

Для дегазации машина устанавливается на специально отведенном участке (после дегазации он окажется зараженным) передней частью против ветра, чтобы при выезде после дегазации ветер не дул с зараженного участка на машину.

Для полной дегазации грузового автомобиля требуется: растворителя — 10 л, ветоши — 3 кг, хлорной извести — 10 кг, времени — 50–60 мин. (временное наставление по ПХО 1986 г., § 71). Все это должно быть в машинэ.

Для дегазации необходимо иметь: а) банку с керосином, бензином или их смесь (растворитель); если нет банки, можно воспользоваться шприцем для втяжки бензина из бензобака машины; б) ветошь, паклю или концы (некоторая часть их делится на небольшие куски для удаления капель, стойких отравляющих веществ (ОВ), а другая, большая часть, оставляется для протирки). По обеим сторонам дегазируемой машины вырываются ямы, куда после дегазации бросают ветошь.

Перед дегазацией, если есть возможность, рекомендуется предварительно промыть всю машину сильной струей воды, лучше горячей, чтобы смыть основную массу ОВ, не впитавшуюся в материал.

Металлические поверхности красные, лакированные и никелированные дегазируются путем смятия растворителем (рис. 1) с последующей двух-трехкратной протиркой ветошью, также смоченной растворителем.

При сильном заражении ОВ поверхностью, покрытой масляной краской, необходимо промыть поверхность водой и растворителем, снять краску скребком, после чего продегазировать поверхность так же,

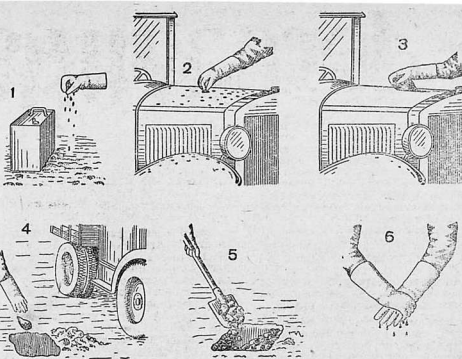


Рис. 1. Порядок обработки (дегазации) машины после заражения ее стойким отравляющим веществом

1—растворитель отжимается рукой; 2—снятие капли; 3—протирание машинной частью; 4—бросание зараженной пакли в ямку; 5—закапывание ямки; 6—обработка зараженных частей

как металлическую, а затем высушить и вновь окрасить.

Материал для обивки сидений кузова (ткани) при заражении парами ОВ дегазируется проветриванием на открытом воздухе или продуванием горячим воздухом до исчезновения запаха ОВ. При заражении обивочного материала капально-жидким ОВ он снимается с кузова и дегазируется кипячением в воде в течение 1 часа или в суховоздушной каме-

ре в течение 2–4 часов. Чехлы из грубой ткани (брезент) и утепленные чехлы для капотов машин дегазируются в суховоздушной камере при температуре 90–110° в течение 2–4 часов.

Автокресла при незначительном заражении дегазируются протиранием ветошью, смоченной керосином, но отнюдь не бензином. При сильном заражении они дегазируются кипячением в воде в течение

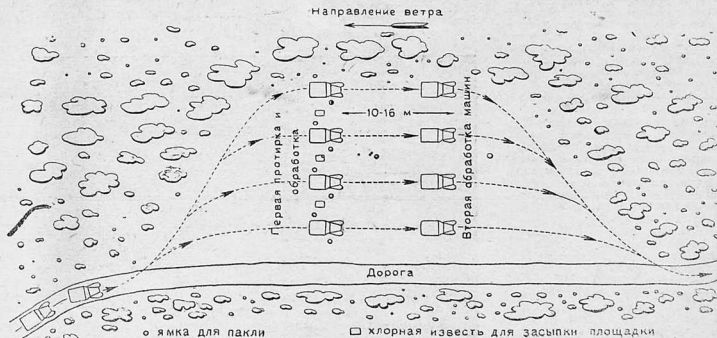


Рис. 2. Площадка для дегазации машин

2-3 часов. Дегазация камер раст-
ворителем запрещается, так как это
отражается на их механической
прочности.

Деревянные части грузовых ма-
шин дегазируются каппией хлорной
известки, состоящей из двух частей
хлорной известки и одной части во-
ды по весу. Каппина намазывается
кистью на зараженную поверхность
и оставляется на 30 минут, после
чего смывается водой. Если запах
ОВ после смывания каппины оста-
ется, то ее намазывают вторично на
такой же срок. Отдельные деревянные
части кузова, сильно заражен-
ные калельно-жидким спиртом, сня-
мают и сжигают.

Чаще всего будет производиться
не полная, а предварительная дегаза-
ция машин, чтобы снять лишь ос-
новную массу ОВ. Это диктуется не-
обходимостью быстрой доставки
людей или груза по назначению и
экономии дегазационных средств.

При слабом заражении машин же-
лательно, чтобы один водитель обра-
ботал не одну, а несколько машин
с тем, чтобы сохранить средства за-
щиты других машин для последую-
щей их обработки. Лучше затратить
на дегазацию нескольких машин не-
много больше времени, чем оказат-
ся в дальнейшем без средств за-
щиты (фартуки, перчатки, чулки). По-
сле разгрузки и стоянки машин
в течение нескольких часов произво-
дится более полная и тщательная
дегазация их средствами тыловых
баз, на которые прибываю или близки
которых расположились автоколонна.

При помывке ОВ с воздуха обычно
поражается верхняя часть машины.
Колеса подвергаются поражению
только при выводе машины из зара-
женного участка. Заражение покры-
шек при этом настолько невелико,
что при последующем движении ко-
леса, отбирая ее к земле, снимают
с себя капли ОВ. За короткий
промежуток времени ОВ не успевает
проникнуть в резину покрышки и
раствориться в ней.

Площадка (рис. 2), на которой про-
изводилась обработка автомашин,
дегазируются хлорной известкой. За-
щитные средства (чулки, фартуки)
после дегазации машины необходи-
мо снять, свернуть, уложить в мешок,
привязать задки машины и сдать
(обменять в ближайшем дегазацион-
ном пункте). Если по усло-
виям времени этого сделать нельзя,
то эти средства ПХЗ остаются на
месте дегазации машины, о чем став-
ятся в известность химические ча-
сти тыловых объектов, которые впо-
следствии дегазируют их.

После того как средства ПХЗ уло-
жены в мешок и подвезены к маши-
не, нужно обязательно протереть ру-
ки раствором, имеющимся в санит-
тарно-химическом пакете.

Дегазация грузов производится
силами и средствами складов, баз и
других тыловых учреждений. В пу-
ти надо всемерно стремиться к за-
щите груза от прямого попадания
капель шприта или других отравляю-
щих веществ.

УВЕЛИЧЕНИЕ СРОКА СЛУЖБЫ АВТОМОБИЛЕЙ МЕТОДОМ МЕТАЛЛИЗАЦИИ

Инженер-механик И. ФИШБЕЙН

На 3-й сессии Верховного Совета
СССР начальник Автобортанково-
го управления РККА тов. Д. Пав-
лов, отметив громадное значение
металлизации как способа восста-
новления изношенных деталей, ска-
зал: «Метод металлизации должен
быть внедрен возможно скорее в
наш автотранспорт».

Способ металлизации дает воз-
можность восстановить полностью
изношенные коленчатые валы, опор-
ные шейки кулачковых валов и
другие тела вращения. Он приго-
ден также для ремонта трещин и
течей блока цилиндров, головки
блока, картеров и т. д. Реставрация
этих деталей может уменьшить де-
фицит по ответственным, дорого
стоющим запасным частям.

За границей, особенно в США,
металлизация получила большое рас-
пространение. У нас же этот метод
пока не получил заметного разви-
тия. Исключение составляет 2-й
Московский автомобильный завод,
освоивший этот метод и выпустив-
ший уже многие десятки автомоби-
лей с металлизированными деталя-
ми.

