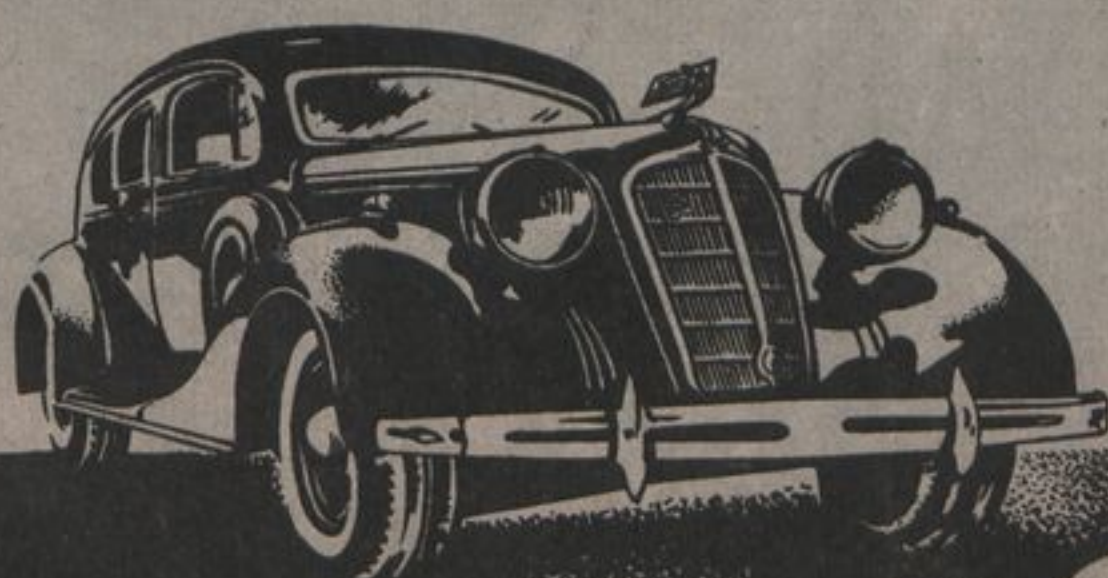


XV 187  
XV 34

V

1.  
Здесь  
500  
3-й этаж

# За рулем



МАРТ  
1940

6

РЕДИЗАТ ЦС ОСОДВИДХИМА СССР

# 14-я ВСЕСОЮЗНАЯ ЛОТЕРЕЯ ОСОАВИАХИМА

Правительство Союза ССР разрешило Осоавиахиму с 15 апреля по 15 июля этого года провести 14-ю Всесоюзную лотерею. Такие лотереи проводятся обществом ежегодно. Они пользуются большой популярностью среди населения. Каждый трудящийся хорошо знает, что, покупая лотерейные билеты Осоавиахимом, он помогает этим самым крепить оборонную мощь нашей социалистической родины. И поэтому не случайно, что общая сумма, получаемая Осоавиахимом от лотерей, с каждым годом резко увеличивается.

Проведенная в 1926 г. первая лотерея дала 1 миллион рублей. В 1933 г. по лотерее собрано 70 миллионов рублей. В прошлом году билетов 13-й лотереи было продано почти на 135 миллионов рублей. 14-я лотерея выражается в сумме 200 миллионов рублей.

Средства, получаемые от реализации лотерейных билетов, являются одной из основных доходных статей бюджета Осоавиахимом. Эти средства идут на развитие и укрепление работы по военной подготовке трудящихся, на организацию, строительство и оснащение новых осовавиахимовских школ, аэроклубов, стрелковых клубов и тиров, Домов обороны, лагерей, различного вида учебных пунктов, на приобретение самолетов, автомашин и другого дорогостоящего учебного имущества.

На средства, полученные от лотерей, Осоавиахимом подготовлены миллионы воронежских стрелков и значков ПВХО, тысячи летчиков, снайперов, парашютистов, водителей автомашин и других военных специалистов.

Лотереи Осоавиахимом приобрели большую популярность в массах. Ежегодно они дают билетодержателям большое количество ценных выигрышей. По 13-й лотерее было разыграно 120 тысяч выигрышей, в том числе большое количество весьма крупных. Обладатели счастливых билетов получили уже по этой лотерее 7 автомашин М-1, 27 мотоциклов, 18 пианино, 61 радиолу, 26 путешествий по СССР и целый ряд других. Капитан Джуринского омпесовхоза Актюбинской области т. Туленисов получил главный выигрыш — автомашину ЗИС-101 стоимостью в 27 тыс. руб.

Общая сумма выигрышей по 14-й лотерее увеличена против 13-й лотереи почти вдвое. Она составляет 25 млн. руб. В числе главных выигрышей будет разыграно 4 автомашины ЗИС-101 по 27 тыс. руб. каждая, 18 автомашин М-1 по 10 тыс. руб., 35 мотоциклов с колясками по 8 тыс. руб. и 40 — без колясок по 3 500 руб., 49 пианино, 59 путе-

шествий по СССР, 132 двуствольных охотничьих ружья, 165 фотоаппаратов ФЭД, велосипеды, патефоны, радиоприемники, швейные машины, часы и др. По желанию билетодержателя любой выигрыш может быть выплачен ему деньгами.

Билеты 14-й лотереи выпускаются достоинством в 1, 3 и 5 руб. На более дорогие билеты будут разыгрываться и более крупные выигрыши. Так, например, главный выигрыш по рублевым билетам стоит 3 500 руб., по трехрублевым билетам — 10 тыс. руб., по пятирублевым билетам — 27 тыс. руб.

Продажа лотерейных билетов должна проводиться в строго добровольном порядке и исключительно через сеть первичных организаций Осоавиахимом. Предприятия, колхозы, школы и другие объекты, где нет еще первичных организаций, будут обслуживаться близрасположенными организациями Осоавиахимом или специально уполномоченными райсоветом Осоавиахимом активистами.

Нет сомнения, что билеты 14-й лотереи Осоавиахимом, так же как и в прошлую кампанию, будут реализованы в кратчайший срок. Задача всех организаций Осоавиахимом заключается в том, чтобы эту кампанию провести на более высоком политическом уровне.

В период реализации билетов на основе массово-разъяснительной работы надо добиваться общего подъема деятельности осовавиахимовских организаций и пополнения рядов членов общества. В прошлом году на автозаводе имени Сталина (Москва) реализация билетов была закончена в течение 15 дней. За это время вовлечено в Осоавиахим 3 170 рабочих и служащих, организовано 84 кружка ПВХО, 6 — стрелковых и 11 пулеметных кружков, 731 человек сдали нормы ПВХО. Проведен ряд других оборонных мероприятий. При реализации 14-й лотереи таких результатов должна добиваться каждая первичная организация Осоавиахимом.

14-я Всесоюзная лотерея Осоавиахимом требует участия огромного количества оборонного актива. Автошкола и школы наравне с другими учебными организациями Осоавиахимом должны сейчас же включиться в это важнейшее дело, организовать всестороннюю помощь советам Осоавиахимом, возложить в эту работу лучших активистов осовавиахимовцев автотранспорта.

Успешное распространение 14-й лотереи — серьезная ответственная задача всех осовавиахимовских организаций, всего осовавиахимовского актива. Общими усилиями эта задача должна быть выполнена с честью в максимально короткие сроки.

★ ★ ★



## ИМЯ ЛЕНИНА БУДЕТ ЖИТЬ В ВЕКАХ

70 лет назад, 22 апреля 1870 г., родился Владимир Ильич Ленин, все дела, вся жизнь которого являются величайшим памятником нашего времени.

Ленин... Это имя произносят с безграничной любовью трудящиеся всего земного шара. Это имя стало знаменем миллионов передовых людей. Это имя — надежда всего прогрессивного человечества на окончательное освобождение от капиталистического рабства.

Всю свою жизнь простой и гениальный, неутомимый и волевой Ильич отдал делу рабочего класса, делу социализма.

Терпеливо и настойчиво готовил Ленин победу над русским самодержавием, над русской буржуазией. Неутомимо создавал он и укрепил партию большевиков. С необыкновенной страстностью и кипучей энергией расширял Ильич фронт мировой борьбы за светлое будущее человечества, основав Коммунистический Интернационал.

Величайшей силой стало ленинское учение. Огромна мобилизующая роль заветов Ильича. Учение Ленина о партии, о пролетарской революции и диктатуре пролетариата, учение Ленина о союзе рабочего класса и крестьянства, о строительстве социализма оправдано полностью и безоговорочно на протяжении 22 лет существования Советского Союза.

Глубочайшее знание законов общественного развития, воный марксистский анализ дали возможность ленинскому гению видеть далеко вперед. И сегодня, и завтра мысли Ленина будут воодушевлять миллионы трудящихся СССР и всего мира, его слова будут звучать как боевой призыв — без усталости продолжать борьбу за лучшую жизнь, все более радостную, все более прекрасную, не останавливаясь, а идти смелее вперед к новым победам.

Как далека Россия социалистическая от прежней России, убогой, мелкокрестьянской. СССР под мудрым сталинским руководством стал могущественной индустриальной державой и не только догнал и перегнал главные капиталистические страны по технике производства и темпам роста нашей промышленности, но и вступил с ними в экономическое соревнование с твердой уверенностью в победе в ближайшие 10—15 лет.

Прочность и незыблемость социалистических завоеваний, дальнейшее успешное движение вперед к коммунизму зависят от нашей мобилизацион-

ной готовности, от всемерного упрочения обороноспособности советского государства.

Ленин неоднократно указывал, что, поскольку мы живем в системе государств, в капиталистическом окружении, мы должны превратить нашу страну в неприступную крепость социализма. И тут же после великого Октября было приступлено к созданию Красной Армии. Во всем мире армии разлагались, и только в одной стране строилась новая армия — социалистическая. Этой страной была советская Россия.

Ленин и Сталин создали Красную Армию, знающую, за что она борется, готовую в любой момент выступить на врага, чтобы отстоять свое дело, свою землю, власть трудящихся.

В годы гражданской войны, несмотря на громадный военный перевес, иностранным интервентам и белым генералам не удалось сломить слабую и отсталую страну. Советская Россия одержала военную победу, получила мир, но «история учит нас, что ни один крупный вопрос, ни одна революция не решались иначе, как в ряде войн. И этого урока мы не забудем. Сейчас мы целый ряд могучих держав отучили от войны с нами, но надолго ли, мы ручаться не можем. Надо быть готовыми к тому, что при малейшем изменении положения империалистические хищники снова направятся на нас» (Ленин, том XXVI, стр. 30).

У гроба Ильича товарищ Сталин говорил: «Ленин не раз указывал нам, что укрепление Красной Армии и улучшение ее состояния является одной из важнейших задач нашей партии... Поклянемся же, товарищи, что мы не пощадим сил для того, чтобы укрепить нашу Красную Армию, наш Красный флот».

Партия и страна, руководимая товарищем Сталиным, свято сдержала эту клятву, всемерно усиливая Красную Армию, флот, авиацию, Осоавиахим. Лучшим доказательством этого являются события последнего времени, блестящие победы Красной Армии, обеспечившей мир на наших границах.

Несокрушимым единством спаяны тыл и фронт в стране Советов. Непреклонная воля к победе и энтузиазм советского народа умножены на самую первоклассную военную технику.

Твердо и уверенно идет советский народ вперед по ленинской дороге во главе с большевистской партией, во главе с любимым Сталиным.

# НЕСОКРУШИМА МОЩЬ СССР

Весь мир с напряженным вниманием следил за работой шестой сессии Верховного Совета СССР.

Товарищ Молотов в своем докладе о внешней политике правительства дал глубокий анализ последних событий в международной жизни. Он блестяще разоблачил истинное лицо поджигателей войны, прикрывавшихся маской миротворцев.

Сейчас для каждого ясно, что империалистические круги Англии и Франции ведут войну не ради защиты «демократии» и «прав» малых народов. Настоящие их цели заключаются в стремлении упрочить свое мировое господство, устранить со своего пути опасного соперника — Германию.

