

155
КРАСНАЯ ПРЕСНЯ, 6.2
КВ. 3
ЛЕЙСТ.
15 1.12 ЗА РУЛЕМ

За Рулем



МАЙ 1939

РЕДИЗДАТ ЦС ОСОАВИАХИМА С С С Р

10

От Совета Народных Комиссаров Союза ССР и Центрального Комитета ВКП(большевиком)

Совет Народных Комиссаров Союза ССР и Центральный Комитет ВКП(большевиком) с прискорбием извещают о безвременной гибели Героев Советского Союза товарищей Анатолия Константиновича Серова и Полины Денисовны Осипенко, последовавшей 11 мая при исполнении служебных обязанностей в результате воздушной катастрофы, и выражают свое глубокое соболезнование семьям погибших.

ТЯЖЕЛАЯ УТРАТА

Великий советский народ потерял двух пламенных патриотов своей родины, гордых сталинских соколов, выдающихся мастеров авиации — Героев Советского Союза Анатолия Константиновича Серова и Полину Денисовну Осипенко. Тяжелая утрата!

Имена Анатолия Серова и Полины Осипенко известны далеко за пределами нашей родины. Они совершали подвиги, героизмом которых был восхищен весь мир, все передовое, прогрессивное человечество. И вот их не стало!

Товарищи Серов и Осипенко трагически погибли на боевом посту при исполнении служебных обязанностей в результате воздушной катастрофы. Совсем еще недавно, в день 1 Мая трудящиеся Москвы восхищались летчиками семи скоростных самолетов, на которых они демонстрировали свое мастерство, свою отвагу, свою виртуозность в полете. Во главе этой славной семерки был Анатолий Константинович Серов. В славном первомайском параде авиации принимала участие и

Полина Осипенко. Выдерживая отличный строй в группе однокрылых скоростных истребителей, Полина Осипенко, как молния, пронеслась над Красной площадью.

Товарищи Серов и Осипенко всю свою жизнь отдали тому, чтобы советские самолеты летали дальше всех, выше всех и быстрее всех самолетов в мире. Многие им удалось сделать! Трудящиеся нашей родины никогда не забудут блестящего перелета Москва — Дальний Восток, который совершила Полина Осипенко со своими подругами тт. Гризодубовой и Расковой. Они не забудут и о других славных перелетах своей любимой Полины.

Советский народ навсегда сохранит память о погибших героях. Светлые образы Анатолия Серова и Полины Осипенко вечно будут жить в наших сердцах как символ беспредельного советского патриотизма, как символ героизма и отваги.

Прощайте славные, дорогие товарищи!



НЕУСТААННО ОВЛАДЕВАТЬ РЕВОЛЮЦИОННОЙ ТЕОРИЕЙ

Победа социализма в нашей стране является торжеством партии Ленина — Сталина, триумфом марксизма-ленинизма. Советский народ добился грандиозных успехов во всех областях жизни потому, что им руководит славная коммунистическая партия, владеющая передовой революционной теорией.

В свое время великий гений человечества Владимир Ильич Ленин писал, что без революционной теории не может быть и революционного движения. Роль передовой борьбы может выполнить только партия, руководимая передовой теорией.

Марксистско-ленинская теория дает трудящимся силу ориентировки и ясность перспектив, раскрывает перед ними внутреннюю связь происходящих событий, дает возможность им не только ориентироваться в этих событиях, но и предвидеть, в каком направлении они будут развиваться в дальнейшем.

Центральный Комитет Всесоюзной Коммунистической партии большевиков в своем постановлении о партийной пропаганде в связи с выпуском «Краткого курса истории ВКП(б)» отметил:

«Ошибочно думать, будто задача овладения теорией послыла лишь небольшому кругу работников. Овладение марксистско-ленинской теорией — дело важное. Именно теперь, при Советской власти и победе социализма в СССР, созданы неограниченные возможности для того, чтобы наши руководящие кадры успешно овладели марксистско-ленинской теорией, изучили историю партии, труды Маркса, Энгельса, Ленина, Сталина. Для того, чтобы овладеть теорией марксизма-ленинизма, надо лишь проявить желание, настойчивость и твердость характера в достижении этой цели. Если можно успешно овладеть такими науками, как, например, физика, химия, биология, то тем более нет основания сомневаться, что можно полностью овладеть наукой марксизма-ленинизма».

«Краткий курс истории ВКП(б)» является важнейшим средством в разрешении задачи овладения большевизмом, вооружает членов партии марксистско-ленинской теорией, дает возможность понять законы общественного развития и политической борьбы, повышает революционную бдительность партийных и непартийных большевиков.

Курс истории для партии и всех трудящихся — новое могучее идейное оружие большевизма, энциклопедия основных знаний в области марксизма-ленинизма. В истории ВКП(б) обобщен гигантский опыт жизни и борьбы коммунистической партии.

Партия Ленина — Сталина придает исключительное значение идеологической задаче Советского народа. На XVIII съезде партии товарищ Сталин говорил:

«Нужно признать, как аксиому, что чем выше политический уровень и марксистско-ленинская сознательность работников любой отрасли государственной и партийной работы, тем выше и плодотворнее сама работа, тем эффективнее результаты работы... Можно с уверенностью сказать, что, если бы мы сумели подготовить

идеологически наши кадры всех отраслей работы и закалить их политически в такой мере, чтобы они могли свободно ориентироваться во внутренней и международной обстановке, если бы мы сумели сделать их вполне зрелыми марксистами-ленинцами, способными решать без серьезных ошибок вопросы руководства страной, — то мы имели бы все основания считать левый десяток всех наших вопросов уже разрешенными».