Широкие круги автомобилистов
почти не знакомы с методом элек-
тромаеталлизации, применяемым на
2-м МАРЗ. Некоторые считают, что
металлизация ненадежна. Практика
2-го МАРЗ показывает, что при
правильно построенном технологи-
ческом процессе металлизации от-
слаивание наращенного слоя почти
никогда не имеет места.

В настоящей статье на основе оп-
та 2-го МАРЗ освещается процесс
восстановления изношенных дета-
лей методом электрометаллизации.

Электрометаллизация является но-
вым методом реставрации изношен-
ных деталей. Она имеет перед га-
зовой металлизацией ряд преимуще-
ств, что при этом нет необходи-
мости применять дефицитные газы
(ацетилен, кислород). Процесс элек-
трометаллизации вполне безопасен,
что делает возможным его универ-
сальное применение.

Электрометаллизация производит-
ся посредством небольшого порта-
тивного аппарата весом около 2 кг.
Этот аппарат, называемый металли-
затором, или пистолетом, осущест-
вляет одновременно подачу, плавле-
ние и пульверизацию проволоки по
поверхности металлируемой дета-
ли. Электрометаллизаторы, приме-
няемые на 2-м МАРЗ, сконструиро-
ваны советскими изобретателями
Линником и Катком (модель ЛК-2).
Металлизация этими аппаратами
осуществляется следующим спосо-
бом: на суппорте токарного станка,
на специальном приспособлении
(рис. 1) закрепляются пистолет — ме-
таллизатор и две катушки с на-
мотанной стальной проволокой диа-
метром 1,2—1,5 мм. Концы катушек
вводятся в пистолет через штуцеры
в его задней части и протягива-
ются через проволочекондающий
механизм к передней части писто-
лета — соплу. Подача проволоки осу-
ществляется посредством двух не-
больших пневматических турбинок,
вращающихся сжатым воздухом,
поступающим в пистолет из ком-
прессора по воздухопроводной сети
и специальному шлангу. Сжатый
воздух проходит к турбинке, осу-
ществляя непрерывное вращение и
подачу проволоки, и к соплу писто-

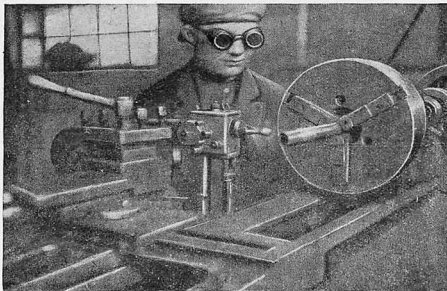


Рис. 1

лета, расплавляя расплавленную проволоку. Плавление последней происходит следующим порядком: к нижней части сопла через понижающий трансформатор подводится два провода от общей сети. Сопло имеет два полых изогнутых наконечника, через которые выходит наружу два конца проволоки, пересекаясь при этом и образуя вольтову дугу. Пляма дуги плавят проволоку, а струя сжатого воздуха pulverизирует расплавленный металл по поверхности деталей.

Металлизиремая деталь обычно закрепляется в патроне или центрах токарного станка и во время металлизации вращается. Оттого происходит равномерное наращивание ее поверхности. Плоские детали металлизуются в неподвижном состоянии при ручной подаче пистолета.

Расплавленные частички металла при pulverизации имеют ничтожную величину (0,01—0,1 мм) и под действием кинетической энергии потока ударяются о поверхность, расплющиваются и заполняют поры поверхности.

Способность частичек сцепляться друг с другом объясняется их пластическим состоянием благодаря высокой температуре частиц (850—1000°) в момент их падения на поверхность детали.

Твердость металлизационного слоя весьма высока, что должно обусловить высокую износоустойчивость металлизированных поверхностей.

Проведенное нами исследование показывает, что удельный вес наращенного слоя на 10—15% меньше удельного веса исходного материала. Пористость слоя металлизации обеспечивает ему ценнейшее свойство — способность поглощать масло, что должно благоприятно отразиться на способности этого слоя сопротивляться изнашиванию.

Согласно данным Х. Шоу (Америка) изнашиваемость металлизированных шеек колесчатых валов оказалась на 15% меньше изнашиваемости новых неметаллизированных шеек. При этом износ соответствующих подшипников уменьшился на 40%.

Проведенные на 2-м МАРЗ пробные испытания автомобиля ЗИС с металлизированными деталями, наивысшим углеродистой сталью 1360 показали, что изнашиваемость этих деталей находится в пределах нормы. В частности износ шеек колесчатого вала после 8000 км пробега составляет в среднем 0,03—0,04 мм.

Технологический процесс металлизации изношенных деталей состоит из трех стадий: 1) подготовки поверхности, 2) наращивания металла и 3) последующей обработки.

Подготовка поверхности деталей имеет целью создать условия для возможно лучшего сцепления наращиваемого металла с основой, для чего необходимо:

а) очистить поверхность от окислов, грязи и масла;

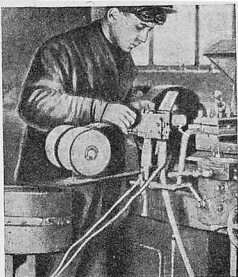


Рис. 2

б) сделать металлизиремую поверхность шероховатой;

в) в случае малозношенной детали снять с металлизиремой поверхности некоторый слой металла с целью получить минимально необходимую окончательную толщину наращенного слоя.

Наши наблюдения показали, что тонкие пленки мало устойчивы в условиях работы деталей автомобиля. Минимально необходимая толщина пленки должна составлять 0,5 мм. Толщина слоя, наращиваемого на автомобильные детали при шоопировании, лежит в пределах 0,5—2,5 мм на сторону. Качество подготовки поверхности имеет решающее значение для обеспечения достаточного сцепления слоя металлизации с основой.

Подготовка поверхности под металлизацию производится пескоструйной, нарезанием рваной резьбы и комбинированием резьбы и пескоструйки.

Пескоструйка детали производится в специальном пескоструйном шкафу. Рабочим инструментом служит пескоструйный пистолет, направляющий на деталь струю песка. Пескоструйкой применяется сухой песок величиной зерен 0,5—1,5 мм (более мелкий песок забивается в поры и ухудшает сцепление).

Процесс пескоструйки при достаточном давлении воздуха (4—5 атм.) происходит в течение нескольких минут.

Подготовка поверхности посредством рваной резьбы производится у круглых деталей на токарном станке. Для получения рваной резьбы применяется длинный резец, помещаемый в резцедержателе супорта несколько ниже оси центров. Обычно применяется резьба 24—30 ниток на один дюйм. Глубина резьбы 0,65 мм (1—3 мм по диаметру). Перед нарезанием рваной резьбы соответствующая шейка обтачивается с целью получения достаточной

толщины наращенного слоя. В случае металлизации ответственных деталей, которые нежелательно ослабить, можно ограничиться одним нарезанием рваной резьбы. В некоторых случаях для тонких валков (например якоря стартера) можно ограничиться одной лишь обточкой при больших подачах, что дает шероховатую резьбовидную поверхность.

Для образования замка у границ наращенного слоя по краям шейки обычно протачиваются кольцевые канавки шириной около 1 мм и глубиной 0,5—1 мм.

Согласно американским данным подготовка поверхности посредством рваной резьбы дает в 2 раза большую прочность сцепления, чем подготовка пескоструйной.

После подготовки деталь должна быть возможно скорее металлизирована, так как чем больше интервал между подготовкой и шоопированием, тем больше окисляется поверхность и уменьшается прочность сцепления.