Развязывая узел войны, западноевропейские империалисты пытались столкнуть Германию с Советским Союзом, чтобы затем загребать жар чужими руками. Просчитались недальновидные политики. «Пора бы этим господам понять, что Советский Союз не был и никогда не будет орудием чужой политики, что СССР всегда проводил и будет проводить свою собственную политику, не считаясь с тем, нравится это господам из других стран или не нравится» (Молотов).

Вот почему с бешеной злобой отнеслись поджигатели войны к установлению дружественных отношений между Германией и Советским Союзом. Развернув широкую антисоветскую кампанию, правители Англии и Франции зажгли новый очаг войны, натравив Финляндию против ее великого и мирного соседа.

Однако и здесь просчитались незадачливые политики. Возникший пожар войны на северо-западных границах СССР был скоро потушен героической Красной Армией.

Одержав в Финляндии блестящую победу над соединенными силами ряда враждебных империалистических держав, страна Советов еще раз продемонстрировала свою несокрушимую мощь и непоколебимую волю бороться за дело мира.

Прелятствуя расширению второй империалистической войны, Советский Союз оказывает большую услугу трудящимся всего мира.

Несмотря на то, что финская армия была разгромлена, Советский Союз согласился заключить мирный договор с Финляндской республикой, как только была обеспечена безопасность Ленинграда, Мурманска и Мурманской железной дороги. Этим самым СССР проявил свое великодушие в отношении Финляндии и показал, что его политика в корне отличается от политики империалистических держав, направленной на порабощение малых народов.

Сейчас на наших границах мир восстановлен. Но это не значит, что враги Советского Союза отказались от своих антисоветских планов. Товарищ Молотов указал, что имеются попытки некоторых кругов скандинавских стран сколотить «военно-оборонительный союз», направленный против нас. Наблюдается также подозрительная возня в Сирии и вообще на ближнем Востоке. Товарищ Молотов крепко предупредил агрессоров и тех

наших соседей, которые окажутся орудием агрессивной политики против СССР: любители игры с огнем получают должный отпор.

Замечательным событием является образование новой союзной республики. Идя навстречу пожеланиям трудящихся Карелии, сессия постановила преобразовать Карельскую АССР, в состав которой включена территория, отошедшая по мирному договору от Финляндии к СССР, в союзную Карело-Финскую Советскую Социалистическую Республику.

В то время как в странах капитала усиливается национальное и колониальное угнетение, «когда права и интересы малых государств являются лишь разменной монетой в руках империалистов» (Жданов), у нас зажглась новая звезда равноправной союзной республики. Только в стране социализма благодаря ленинско-сталинской национальной политике обеспечены национальное процветание и братское содружество народов СССР.

Карелия в прошлом являлась заброшенным углом, а ее население изнывало под царским гнетом, влача голодную беспробудную жизнь. Лишь после революции трудящиеся Карелии вздохнули полной грудью. Создав себе национальную государственность, они вместе со всем советским народом приступили к строительству социализма.

Прекрасным отражением побед сталинизма пятилеток является принятый на сессии 183-миллиардный государственный бюджет на 1940 год. В своих выступлениях на сессии депутаты Верховного Совета с гордостью отмечали большие достижения нашей социалистической родины.

57,1 миллиарда рублей отпускается на развитие народного хозяйства. Дальнейший рост социалистической промышленности и сельского хозяйства означает новый подъем материального и культурного уровня трудящихся.

42,9 миллиарда рублей ассигнуется на дальнейшее развитие культуры. Ни одна капиталистическая страна не отпускает столько средств на культурные нужды населения.

С большим одобрением встретила сессия предложение правительства ассигновать на оборону социалистической родины 57 миллиардов рублей.

Красная Армия и Красный Флот в недавних боях на финляндском фронте отлично показали, как используются средства, отпущенные страной на оборону. Империалисты, затеявшие против нас войну, получили заслуженный урок. «Но мы не забудем, что последние события снова напомнили всем нам о необходимости дальнейшего неуклонного укрепления мощи нашей Красной Армии и всей обороны нашей страны» (Молотов).

57 миллиардов, ассигнованные на оборону, — это новые боевые корабли, новые танки и самолеты. Пусть придумаются поджигатели войны, прежде чем спровоцировать нас на войну. Они получат хороший отпор. Порукой тому — хорошо оснащенная Красная Армия, окруженная любовью и заботой всего советского народа.

# ВОСПИТЫВАТЬ ПЛАМЕННЫХ ПАТРИОТОВ

**ПРЕДСЕДАТЕЛЬ** Совета народных комиссаров СССР В. М. Молотов, выступая на XVIII съезде ВКП(б), сказал:

«Пришло время, когда вперед выдвигаются задачи воспитательного характера, задачи коммунистического воспитания трудящихся. Такая оценка роли коммунистического воспитания в данный момент отнюдь не умаляет той нашей обязанности, о которой говорил товарищ Сталин, — нашей обязанности держать народ в состоянии мобилизационной готовности на случай всяких неожиданностей. Напротив, только такое воспитание можно назвать коммунистическим, которое поднимет нашу мобилизационную готовность и все наши способности к беззаветной борьбе и к новым боям за победу коммунизма».

Слова, сказанные главой советского правительства, — это боевая программа действий для всех организаций, которым поручено такое ответственное дело, как политико-воспитательная работа. Большая ответственность здесь возлагается на осоавиахимовские организации, призванные готовить рабочих, служащих, интеллигенцию, учащихся и колхозников к обороне государства.

В школах и на автоучебных пунктах Осоавиахимы, на предприятиях и заводах тысячи молодых людей изучают автомобиль и боевые машины, приобретают знания, которые дадут им возможность с честью выполнить долг бойца Красной Армии, призванного защищать рубежи своей великой страны, счастливую жизнь и мирный труд своего народа.

Всесторонне подготовленный боец — это не только овладевший техникой военного дела человек. Знание техники должно сочетаться в нем с широкой политической подготовкой, с широким политическим кругозором.

Партия Ленина — Сталина дала в руки трудящихся великую кни-

гу, в которой обобщен опыт борьбы рабочих и крестьян нашей страны за социализм, книгу, вооружающую нас знанием законов общественного развития, политической борьбы, знанием движущих сил революции.

Изучение истории партии большевиков должно стать неразрывной частью подготовки будущего бойца Красной Армии. Большое место в политвоспитании должно занять и изучение исторических решений XVIII съезда партии.

В Центральной автошколе (Москва), где обучается командный состав школ и автоучебных пунктов, слушатели глубоко изучают «Краткий курс истории ВКП(б)», самостоятельно работают над учебником и первоисточниками.

Но большую ошибку совершают комиссар школы, политрук учебного пункта, которые ограничат политико-воспитательную работу только проведением политических занятий, не увязывая их с событиями сегодняшнего дня, с политической и хозяйственной жизнью страны.

Учеба, оторванная от текущего момента, лишенная всеобщности, теряет свое значение. Величайшая сила марксистско-ленинской пропаганды, горячее большевистское слово должны быть повседневно связаны с конкретными делами, должны быть использованы в борьбе за укрепление дисциплины, в борьбе с недостатками боевой подготовки.

Нельзя также успокаиваться только на том, что в школе для политзанятий выделены определенные часы, что руководители и лекторы аккуратно являются в положенное для них время.

Формы и методы политико-воспитательной работы исключительно многообразны. Они предоставляют комиссарам и политрукам самое широкое поле деятельности.

Центральный совет Осоавиахи-

ма в специальном письме к начальникам политсекторов республиканских, краевых и областных советов Осоавиахимы и комиссарам центральных управлений и школ подробно говорит о том, какие формы политвоспитания следует использовать.

Наряду с политическими занятиями, важнейшей, но не единственной формой большевистского воспитания, комиссары и политруки должны использовать силу большевистской печати.

До сих пор многие политработники Осоавиахимы недооценивают роли стеной печати как мощного оружия пропаганды, агитации и политического воспитания. В автоучебных пунктах Алтайского края стенгазета же выходит месяцами, а когда и выходит, то не критикует недостатков в постановке боевой и политической учебы. А таких недостатков еще много в работе осоавиахимовских организаций Алтайского края.

И наоборот, там, где руководители уделяют внимание стеной печати, там газета становится надежным оружием в борьбе за высокую успеваемость, за установление большевистской дисциплины и сознательности. Положительным примером может служить газета автоучебного пункта г. Николаева (УССР).

Хорошо поставленная политическая информация расширяет кругозор, воспитывает политическое сознание будущих бойцов Красной Армии, взращивает советский патриотизм, мобилизует общественное мнение на борьбу с недостатками в учебе, в дисциплине, в быту.

Регулярное проведение различных лекций, докладов, бесед и киносеансов способствует культурному росту учащихся, вооружает их знаниями жизни народов, знакомит с героическим прошлым нашей партии, с деятельностью великих вождей трудящихся — Ленина и Сталина.

Но все это только важнейшие основные мероприятия, на кото-

# Используем ВСЕ ФОРМЫ ПОЛИТРАБОТЫ

## РАСТУТ ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫЕ КАДРЫ

НАША автошкола считается одной из лучших в Ленинграде. Успехи наших курсантов не случайны. Учебные занятия с самого начала были организованы вплотную. Этому способствовала хорошо налаженная политико-воспитательная работа.

В первый же день пребывания в школе курсанты ознакомились с программой и планом всей массово-политической работы. Были укомплектованы группы, не более чем по 25 человек в каждой, при этом мы старались максимально учесть уровень подготовки слушателей.

Занятия проходят так. После рассказа групповода начинается самостоятельное чтение. Так как посо-

бий для всех нехватает, я даю группе краткую запись основных положений изучаемой темы. Разъясняя курсантам все непонятные для них вопросы, я попутно прививаю им методы самостоятельной работы над книгой и любовь к чтению.

Когда приходит время итоговой беседы, курсанты наперебой стремятся рассказать о прочитанном. За немногие месяцы учебы слушатели научились критически относиться к выступлениям товарищей. Эта критика носит дружественный тон и способствует оживлению занятий. Комиссар, политрук должны вкратце следить за тоном критических выступлений, так как малейший перегиб может привести к тому, что курсант, однажды допустивший

ошибку, больше никогда не выступит.

Командование школы с удовлетворением отметило политический рост курсантов Рахмана, Зуева, Коптелова и других. Слесарь т. Рахман отличался большой активностью на политзанятиях. Он много читал, часто посещал консультации и сдал экзамены по политической подготовке на «отлично». Курсанты избрали его редактором школьной стенгазеты. На этой работе т. Рахман проявил себя как инициативный комсомолец. Ему было поручено проводить политинформации в своем взводе. Он так тщательно готовил конспекты своих выступлений, что мне почти не приходилось их исправлять. Сейчас т. Рахман работает в районном совете Осоавиахима. Коллектив школы гордится своим воспитанником.

Отличники политучебы являются нашими первыми помощниками в массово-политической работе. В школе установлена специальная доска, на которой ежедневно вывешиваются вырезки из газеты. Рядом помещена витрина с газетой «Ленинградская правда». Эти мероприятия, наряду с ежедневно проводимой политинформацией, дают возможность курсантам постоянно быть в курсе последних событий.

Коллектив школы сумел успешно использовать пятый день шестидневки, выделенный специально для массовой работы. Проведены три экскурсии в ленинградский филиал Музея Ленина, где курсанты закрепили знания, полученные на политзанятиях. Хорошо прошли экскурсии в Военно-Морской музей, осмотр панорамы «Штурм Перекопа». Все курсанты нашей школы сдали нормы на три оборонных знака: ПВХО, ГСО и «Ворошиловский стрелок» первой ступени. В пятый день шестидневки занимается струнный оркестр, разучиваются песни и пляски.

**Д. БЕЛЯКОВ,**

комиссар автошколы Володарского района г. Ленинград.

рых должна строиться массово-политическая работа в школе, на учебном пункте. От инициативы, умения и желания политработников по-большевистски делать свое дело зависит дальнейшее расширение форм политического воспитания резервов Красной Армии.

Политработа только тогда будет иметь действительно большой успех, когда сами политработники станут жить повседневной жизнью школ и учебных пунктов.