Трудящиеся нашей страны проявляют исключительный интерес к изучению марксизма-ленинизма. Об этом красноречиво говорит тот факт, что многомиллионное издание «Краткого курса истории ВКП(б)» разошлось мгновенно. Об этом говорят также и тот факт, что исторический доклад товарища Сталина на XVIII съезде партии и другие материалы съезда изучаются с большим подъемом и вниманием.

Основным методом изучения является самостоятельное чтение. Опыт изучения «Краткого курса истории ВКП(б)» показывает всю силу и жизнеспособность этого метода.

Можно привести много примеров того, как трудящиеся упорно и настойчиво изучают историю партии, труды Маркса — Энгельса — Ленина — Сталина. Десятки шоферов гор. Калинин, проходящие переподготовку в автоучебном пункте, получают хорошие оценки по политподготовке. Успех их учебы зависит от того, что они дома с карандашом в руках, страничку за страницей изучают «Краткий курс истории ВКП(б)».

Помимо пользы в марксистско-ленинской учебе трудящихся приносит организация докладов, лекций, консультаций.

В этом отношении неплохо поставлено дело в Центральном автомотоклубе. С января по май здесь были проведены 64 беседы, много консультаций и лекций, на которых присутствовало несколько сот человек.

Особо стоит вопрос о марксистско-ленинском воспитании советской интеллигенции, которая вышла из рабочих и крестьян, которая беззаветно служит своему народу, отдает ему все силы и знания. Партия решительно осудила хамское, пренебрежительное отношение к интеллигенции, укоренившееся у некоторых работников.

Советский интеллигент не может быть только специалистом облюбованной им отрасли науки. — «он должен быть вместе с тем политиком-общественником, живо интересующимся судьбой своей страны, знакомым с законами общественного развития, умевшим пользоваться этими законами и стремящимся быть активным участником политического руководства страной» (Сталин). Глубокое знание своего дела, свою специальность советский интеллигент должен сочетать с марксистско-ленинской подготовкой.

Надо добиться того, чтобы каждый осовавиахимский работник, в том числе и шофер упорно работал над овладением марксистско-ленинской теорией. В этом — залог наших дальнейших побед в борьбе за коммунизм.

ВЫШЕ ЗНАМЯ социалистического соревнования!

Лазарь Моисеевич Каганович на XVIII съезде ВКП(б) говорил: «...сейчас, когда перед нами стоятся новая величайшая важность задача — перевести в экономическом отношении капиталистические страны, резко поднять количество продукции на душу населения, мы должны с еще большим упорством и настойчивостью бороться за новый подъем стахановского движения, за распространение всех лучших показателей, достигнутых передовыми стахановцами, за реализацию тех огромных резервов, которые были выявлены стахановцами и которые сейчас на лучших предприятиях промышленности и транспорта стахановцы на деле осуществляют».

Именно эти задачи стоят перед собой работники автомобильного транспорта в соревновании имени Третьей Сталинской Пятилетки.

В Москве на призыв коллектива 12-го таксомоторного парка, завоевавшего переходящее красное знамя в предсезонном соревновании, откликнулись десятки автобаз и авторемонтные заводы.

Коллективы автобаз завода им. Сталина и строительства Дворца Советов заключили между собой договор на социалистическое соревнование. Значительных успехов в соревновании добились водители и ремонтники автобазы завода. В 3-й половине все 67 водителей стали стахановцами. Водитель Быков оказался пройти на своей машине без

ремонта 100 тысяч километров, водитель Антошин — 80 тысяч.

Во 2-м таксомоторном парке водители — сменщики Быжовен и Чураков обязались пройти на М-1 без второго ремонта 72 тысячи километров и, чтобы выполнить свое обязательство, решили весь заявочный ремонт, за исключением наиболее сложного, производить без помощи слесарей. Их машина прошла уже более 62 тысяч километров. За это время были произведены лишь подтяжка подшипников и смена поршневых колец.

Водитель 3-й грузовой автобазы управления торговли г. Москвы Т. Кузнецов, машина которого прошла 155 тыс. километров, обязался довести межремонтный пробег до 200 тыс. км и вызвал шоферов 1-й автобазы Ленгорга. Вызов Т. Кузнецова принят десятью водителями ленинградской автобазы. Они также взяли на себя обязательство пройти 200 тыс. км без ремонта.

Соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки, так же, как и предсезонное, отличается конкретностью, отсутствием парадной шумихи. Ремонтники борются за повышение качественных показателей в работе, за снижение себестоимости ремонтов, водители борются за сбережение доверенной им социалистической собственности — советского автомобиля, за повышение его грузоподъемности.

В различных городах Союза все

новые группы стахановцев включаются в социалистическое соревнование.

Коллектив Пятигорской автобазы Крайавтотранса — как сообщает нам т. Баранов, — дал обязательство выполнить годовой план к 22-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции. Авторемонтники решили вместо 514 800 км пробега автобусов, намеченных по плану, добиться 700 тыс. км пробега, вместо 15 000 км пробега такси — 20 тыс. км, снизить себестоимость по автоперевозкам на 2%, довести экономию горючего и резины до 10%.

Чтобы выполнить свои обязательства коллектив Пятигорской автобазы Крайавтотранса предостигает значительно улучшить профилактику, повысить качество ремонтов, укрепить кадры монтажников.

Курортный сезон начался и авторемонтники Пятигорска готовы отлучиться обслужить занятых людей страны, съезжающих сюда со всех уголков Союза для отдыха и лечения.