Процесс наращивания металла расплавленным производится при напряжении тока в 30 вольт. Работа при распылении стальной проволоки должна производиться с осциллятором сварочного типа. Сила тока при работе с проволокой марки 1050 диаметром 1,5 мм должна составлять в среднем 60 ампер. При этом устанавливается стабильная вольтова дуга и обеспечивается ровный мелкий распыл. Очевидно, что мелкие частички лучше заполняют поры поверхности, чем крупные; следовательно, обеспечивается более высокая прочность сцепления.

Давление воздуха в сети должно быть не ниже 6 атмосфер (избыточных). При более низком давлении уменьшается производительность и ухудшается сцепление.

Расстояние от сопла пистолета до металлизиремой поверхности должно лежать в пределах 50—100 мм. В ряде случаев — при тогкостности детали, большой толщине наращивания — рекомендуется шоопировать на расстоянии 100—125 мм, так как этим предотвращается возможное температурное или механическое отслаивание наращенного металла в результате перегрева поверхности.

Металлизация плоских поверхностей производится вручную на любом рабочем месте.

Обработка деталей после металлизации имеет целью обеспечить доводку поверхности до требуемых размеров и степени чистоты. Металлизированные поверхности обтачиваются и шлифуются. Во многих случаях можно ограничиться одной операцией. Припуск на обточку и шлифовку составляет 1—1,2 мм. Припуск на шлифовку 0,4—0,5 мм. Обточка производится проходным резцом с наплавленной пластинкой из победита. Шлифовка производится шлифовальным кругом средней мягкости. Скорости резания, подачи и глубины резания можно применять те же, что и при обработке неметаллизированных автомобильных деталей.

Предохранение шин

Правильному монтажу шин на глубокий обод часто не придают должного значения. Многие шоферы относятся к этому важному делу пренебрежительно, что отрицательно отражается на работе и сохранности автомобиля.

Ниже приводятся подробное описание операций по монтажу. Соблюдение этих указаний предохранит шины от преждевременного повреждения.

Контроль правильности монтажа. При монтаже шины на глубокий обод один борт покрышки устанавливается на дно (в углубление) обода. Это дает возможность надеть второй борт на фланец обода. При накачивании камера расширяется и сдвигает борты покрышки к полкам обода, а затем прижимает их к фланцам обода. Надо отметить, что при этом борты покрышки не всегда передвигаются равномерно, иногда один борт неточно устанавливается на полке обода, и остается в положении А, указанном на рис. 1 (положение А).

Контролем правильной установки бортов покрышки на полках обода является положение бортовых контрольных рисок (В) покрышек. Эти бортовые контрольные риски (В) при правильном монтаже шины должны находиться на одинаковом расстоянии от закранной фланца обода по обеим сторонам покрышки. Если же они располагаются неодинаково, то для правильной установки бортов на полках обода необходимо в указанной шине полностью выпустить воздух из камеры и затем вновь ее накачать. Обычно этой повторной накачки камеры бывает вполне достаточно, чтобы борты покрышки были правильно установлены на полках обода (рис. 2, положение С).

Соскакивание борта покрышки с обода обычно происходит вследствие несправильно произведенного монтажа шины. Борты при натяжении через фланец обода получают чрезмерное растяжение или повреждение. Это происходит от неисправности монтажного инструмента. При пользовании широкими, длинными, тупыми и тяжелыми монтажными лопатками возможно изгибание проволочного сердечника борта, ослабление, а иногда даже и разрыв его. При неправильной посадке борта (рис. 1) он подвергается чрезмерному натяжению, что может привести к его разрыву. Неправильно монтированная покрышка (рис. 1) будет соскакивать, борт будет передвигаться по полке, попадать на дно обода и разрушать камеру. В случае повреждения камеры бортами покрышка начнет проворачиваться и соскакивать с обода. Чтобы избежать этих ненормальностей, необходимо накачать шину при монтаже, затем полностью выпустить воздух из камеры, вновь накачать и прове-

рить правильность расположения бортовых контрольных рисок (В).

Проворачивание покрышки на обode. Для того чтобы избежать проворачивания покрышки на обode, надо, смонтировав шину, выпустить полностью воздух из камеры и накачать ее снова. Проворачивание возможно при небрежно произведенном монтаже, т. е. когда часть одного или обоих бортов остается на дне (в углублении) обода или когда борты плохо установлены на полках обода и неплотно прижаты к закранной фланца. Ненормальное положение шины на обode всегда можно заметить по бортовым контрольным рискам, которые в таких случаях будут отстоять от закранной обода на неодинаковом расстоянии: в одном месте бортовая риска будет еле видна из-под фланца, а в другом — расположена высоко над ним.

Перетирание и разрыв камеры. Работа шины на глубоком обode в значительной мере зависит от правильного положения камеры в покрышке. Длина камеры по окружности и ее профиль (поперечное очертание) должны обеспечивать отсутствие складок и излишнего натяжения камеры при монтаже шины на обode.

При накачивании воздухом камера расширяется и ее стенки растягиваются в сторону углубления обода между носками бортов. При этом камерой выталкиваются борты покрышки из углубления на полки обода.

На рис. 3 и 4 показаны стадии растяжения накачиваемой камеры и моменты заполнения воздухом пространства между бортами покрышки и дном обода. На рис. 2 показано нормальное положение камеры в покрышке при правильно произведенном монтаже. Как видно из рис. 2 борты покрышки правильно установлены на полках обода, в точке С камеры (рис. 3 и 4) нормально расположились у носков бортов покрышки.

При накачивании камеры (рис. 3 и 4) стенки ее между носками бортов расширяются больше нормы, и следовательно становятся значительно тоньше. При таком состоянии камеры шина легко перетирается носками борта и ободом и в конце концов выходит из строя.

Для того чтобы избежать работы шины в положениях камеры, приведенных на рис. 3 и 4 и тем самым предохранить их от зажима бортами и перетирания, необходимо при монтаже накачать шину, спустить воздух и вновь ее накачать; в этом случае камера полностью заполнит пространство между носками борта и дном обода и ее стенки примут нормальное положение (рис. 2).

Правильность работы покрышки и камеры во время езды обеспечивается нормально произведенным монтажом и тщательной его проверкой.

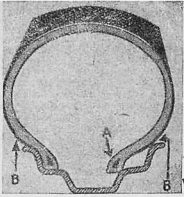


Рис. 1

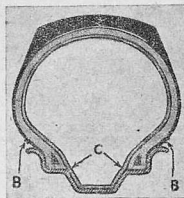


Рис. 2

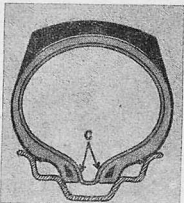


Рис. 3

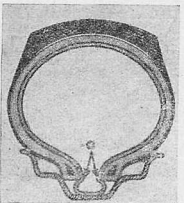


Рис. 4

Организация обслуживания АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Л. БРОНШТЕЙН

Правильное использование грузового и легкового автомобильного транспорта, быстрый и надежный ремонт автомашин играют весьма значительную роль в укреплении обороноспособности нашей страны.

Для того чтобы наш огромный автомобильный парк всегда был в состоянии мобилизационной готовности, необходимо уделить самое серьезное внимание вопросам обслуживания и ремонта автотранспорта — автомобильному «сервису».

Это подчеркнул в своем докладе на Третей сессии Верховного Совета СССР г. Н. А. Булганин: «Необходимо позаботиться об увеличении количества гаражей и безгаражных стоянок, расширить сеть станций обслуживания и бензиновых колонок по заправке автомобилей, одним словом, позаботиться о всех вопросах, связанных с работой автомобильного транспорта».

При решении этой задачи мы должны широко использовать зарубежный опыт, в частности опыт Соединенных Штатов Америки, являющейся классической страной «автомобильного сервиса». Это в первую очередь относится к автозаправочным станциям и станциям обслуживания.