Политуправление Красной Армии указало политработникам, что «комиссар части должен не только руководить всей политико-воспитательной работой, но и сам принимать в ней активное участие. Комиссар должен на деле быть первым пропагандистом и агитатором в части, знать и удовлетворять бытовые, культурные и политические запросы красноармейцев и младших командиров,

внимательно изучать настроения и своевременно на них реагировать через всю систему воспитательной работы. Полноценным руководством части, соединения может быть только тот комиссар, командир и политработник, который повседневно воспитывает бойцов».

Политработники Осоавиахима должны понять, что это указание целиком и полностью относится и к нам.

Конкретный план пропагандистской работы в каждой школе, на каждом учебном пункте, умелое сочетание теории и практики — вот что должно стать сейчас в порядок дня работы каждого политработника Осоавиахима. Только на этой базе возможно успешное выполнение задач, возложенных партией и правительством на самую массовую добровольную оборонную организацию страны — Осоавиахим.

## ДРУЖНАЯ СЕМЬЯ

ДО СОЗДАНИЯ политсекторов в Осоеввахиме наш автоучебный пункт не ощущал никакого руководства в области политработы. За все время существования пункта к нам ни разу не приходил представитель республиканского совета.

Теперь положение изменилось к лучшему. Политсектор постоянно контролирует нашу работу, оказывает повседневную помощь. Когда к нам пришел новый состав курсантов, политотдел обеспечил его программой, литературой, картами и другими учебными пособиями.

Политико-воспитательная работа в нашем автоучебном пункте имеет свои особенности. Дагестан является многонациональной республикой. Его населяют даргинцы, кумыки, лаки, таты, лезгинцы и многие другие народности. Молодежь этих народов, живущих в горах, с большим увлечением изучает автомашину. Многим курсантам нашего автоучебного пункта, чтобы попасть на занятия, приходится совершать часовое путешествие в горах. Но это не смущает молодых патриотов. Из далеких аулов спускаются они в город, чтобы с головой окунуться в учебу.

Дружной семьей живут эти представители некогда враждовавших народов. Глубоко и подробно стараются они изучить историю большевистской партии, партии, принес-

шей свободу угнетенным народам Кавказа.

Ежедневно проводится политинформация. Мы разбили курсантов на группы по национальному признаку. Каждая группа пользуется газетами на национальном языке, занятия проводит лучшие курсанты, выделенные политруком.

Особенно широко была развернута массово-политическая и интернациональная работа во время пребывания в лагерях. Опытные лекторы проводили беседы и лекции по национальному вопросу. Большим успехом пользовались концерты художественной самодеятельности, целиком составленные из национальных песен и плясок. Широко развернулась физкультурная работа и сдача норм на значок ГТО.

В зимних условиях на качество политмассовой работы сильно сказывается отсутствие ленинской комнаты. Всю работу приходится проводить в классах, которые, к стати сказать, оборудованы плохо. Мы уже подобрали помещение для ленинской комнаты. Но Центральным советом Осоеввахима Дагестанской АССР отказал нам в средствах для оборудования этой комнаты.

**И. АНТОНОВ,**

политрук автоучебного пункта  
г. Махач-Кала (Дагестанская АССР)

★ ★ ★

## СТЕНГАЗЕТА — НАШ ПЕРВЫЙ ПОМОЩНИК

ПО ВЕЧЕРАМ большой серый дом в рабочем районе города заполняется молодежью. Сюда приходят рабочие судостроительных заводов, швейной и обувной фабрики, химического завода, завода «Дормашина», торгового порта и других предприятий города. В здании расположены осоеввахимовская военно-морская школа и наш автоучебный пункт.

Занятия в пункте начинаются с политинформации. Здесь курсанты узнают о последних событиях. Чтение газет, обсуждение вопросов международного и внутреннего положения страны стало для курсан-

тов необходимо с тех пор, как они пришли на пункт. Многие из них уже сами научились проводить политинформацию.

Печать пользуется большим почетом у курсантов. Спрос на газету велик. Пришлось создать специальные витрины, которые дают возможность читать газету одновременно нескольким человекам. Регулярно раз в декаду выходит стенная газета. Редактор газеты — курсант-комсомолец Жмур и члены редколлегии сумели организовать вокруг стенгазеты большой акция. Стенгазета из номера в номер ставит вопросы учебы и социализации

нии, критикует, не забывая ни себя. Газета несколько раз указывала на недостатки в моей работе и в работе преподавательского состава. И критика всегда достигала цели.

Редколлегия стенгазеты ополчилась против лодырей и нарушителей дисциплины. В одном из номеров крепко досталось курсантам Саватееву и Поневинной. Их обвинили в недисциплинированности, плохой учебе, в том, что они срывают социалистическое соревнование. Товарищи прочувствовали свою вину и сумели исправить свои ошибки. К выпускным испытаниям они пришли с неплохими показателями.

В автоучебном пункте занималась группа, проходящая обучение по договорам с хозяйственными организациями. Слушатели этой группы не хотели считаться с порядком и дисциплиной, установленными в пункте. С помощью газеты мы добились того, что группа исправилась и даже начала показывать пример некоторым взводам.

Наряду с критикой отстающих, газета подробно показывала опыт лучших слушателей — тт. Елисеева, Челюкова, Корнеева, Марверштейна. Она рассказывала о том, как они работают с книгой, как организуют свое время. Отличники учебы постоянно чувствовали помощь и поддержку со стороны газеты.

Стенгазета первая подняла вопрос о том, что ленинскую комнату нужно превратить в образцовую. Курсанты гордятся своей ленинской комнатой. Она обставлена мягкой мебелью, зеркалами. На стенах висят географические карты СССР, Западной Европы, Китая, Испании, Финляндии. Слушатели часто собираются у карты пятилеток, у вставок, показывающих отдельные этапы истории партии, истории нашего государства. В комнате много литературы, учебников. Их хватает для каждого курсанта. В углу стоит радиопла. В эту комнату мы перенесли всю массово-политическую работу. Сюда приходят курсанты в часы, свободные от учебы, отложить, послушать музыку, поиграть в шахматы, шашки, домино, бильярд.

Во всех отраслях боевой и политической учебы коллектив автоучебного пункта чувствует помощь своей боевой стенгазеты.

**С. ПОТАПОВ,**

зачальник автоучебного пункта  
г. Николаев (УССР)

# ПРИЗЫВНИКИ — — Осоавиахимовцы

В АВТОБАЗЕ строительства Дворца Советов готовят надежное подкрепление для Красной Армии. Особенное внимание уделяется работе среди допризывников.

Будущие бойцы занимаются сейчас в оборонных кружках. 8 человек из них уже получили значки ГСО, ПВХО. Хорошо усвоили основы санитарной и противохимической обороны тт. Андреев, Косинов и Андрейченко. Они сдали нормы на «отлично».

Допризывники усиленно занимаются в общеобразовательных кружках. Их перевели в первую смену, обеспечили учебниками и пособиями.

В красном уголке допризывники встречались с кадровыми рабочими-стахановцами, участниками гражданской войны, с демобилизованными красноармейцами. Орлеаносец т. Потемкин поделился с молодежью воспоминаниями о незабываемых днях гражданской войны.

Начало подготовки к призыву совпало с выборами нового совета Осоавиахимовской организации автобазы. Новые люди пришли к руководству организацией: демобилизованный командир т. Гришин, комсомолец-активист Хлебанин и Утвенко. В течение месяца состав организации вырос до 230 человек. Готовятся кадры руководителей оборонной работы. Тт. Ракитин и Овечкин получили звание инструкторов ПВХО и уже подготовили 52 значка. Наридчик Кудяков, член совета Осоавиахимовской организации, окончил районные курсы начальников групп самообороны. Секретарь комсомольской организации Мирош-

кин и слесарь Хребтов получили значки парашютистов.

Оборонная работа среди водительского состава раньше была совсем в загоне. Считалось невозможным собрать шоферов на занятия оборонных кружков. «Народ в разъезде» — этой фразой обычно пытались оправдать свою бездеятельность прежние руководители организаций. Инструкторы ПВХО тт. Ракитин и Овечкин, узнав, что несколько групп шоферов готовятся к сдаче испытаний на второй класс, пришли к ним и тут же на курсах организовали кружок ПВХО. Около пятидесяти водителей сдали нормы на значок.



Активисты оборонной работы автобазы строительства Дворца Советов (слева направо) первый ряд: П. Науменко, С. Хлебанин, второй ряд: В. Шинковой, А. Ракитин

Но это только начало. Оборонную работу среди шоферов нужно расширить. Необходимо обучить их вождению машины в боевых условиях, маскировке, дегазации, познакомиться с организацией военных автоперевозок. Нужно подготовить и провести военизированный поход автоколонны, организовать военно-тактическую игру. Автобаза располагает всем необходимым для этого. Есть машины, есть оборудование. Есть командиры запаса, которые могут возглавить это дело.

Рабочие и служащие автобазы хорошо изучили противогаз. Было проведено противохимическое учение. Прозвучала сирена. Рабочие, не прекращая работы, быстро надели противогазы. Попробовали шлепнуть ремни в токарной, слесари собрали новый мотор. Порядок рабочего дня не был нарушен. Команды ПВХО хорошо выполнили свою работу. Через час был дан отбой.

После учения вышел специальный номер стенгазеты «За рулем». Мастер т. Жимоловский писал, что во время «тревоги» цех работал нормально, токари Ратников и Аполлонов, слесарь Белов, как обычно, давали только отличную продукцию. 55-летняя уборщица Николаева заявила, что может работать в противогазе и дольше одного часа. Экзамен был выдержан. Сейчас идет подготовка к новым учениям.

Новый совет организации Осоавиахима неплохо начал свою работу. Нужно сделать организацию более массовой, еще лучше бороться за выполнение главной задачи Осоавиахима, — за «черную» отработку кадров для Красной Армии.

А. ЛИХОВ



Допризывники автобазы строительства Дворца Советов изучают противогаз. Занятия проводит инспектор-общественник А. Ракитин



# Взаимное целеуказание

В В О Ю

В БОЮ пехота и танки должны находиться в тесном взаимодействии. Разрушая проволочные заграждения, подавляя огневые точки, танки прокладывают путь пехоте. Та в свою очередь оказывает помощь танкам в борьбе с противотанковыми средствами противника. Все это требует большой согласованности действий, непрерывной связи между пехотой и танками на протяжении всего боя. Важнейшую роль при этом играет взаимное целеуказание.

При наступлении на обороняющегося противника некоторые огневые точки, расположенные на переднем плане, будут выявлены еще до начала танковой атаки, многие же обнаружат себя лишь в процессе боя. В условиях ограниченного наблюдения из танка отыскание цели связано с известными трудностями. Поэтому первейшая обязанность пехоты — помочь танкам в обнаружении огневых точек.

Перед пехотой и танками в бою возникают десятки и сотни целей, но нет надобности указывать каждую на них. Надо помнить, что всякий сигнал целеуказания, подаваемый пехотой, является для танков и сигналом атаки данной цели. Танки устремляются именно туда, куда был направлен этот сигнал. Поэтому указание всякой маловажной цели снижает инициативу танкистов, внесет путаницу в их взаимодействие с пехотой.

Пехота указывает танкам важные цели, мешающие ее продвижению или представляющие угрозу для танков. Такими целями будут огневые точки, противотанковые пушки и наиболее важные очаги сопротивления. Во всех случаях пехота обязана своевременно указать танкам противотанковые препятствия, а также предупредить о появлении танков противника.

Кем осуществляется целеуказание пехоты танкам? Военной устав пехоты (БПУ—38, ч. II) указывает: «Наступая с танками, боец обязан помогать им... указывать танкам цели... предупреждать о минированных препятствиях». И далее, налагая основные вопросы взаимодействия стрелкового отделения с танками, устав указывает, что оно (взаимодействие) достигается: «...указанием танкам орудий ПТО, наиболее важных очагов сопротивления противника и противотанковых препятствий».

Танки — мощное оружие. Но они также нуждаются в огневой поддержке со стороны пехоты и артиллерии. Особенно эта поддержка требуется в борьбе с противотанковыми средствами противника. Пехота и артиллеристы непрерывно наблюдают за действиями танков, готовы в любую секунду оказать им

огневую поддержку. Танки с помощью сигналов указывают пехоте и артиллерии цели, на которые должен быть направлен огонь.