Гараж Меревянского стеклозавода соревнуется с гаражом Будянского фарфоро-фаянсового завода. Итоги работы Меревянского завода за первый квартал свидетельствуют о значительных успехах. З/наварский план был выполнен действующими машинами на 117,6%, февральский — на 134,2%, мартовский — по монтажу на 159%.

Коллектив работников гаража Меревянского стеклозавода, как сообщает нам по поручению общего собрания т. Коваль, Андрейко и Тивач, включившись в соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки, обязались выполнить годовой план к 12 декабря — ко 2-й годовщине выборов в Верховный Совет СССР. Важнейшие пункты соревнования — не иметь аварий, экономить 5% горючего, широко развернуть оборонную работу, сдать всем нормы на значки ПВХО, подготовить 15 воршиловских стрелков, вовлечь в первичную организацию Осоавиахима всех работников гаража.

Недостаток запасных частей в гараже не дает возможности увеличить коэффициент использования парка. Стоят три машины ЗИС-5 и одна ГАЗ-АА.

Возглавить новый производственный и политический подъем, создать необходимые условия для стахановской работы на автотранспорте — такова неотложная задача всех партийных, хозяйственных и профсоюзных организаций.

Активность и самоотверженность, энтузиазм и инициатива миллионов масс рабочих, колхозников, интеллигенции, руководимых великой партией Ленина — Сталина — вот основные силы, которые обеспечили нам историческую победу.

Новый могучий подъем социалистического соревнования — верный залог успешного выполнения великих задач третьей пятилетки.



Комсомольско-молодежная стахановская бригада слесарей-сборщиков заводского цеха Московского завода «Комета» ежедневно выполняет 150 проц. нормы. На снимке (слева направо): бригадир Н. Викторов, слесари И. Белов, А. Икколев, А. Петров, мастер П. Сурин

Фото Э. М. Бранского

Поднять культуру автоспортсмена!

Оборонное значение автоспорта неоспоримо. Великий летчик нашего времени Валерий Павлович Чкалов в своей статье «Дорогу военнаторованному спорту!» писал:

«Опыт Испании и Китая показывает, какую огромную роль приобрели автомобиль и мотоцикл в условиях современной войны. Быстрая переброска значительных войсковых соединений, разведка, срочное доставка надлежно осуществляются автомобилем и мотоциклом. Автомобильстам и мотоциклистам, хорошо овладевшим сердцем машины — мотором, сравнительно несложно пересечь за руль танка и бронемашини.»

Вот почему развитие автоспорта, массовое овладение техникой вождения должно стоять в центре внимания осовавиановских и физкультурных организаций.

Между тем до сих пор автоспорт не пользовался популярностью в Осавиахима. Общество не организовывало ни кроссов, ни гонок, даже не участвовало в соревнованиях, проводимых другими организациями.

Недавно Центральный Совет Осавиахима вынес решение о проведении Всесоюзного автоспортивного марафона обороны СССР. К. Е. Воронилкова. Это событие огромной важности. Оно должно послужить началом дальнейшего усиления культуры автоспортсмена среди многомиллионной массы советских патриотов — членов Осавиахима.

Не случайно Осавиахима открывает новую область своей работы именно кроссом. Кроссы — наиболее оборонный и прикладной вид автоспортивных соревнований. Они развивают у водителя все те качества, которые необходимы ему в условиях военного времени. Броды, размытые гнилые дороги, узкие лесные тропинки, заросшие частым кустар-



ником, — типические черты кроссовой дистанции — требуют от спортсмена быстрой ориентировки, находчивости, выносливости, смелости, совершенного знания материальной части машины, безукоризненного вождения.

За последние два года накопился значительный опыт в проведении автоспортивных. Ознакомившись со всеми их положительными и отрицательными сторонами, Осавиахима имеет полную возможность провести свое первое всесоюзное спортивное соревнование образцово.

Каковы же основные недостатки прошлых автоспортивных?

Автоспортивные не были военнаторованы. Крупнейшие соревнования, разыгранные на первенстве СССР в течение последних лет, носили чисто спортивный характер. Не были использованы ни гранаты, ни противотанки.

В воронилковском моторкроссе, проведенном Центральным автоспортивным клубом в ноябре 1938 г., хотя и был введен противотанки, но решающего значения при определении классовых мест он не имел.

В моторкроссе имени Чкалова, проведенном в феврале 1939 г., дополнительно была введена граната. Однако все общество, выставившие на старт соревнований свыше 30 команд, недооценили значения гранатометания. Итоги были явно неудовлетворительными: большинство спортсменов проявило полную неподготовленность и отсутствие необходимых навыков в искусстве меткого огня «карманной артиллерии».

До сих пор ни на одном крупном соревновании не практиковалась

стрельба. Очень незначительное место уделялось и чисте карты, привлекающей спортсмену военные навыки разведчика.

Не приходится доказывать важности физической подготовки мотоциклиста. Зачастую он вынужден на руках вытаскивать машину из бродов, песков, глин. Кроссмену необходимо обладать крепкой мускулистой силой, отличными дыханием, здоровым сердцем. «Спортивная форма» мотоциклиста должна стоять на такой же высоте, как у боксера, легкоатлета.

Несомненно, в предстоящем воронилковском кроссе будут дебютировать новые кадры спортсменов, опыт и навыки которых еще невысоки. Необходимо теперь же провести с ними на местах значительную работу, посвятить их во все тайны кроссового искусства.

Чтобы сделать кросс интересным и содержательным, чтобы повысить спортивную выучку новичков, необходимо привлечь к участию в соревновании опытных мастеров — членов автоспортивных клубов и добровольных спортивных обществ.