В Москве сейчас насчитывается 49 автозаправочных станций со 130 колонками, в то время как в Нью-Йорке их больше двух тысяч. Правда, столь большое количество автозаправочных станций в США объясняется условиями конкуренции. Наше плановое хозяйство позволяет обеспечить рациональное обслуживание автопарка горючим при значительно меньшем количестве станций. Однако, необходимый количественный минимум нами еще далеко не достигнут.

Существующие автозаправочные станции как по своему оборудованию, так и по архитектурному оформлению не удовлетворяют тем требованиям, которые к ним предъявляются в настоящее время. Стоимость строительства существующих станций очень высока (около 100 000 рублей). При этом станции производят лишь заправку горючим, не осуществляют других элементарных функций обслуживания (отпуск масла, воды и воздуха, продажа автопринадлежностей и пр.).

Нам необходимы станции двух типов: облегченные автозаправочные

и автозаправочные, совмещенные со станциями обслуживания. Эти два типа нашли широкое применение в Соединенных Штатах Америки. На рис. 1 изображен островок с тремя колонками (станция в Кивленде), из которых производится отпуск трех сортов горючего. Таким образом количество колонок на островке определяется количеством сортов продаваемого горючего.

Такие островки получили чрезвычайно широкое распространение в США, наряду с притроггарными колонками. Этот тип бензоаппаратовных колонок при условии автоматизации отпуска горючего должен получить широкое распространение и у нас. Стоимость их строительства очень низка. Необходимой предельной для их применения должен явиться пересмотр некоторых строительных и противопожарных норм в соответствии с постановлением СНК СССР о борьбе со строительными излишествами.

Наряду с такими облегченными бензоаппаратными станциями необходимо строить автозаправочные станции, совмещенные со станциями обслуживания. Они должны размещаться как внутри города, так и на междугородных магистралях и шоссе. Эти станции, получившие столь широкое применение за границей, должны стать проводниками культурных методов обслуживания автотранспорта в нашей стране. Мощностъ этих станций должна определяться радиусом обслуживания и степенью концентрации автомашин в городе. На магистралях мощностъ

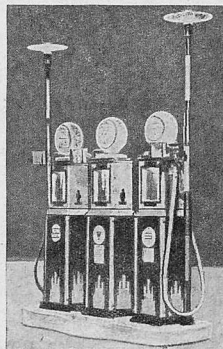


Рис. 1. Островок с тремя колонками для отпуска трех сортов бензина на станции в Кивленде (США).

автомобильных станций определяется степенью интенсивности движения. Продажа автомобильных деталей и агрегатов также должна производиться на этих станциях. Примером может служить станция в г. Питтсбурге (США), изображенная



Рис. 2. Мощная станция обслуживания в г. Питтсбурге (США). Здесь можно прислать не только заправку автомобиля бензином, но и ремонт, а также приобрести необходимые детали и агрегаты.

на рис. 2. Здесь можно купить все, начиная от электролампочки до нового автомобиля.

На рис. 3 изображена станция обслуживания малой мощности а на рис. 4 — средней мощности. Они осуществляют процессы обслуживания и простейшие ремонтные работы и имеют в своем составе магазин автопринадлежностей.

Все эти типы станций должны получить типовое проектное выражение. В проектах должны быть отражены максимальная механизация производственных процессов на станции и в частности автоматизация отпуска горючего. В соответствии с этим придется переоборудовать существующие автозаправочные станции. В них необходимо организовать заправку машин маслом, водой, воздухом и производить продажу эксплуатационных материалов.

Широкое строительство сети автозаправочных станций и станций обслуживания, гаражей и безгаражных стоек продиктовано также быстрым развитием легкового автотранспорта индивидуального пользования.

В настоящее время проблема обеспечения легковых автомобилей индивидуального владения пунктами обслуживания и хранения еще очень далека от разрешения. Разрешение ее может быть осуществлено созданием сети внутриквартальных гаражей и строительством крупных гаражей-гостиниц.

Внутриквартальные гаражи должны быть организованы во вновь сооружаемых жилищных массивах с максимальным использованием подвальных этажей строящихся домов.

Емкость внутриквартальных гаражей колеблется в пределах от 30 до 100 машин. Такие гаражи получили чрезвычайно широкое распространение за границей; в них хранится подавляющее количество легковых автомобилей. Однако, у нас такие гаражи прививаются очень слабо. Проекты новых домов не предусматривают подземных гаражей. В ре-



Рис. 3. Станция обслуживания малой мощности

зультате большого количества легковых машин не обеспечено гаражными помещениями.

С недооценкой этого вопроса надо покончить в ближайшее же время. Гаражи должны стать неотъемлемой частью общего плана застройки города.

Наряду с внутриквартальными гаражами необходимо приступить к опытному строительству крупных гаражей-гостиниц. Эти гаражи должны быть многоэтажными сооружениями и предусматривать максимальную механизацию всех производственных процессов.

Как показывают технико-экономические расчеты, емкость таких гаражей-гостиниц не должна быть ниже 500 машин. Они должны обслуживать 4—6 кварталов с тем, чтобы радиус обслуживания (подход пешком) не превышал 600—800 м. По мере увеличения количества автомобилей в городе емкость этих гаражей может возрасти в связи с уменьшением радиуса обслуживания. Целесообразно создавать гаражи-гостиницы трех типов — на 500, 750 и 1000 машин. Такие гаражи-гостиницы следует строить в первую очередь в районах с высокой степенью насыщенности легковыми автомобилями.

В отношении этого крупного строительства мы также должны использовать лучший опыт зарубежной практики, критически рассмотрев его под углом зрения нашей социальной действительности.

16 шинных заводов

По решению XVIII съезда ВКП(б) в третьей пятилетке должно быть построено и введено в действие 16 шинных заводов.

Недавно приступлено к строительству шинного завода в Омске. В IV квартале этого года должна быть пущена первая очередь завода, рассчитанная на производство 300 тысяч автопокрышек.

Заключена разработка технического проекта шинного завода в Тамбове с годовой производительностью 600 тысяч автопокрышек. Первая очередь его должна быть пущена в начале 1941 года. Готово также проектное задание по Ташкентскому шинному заводу. Выбрана площадка для строительства таких же заводов в Кременчуге, Красномаре, Тбилиси и других городах. Проектирование их должно быть закончено в текущем году.

Большинство заводов будет строиться по типовому проекту. Это даст возможность ускорить проектирование и строительство.

При всех новых шинных заводах, кроме Омского, будут построены специальные цехи для переработки старой резины.

АВТОМОБИЛЬ „ГАЗ-61“

В экспериментальном цехе Горьковского автомобильного завода им. Молотова сконструирован и изготовлен автомобиль «ГАЗ-61», отличающийся высокой проходимостью. Он легко преодолевает большие подъемы, прекрасно работает в условиях бездорожья.

Автомобиль спроектирован на базе осваиваемой сейчас новой машины Горьковского автозавода — фазон ГАЗ-11—40.

Высокая проходимость нового автомобиля обеспечивается за счет привода от двигателя на все четыре колеса и увеличения тягового усилия на колесах, что осуществляется благодаря применению грузовой коробки передач.

Автомобиль «ГАЗ-61» проходит экспериментальную обкатку.

ВЕРТИКАЛЬНОЕ МАГНЕТО ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ

Коллектив конструкторов завода автотракторного электрооборудования (АТЭ—1) разработал конструкцию вертикального магнето «ТПК-4» для двигателя ГАЗ-АА.

Вертикальное магнето «ТПК-4» после испытаний, показавших его высокие качества, пущено в массовое производство и в ближайшее время будет устанавливаться на новых автомобилях с двигателем ГАЗ-АА.

Сейчас на заводе разрабатывается конструкция вертикального магнето для малолитражных автомобилей.