Пример. Двигаясь впереди пехоты, танки поддерживают обстрелу противотанковых пушек, расположенных за препятствием. Атаковать эти цели танки не в состоянии. Поэтому, открыв огонь, они с помощью условных знаков направляют на эту цель огонь артиллерии и пехоты.

Взаимное целеуказание должно быть организовано так, чтобы можно было мгновенно и точно указать любую цель, как бы тщательно она ни была укрыта.

Существуют различные средства и способы целеуказания. Остановимся на основных из них.

Указание целей с помощью ракет. Для этого берутся ракеты хорошо видимого в данных условиях (местности, погоды) цвета. Зимой, например, целесообразно применять ракеты белого цвета, так как они плохо различимы на снежном фоне. Лучше наблюдается полет ракеты красного или темного цвета. Однако надо иметь в виду, что при ограниченной видимости из танка танкист сразу может не заметить сигнала, поэтому его надо повторить несколько раз (бросить в направлении цели две-три ракеты). Лучше для целеуказания применять ракеты, остающиеся в воздухе дымный след (трассу).

Техника бросания ракет из танка несложна, но все же требует некоторой сноровки. Выстрел из ракетницы лучше производить через револьверное отверстие и в исключительных случаях — через люк; делать это надо быстро, чтобы избежать поражения от огня противника.

Более удобно указывать цели с помощью трассирующих пуль или снарядов. Этот способ дает возможность точно указать цель. Если ракеты падают очень далеко от цели, не нанося ей никакого вреда, то трассирующие пули или снаряды не только указывают местоположение цели, но и наносят ей поражения. Трассирующие пули для целеуказания могут широко применяться пехотой и танками. Стрельбу трассирующими пулями в других полях следует ограничивать. Иначе танкистам будет трудно разбираться в бесчисленном количестве трасс, идущих во всех направлениях.

Целеуказание с помощью флажков трудно осуществимо в бою, так как для этого пришлось бы приоткрыть люк башни. Правда, флажки можно просунуть в соответствующее отверстие в башню, но все же направление на цель в этих условиях указать нелегко. Поэтому флажки можно применить преимущественно для вызова огня артил-

лерии (орудий танковой поддержки). Артиллеристы в этом случае должны будут сами отыскать цель в районе нахождения танков. Сигналы следует заранее обусловить.

Пример. Артиллеристы, наблюдая за действиями танков, видят, что они выброшены сигнал «противотанковые орудия». Обязанность артиллеристов — быстро отыскать в районе действия танков цель и открыть по ней огонь.

Указывая цели танкам с помощью флажков, пехота должна иметь в виду, что при плохой маскировке это может привлечь внимание противника.

Целеуказание внутри танковых подразделений может производиться с помощью ракет, трассирующих пуль и иногда флажками. Каждый командир танка, обнаружив противотанковую пушку или иную важную цель, обязан немедленно указать ее своим соседям. Любой сигнал принесет пользу лишь в том случае, если он будет вовремя замечен. Поэтому хорошо организованные наблюдения за командирским танком, на соседями в бою приобретают исключительное значение. Без этого вся сигнализация пойдет испустом.

Безукоризненно четким должно быть целеуказание внутри танкового экипажа. Ведя наблюдение в своем секторе, каждый член экипажа немедленно докладывает командиру о замеченной цели, указывает точно направление цели и дистанцию до нее. Как известно, направление на цель из танка можно установить с помощью делений башенного круга или же по ориентирам на местности. Иногда можно комбинировать и то и другое одновременно: по башенному кругу устанавливается ориентир, и от него уже уточняется местоположение цели. Надо принять во внимание, что танк непрерывно находится в движении, поэтому взаимное положение танка и цели все время меняется. Такие указания, как «стрельно», «слево» и т. п., в этих условиях теряют свое значение.

Как видно из всего сказанного, взаимное целеуказание не есть чисто технический вопрос. Оно является средством, обеспечивающим тесное непрерывное взаимодействие войск.

Точное и своевременное указание целей в бою возможно лишь в том случае, если пехота и артиллеристы ни на минуту не прерывают наблюдения за танками, внимательно следят за их действиями и оказывают помощь огнем, не дожидаясь для этого специальных сигналов.

Майор П. КОЛОМЕЙЦЕВ

# Военизированной мотокросс ИМЕНИ ЧКАЛОВА

Фото В. Давыдова

## Б. ЗИЛЬБЕРБЕРГ

Погода усугубила трудности кросса. Мокрый снег слепил глаза. Опасность таил каждый поворот обледеневшей накануне дороги, зарытой теперь снегом.

Узкие лесные тропы, залегшие между высокими сугробами, где каждый неудачный поворот руля грозил задержкой в пути, заснеженные поля, небольшие участки шоссе с открытым движением сделали этот кросс исключительно сложным и трудным.

Ловкость, сила, выносливость, отличное знание мотоцикла, специальная топографическая подготовка, умение владеть противоголозом и метко бросать гранату — вот что требовалось от участников этого военизированного соревнования. Команды стартуют в составе пяти человек. Зачет — по четвертому. Это обязывает участников держаться кучно — патрулем.

\*\*\*

Последняя команда ушла со старта. За ней отправляются в тяжелый путь 12 мотоциклистов — новичков, для которых это соревнование является классификационным, и 14 мотоциклистов, разыгрывающих личное первенство.

Опустела, затихла стартовая площадка. Все гонщики в пути. На балконах и в залах Химкинского речного вокзала зрители собрались у радио-рупоров.

Донесется первое сообщение: «Уверенно всем составом участников, преодолевая препятствия, продвигается вперед команда Военной академии моторизации и механизации имени Сталина».

Через несколько минут следуют новые сообщения: «Команда общества «Спартак» миновала четвертый контрольный пункт. Динамовцы С. Бучин и Литус взяли на буксир двух членов своей команды».

Право внутрикомандной взаимопомощи, предоставленное положением о кроссе и вполне отвечающее требованиям боевой обстановки, широко использовалось многими участниками

соревнования. Трудности кросса преодолевались сообща всем мотоциклетным звеном.

Слышится шум моторов. Зрители устремляются к месту финиша. Еще секунда, и из последнего поворота стремительно вылетают четыре красных мотоцикла, гонщики в красных шлемах. Это спартаковцы. Именно их широко известны всем любителям оборонного мотоспорта: чемпионы СССР по кроссу П. Гусakov, рекордсмен Е. Грингаут, мастер А. Новиков и А. Симеонов.

После финиша участники кросса демонстрировали искусство владения «красной артиллерией». Гранатометчики, только что закончившие тяжелый путь, в полном походном снаряжении с противоголозом через плечо ловко бросают гранаты. Пушечные сильной рукой семь гранат из восьми ложатся в «коп», поражают «противника».

Сданы контрольные карты. Судья быстро полочитывает очки. 2 ч. 52 м. 06 с. затратила команда общества «Спартак» на преодоление 70-километрового кросса. Это было лучшим временем дня.

Но спартаковцам пришлось уступить завоеванный в прошлом году почетный приз. Несоблюдение олимпа из участников удачной старта повлекло за собой

дисквалификацию всей спартаковской команды. Да иначе и не должно быть в военизированном соревновании: каждый участник команды — это боей-мотоциклист, выполняющий специальное задание. Дисциплинированность, военная четкость и слаженность действий — обязательные условия мотокросса.

На дистанции продолжается острая борьба. Сообщения о контрольных пунктах позволяют определить лидеров. Это динамовцы, слушатели Военной академии моторизации и механизации и студенты Инфизкульта.

Участники стараются выгадать каждую минуту. Часто успех решает не скорость, с которой идет машина, а расчет. Вот мотоциклист переходит на вторую, даже на первую передачу. Он продвигается со скоростью 8—10 километров в час, зная, что лихостью здесь не возьмешь и что только осторожность и выдержка ведут его к победе.

Одни за другим к финишу прибывают участники. Необычным было появление динамовской команды. Из четырех моторов работало только два. Два других мотоцикла так и лежали до финиша на буксире.

Капитан команды «Динамо» Сергей Бучин и опытный мастер И. Литус много

способствовали успеху своей команды. Она обладала важнейшим качеством, необходимым в боевой обстановке, — духом коллективности и товарищеской спайки. Эти качества помогли динамовцам добиться победы.

С. Бучин замыкал движение своей команды. Он внимательно следил за всеми своими одноклубниками, неоднократно оказывал им помощь и в то же время не выпускал из вида «конкурентов». Литус и Бучин много километров вели на буксире Прудников и Баранова, когда двигатели их мотоциклов заглохли.

Почти одновременно пересекли черту финиша команды Инфизкульта, «Буревестника», Военной академии моторизации и механизации.

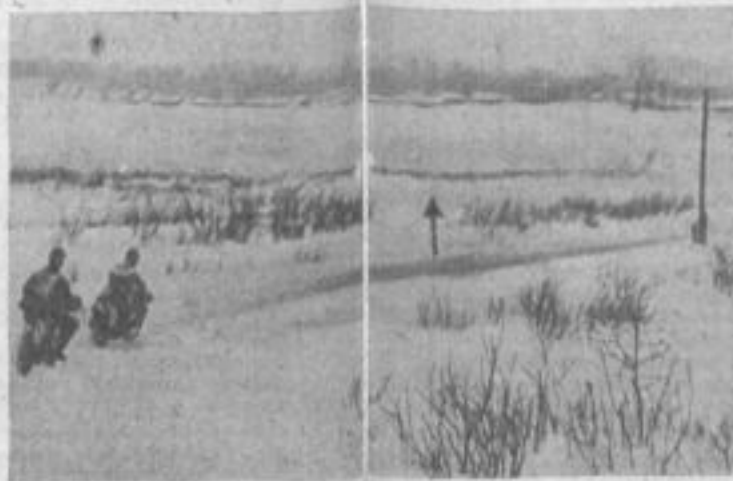
Успешно прошли пятидесятикилометровую дистанцию кросса женщины. Динамовка Лидия Свиридова сбилась с пути. Она прошла лишних 20 километров и все же показала лучшее время. Но неумение метать гранату (одно попадание из двух) лишило ее первого места.

Победа присуждена З. Цуряновой («Декуство»). Она прошла дистанцию за 2 ч. 39 м. На втором месте — Л. Свиридова — 2 ч. 40 м. 09 с. (включая 3 штрафных минуты). На третьем месте А. Азарова (Военная академия моторизации и механизации) — 2 ч. 42 м. 46 с.

В последний раз опустился флажок судьи на финише. Мотокросс имени Героя Советского Союза Валерия Чкалова закончился.

Первое место, а с ним и почетная награда, присуждены первой команде орденосного общества «Динамо» в составе: С. Бучин (капитан), И. Литус, Е. Баранов, А. Прудников, К. Михайлов. Все динамовцы шли на машинах ИЖ-8. Время команды 2 ч. 55 м. 09 с.

На втором месте команда Военной академии моторизации и механизации им. Сталина (М. Афанасьев, И. Ивкин, А. Костин, В. Палков, В. Табаков), отлично прошедшая весь кросс на двух мотоциклах ТИЗ и трех



На дистанции

# КАК Я ЭКОНОМЛЮ БЕНЗИН



Шофер-отличник автобазы Военной академии им. Фрунзе П. Лившиц

П. ЛИВШИЦ

В АВТОПРОБЕГЕ на экономлю бензина, организованном Центральным автомотоклубом в честь 15-летия со дня выпуска первого советского автомобиля, я добился на автомобиле М-1 значительной экономии против существующей нормы.

На старте в опорожненные бачки машины, участвовавших в пробеге, было залито по 11 л бензина. Все мы должны были следовать по маршруту Химкинский речной вокзал — гор. Клин и обратно. По нормам на 11 л бензина можно было пройти 73 км. Я сделал значительно больший пробег — 131,350 км, сэкономив 44,17% бензина.

Как я добился таких высоких результатов? Почему в нормальных условиях эксплуатации автомобиля я имею всегда не менее 20—25% экономии бензина?