Ответственное дело — выбор дистанции. Многие организаторы кроссов страдали заблуждением. Они думали, что чем больше бродов на дистанции, чем они глубже, тем ценнее кросс. Это вздорную мысль надо отбросить. Трасса должна содержать в себе самые разнообразные трудности — подъемы, спуски, пески, лесные тропинки, крутые повороты и т. п. Однако не следует ими увлекаться. Дистанция должна быть такой, чтобы ее мог преодолеть не только опытный мастер, но и рядовой мотоциклист.

До воронилковского кросса осталось немало времени. Осавиахима-ские организации должны немедленно развернуть подготовку. От этого зависит успех важного оборонного соревнования.

Герой Советского Союза, полковник А. В. ЛЯПИДЕВСКИЙ.





«Соэкономный» автобус

Водитель-стахановец Бор. ПАСХИН

Еще в 1931 году на совещании хозяйственников товарищ Сталин упрекал некоторых руководителей предприятий в безхозяйственности. Он говорил: «Это факт, что в ряде предприятий и хозяйственных организаций понятия: «режим экономии», «сокращение непроизводительных расходов», «рационализация производства» — давно уже вышли из моды». Товарищ Сталин указал тогда, что для увеличения накоплений, роста капиталовложений, укрепления обороны необходимо: «Уничтожение безхозяйственности, мобилизация внутренних ресурсов промышленности, внедрение и укрепление хозяйства во всех наших предприятиях».

Эти мудрые слова и сейчас имеют полную силу. У нас до сих пор еще много безхозяйственности, перерасходов, велики потери сырья и простои оборудования.

В частности, по автомобильному транспорту можно привести десятки и сотни примеров безхозяйственной траты средств, увеличения непроизводительных расходов и в то же время отсутствия какой бы то ни было работы по рационализации производства и внедрению стахановских методов труда.

* * *

Я работаю во 2-м автобусном парке. Моя бригада на автобусе ЗИС-8, тара № 527 закончила 1 декабря 1938 г. первый эксплуатационный цикл, продолжавшийся три года. За это время было пройдено без капитального и среднего ремонтов 207 311 км или 259% нормы, что является рекордом для московского и ленинградского автобусных хозяйств. Прогер резины составил 70 270 км на каждую покрышку или 167% нормы. Расход бензина был на 3,4% ниже нормы. Экономия на ремонтах выразилась в 21 207 рублей. Коэффициент использования машины был поведен до 0,935.

Положив в основу своей работы указание товарища Сталина о том, что основу ремонта составляют текущий и средний, а не капитальный ремонт, мы увеличили пробег между ремонтами № 1 до 15 000 км вместо 5000 км по норме, а в промежутке между ремонтами производили тщательное профилактическое обслуживание машины¹⁾.

Нам пришлось преодолеть немало трудностей в борьбе за новые стахановские методы работы и мы добились успеха. Однако наш опыт не был подхвачен хозяйственным и техническим руководством парка. Ди-

¹⁾ Подробно о нашем опыте работы см. в книге Б. М. Пасхина «Работать так, как учил Серго». Изд. НКПС РСФСР, 1939 г.

ректор парка т. Петровка и главный инженер Т. Хохлов прошли мимо наших стахановских достижений.

Желаю работать так, как учил незабвенный Григорий Константинович Орджоникидзе, светлой памяти которого была посвящена наша трехлетняя работа, мы не остановились на достигнутом, а решили с 1 января перейти на хозяйственный расчет.

В чем сущность хозяйственного расчета нашей бригады?

Ежемесячно мы получаем задание и средства на все виды затрат по эксплуатации и ремонту автобуса, в том числе и по заявочному ремонту, который учитывается по парку в целом. Мы особенно настаивали на точном учете заявочного ремонта, так как он является следствием плохого профилактического обслуживания и недостаточно тщательного ремонта № 1.

Прошедшие три месяца этого года дают возможность подвести первые итоги работы нашего автобуса на хозяйственном расчете.

Всего за январь — март мы сделали четыре заявки: поставить шпильку в правый задний барабан, смонтировать правый внутренний барабан, отрегулировать сцепление, смонтировать стартёр, причем последняя заявка не была выполнена, что вызвало потерю 0,5 часа (опоздание с выездом на линию).

Результаты эксплуатационной работы нашего автобуса приведены в следующей таблице:

Показатели	Плановое задание				Фактическое выполнение				% к плану
	Январь	Февраль	Март	Всего	Январь	Февраль	Март	Всего	
Машино-дни в эксплуатации . . .	26	25,5	31	82,5	26	27	31	84	101,8
Машино-дни в ремонтах и дооборудовании	5	2,5	—	7,5	5	1	—	6	80,0
Коэффициент использования машино-дней	0,839	0,91	1,0	0,917	0,839	0,964	1,0	0,933	101,7
Машино-часы в эксплуатации	291,2	285,6	353,4	930,2	287	309,4	355,4	951,8	102,3
Общий пробег км	5 841	5 729	6 481	18 051	5 770	6 228	6 591	18 589	103,0
Валовая выручка руб.	7 507	7 378	7 974	22 859	7 594	8 423	9 183	25 200	110,2
Расход бензина А/км	0,343	0,343	0,343	0,343	0,332	0,327	0,315	0,322	94,2
Затраты на заявочный ремонт в руб.	240,63	241,65	235,30	717,58	55,60	9,18	9,27	74,05	10,3
Затраты на ремонт № 1	—	619,—	—	619,—	—	57,85	43,75 ¹⁾	101,60	—
Общие затраты на 100 км пробега	—	—	—	7,19	—	—	—	0,95	13,1

¹⁾ Стоимость февральского ремонта, оплаченная в марте.