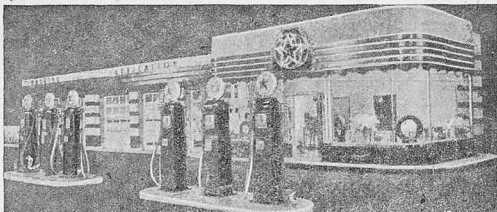


Рис. 4. Станция обслуживания средней мощности. При ней имеется магазин автопринадлежностей

МЛ-3

ЗР 193³ №16

Инж. В. ВИНОГРАДОВ

Желая удовлетворить все возрастающий спрос трудящихся на мотоцикл, Экономсовет при Совнаркоме Союза ССР поручил Главлитмотопрому организовать производство малолитражных машин. За исключением несколько более низкой максимальной скорости, эта машина не только сохраняет качества нормального современного мотоцикла, но и обладает некоторыми преимуществами перед ним. Малолитражный мотоцикл значительно легче так называемых легких мотоциклов (весит всего 65—70 кг вместо 110—120 кг). На него расходуется почти вдвое меньше металла.

На малолитражных мотоциклах применяются исключительно простые по конструкции и производству двухтактные двигатели, вполне надежные и износоустойчивые.

Простота конструкции малолитражного мотоцикла облегчает организацию массового производства, способствует снижению заводской и пружинной стоимости его. Наконец, эко-

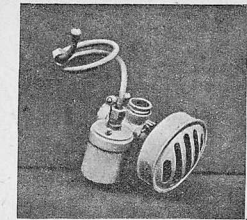
номичность расхода топлива и низкие эксплуатационные расходы (на шины, смазку, ремонт) и простота обслуживания делают малолитражный мотоцикл предметом широкого потребления.

Главлитмотопром поручил Подольскому механическому заводу всесторонне изучить новую модель, названную МЛ-3. Изготовлено 18 опытных образцов, в которые внесен ряд усовершенствований.

Это легкий, простой, прочный, удобный и достаточно быстрый мотоцикл-одиночка, выгодно отличающийся своим красивым внешним видом и особенно экономичностью. Расход топлива 2—2,3 л на 100 км пути против 5—5,5 л у других советских мотоциклов. Продажная стоимость предполагается 1500 р. вместо 3600 р.

Конструктивные, технические и эксплуатационные данные мотоцикла МЛ-3 ставят его в один ряд с лучшими современными мотоциклами.

	МЛ-3	Конвентри	Джемс
Двигатель		двухтактный	
Рабочий объем цилиндрического двигателя	125 см ³	125 см ³	125 см ³
Число передач	3	3	3
Вес мотоцикла	70 кг	62 кг	72 кг
Максимальная скорость	65 км	68 км	62 км
Расход топлива на 100 км пути при скорости 30—40 км	2,1—2,5 л	2,3—2,5 л	2,3—2,5 л



Карбюратор мотоцикла МЛ-3

Общие данные о мотоцикле МЛ-3

Габаритные размеры:

длина	1940 мм
ширина	650 "
высота	900 "

База (расстояние между осями) 1240

Клиренс 140

Коэффициент проходимости 0,113

Высота седла от земли 680

Вес в ходовом состоянии 74,5 кг

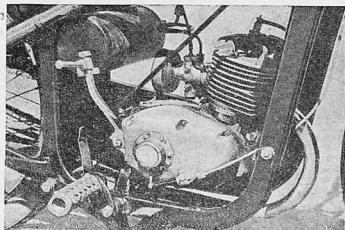
Максимальная измеренная скорость 68 км/час

Средний замеренный расход топлива на 100 км пути при крейсерской скорости 35—40 км/час 2—2,25 л

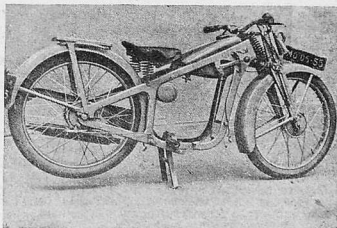
Двигатель одноцилиндровый, двухтактный, с кривошипно-камерной продувкой так называемого возвратного типа.

Рабочий объем цилиндра 123,7 см³. Диаметр цилиндра 54 мм. Ход поршня 54 мм.

Степень сжатия $\epsilon = 6,5$; мощность — 3,5 л. с.



Двигатель мотоцикла МЛ-3



Рама мотоцикла МЛ-3

Зажигание от маховичного магдино высокого напряжения.

Смзка смешанного типа (смесь масла с топливом, поступающим в картер через карбюратор).

Пропорция смеси масла и топлива 1:20.

Общий вес двигателя с коробкой передач, магнето и карбюратором — 15,5 кг.

Коробка передач — в одном блоке с двигателем (общий картер). Число передач 3.

Переключение передач ручное (рычаг с кулисой на правой стороне рамы).

Передача от двигателя на коробку передач шестернями с отношением 3,347 : 1.

Передача от коробки передач на заднее колесо цепью $\frac{1}{2}'' \times \frac{3}{16}''$ с передаточным отношением 2,12 : 1.

Полные передаточные числа; двигатель — заднее колесо следующее:

1-я передача	22,47
2-я передача	12,25
3-я передача	7,68

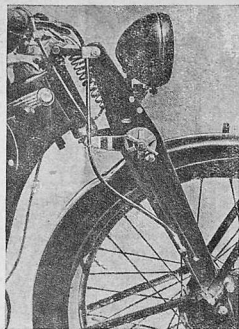
Сцепление многодисковое. Ведомые диски имеют трапециевидные пробковые вкладыши.

Варбан сцепления жестко соединен с ведомой шестерней передач от двигателя к коробке. Сцепление рассчитано на работу в масле. Оно имеет шесть пружин с постоянной регулировкой, и вместе с передачей от двигателя к коробке передач помещено под герметической крышкой с правой стороны двигателя. Управление сцеплением ручное; рычаг на руле с левой стороны.

Знипная часть. Рама штампованная, из листовой стали толщиной 2 мм. Она состоит из двух половин, сваренных между собой в головке и в местах установки подмоторного и подседельного мостиков. Рама имеет корытообразное сечение. Вес рамы 7,5 кг.

Передняя вилка (штампованная из листовой стали толщиной 2 мм) обычного параллелограмного типа. Она состоит из двух отдельных боковин (перьев), связанных болтовыми соединениями (не сваренных в одно целое), имеет одну центральную, работающую на сжатие, бокообразную пружину и фрикционные амортизаторы с ручной регулировкой.

Колеса тангентного типа имеют втулки, работающие на стандартных радиальных, однорядных шариковых подшипниках. Тормоза обычного колодочного типа с обкладкой, лентой ферродо; диаметр барабана 140 мм; ширина колодки 18 мм. Задний тормоз управляется по-



Вилка мотоцикла МЛ-3

далью с правой стороны машины, передний — ручным рычагом на правой стороне руля.

Бензиновый бак — сварной из двух штампованных половин емкостью в 8 л.

Овещение. Источником электроэнергии является магдино маховичного типа, специально сконструированное для мотоцикла МЛ-3 на заводе АТЭ в Москве. Мощность осветительных катушек магдино 15 ватт. Она вполне достаточна для питания сильной фары и заднего фонаря.

Малый вес, большой клиренс, достаточная мощность двигателя и специально подобранные передаточные отношения обеспечивают весьма высокую проходимость мотоцикла в наиболее тяжелых условиях бездорожья, по зимним и тяжелым грунтовым дорогам, по пересеченной местности. Максимальная скорость его на хорошей дороге в летних условиях 65—70 км/час.

Малолитражный мотоцикл может быть использован не только для спортивных целей, но и для хозяйственной работы. Он незаменим для колхозных почтальонов, агрономов и врачей, обслуживающих большие сельские районы. Малолитражный мотоцикл может также служить первой учебной машиной для подготовки автомотористов.