Многие водители до сих пор еще туманно представляют себе, на чем же, собственно, можно экономить, как сберечь ценное жидкое топливо? Одни думают, что экономия бензина зависит только от правильного вождения автомобиля, другие считают, что все дело в карбюраторе и т. д.

На самом деле на расход бензина влияет работа автомобиля в целом — его техническое состояние и квалификация водителя. На технически неисправной машине самый опытный водитель не добьется экономии в расходе бензина, так же как нельзя получить экономии топлива на автомобиле, находящемся в безупречном техническом состоянии, но управляемом неграмотным водителем.

Я работаю за рулем автомобиля с 1936 г. и у меня всегда было твердое правило: тщательно следить за состоянием автомобиля, за его ходовой частью и управлением, за системой питания и зажигания, за тормозами, шинами и пр. Экономичность автомобиля зависит от систематического ухода за всеми его агрегатами.

Затянутые тормоза, неправильные углы схода и развала колес, перетяжка подшипников колес значительно увеличивают сопротивление качению, ухудшают ход, что неминуемо приводит к немалым потерям бензина. Я регулирую тормоза таким образом, чтобы они не грелись и действовали одновременно на все четыре колеса, чтобы на вывешенной машине колеса вращались совершенно свободно.

Немалое значение в деле эконо-

ми бензина имеет смазка всех трущихся поверхностей. Смену смазки в агрегатах (двигатель, коробка передач, задний мост, рулево-управление) я произвожу в соответствии с нормами пробега, указанными в заводской инструкции, причем в разное время года употребляю смазку различной густоты.

Особое внимание обращаю на регулировку карбюратора. Важнейшая задача при регулировке карбюратора состоит в том, чтобы добиться такого состава рабочей смеси, такого соотношения бензина и воздуха, при котором двигатель развивал бы наибольшую мощность при экономичном расходе топлива.

Известно, что на переобедненной смеси двигатель работает с перебоями, не дает больших оборотов, и при этом сильно нагревается выхлопная труба. При работе на богатой смеси появляется стрельба в глушитель, двигатель также работает с перебоями, свечи замасливаются и покрываются нагаром. Все это приводит к чрезмерному перерасходу бензина. Нормально обедненная смесь, наоборот, обеспечивает равномерную работу двигателя на холостом ходу при самых малых оборотах. Отработанные газы бесцветны и не имеют едкого запаха.

Работу компенсационного жиклера я регулирую с помощью регулировочной иглы, завертывая ее до отказа, а затем отвертывая до того момента, пока не добьетесь желательных результатов — полной мощности двигателя при наиболее экономичной работе. Сечение главного жиклера я уменьшаю до 155 куб. см. Правда, при такой регулировке смесь получается немного обедненной, поэтому я устанавливаю несколько более раннее зажигание.

Состояние элементов зажигания серьезно влияет на расход бензина. Он возрастает при малом опережении зажигания, при перебоих в работе хотя бы одной свечи, при неправильном зазоре между контактами прерывателя. Я всегда слежу за чистотой контактов, регулярно очищаю свечи от нагара.

Многие водители не придают серьезного значения утеплению двигателя в зимнее время. Часто можно видеть на улице автомобили без утеплительных чехлов или с чехлами только на радиаторе. Я с наступлением зимы пользуюсь утеплительным чехлом, закрывающим не только радиатор, но и весь калот автомобиля. Специальные испыта-

ния, проведенные в свое время Научно-исследовательским институтом городского транспорта, показали, что расход бензина у автомобиля М-1 с утеплительным чехлом при температуре воздуха +5° был на 12—14% меньше, чем без чехла. При более низкой температуре экономия бензина на автомобиле с чехлом возрастает. Это подтверждает и практика моей работы.

В сильные морозы я выезжаю на линию с полностью закрытым чехлом, а примерно через 1 км открываю левый клапан по ходу машины. В более теплые зимние дни у меня открыты оба клапана чехла.

Подсосом пользуюсь в очень редких случаях, да и то только во время заводки двигателя, так как злоупотребление подсосом приводит к пережогу бензина.

Весьма важно следить за состоянием воздухоочистителя. В месте соединения воздухоочистителя с карбюратором имеется войлочная прокладка. При съемке она часто загибается и препятствует прохождению воздуха. Чтобы устранить это, я снял войлочную прокладку и хомутик. Для соединения воздухоочистителя с карбюратором применил широкий резиновый шланг.

Некоторые водители не обращают внимания на смазку воздухоочистителя. А между тем в летнее время, особенно при езде по пыльным дорогам, смазка часто загрязняется. Я промываю воздухоочиститель летом через каждые 1500 км пробега и заливаю свежее масло. Это дает, по моему, до 3—5% экономии бензина против нормы.

Часто у бензиновых колонок приходится наблюдать, насколько легкомысленно относятся водители к сохранению бензина. Нередко водители автомобилем М-1 требуют заправить полный бак, т. е. все 60 л. К чему это ведет? К расплескиванию бензина через пробку, к бесцельной его трате. Всякий раз при заправке полного бака расплески-

гаются от  $\frac{1}{4}$  до 1 л бензина. Я заливаю не более 55 л, чтобы горючая бака оставалась свободной.

Наряду с постоянной заботой о хорошем техническом состоянии автомобиля долг каждого водителя — совершенствоваться в технике экономичного вождения.

Наблюдения показывают, что не перевелись еще такие горе-водители, которые забывают об экономичной скорости движения. Они при первой возможности стараются выжать максимальную скорость, совершенно не считаясь с расходом бензина. Я держу скорость не выше 45—50 км в час в тех случаях, когда имею возможность использовать накат на протяжении 300—400 м. Если такой возможности нет, то скорость движения моей машины не превышает 30—35 км. При использовании наката никогда не сбавляю скорость ниже 20 км.

На спусках, если за ними следуют подъемы, я веду машину со скоростью до 30 км, чтобы взять подъем на прямой передаче.

Тормозами нужно пользоваться очень умеренно. Тормозные автомобили двигателем и применяю лишь в случаях исключительной опасности и вообще тормоза почти не использую. Достаточно указать, что в пробеге на экономично бензина на всем протяжении пути и только один раз нажал на тормозную педаль для того, чтобы предотвратить на подъеме столкновение с неправильно остановившимся автомобилем ЗИС-101. Это единственное торможение снизило по моим расчетам пройденное автомобилем расстояние по крайней мере на 1 км.

Если водитель точно соблюдает правила уличного движения и умеет технически грамотно управлять автомобилем, у него нет нужды в частом применении тормозов.

С места я трогаться всегда на умеренном газе, не допуская лишнего разгона, не даю вала двигателя лишних оборотов, а затем плавно, без рывков, стараюсь вести машину при переходе с одной передачи на другую. При остановках использую инерцию и, притормаживая, плавно останавливаю машину. На стоянках никогда не допускаю работы двигателя холостую.

До участия в пробеге на экономично бензина я проводил несколько тренировочных пробегов с нормальной нагрузкой автомобиля на 3 л бензина. В городских условиях, с частыми остановками у светофоров, я делал на 3 л 34,5 км, а в условиях городского и загородного движения несколько больше — 37,5 км.

Все это подтверждает полную возможность значительной экономии бензина каждым водителем.

Попробуйте заняться простой арифметикой. Ежедневная экономия на каждой машине 1 л бензина, помноженная на миллионный автомобильный парк Советского Союза, сэкономит нашей стране 1000 тонн ценнейшего топлива.

Об этом ни на минуту не должны забывать люди, которым доверены руль советского автомобиля.

## Модернизация промежуточного карданного вала автомобиля ГАЗ-АА

Инж. Г. А. ЛЕБЕДИНСКИЙ

**ПРОМЕЖУТОЧНЫЙ** карданый вал автомобиля ГАЗ-АА старой конструкции (рис. 1) был недостаточно надежным в эксплуатации. Зубчатое сочленение между соединительной шестерней 2 заднего конца вторичного вала 1 коробки передач и шлицевой муфтой 3 переднего конца промежуточного вала, работавшее в условиях перекосов и неизбежных ударов, быстро изнашивалось и разрушалось. Это приносило к простым грузовикам, из-за нехватки деталей сочленения промежуточного карданного вала.

К недостаткам старой конструкции следует отнести также неудобства при замене промежуточного вала, так как в этом случае требовалось предварительно откатывать весь задний мост.

Последняя конструкция выгодно отличается от предыдущей. В ней имеется новый передний карданый шарнир типа Спейсер, заменяющий ненадежное зубчатое сочленение. Задний вилок 3 переднего шарнира легко снимается. Шаровая чашка 11 крепится с передней стороны поперечины рамы 12, а не с задней, как у старых конструкций, что позволяет снимать промежуточный вал без отката заднего моста.

Разборка нового промежуточного вала с двумя шарнирами Спейсер производится в следующем порядке. Надо расклинить и отвернуть гайки 5, снять все болты 4, за исключением верхнего. Для верхнего болта в колпаке 11 имеется прорезь, и колпак может быть снят без удаления верхнего болта, который оста-

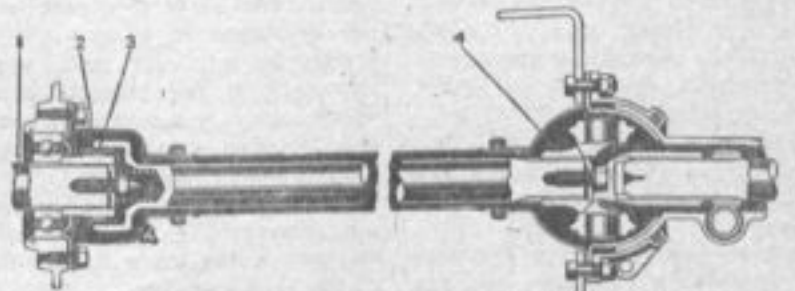


Рис. 1

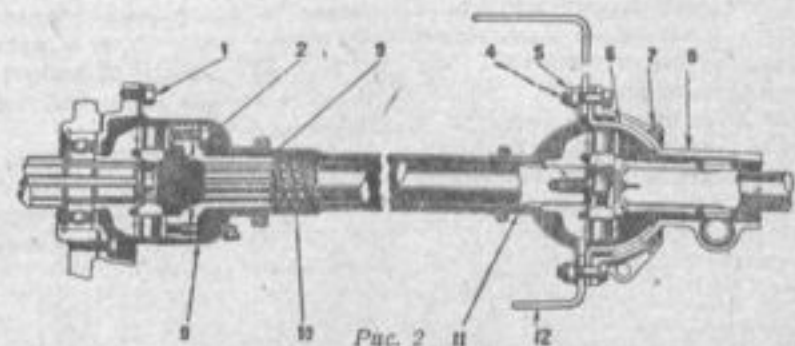


Рис. 2

Кроме промежуточного вала, в старую карданную передачу ГАЗ-АА ставился довольно жесткий неразборный шарнир 4 типа Гук (рис. 1), не поддающийся ремонту и требующий при износе полной замены.

Модернизация промежуточного карданного вала была проведена Горьковским заводом им. Молотова в два приема. Сначала неразборный шарнир 4 (рис. 1) заменили шарниром разборного типа Спейсер, а все остальные детали оставили без изменения. В 1939 г. модернизация промежуточного карданного вала была проведена полностью, и на автомобилях ГАЗ-АА устанавливается теперь промежуточный вал с двумя взаимозаменяемыми шарнирами Спейсер по концам (рис. 2).

тается, чтобы не нарушить фиксацию крепления деталей карданного вала 6, 7 и 8. Затем надо отвернуть все болты 4, снять шайбы и отодвинуть назад колпак переднего шарнира 9 примерно на 150 мм.

Далее, отвернув болты 2 и отодвинув назад вилок 3 (сжимая пружину 10), надо опустить передний конец промежуточного вала вниз, после чего сдвинуть его вперед, пока заднее шарнирное сочленение не сойдет с карданного вала.

Установка вала на место производится в обратном порядке.

В настоящее время в эксплуатации встречаются промежуточные вала всех трех конструкций, причем они взаимозаменяемы.