Следует отметить, что пять дней простоя в дооборудовании в январе были вызваны исключительно неповоротливостью технического руководства и отсутствием контроля исполнения и проверки качества работ.

Еще 15 декабря 1938 г. главный инженер дал распоряжение начальнику цеха т. Иванову установить на нашей машине отопление с тем, чтобы с 1 января она могла пойти в эксплуатацию. Однако т. Иванов в декабре не «удосужился» выполнить распоряжение и задержал машину на 4 дня. Кроме того установка отопления была проведена неграмотно, что вызвало дополнительный однодневный простой. Парк потерял 1500 рублей.

Качество профилактического обслуживания машин в парке весьма низкое, что характеризуется следующим фактом. В марте наша машина возвратилась в парк из-за пробуксовки сцепления. При разборке выяснилось, что валки муфты сцепления заело в полувыключенном состоянии из-за отсутствия смазки. Этот же дефект (отсутствие смазки) был обнаружен еще на двух машинах.

Наш автобус был поставлен в ремонт № 1 без ведома бригадира на месяц раньше планового срока (27 февраля вместо 26 марта). Сделано это было по распоряжению начальника профилактиatoria т. Кравчука, который таким образом сорвал производство первого микрометража двигателя.

Несмотря на все эти помехи и препятствия моя бригада выполнила план по всем показателям и дала 86,9% экономии по эксплуатационным ремонтам. Это говорит о том, что автобусные парки имеют все возможности выполнять финансово-



Руководители 2-го автобусного парка получают от пассажиров лучшие отзывы о работе бригады хозрасчетного автобуса тов. Пасхина.

Фото М. Прехнера

эксплуатационный план и экономить не менее 25% средств по ремонтам №№ 0 и 1. Это говорит также о том, что можно и нужно переводить на хозрасчет не отдельные машины, а целые колонны и пехи, в первую очередь пехи профилактического обслуживания и ремонта № 1.

Чтобы стимулировать работу шоферов в борьбе за выполнение финансового плана, нужно, наряду с премией за экономию резины и бензина, установить премии за перевыполнение плана пассажиро-перевозок.

Борьбу за экономию ремонтных средств, запчастей, агрегатов и материалов, за ликвидацию заявочного ремонта необходимо обратить самым решительным образом в следующие направления:

1. Перестроить существующую систему премирования за увеличение межремонтного пробега так, чтобы бригада водителей стремилась экономить средства, полагающиеся на ремонт, и ликвидировать потери рабочего времени из-за технических неисправностей.

2. Стимулировать работу бригад ремонта № 1 за увеличенный межремонтный пробег и отсутствие заявочного ремонта.

3. Ликвидировать бригады заявочного ремонта, усилив за их счет бригады ремонта № 1 и установив такой порядок, который уничтожит все самое плохое «заявочный ремонт».

4. Подчинить бригады профилактического обслуживания и ремонта № 1 начальнику той колонны, машины которой они обслуживают.

Сейчас во 2-м автобусном парке удалось добиться перевода на хозрасчет колонны № 3 тов. Титова. Создана первая комплексная бригада, отвечающая за качество ремонта № 1 и выполняющая весь заявочный ремонт. Это дало уже неплохие результаты. За первые 10 дней апреля количество заявочных ремонтов резко упало. Однако это лишь первые робкие шаги.

Чтобы добиться резкого снижения себестоимости, нужно немедленно ввести ежедневный индивидуальный учет расхода горючего, учет выручки по каждой машине, учет затрат на материалы, запчасти и агрегаты по каждому виду ремонта. Кроме того, необходимо ввести обязательную периодическую профилактику системы зажигания, питания и электрооборудования, чтобы окончательно ликвидировать потери.

Электриков и регулировщиков нужно распределить по колоннам, прикрепить к ним определенные машины. Это значительно повысит качество регулировки и обслуживания машин.

Несколько слов о цехах, от кото-



Тов. Пасхин перед выездом на линию предъявляет путевку вахтеру.

Фото М. Прехнера

рых зависит бесперебойная эксплуатация автомобилей и, в первую очередь, об агрегатном цехе, роль которого в эксплуатационном хозяйстве громадна.

Выполняя план ремонта агрегатов по количеству, агрегатный цех обращает слишком мало внимания на качество ремонта. Нередки случаи, когда коробки передач, редукторы, рули и передние мосты, вышедшие из капитального ремонта, после 1500—2000 километров пробега автомобиля возвращаются в капитальный ремонт. Ответственность за преждевременный выход агрегата из строя никто не несет, а себестоимость колоссально возрастает. Необходимо немедленно ввести паспортизацию агрегатов, поступающих из капитального ремонта. В паспорте должны быть указаны действительные затраты на данный агрегат и фамилия рабочего ремонтника.

Сейчас стоимость капитального ремонта агрегата определяется очень «просто». Предположим, что за месяц отремонтировано 100 коробок передач и затрчено 30 000 рублей, значит капитальный ремонт одной коробки передач составляет

$$30\ 000 : 100 = 300 \text{ руб.}$$

Такой «средний» учет должен быть ликвидирован.

Если агрегат не пройдет положенного после капитального ремонта километража, значит допущен брак в работе и агрегат должен вернуться к бракоделу для повторного ремонта. Паспортизация агрегатов сразу же резко снизит себестоимость ремонта.