Дорогу газогенераторному автомобилею!

На основе решения XVIII съезда ВКП(б) наши автомобильные заводы приступили к серийному выпуску газогенераторных автомобилей. Практика их эксплуатации, а также результаты больших пробегов доказали, что автомобили на древесном топливе работают вполне надежно.

К сожалению, различные организации, эксплуатирующие газогенераторные автомобили, не позаботились своевременно о подготовке кадров водителей, владеющих устройством газогенераторной установки и умюющих с ней обращаться.

У нас в Орле газогенераторные автомобили часто используют не так, как нужно. Две машины ГАЗ-42, принадлежющие Горторгу и предназначенные для работы на лесозаготовках, больше месяца работают на бензине.

Недавно, 27-го июня, из Москвы через Орел приехал своим ходом три газогенераторных автомобиля ЗИС. Они пробыли в Орле двое суток. И водители, вместо того, чтобы продемонстрировать высокое качество газогенераторных автомобилей, в течение двух дней не сумели даже запустить их на газе. У газогенераторного автомобиля, только что сошедшего с конвейера, были поломаны борта, разряжены аккумуляторы и т. д. Это доказывает, что транспортно-экспедиционный контор по доставке автомобильной потребителям (ТЭКАВТО) еще не имеет софоров, полностью отвечающих требованиям.

ТЭКАВТО должен обратить серьезное внимание на высокие качество доставки газогенераторных автомобилей, так как поток их будет все время увеличиваться.

Хорошая идея газогенератора не может быть опорочена. Газогенераторные автомобили, выпускаемые нашими автозаводами, должны ходить на газе.

Д. ГРИГОРЬЕВ.

С 30 ЛИТРАМИ БЕНЗИНА

Центральный автомотоклуб СССР провел автомобильные соревнования на экономии горючего. В них принял участие 30 лучших водителей грузовых машин столицы. Экспериментальную машину Научно-исследовательского института промышленного транспорта вел вне конкурса инженер тов. Поинзювкин.

После технического осмотра в баки залили по 30 литров бензина.

По норме с этим запасом горючего трехтонный грузовик ЗИС-5 должен был проехать около 93,3 километра. Однако все участвовавшие в соревнованиях автомашины проехали расстояние значительно больше.

Лучшие результаты показал тов. Поинзювкин: он проехал 156,9 километра.

9000 километров по замкнутому кольцу

В Ижевске дан старт пробегу двух мотоциклов новой модели ИЖ-9 Ижевского завода. Для сравнения испытываемых машин в пробег пошла также серийная машина ИЖ-8.

Машины отправились по маршруту

Ижевск — Пермь — Свердловск — Челябинск — Златоуст — Магнитогорск — Уфа — Ижевск. Машинам предстоит пройти до 3 тысяч километров. Пробег по этому маршруту будет сделан три раза при сменных водителях.

Мотоциклетный КАРБЮРАТОР

МК-17

Инж. Б. СЫТИН

Карбюратор МК-17 типа «Амал» (рис. 1), которым снабжен двигатель АМ-600 (ТНЗ), один из наиболее совершенных. Несмотря на сложность своей конструкции, он легко поддается регулировке при любых режимах двигателя и любых топливах. Недаром этот карбюратор с успехом применяют наши спортсмены на двухтактных мотоциклах ИЖ-7, ИЖ-8 и ИЖ-800.

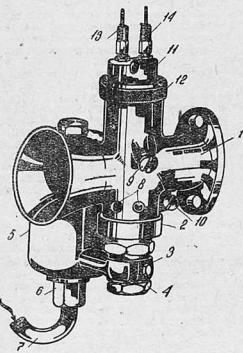


Рис. 1. Общий вид карбюратора типа «Амал»

1 — корпус; 2 — фасонная гайка; 3 — правая подлазовкой камеры; 4 — гайка отстойника; 5 — подлазовкой камера; 6 — гайка бензопровода; 7 — бензопровод; 8 — каналы для добавочного воздуха; 9 — винт регулирующий малых оборотов; 10 — винт регулирующий качества смеси малых оборотов

В корпусе карбюратора (рис. 2) имеется горизонтальный канал, по которому проходит основной поток воздуха. В вертикальной части карбюратора скользит дроссельный золотник, представляющий собой фигурно вырезанный, перевернутый вверх дном стакан. В днище стакана закреплена при помощи пружинной вилки регулировочная игла, пять выточек которой служат для изменения ее установки. Конусная форма иглы позволяет при опускании или поднимании ее уменьшать или увеличивать истечение бензина через проходное сечение жиклерной колонки. При подъеме или опускании дроссельной заслонки игла перемещается вместе с ней, что необходимо для поддержания постоянства качества рабочей смеси.

На рис. 3 показано несколько положений заслонки, в которой игла укреплена на разных выточках.

Дроссельная заслонка поднимается тросом, соединенным с верхней ее частью, при помощи привинченного к нему цилиндрика, а опускается пружина, действующая враспор между заслонкой и крышкой карбюратора (рис. 4).

В фасонном прорезе дроссельной заслонки скользит так называемый воздушный корректор, регулирующий качество смеси. Управление воздушным золотником — корректор — производится тросом, закрепленным в нижней его части. Пружина корректора заключена в специальной трубке (рис. 5).

Дроссельная заслонка скользит своими вырезами по выступам сердечника диффузора, укрепленного с нижней стороны корпуса карбюратора. Сердечник-диффузор представляет одно целое с телом, в котором расположены жиклеры, каналы и диффузор добавочного воздуха. Весь этот комплект называется жиклерным блоком (рис. 2).

Бензин входит в жиклерный блок через главный жиклер, свернутый снизу в жиклерную колонку. Окружающая кольцевой проточкой, она сообщается с атмосферой через четыре отверстия. По направлению к двигателю в жиклерном блоке просверлено пусковое отверстие, сообщаемое с подлазовкой камерой по мимо главного жиклера. С противоположной стороны оно соединено через калиброванный пусковой жиклер 2 (рис. 6) с полостью, образованной из проточки 3 в жиклерном блоке 4 и сверления 5 в корпусе карбюратора. Эта полость сообщается двумя каналами 6 и 7 со смесительной камерой карбюратора, т. е. с основным воздушным потоком, кроме того, с атмосферой через сверление постоянного сечения 8 и сверления переменного сечения 9, управляемого регулировочным винтом.

Жиклерный блок скрепляется с корпусом карбюратора фасонной гайкой; к ней прикрепляется и корпус подлазовкой камеры при помощи жиклерной

пробки, которая служит также и отстойником для бензина. Все соединения снабжаются специальными фирмовыми шайбами, предохраняющими от подтекания бензина.

Подлазовкая камера — отдельный агрегат, вынесенный из корпуса карбюратора (рис. 8). Бензин подается в камеру снизу. Отверстие в штуцере для входа бензина закрывается запорной иглой, снабженной обратным конусом. Игла сплетается

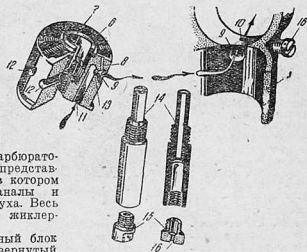


Рис. 2. Детали карбюратора

1, 2, 3 и 4 — см. ниже; 5 — корпус карбюратора; 6 — жиклерный блок; 7 — диффузор добавочного воздуха; 8 — канал; 9 — камера; 10 — сверление; 11 — пусковое сверление; 12 — каналы добавочного воздуха; 13 — жиклер малых оборотов; 14 — жиклерная колонка; 15 — капсюль жиклера; 16 — жиклер

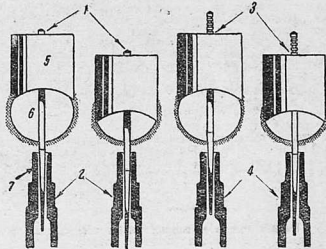


Рис. 3. Изменение качества смеси при помощи перестановки регулировочной иглы в заслонке на соответствующее зарубки

1 — игла на верхней выточке; 2 — белая регулировка на всех положениях дросселя; 3 — игла на нижней выточке; 4 — богатая регулировка на всех положениях дросселя; 6 — диффузор; 7 — жиклер

ловни передается через пень между иглой 12 и колонкой 1, что вызывает подъем бензина по зазору. Выливающийся бензин, подхватенный дозавоной струей, перемещивается с воздухом этой струи и уносится в виде эмульсии до соприкосновения с основным потоком, в котором бензин окончательно распыляется на мельчайшие капельки, испаряется и уносится в цилиндр двигателя (в двухтактных — в картер).