# НОВЫЕ АВТОМОБИЛИ ГАЗ

Инж. Ю. КЛЕЙНЕРМАН

**РАСТУЩЕЕ** народное хозяйство СССР ставит перед автопромышленностью все более сложные задачи. Автозаводы в третьей пятилетке должны дать стране новые типы автомобилей, модернизировать старые, повысить их экономичность, динамику, эксплуатационные качества и непрерывно увеличивать количественный выпуск автомобилей.

Стахановцы, инженеры, конструкторы, командиры производства и весь столетилесятилетний коллектив работников автопромышленности работают сейчас над выполнением важнейших задач, поставленных XVIII партийным съездом.

Горьковский автозавод им. Молотова — крупнейший производитель грузовых и легковых автомобилей. С каждым годом ассортимент его продукции пополняется все новыми моделями.

В 1939 году конструкторы Горьковского автозавода создали модель открытого легкового автомобиля ГАЗ-11, который начнет сходиться с конвейера летом этого года. Спроектирован также экономичный шестицилиндровый двигатель мощностью 75 л. с. при 3400 оборотах в минуту с литражем 3,48 л. С 15 марта эти двигатели будут устанавливаться на лимузины типа М-1 с новой облицовкой радиатора, а затем и на фаэтоны и грузовики ГАЗ-51,

к выпуску которых сейчас готовится Горьковский завод.

Грузовик ГАЗ-51 по своей конструкции существенно отличается от полутоннажного ГАЗ-АА. Грузоподъемность нового грузовика — две тонны. Благодаря установке шестицилиндрового двигателя значительно улучшены его динамические качества. Повышение запаса мощности увеличило тяговое усилие на крюке и буксировочные возможности при использовании прицепоа.

При разработке конструкции грузовика ГАЗ-51 было обращено главное внимание на увеличение разрывочности и общее повышение надежности и работоспособности автомобиля, а также на повышение безопасности езды и уменьшение утомляемости водителя.

В грузовике ГАЗ-51 применена новая жесткая рама с высотой лонжеронов в 150 мм и задняя крестообразная поперечина, обеспечивающая хорошую связь между лонжеронами в продольном направлении. На задней поперечине, в месте крепления буксирного приспособления, имеются специальные разгрузочные раскосы.

Подвеска выполнена на четырех полуэллиптических рессорах с подрессорниками у задних рессор. В конструкцию введена передняя ось, отличающаяся высокой жесткостью

крепления поворотных рычагов, а также увеличенными размерами поворотного кулака и шкворня.

Повышению надежности нового грузовика способствует введение в конструкцию усиленного руля, а также введение двух надежных карданов между коробкой передач и задним мостом.

Для использования грузовика в автопоездах он снабжен новым буксирным приспособлением, пригодным для работы с большими прицепами.

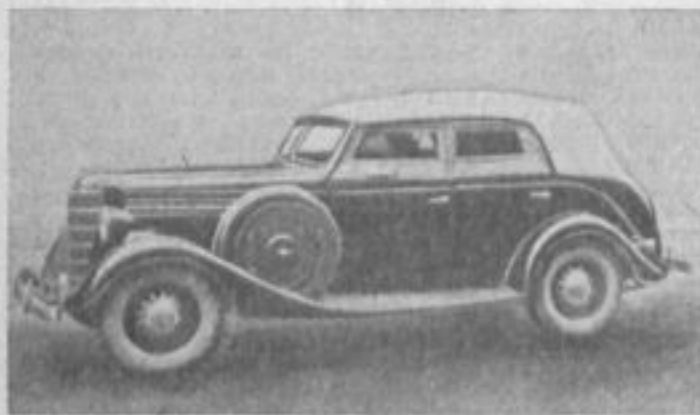
Новая передняя ось значительно улучшает устойчивость автомобиля, а применение полупцентрибежного сцепления облегчает работу водителя, так как требует меньшего усилия при нажатии педали.

Грузовик оборудован просторной комфортабельной кабиной, вмещающей трех человек, и имеет вполне обтекаемую облицовку радиатора, форму капота и крыльев.

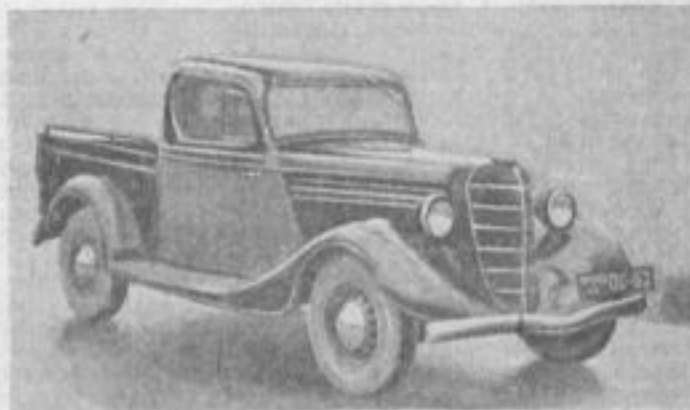
На базе грузовика ГАЗ-51 конструкторы спроектировали несколько типов грузовиков со всеми ведущими осями — ГАЗ-62, ГАЗ-32 и ГАЗ-34.

Двухосный грузовой автомобиль ГАЗ-62 с приводом на все четыре колеса предназначен для работы в трудных дорожных условиях. На нем также установлен шестицилиндровый двигатель с четырехскоростной коробкой передач. На пробег в 100 км грузовик расходует 25—30 л бензина и способен развивать скорость до 80 км в час, преодолевать броды глубиной в 0,8 м и подъемы в 30° на твердом грунте. Длина шасси — 4 м, вес автомобиля с полной нагрузкой — 4300 кг.

Трехосные грузовики — длиннобазные ГАЗ-32 (база 3600 мм) и короткобазные ГАЗ-34 с приводом на все шесть колес — отличаются еще более высокой проходимостью и



Новая модель легкового автомобиля Горьковского автозавода ГАЗ-11



Пикап с новой облицовкой радиатора

# МОТОЦИКЛ

С. КАРЗИНКИН

лучшими динамическими качествами. Они расходуют по 35 л бензина на 100 км пробега и имеют радиус действия около 250 км (емкость бензинового бака 85 л). Длиннобазная машина способна развивать скорость 65 км в час, короткобазная с укороченной платформой — до 75 км в час. Все три машины будут снабжены специальными шинами с особыми грунтозацепами (типа «Граунд грин»),

Большой интерес представляет также новый легковой автомобиль ГАЗ-61 со всеми четырьмя ведущими колесами, спроектированный и построенный на Горьковском заводе. На испытаниях ГАЗ-61 показал проходимость, невиданную до сих пор для колесных автомобилей. Сильно пересеченная местность, зарытая оврагами, песчаными холмами, канавками, не представляет серьезных затруднений для ГАЗ-61. Он может ходить по глубокой грязи, по скользкой глинистой почве, преодолевать вертикальные препятствия высотой до 400—500 мм, узкие канавы, брод глубиной в 700 мм и др. Скорость автомобиля на прямой превышает 100 км в час.

Такие качества колесного автомобиля объясняются прежде всего полным использованием спонного веса, приходящегося на все четыре колеса, а также значительным увеличением крутящего момента на колесах, получаемого благодаря применению коробки передач грузовика. Прекрасную динамику обеспечивает мощный шестцилиндровый двигатель.

Последней весьма интересной работой следует признать спроектированные конструкторами Горьковского автозавода легкие двигатели на базе основного шестцилиндрового двигателя. Это короткоходный малолитражный двигатель (ход поршня 82 мм), развивающий мощность в 40 л. с., и длинноходный (ход поршня 110 мм) мощностью в 51 л. с. Оба двигателя имеют степень сжатия 5,6. Опытные образцы их изготовляются сейчас в экспериментальном цехе автозавода.

Все изнашиваемые детали этих двигателей, подлежащие замене в процессе эксплуатации, заимствованы из конструкции шестцилиндрового двигателя. Из 200 металлических деталей нужно будет заново освоить в производстве только 30.

В текущем году Горьковский автозавод наряду с выпуском автомобилей М-1, грузовиков ГАЗ-АА, автобусов, пикапов, самосвалов, газогенераторных и газобаллонных автомобилей приступит к выпуску фэгонов, шестцилиндровых двигателей и кузовов для малолитражных автомобилей «КИМ». Одновременно автозавод будет готовиться к реализации новых идей творческого конструкторского коллектива.

Завод «Красный Октябрь», широко известный выпуском мотоциклов Л-300, в 1949 г. приступил к производству новых мотоциклов Л-8.

Мотоцикл Л-8 (см. рис. 1 и 2) относится к среднему типу машин и снабжен двигателем с верхними клапанами. Необходимо отметить, что двигатель с верхними клапанами применен для серийных мотоциклов у нас впервые, и в этом отношении конструкция Л-8 достигает уровня мировой мотоциклетной техники.

В силу производственных соображений завод вынужден был остановить у нового мотоцикла экипированную часть и коробку передач, тождественные с мотоциклом Л-300. Это до известной степени снизило качества Л-8. Все же по сравнению с другими нашими серийными мотоциклами Л-8 является более совершенной машиной.

Двигатель мотоцикла Л-8 (см. рис. 3) одноцилиндровый, 4-тактный. Диаметр цилиндра 74,0 мм, ход поршня 81 мм, рабочий объем 318,4 куб. см.

Степень сжатия  $\epsilon = 6,1:1$ . Такая сравнительно высокая степень сжатия для серийных мотоциклов получена у нас впервые. Цилиндр чугунный, головка цилиндра алюминиевая со вставными клапанными гнездами из специальной стали. Применение алюминиевой головки при верхних клапанах является смелым конструктивным новшест-

вом. Такие головки на серийных заграничных мотоциклах применяются весьма немногими фирмами, с высоко поставленной культурой производства. Привод к клапанам осуществляется толкающими стержнями. Распределительный механизм с двумя кулачковыми шестернями. Клапанные пружины — спиральные, по две на каждый клапан. Весь клапанный привод и клапаны с пружинами герметически закрыты от пыли и грязи.

Поршень алюминиевого сплава имеет два компрессионных кольца и одно масляное. Поршневый палец плавающий. Шатуны 2-тапирового сечения. Нижняя головка шатуна снабжена роликовым подшипником. Верхняя — бронзовой втулкой. Фазы распределения двигателя Л-8 приведены на рисунке 4. Продолжительность каждой фазы 280°. Двигатель крепится к раме (подмоторным щекм) на 4 болтах и установлен с наклоном вперед.

Смазка двигателя — циркуляционная, сдвоенным шестеренчатым насосом. Смазка клапанного привода и клапанов обеспечивается дополнительной магистралью от основного нагнетающего насоса. Давление масла в системе 0,2—0,3 ат. Очистка масла — двумя сетчатыми фильтрами, из которых один стоит в масляном баке, а второй — в корпусе насоса. Масляный бак расположен под седлом и имеет емкость 2,2 л. Карбюратор производства Лепин-

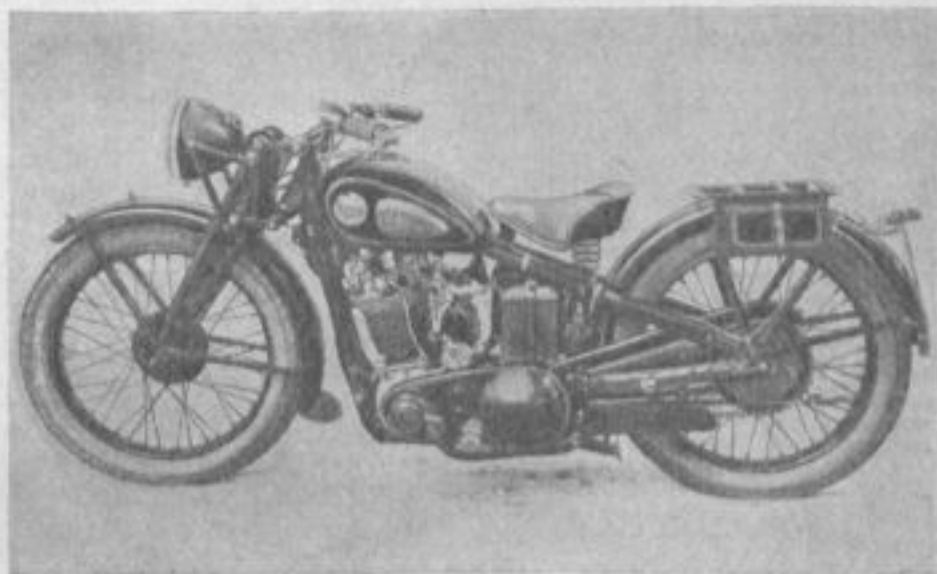


Рис. 1. Мотоцикл Л-8. Вид слева

градского карбюраторного завода им. Куйбышева выполнен по типу карбюратора АМАЛ с горизонтальной смесительной камерой. Диаметр диффузора 22 мм. Этот редко встречающийся тип карбюратора АМАЛ хорошо доступен для монтажа и не затрудняет двигателя, ставляя свободным доступ к нему со стороны карбюратора. Однако при больших наклонных машинах карбюратор теряет нужную регулировку вследствие изменения уровня бензина в жиклерном блоке. Карбюратор снабжен воздухоочистителем, фильтрующим загрязненный воздух путем пропускания его между металлических стружек, смоченных маслом.