* * *

Все эти мероприятия несложны, провести их в жизнь нетрудно. Нужно только техническому и хозяйственному руководству нашего парка возглавить широко развернувшееся социалистическое соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки, вовлечь в него весь коллектив парка, чтобы ни один работник не остался вне соревнования.

Успех будет обеспечен, если вся хозяйственная работа будет тесно сочетаться с политической, если каждое мероприятие будет пронизано глубокой партийностью.

Во главе социалистического соревнования, руководители парка, партийная и профсоюзная организации выведут наш парк в ряды передовиков социалистического автотранспорта.

Чувство нового, которое не дает застревать на прошлом, останавливаться посреди пути, должно пронизывать каждого советского работника. Чувство нового — это ясная и широкая перспектива движения вперед.

В сочетании этого чувства с мудрым опытом, с марксистско-ленинской закалкой — неизбывая сила большевистского руководства,

Решают дело КАДРЫ

Б. АЛЬТШУЛЛЕР

Чтобы освоить огромный парк автомобилей в третьей пятилетке и выполнить задачу увеличения автоперевозок в 4,6 раза, потребуется подготовить к 1942 году, как указывал товарищ Молотов в своем докладе на XVIII съезде ВКП(б), армию шоферов в 2 миллиона человек. Ни одна другая профессия в третьей пятилетке не получит такого стремительного роста.

Сейчас расходы по обучению одного шофера составляют в среднем около 1200 рублей. Следовательно, речь идет о затратах примерно 2 миллиардов 400 миллионов рублей. Средства огромны и задача заключается в том, чтобы использовать их с наибольшим эффектом.

В настоящее время между производством машин и подготовкой автокадров имеется диспропорция. В стране нехватает около 150 тысяч шоферов. Дело обучения автоработников, и в первую очередь водителей, страдает многими недостатками.

Шоферы готовят разные ведомства. Централизованного руководства нет. Почти в каждой школе своя программа, свой учебный план. В количестве часов обучения чудовищной разнороб. Практическим занятиям по монтажу, слесарному делу и ремонту уделяется недостаточное внимание. Учебников нехватает, новых моделей советских автомобилей в школах ограниченное количество. Ясно, что значительное увеличе-

ние контингента шоферов в третьей пятилетке требует решительного улучшения всей системы обучения, роста сети школ и курсов, крепкой материально-технической базы, единого руководства.

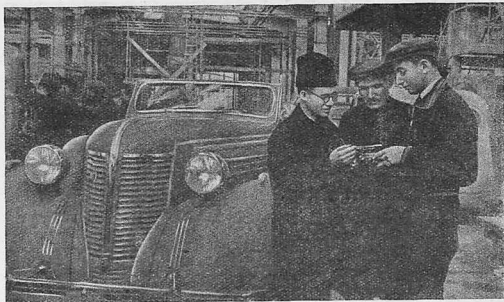
* * *

Автотранспорт в третьем пятилетии потребует около полутора миллиона квалифицированных рабочих по техническому обслуживанию и ремонту автомашин: монтажников, регулировщиков, резинщиков, электриков, смазчиков, слесарей, токарей, фрезеровщиков и т. п. Этих профессий пока никто не готовит.

Кроме того, потребуется автотранспорту около 100 тысяч автомехаников, мастеров, начальников колонн и заводчиков гаражей. Эти кадры сейчас черпаются из числа шоферов и ремонтных рабочих и зачастую без повышения их квалификации.

Техника все более и более усложняется. Нацп автозаводы выпускают автомобили новейших конструкций со специальными механизмами: газогенераторами, кранами, лебедками, самосвалами, контейнерами. Для овладения новой техникой необходимо повышение уровня технической подготовки младших и средних командиров, создание специальных школ.

Если взять минимальную норму — один инженер на сотню автомоби-



Экспериментальный образец комфортабельного легкового автомобиля ЗИС-102. Возле машины (слева направо): жестянщик Н. Лаврицев, слесарь М. Юхалов и ведущий инженер-конструктор С. Кокин.

Фото А. Носовича



Слушатели автошколы Осоевляхима Московского райсовета за учебой (слева направо): Н. Карпукhin, А. Горячев, Г. Бойдаков.

Фото В. Девягало

лей, то в третьей пятилетке надо подготовить около 14 тысяч инженеров. Сейчас в стране только три вуза готовят инженеров-автомобилистов и выпускают не более 300 человек в год. Не случайно поэтому, что средними и мелкими гаражами сплошь и рядом руководят малоопытные люди, не знающие автомобильного дела.

«...Решают дело кадры, освоившие технику производства», говорится в резолюции XVIII съезда ВКП(б) по докладу товарища Молотова. Эти кадры надо готовить, растить, воспитывать.

* * *

Наш автомобильный парк крайне распылен. Летом прошлого года в Москве насчитывалось, например, 5675 автохозяйств. Такое, ничем не оправдаваемое, дробление парка приводит к нерациональному использованию его. Половину пробег машин составляют холостые ездки. Грузовые потоки почти не изучаются. Отсюда — встречные перевозки. Машины сплошь и рядом ходят подгруженными и, по выражению шоферов, «возят воздух».

Подавляющее большинство автомашин в нашей стране находится в мелких гаражах, лишенных удовлетворительной технической базы по уходу за машиной и ремонту. Себестоимость перевозок в карликовых автохозяйствах достигает 6 рублей за тонно-километр, в то время как в крупных гаражах тонно-километр обходится в среднем 70 коп.