При таком положении дросселя сверление 3 выключается из работы, а сверление 8 уменьшает свое дей-

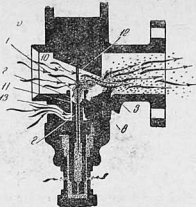


Рис. 13. Режим открытия дросселя от $1/4$ до $3/4$ своего подъема

1—диффузор добавочного воздуха; 2—жиклерная колонка; 3—сверление; 8—канал; 10—основной канал (диффузор); 11—заслонка над жиклерной колонкой; 12—регулирующая игла; 13—воздушный канал (4 штуки).

ствие пропорционально открытию дросселя, так как разрежение над ним снижается.

Прохождение добавочной струи воздуха через вертикальный диффузор и окна 13, сообщаемые с атмосферой, используется для автоматического регулирования качества смеси на всех оборотах двигателя при работе главного жиклера.

На рис. 13 наглядно показано прохождение воздуха через диффузор 1 и окна 13, сообщаемые с атмосферой, используется для автоматического регулирования качества смеси на всех оборотах двигателя при работе главного жиклера. Нетрудно понять, что с увеличением числа оборотов двигателя, т. е. при увеличении скорости струи воздуха, идущей по каналам 13 к бензину, истекающему через зазор между иглой и колонкой жиклера, воздуха примешивается больше. Эмульсия, стремящаяся при увеличении оборотов двигателя обогащаться за счет перетекающего по инерции бензина из жиклера, обедняется, поддерживая постоянно качество смеси.

Так как истечение бензина контролируется зазором между конусной иглой и отверстием жиклерной колонки, то важно обратить внимание на положение иглы в дросселе. Игла крепится в дроссельной заслонке в одном из пяти положений по вертикали (рис. 14). На заводе игла обычно устанавливается на средней заточке. Остаются две ступени регу-

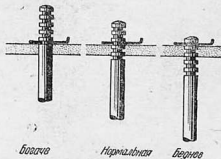


Рис. 14. Регулировка качества смеси путем перестановки иглы относительно дросселя

лировки в сторону обеднения смеси (иглу опускают) и две — в сторону обогащения (иглу поднимают).

Качество смеси на ходу регулируется воздушным корректором, который изменяет направление и силу потока воздуха, идущего через диффузор, а следовательно и количество эмульсии, подающейся через главный жиклер.



Рис. 15. Регулировка качества смеси корректором
18—корректор

Из рис. 15 видно, что при поднятом корректоре воздушный поток получает возможность для более плавного протекания. При спущенном корректоре центровые потоки вынуждены спускаться несколько вниз, что увеличивает подсос воздуха через вспомогательные отверстия. Этим вызывается более интенсивное истечение бензина из системы главного жиклера.

Режим максимальных оборотов — открытие дросселя от $3/4$ до полного. Бензин подается исключительно через жиклерную колонку, через зазор между стенками ее сверления и иглой. Контролируется подача бензина жиклером 14 на всем диапазоне, т. е. от $3/4$ до полного открытия заслонки, так как пропускная способность жиклера меньше, чем щели между сверлением в жиклерной колонке и иглой. Поэтому передвижение иглы не оказывает практически ощутимого влияния на изменения качества смеси.

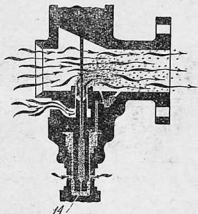


Рис. 16. Режим максимальных оборотов—открытие дросселя от $3/4$ до полного
14—жиклер

При нормальном топливе регулирование качества смеси (кроме автоматической) на этом режиме излишне.

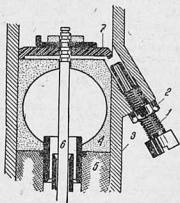


Рис. 10. Регулировка на малые обороты
1—регулирующий винт; 2—контргайка; 3—корпус карбюратора; 4—диффузор; 5—жиклерный боок; 6—игла; 7—дно дроссельной заслонки

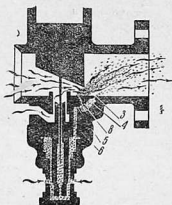


Рис. 11. Режим открытия дросселя от $1/8$ до $1/4$ его хода
3—сверление; 4—камера; 5—пушковое жиклер; 6—пушковое сверление; 8—канал



Рис. 12. Регулирование качества смеси при помощи изменения выреза дроссельной заслонки

Как нагружать и разгружать автомобиль

В погрузо-разгрузочных работах на автотранспорте важнейшим фактором является время простоя автомобиля, от чего в значительной степени зависит его производительность.

В настоящее время весь автотранспорт работает по нормам, утвержденным в 1936 году ЭКОСО РСФСР. Перевозимые грузы в зависимости от времени, потребного на погрузку-разгрузку, разбиваются на 8 классов.

I класс — земля, песок;
II класс — камень — валовой навалом, различные грузы в бочках;
III и IV классы — щебень гравалом, картофель в мешках, кирпич, кондитерские изделия в ящиках;

V и VI классы — дрова, торфяные брикеты навалом, вещи домашние и другие в упаковке, доски лафет.

VII и VIII классы — гайки, гвозди железные навалом, известь лущонка навалом, бревна сырые толщиной более 27 мм, балки тавровые весом выше 250 кг.

Установленные нормы простоя автотранспорта под погрузкой-раз-

грузкой в минутах для каждого класса груза и типа автомашин должны быть известны каждому погруз-

Класс груза	Тип машины		
	1,5 т	3,0 т	5,0 т
I	16 мин.	20 мин.	30 мин.
II	20	25	35
III и IV	30	35	40
V и VI	40	45	50
VII и VIII	50	55	60

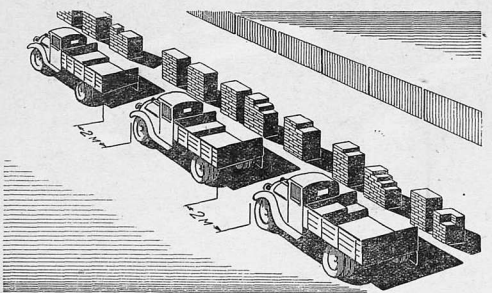
В целях наилучшего использования автомобиля и рабочего времени грузчиков большинство автоперевозок должно производиться без грузчиков на автомашинах; бригады грузчиков должны быть сосредоточены в местах погрузки-разгрузки. Лишь в отдельных случаях, при разовых перевозках, допускается прикрепление грузчиков к автомашине.

Количество грузчиков, обслуживающих один автомобиль, должно быть следующим:

Характер работы	Грузополнотность автомобиля					
	1,5 т		3,0 т		4—5 т	
	погруз.	разгр.	погруз.	разгр.	погруз.	разгр.
Бросом и складыванием без укладки	3	2	4	3	5	5
С укладки	4	4	5	5	6	6

Для нормальной погрузки-разгрузки необходимо прежде всего иметь достаточный фронт погрузо-разгрузочных работ, обеспечивающий установку под погрузку-разгрузку возможно большего количества автомашин, удобство въездов и выездов и свободного маневрирования.