Зажигание осуществляется магнето — динамо АТЭ М-132, расположенным сзади цилиндра и имеющим привод шестернями в системе распределительного механизма.

При испытаниях на стенде двигатель показал максимальную мощность в 14,0 л. с. при 4800 оборотах коленчатого вала двигателя в 1 мин.

Передача от двигателя к коробке передач и от коробки к заднему колесу — цепная. Размер цепей  $\frac{3}{4}$ "  $\times$   $\frac{5}{16}$ ". Передняя цепь закрыта металлической ванной, имеющей люк для осмотра цепи. Задняя цепь закрыта щитком в верхней части и впереди в нижней части, в том месте, где проходит шина колеса. Последнее устройство прекрасно защищает цепь от грязи, обычно попадающей на нее с шины, и позволяет сохранить цепь чистой в условиях езды по грязной дороге.

Коробка передач такая же, как и в Л-300, но дисковое сцепление последнего оказалось для Л-8 неудовлетворительным, так как двигатель Л-8 развивает больший крутящий момент. Ввиду этого сцепление Л-300 переделано. В Л-8 применены свободные диски из пластмассы вместо дисков с пробками или рейбестовыми прокладками.



Рис. 3. Двигатель мотоцикла Л-8



Рис. 4. Фазы распределения двигателя Л-8

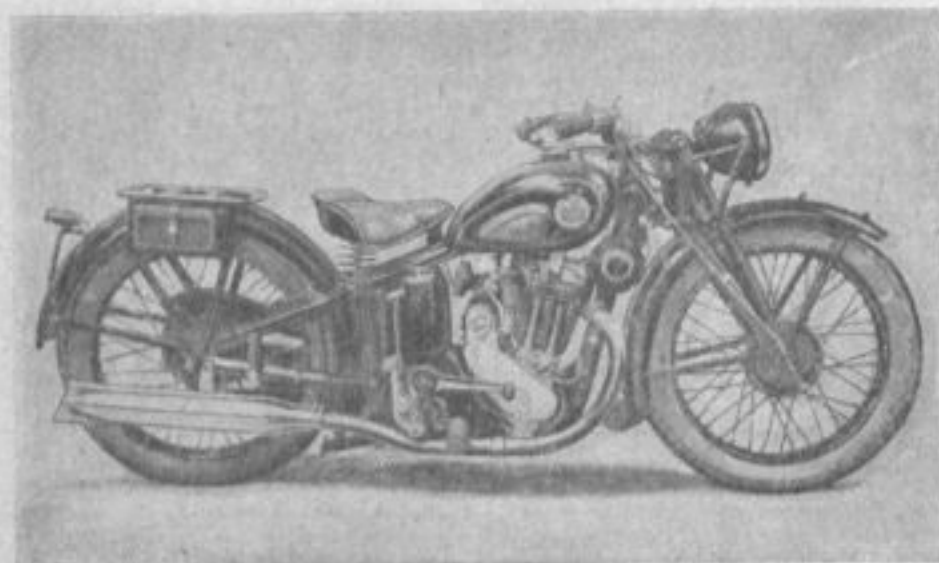


Рис. 2. Мотоцикл Л-8. Вд справа

Управление коробкой передач ножное. Педаль переключения расположена с правой стороны. Передаточные числа трансмиссии таковы:

на прямой передаче  $i_1 = 5,634 : 1$ ,  
на второй передаче  $i_2 = 8,99 : 1$ ,  
на первой передаче  $i_3 = 17,87 : 1$ .

Передняя вилка параллелограмного типа такая же, как и в Л-300. Рама штампованная, собранная на болтах из тех же, что и у Л-300, профилей, но по сравнению с Л-300 длина ее увеличена. Бак для бензина такой же, как у Л-300, емкость его 14 л. Втулки колес по сравнению с Л-300 заменены. Тормоза на обоих колесах. Управление переднего тормоза рычагом на правой стороне руля, заднего тормоза — педалью под носком левой ноги. Заднее колесо легкоъемное, переднее — велегосъемное.

Обода клинчерного типа под шина 26  $\times$  3,25. Переднее и заднее колеса снабжены щитками от грязи. Подножки для ног круглые с резиновой прокладкой. Седло с пружинным сиденьем имеет три точки крепления: сзади на двух пружинах и спереди на шарнире. Мотоцикл снабжен одной центральной подставкой, откидной на пружинах, и боковым упором с правой стороны мотоцикла. Электрооборудование мотоцикла состоит из передней фары с переключателем и амперметром, заднего фонаря, электрогудка дискового типа, реле ЦВ-120 и аккумулятора ЗМТ-16. Напряжение системы — 6 вольт.

Главнейшие параметры мотоцикла Л-8:

сухой вес — 158 кг,  
рабочий вес — 171 кг,  
высота седла от грунта — 691 мм,  
максимальная длина — 2150 мм,  
максимальная ширина по рулю — 833 мм,  
максимальная высота по фаре — 975 мм,  
колесная база — 1400 мм ;

Расстояние нижней точки от грунта:

без нагрузки — 114 мм,  
с нагрузкой — 107 мм.

Опытные мотоциклы Л-8 прошли всесторонние заводские и государственные испытания. На результатах испытаний мы остановимся в одном из ближайших номеров журнала.

## Уход за приборами зажигания

Инж. С. БАННИКОВ

**ЗАЖИГАНИЕ** горючей смеси в цилиндрах двигателя осуществляется электрической искрой. Ввод тока в камеру сгорания производится специальной свечой. Для получения электрической искры требуется высокое напряжение (10—20 тысяч вольт). Такое напряжение получается или от индукционной катушки или от магнето.

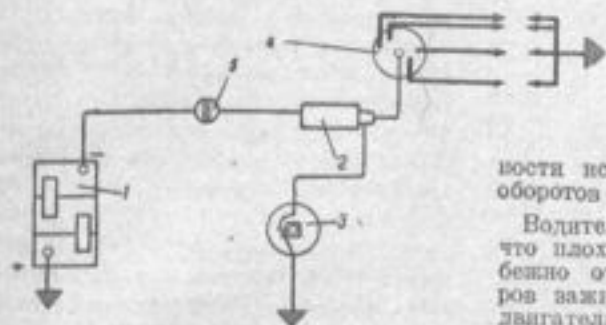


Рис. 1. Схема соединения приборов батарейного зажигания

У большинства современных автомобилей ток низкого напряжения, получаемый от батареи, трансформируется при помощи индукционной катушки. Такой вид зажигания получил название батарейного и

осуществляется посредством следующих приборов: источника тока низкого напряжения (аккумуляторной батареи) — 1, индукционной катушки — 2, прерывателя — 3, распределителя — 4, объединенных общим валом и помещенных в одном приборе, получившем название распределительной колонки; выключателя зажигания — 5. Схема соединения всех деталей представлена на рис. 1.

Наиболее характерные особенности батарейного зажигания — зависимость от аккумуляторной батареи и уменьшение мощности искры с увеличением числа оборотов двигателя.

Водители должны всегда помнить, что плохое состояние батареи неизбежно отразится на работе приборов зажигания, а следовательно, и двигателя. Кроме того, на больших оборотах двигателя прерыватель остается замкнутым на тысячные доли секунды, а поэтому ток в первичной обмотке не достигает нужной величины, и вторичное напряжение уменьшается.

Чтобы обеспечить легкий пуск и бесперебойную работу двигателя, к приборам зажигания предъявляется ряд требований.

### Требования к отдельным приборам зажигания

**Свечи.** Основное требование к свече — соответствие ее размеров и тепловой характеристики для данного двигателя. Размеры свечи соблюдаются не только по диаметру, но и по длине ввертывающейся части. Если свеча слишком глубоко входит в камеру сгорания, то это приводит к перегреву электродов свечи и вызывает их накаливание. Наоборот, мелко сидищая свеча будет чересчур забиваться излишним маслом. Нормально электроды свечи должны находиться на одном уровне со стенкой камеры сгорания.

Тепловая характеристика свечи зависит от ее теплоотдачи, которая, в свою очередь, связана с размерами внутренней части изолятора. Чем больше степень сжатия и число оборотов двигателя, тем выше развиваемая им температура, а следовательно, тем лучшую теплоотдачу должны иметь установленные свечи.

На рис. 2 показаны свечи с хорошей теплоотдачей (а) и с плохой теплоотдачей (б).

Свеча с плохой теплоотдачей будет хорошо работать на тихоходном двигателе, а на двигателе с большой степенью сжатия быстро пе-

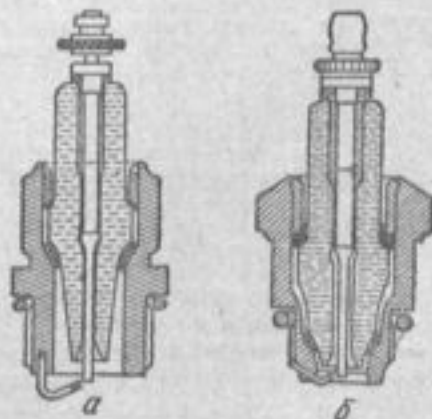


Рис. 2. Свечи с различной тепловой характеристикой: а — с хорошей теплоотдачей, б — с плохой теплоотдачей

регреется. Наоборот, свеча с хорошей теплоотдачей на тихоходном двигателе быстро загрязняется и хорошо работает на форсированном двигателе с высокой температурой.

Помимо указанных требований, свеча должна быть герметична, не пропускать газы из цилиндра.

**Прерыватель.** Наиболее ответственной деталью из приборов зажигания является прерывательный механизм. Прерыватель может обеспечить нормальную работу двигателя лишь при соблюдении следующих требований.

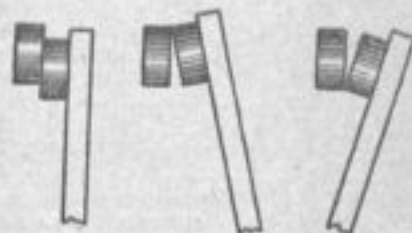


Рис. 3. Неправильное расположение контактов

Кулачок прерывателя должен иметь строго равномерные грани, так как в противном случае зазор между контактами прерывателя не будет постоянным, что приведет к перебоям в работе двигателя.

Валик распределителя не должен иметь люфта в направляющей втулке. Наличие поперечного люфта приведет к неравномерности замыкания контактов прерывателя.

Пружина прерывателя должна иметь определенное давление (400—600 г). Слабая пружина вызывает перебои в работе двигателя на больших оборотах, а слишком жесткая — быстро изнашивает контакты прерывателя. Посадка рычажка прерывателя на ось должна быть плотной; вместе с тем рычажок прерывателя не должен заедать на оси.

Чистота контактов прерывателя, отсутствие следов обгорания и окисления — необходимые условия их нормальной работы. Соприкосновение контактов должно осуществляться по всей плоскости. Нельзя допускать перекоса контактов и несовпадения осей. На рис. 3 показано неправильное расположение контактов.