До сих пор мы еще не используем в автотранспорте огромных преимуществ планового хозяйства. Как выгодно перевозить грузы на короткие расстояния — по железной дороге или на автомобильках? Насколько лет назад железные дороги США, не выдержав конкуренции автотранспортных компаний, обзаве-

лись собственным автомобильным парком и возят грузы на расстоянии 500 километров на автомобильях. У нас груз от Москвы до Серпухова, Тулы, Клина, Рязани перевозят по железным дорогам.

Перед автотрабниками в третьей пятилетке во весь рост поставлена задача: «Организовать регулярное движение автомобильного транспорта на автомагистралях, трактах и грузонапряженных подъездах к городам, железнодорожным станциям и водным путям».

Эта директива XVIII съезда ВКП(б) znamená собой новую полосу в развитии автотранспорта, определяет возросшие требования к нему.

Сейчас руководство автотранспортом возложено на автомобильные секторы транспортных отделов наркоматов. Их «работа» сводится к учету парка, расылке эксплуатационных измерителей. При таком руководстве гаражи предпочитают самим себе.

Товарищ Сталин учит, что победа никогда не приходит сама, ее надо организовать. Чтобы успешно выполнить задачи, поставленные перед автотранспортом в третьей пятилетке, необходимо создать центральный автомобильный орган, подчинив ему автотранспортные тресты общественного пользования (автобусные, таксомоторные) и грузовые парки местных советов), авторемонтные заводы, станции обслуживания, учебные заведения.

Необходимо взять на ведомств значительную долю грузавого автопарка и обслуживание их нужд перевести на договорных началах по единым, утвержденным правительством, тарифам. При этом условии будут мобилизованы огромные скрытые ресурсы автотранспорта, значительно повысится использование автопарка.

Усилить военную подготовку шофера

Боевая мощь Красной Армии зависит главным образом от качества подготовленных военных кадров. Наряду с различными военными специальностями нам потребуются кадры водителей автомобилей с элементарными знаниями работы и тактики автотранспортных частей.

До настоящего времени такую «черновую» работу с водителями проводит Осоавиахим. Другие организации военной подготовки водителей не уделяют должного внимания.

Транспортное управление Моссовета включило в программу по подготовке шоферов военное дело, но в школах и курсах изучают его лишь при наличии «свободного времени».

Преподаватели по этому предмету подбираются случайно. Большинство из них незнакомо с основой программы — тактикой автотранспортных частей.

Комсомольская автошкола Мостаксомотора выпустила 10 групп, которые, однако, не закончили программы по военному делу. В учебном комбинате Мостракторского кадры из-за отсутствия преподавателей этот предмет совсем не изучают.

Чтобы усилить военную подготовку шоферов, необходимо учебным организациям увеличить количество часов на изучение военного дела и провести семинары с преподавателями.

Преподаватель автошколы инженер Байлов

Что мешает нашей учебе

В Темурыкской автоколоне Сельхозтранса около 50 шоферов. Только один из них имеет права 2 класса, все остальные — шоферы 3 класса.

Непонятно, что мешает учебе в Темурыкской автоколоне? Все возможности учиться, особенно в зимнее время, здесь имеются. Однако, рабочим и администрации автоколоны отказались организовать даже техминимум для шоферов.

По завлечению начальника автоотряда № 2 т. Бондаренко проводить техминимум необязательно. Неудивительно после этого, что за 10 месяцев существования автоколоны уже перерасходовано около 5 тыс. рублей на горючее.

Пора Краснодарскому тресту Союзсельхозтранса позабыть об организации учебы для водителей автоколоны № 20.

Шофер Сероштан

Семья Бучиных

В. АБРАМОВ и А. ГРИГОРЬЕВА

Москва 1902 года.

По булыжным мостовым трясется пролетки, дрожи и полки извозчиков Ползет конка. Оставляя за собой длинный, дымный след, с шумом и треском, проходит автомобиль привлекая всеобщее внимание.

Остановился и долго смотрит вперед диковинному экипажу чиновник в фуражке с кокардой. Малышка-разносница, забыв о ступицах на лотке пирога, с открытым ртом прожогает изумленными глазами заморское чудо. Лошадь пугливо прядет ушами, косятся и шаркают в сторону, наводя панику на людей, идущих по узким тротуарам.

Это коммерции советник Павел Иосифович Льюкс с супругой совершают послеобеденную прогулку в собственной машине. На высоком переднем сиденье, за рулем автомобиля — 17-летний шофер Николай Борисович Бучин. Он умело маневрирует между ежеминутно возникающими препятствиями.

Автомобиль на улицах города — редкость. Два десятка машин разных иностранных марок представляли в ту пору весь автотранспорт Москвы. Именитое московское купечество, не желая отставать от «новой моды», обзаводились дорогостоящими «самоходками».

«Стыли города» — толпосумы первой гильдии, вальсы развлекатели по улицам, пугая прохожих трубными звуками и приводя в трепет городских, почтительно козырявших «их степенствам».

* * *

В большом горе была мать Николай Бучина, 15-летний парень, только недавно поступивший учеником в слесарную мастерскую, пропал. Утром ушел из дома, а обратно не вернулся. Много дней разыскивала Екатерина Васильевна сына. Но поиски ни к чему не привели. Так и решили в семье: — пропал. Никола, совсем пропал. Мать даже просфорку за упокой души подала.

А Николка нашелся. Ровно через год, выросший, возмужавший, он сидел дома и рассказывал утиравшей слезы матери о своих поколениях. Любопытство, жажда знаний, стремление к новизне были главной чертой характера Николая Бучина. А тут еще подвернулся выданший виды механик мастерской. Он так увлекательно рассказывал о технике, о машинах. Он рисовал заманчивые картины заграничной жизни. Николка не выдержал. Бежав из дома, он поехал в Австрию.