Для свободного маневрирования автомобилей погрузо-разгрузочные площадки должны иметь ширину не менее 6 м при боковой установке автомашин и 14 м при установке их торцовой частью. Расстояние от нагружаемой автомашин до штабеля материалов должно быть 2 м, а для упаковочных и катных грузов весом



Боковая установка автомашин при погрузке

в одном месте до 250 кг — не более 3 м.

При постановке машины под погрузку необходимо тщательно следить за выполнением правил техники безопасности. Не так давно на одном из песчаных карьеров автомашина по халатности десятника была поставлена под погрузку в месте, не отвечающее техническим условиям. Во время погрузки произошел обвал, в результате которого глыбой песка придавило шофера.

Этот пример показывает, что необходимо соблюдать все меры предосторожности, особенно при перевозках сыпучих грузов. В карьерах следует ставить автомашину в определенных местах по указанию десятника или другого технического работника, отвечающего за технику безопасности.

Большое значение в работе автотранспорта имеет загрузка автомобилей до полного тоннажа. При погрузке ценных грузов (мука, зерно, цемент и др.) машину вывешивают порожком и с грузом, а при перевозке строительных материалов (песок, щебень, камень и т. д.) вес груза, равномерно распределенного по всему кузову автомашин, определяется по высоте загрузки, т. е. измеряется рейкой.

Приводимая ниже таблица показывает высоту загрузки основных типов автомашин в сантиметрах для наиболее ходовых грузов.

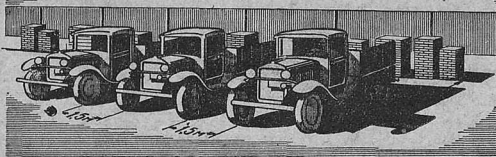
Наименование материала	Тип автомашин		
	ГАЗ-АА	ЗИС-5	ЯГ-4
Глина красная	22 см	31 см	40 см
Гравий	19	28	35
Камень булыжный	18	26	33
бутовый	21	29	38
Мусор	22	31	40
горный	22	31	40
речной	19	28	35
Щебень средней твердости	21	29	38
кирпичный	27	39	50
Кирпич красный	429	857	1429
шт.	шт.	шт.	шт.
силикатный	406	811	1351
шт.	шт.	шт.	шт.

Желательно, чтобы в кабине каждого автомобиля, работающего на перевозке строительных грузов, была подобная таблица и рейка для измерения высоты погрузки.

Каждый груз требует специфических условий погрузки-разгрузки. Отмечим главнейшие из них.

1. Навалочные грузы (бутовый, булыжный камень, гравий, песок, щебень):

а) Бутовый и булыжный камень никогда не затариваются; погрузка



Установка автомашин торцовой частью при погрузке

крупных камней производится перебрасыванием руками, а мелочь — посредством лопат или вила. Разгрузку следует производить непосредственно на месте хранения материала. Перевозка особых предосторожностей не требует.

б) Песок, гравий, щебень так же, как бутовый и булыжный камень, никогда не затравиваются. Погрузка песка производится лопатами, а щебня и гравия — вилами. После погрузки материал должен быть равномерно распределен по всему кузову автомобиля и замерен. Разгрузка производится непосредственно на месте хранения материала. При перевозке особых предосторожностей не требуется.

2. Штучные грузы (кирпич). Погрузка и разгрузка кирпича производится вручную. Укладывает его на ребро, а при разгрузке спускают по наклонным доскам. Ни в коем случае нельзя сбрасывать кирпич во избежание боя; во время погрузки также необходимо следить за его сохранностью. При перевозке кирпича по плохой дороге следует ехать с пониженной скоростью.

3. Лесной материал грузится по объему. Количество кубометров высчитывается по следующей таблице:

Характер лесоматериала	Нагрузка в куб. метрах		
	га-АА	зис-5	яг-4
Круглый хвойный	2,1	4,2	7,1
Круглый дубовый	1,9	3,7	6,25
Пиленый хвойный	2,5	5,0	8,3
Пиленый дубовый	2,1	4,3	7,1

Погрузка нетяжелых бревен и пиломатериалов производится вручную двумя рабочими, в тяжелых бревен — накатом по наклонным бревнам. После погрузки лесоматериал должен быть увязан. Перевозка лесоматериалов производится на машинах с прицепами. Короткий лесоматериал может перевозиться и без прицепов, но так, чтобы концы свешивались не более, чем на 0,5 м от заднего борта автомобиля.

При погрузке легковесных, но громоздких вещей необходимо тщательно следить за высотой погрузки, чтобы она не превышала установленного габарита. Это весьма важно для беспрепятственного проезда автомобиля под мостами и путепроводами. Габариты основных марок грузовых автомобилей следующие:

	га-АА	зис-5	яг-4
Дл. на	2,05	3,08	3,78
Ширина	1,87	2,08	2,16
В.с.ста	1,87	2,16	2,55

В данной статье мы, конечно, не охватили всей проблемы погрузки-разгрузки и в частности совершенно не затронули вопросов механизации. В условиях бурно развивающегося социалистического автотранспорта механизация погрузо-разгрузочных работ имеет актуальнейшее значение, и уже в настоящее время характер погрузки-разгрузки всех навалочных грузов резко изменен. Но вопросы механизации погрузки-разгрузки являются темой отдельной статьи.

ИНЖ. С. ДУБРОВИЦКИЙ.

Коллектив Ореховской автошколы Запорожской области отведит усиленным массово-оборонной работы на призыв рабочих, инженеров и служащих Ворошиловградского завода им. Октябрьской революции.

Среди курсантов широко развернулось социалистическое соревнование на сдачу норм и получение оборонных значков. За прошлый год и за первые четыре месяца этого года школа подготовила 633 значкиста.

306 курсантов-шоферов сдали нормы на значок ПВХО, 64 — на ГСО, 241 — на ГТО, 22 курсанта стали ворошиловскими стрелками. Многие значкисты — девушки. Некоторые курсанты имеют по 3—4 значка. Каждый новый набор курсантов дает десятки и сотни новых значкистов.

Н. А. ИМУР.

СОЗДАТЬ ОТДЕЛ КОНСУЛЬТАЦИИ ПРИ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ

На книжном рынке нельзя найти необходимого минимума литературы по правилам уличного движения. Сотни и тысячи водителей, выйдя из школ, не могут повторить правил, а вводимые изменения и новинки тем более остаются неизвестными для водителей.

Безусловно, лишняя литература по автоделу не доходит даже до школ. Нередко возникает вопрос, которые необходимо разрешить вполне компетентно и авторитетно. А где это можно сделать?

Нам кажется, такая консультация должна быть при Госавтоинспекции. Туда мог бы обратиться за разрешением недоуменных вопросов водитель и педагог, инструктор и инспектор.

Преподаватель И. ГОРБУНОВ.

Кемерово, автошкола «Трансэнергоакадемия»

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Издатель — Редакция ЦС Осоавиахима СССР

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

Товарищи, пишите в журнал „За рулем“ по вопросам оборонной работы в автобазах и гаражах, эксплуатации, ремонта, оборонного применения автомобилей и мотоциклов.

Уполн. Мособороншта Б—8132
Техн. ред. В. Соколов
Заказ 2356. Тираж 70.000
Бумага 60×92—2 печ. листа
Кол. знак в п. л. 80000. Зак. изд-ва 163.
Журнал сдан в набор 31/VI 1939 г.
Подписан к печати 23/VIII 1939 г.

Тип. «Крестынская газета», Москва, Сушевская, 21

Цена 50 коп.

1СВ
КРАСНАЯ ПРОВОЯ, В. 2
№ 3
Л. 267.
1932. 24 РУБЛ.