**Конденсатор.** От правильности подбора конденсатора и его расположения зависит срок службы контактов и надежная работа двигателя.



Емкость конденсатора должна быть строго определенной в пределах от 0,19 до 0,25 микрофард. Емкость ниже нормы служит причиной увеличения искрения и быстрого обгорания и износа контактов, а увеличение емкости снижает вторичное напряжение. Нельзя производить установку конденсатора вдали от контактов. Удлинение проволоки между конденсатором и контактами создает добавочную емкость, нарушающую нормальную работу двигателя.

При плохой изоляции конденсатора происходит утечка энергии, что замедляет исчезновение первичного тока и делает искру слабой и нерегулярной.

Конденсатор не должен иметь короткого замыкания. Это легко опре-

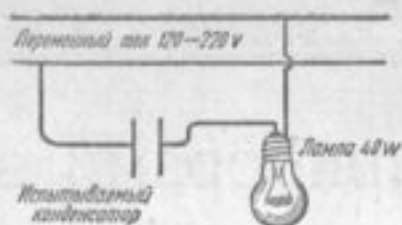


Рис. 4. Испытание конденсатора

делить в гаражных условиях с помощью переносной лампы. На рис. 4 показан способ определения короткого замыкания в конденсаторе. Если после соединения по указанной схеме лампа загорится, значит, конденсатор непригоден.

## Установка зажигания на двигателе

Для установки зажигания можно пользоваться несколькими способами. Наиболее распространен следующий способ: поршень первого цилиндра, считая от радиатора, ставят в положение ВМТ; ход сжатия определяют по клапанам или по свечному отверстию; прерыватель устанавливают на начало разрыва при самом позднем угле опережения зажигания.

Такая установка, хотя и правильная, имеет тот недостаток, что возможный угол опережения зависит от поворота распределительной колонки и в некоторых случаях может оказаться больше, чем требуется для двигателя. Поэтому на современных автомобильных двигателях чаще всего применяют другой способ.

Поршень первого цилиндра устанавливают, не доходя до ВМТ хода сжатия. Это положение фиксируется специальной шпилькой (например на двигателе автомобиля М-1) и соответствует максимальному углу опережения 18,5° не доходя до ВМТ. После установки поршня корпус колонки закрепляют так, чтобы шкала установочной регулировки была на нуле, а кулачок прерывателя — на начале размыкания. Затем устанавливают ротор и корпус распределителя.

В автомобилях ЗИС-5 и ЯГ-4 для упрощения установки зажигания имеются метки на маховике, которые можно увидеть, открыв люк ле-

вой нижней части картера. Маховик вращают до совпадения его метки (ВМТ 1-6) с меткой на стенке картера (предварительно должен открыться выпускной клапан второго цилиндра). После совпадения меток маховик вращают обратно на 18-20 мм (5-7° не доходя до ВМТ). Ручное опережение устанавливают на самое позднее положение. Наконец, освобождают винт скобы-поводка, поворачивают корпус против часовой стрелки до начала замыкания контактов. Провода присоединяют согласно порядку работы цилиндров (1-5-3-6-2).

Для установки зажигания на автомобиле ЗИС-101 пользуются также смотровым люком на картере двигателя. Открыв люк и вращая колечкастый вал, следят за открытием выпускного клапана третьего цилиндра. При этом метка на маховике «10° опережения» должна совпасть с меткой на картере двигателя. Освобождают винт скобы-поводка на корпусе распределителя, устанавливают пластину ротора против электрода первого цилиндра, после чего распределитель опускают на место. Затем поворачивают корпус распределителя по часовой стрелке до начала замыкания и закрепляют винт скобы-поводка. Наконец, присоединяют провода согласно порядку работы цилиндров двигателя ЗИС-101 (1-6-2-5-8-3-7-4).

же наждачной и стеклянной шкурками, так как это портит глазурь на поверхности свечи, что способствует отложению нагара.

Для размягчения нагара свечу можно предварительно опустить в керосин. Разборные свечи при наличии сильного отложения нагара надо разобрать. При сборке свечи важно помнить, что вниз под изолятор кладется обязательно медная шайба, а вверх под ниппель — латунная. Это необходимо потому, что герметичность создается нижней шайбой, а верхняя служит лишь прокладкой и на герметичность не влияет.

Перед сборкой свечи нужно также убедиться в чистоте опорных поверхностей изолятора и корпуса свечи, а также самих шайб. Если нижнюю шайбу разбирали более двух раз, то при следующей установке ее лучше отечь, и если есть возможность, заменить новой. Для удержания ниппеля следует пользоваться при сборке торцевым шестигранным ключом или специальной оправкой. Завертывание свечи надо производить за корпус специальным гаечным ключом. Нельзя зажимать ниппель в тисках.

Внутренние части распределительной колонки протирают чистой сухой тряпкой. Если при осмотре контактов окажется, что они замаслились, то их поверхность надо протереть чистой замшей, смоченной в бензине. Нельзя протирать контакты тряпкой или бумагой, так как при этом на их поверхности останется часть волосков, что нарушит соединение между ними. Если контакты обгорели и их поверхность стала неровной, то их следует осторожно припилить тонким надфилем с бархатной насечкой. После зачистки контакты должны соприкасаться между собой всей поверхностью.

Для смазки оси прерывателя требуется 1-2 капли легкого вазелинового масла. Смазку следует производить через каждые 2000 км пробега автомобиля. Что касается кулачка прерывателя, то его поверхность нужно смазывать тонким слоем вазелина через 1000 км. Особенное значение имеет смазка валика распределителя, так как недостаток смазки валика приводит к его выработке и нарушает работу зажигания. Для смазки валика распределителя может применяться автол в количестве 10-20 капель через 1000 км. Налишек масла не вреден, так как стекает в картер двигателя.

## Уход за приборами зажигания в процессе эксплуатации

Легкий пуск и четкая работа двигателя зависят от исправности приборов зажигания, которые нужно содержать в чистоте, периодически контролируя их состояние.

Через каждые 3000 км пробега автомобиля (150 часов работы) следует проверять и регулировать зазор между электродами свечей, очищать

изолятор и внутреннюю часть корпуса от нагара, а также следить за герметичностью свечей. Зазор между электродами свечей при батарейном зажигании должен составлять 0,7-0,8 мм. Четкую нагару лучше всего производить мягкой щеткой из медной проволоки. Не следует пользоваться острым инструментом, а так-

# НОВОСТИ

# МИРОВОЙ автомобильники

## Автобус Форда

Новые автобусы Форда, рассчитанные на 27 мест, снабжены восьмицилиндровым двигателем мощностью 95 л. с.

Двигатель расположен над задней осью поперек шасси. В блоке с двигателем выполнены сухое однодисковое сцепление и трехскоростная коробка передач. Включение всех передач, кроме заднего хода, производится с синхронизацией. Передаточные отношения на 1-й передаче — 3,81, на 2-й — 1,87, заднего хода — 5,17.

Задняя ось — плавающего типа. Универсальные шарниры имеют игольчатые подшипники. Тормоза пневматические и механические расположены на всех колесах.

Рессоры полуэллиптические. Размеры передних рессор — 1370 × 76 мм, задних — 1470 × 76 мм. Помимо рессор имеются амортизаторы двойного действия.



Положение сиденья шофера может регулироваться как в вертикальном, так и в горизонтальном направлениях. Входная и выходная двери расположены с правой стороны автобуса. Кроме того, имеется одна запасная выходная дверь.

База автобуса — 3,77 м; колея передняя — 2,07 м; задняя — 1,85 м. Габаритные размеры автобуса: длина — 7,85 м; ширина — 2,43 м; высота — 2,77 м. Общий вес автобуса — 4400 кг. Передние колеса принимают нагрузку в 3540 кг, задние — 6250 кг.

## Автоматическое выключение зажигания

В целях экономии топлива во время работы двигателя автомобиля на холостом ходу в США выпущен автоматический выключатель зажигания, который может быть установлен водителем во время стоянки на определенный отрезок времени: от 20 секунд до 2 минут.

Этот выключатель соединен либо с педалью сцепления, либо с рычагом перемены передач. Если двигатель работает вхолостую более установленного времени, выключатель прерывает цепь тока в системе зажигания.



## Измерение неровностей дороги

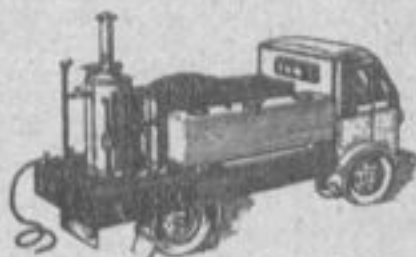


Для измерения толчков, передающихся автомобилю от неровностей дороги, в США изобретен специальный прибор, состоящий из резиновой подушки на спинной водителю, соединенной трубкой с самозаписывающим аппаратом.

При каждом толчке водитель ударяется о подушку, что вызывает в ней давление воздуха. Это изменение, передаваемое через трубку к мембране регистрирующего аппарата, приводит в движение самопишущее перо, которое вычерчивает кривую толчка на бумажной ленте.

## Передвижная установка для подогрева двигателей

В Англии предложена новая система подогрева автомобильных двигателей на безгарячих площадках. Подогрев производится паром низкого давления, подаваемым в систему охлаждения двигателя передвижной котельной установкой.



Установка представляет собой вертикальный котел и резервуары для воды, смонтированные на грузовом автомобиле. Котел отапливается углем. Вода накачивается ручным насосом. Пар к подогреваемым двигателям подводится по гибким шлангам.

Установка рассчитана на одновременный подогрев десяти автомобилей. Рабочий вес котельной установки — около двух тонн.

И. о. отв. редактора  
Н. БЕЛОКЛОВ

Издатель — Редакц. ЦС  
Особвакхима СССР

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

Упомят. Мособгорлита Б-991  
Техред В. Сопаляков  
Зак. тип. 534. Зак. изд. 24. Тираж 90000  
Бум. 60×92 см 1/8. 2 печ. листа  
Кол. экз. в 1 п. листе 80000.  
Журнал сдан в набор 25/II 1940 г.  
Подписан к печати 31/III 1940 г.

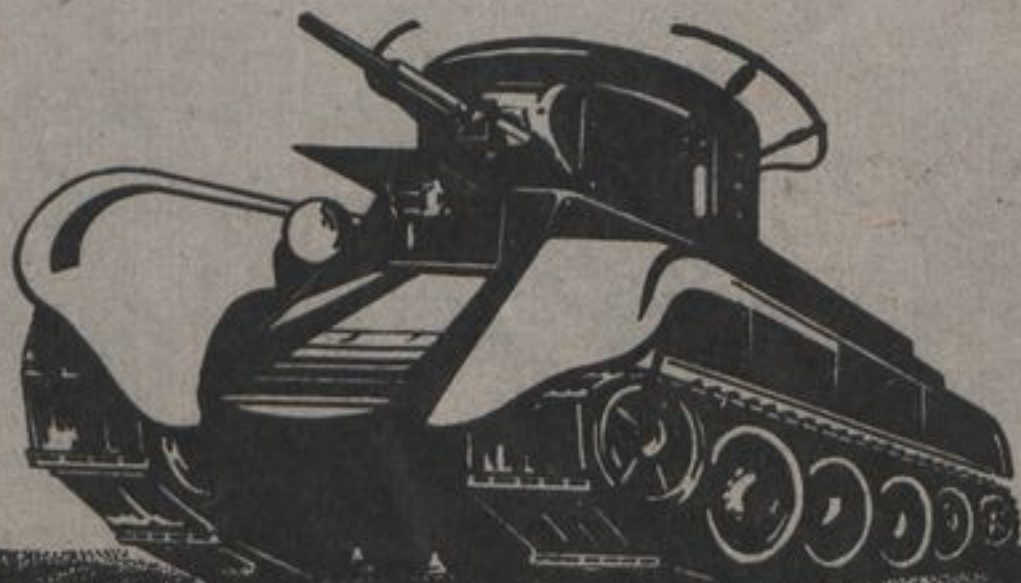
Тип. „Красное знамя“, Москва,  
Сушенская, 21

39

7 992

Цена 75 коп.

20



1940