Утомительные скитания от одного хозяина к другому надоели молодому Бучину. Научив автомобиль, он стал



Николай Борисович Бучин

шофером и решил вернуться на родину.

Шоферов в Москве — единицы. Официальный справочник сухо и лаконично отмечает: «к концу 1902 года в России было 148 автомобилей».

Николай Борисович Бучин, один из первых русских шоферов, на неукомплектованной, неповоротливой, шумливой машине возил своих хозяев, их чад и домохозяев по булыжной Москве.

Лучше других была знакома молодому шоферу дорога к «Яру». Любимо именитое купечество проводить ночи в этом раззолоченном кабаке.

Часто по целым ночам у дверей рестораторов и увеселительных заведений дожидался Николай Горисович своего нового хозяина, самодура — купца Таланова. Только под утро захмелевшая ватага, с криками и пьяными песнями усаливалась в машины.

— А, ну — вези! — командовал, отдуваясь и отплывавшись Таланов.

— Гоня, ямщик! — визжали размазанные явасонети.

Злобой и горечью наполнялось сердце молодого шофера. С каким наслаждением бросил бы он тяжкую, унижайшую службу. И только мысли о доме, о жене и малышах — Серёжке и Алексее — заставляли смиряться.

Но все же пришел конец терпению.

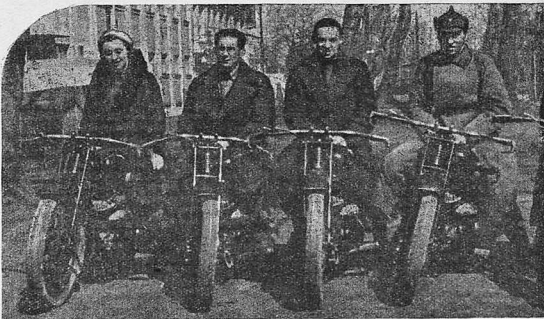
Грубое кричал расхлывшийся пьяный купец.

— Тихо едешь, марзавец! — вопил он, размахивая тростью. — Видишь, нам с барышнями некогда. Повешивайся! — И Таланов ткнул тростью в спину шофера.

Кровь бросилась в голову Николаю Борисовича. Реако затормозив машину, он быстро обернулся и выхватил палку из рук хозяина. Плохо пришлось бы Таланову, не выручи его ехавшие с ним собутыльники.

— Ладно уж, вези, как знаешь — слдерживая ярость, заговорил Таланов.

— Ну, нет! Пусть чорт вас возит. Или сами поезжайте, если сумеете. — С этими словами Николай Борисович отошел от машины, оставив на тем-



Семья Бучиных (справа налево): Сергей, Алексей, Александр, Виктор.

ном после своего хозяина и его панику.

На следующий день шофер Бучин был уволен «за непочтительное отношение к хозяйству».

* * *

Обыденная шоферская работа по удовлетворила пытливого ум. Забота о большой семье не помешала Николаю Борисовичу отдавать почти все свое время изучению быстро совершенствовавшейся автомобильной техники. Его привлекала большая скорость, азарт первых спортивных соревнований.

Скоростные гонки Москва — Петербург, Москва — Орел, Петербург — Севастополь, проводимые на заре автомобильного спорта в России, привлекали на старт лучших зарубежных гощиков — представителей фирм, стремившихся овладеть русским рынком.

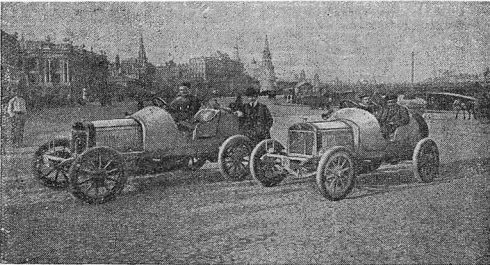
Неизменным участником этих гонок был и Николай Борисович Бучин. Выступая на автомобильных своих холах, он удачно конкурировал с опытными иностранцами. Спортивный залор, смелость и решительность побеждали. С каждой гонки он возвращался домой с ценным призом.

В 1909 году он устанавливает отличный, по тому времени, рекорд — 1 верста — 43 сек.

Финиш верстовой гонки. Московская знать пришла посмотреть выступление известных, прибывших из-за границы гощиков.

— Смотрите, смотрите, стартует Геронимус. Это — знаменитость. Из Австрии к нам приехал. Этот, конечно, вытратит. Не поспрайт своего фирму.

В стороне от «чистой» публики, у обочины шоссе собрались шоферы и рабочие первых московских гаражей. Среди них — Надежда Александровна Бучина. Волеяясь, она прислушивается к разноречивым толкам. Жена молодого автомобилиста



Один из первых автоспортсменов Москвы — Н. Б. Бучин за рулем машины (справа)

разделала спортивные увлечения своего мужа.

Все машины финишировали. С нетерпением ожидают объявления результатов.

Надежда Александровна не верит себе. Ее мужа, — победителя опасной, трудной гонки первым вызывают к судейской трибуне.

Признанные заграничные мастера посланы. С кислыми улыбочками они пожимают руку русского шофера.

Надежде Александровне только издали пришлось наблюдать за тем, как чествовали ее мужа. К столу, за которым после гонки собрались организаторы и участники соревнований, ее не приглашали.

* * *

Николай Борисович работает в Туле. Вместе с созданным им бригадой табачных он восстанавливает автомобильный парк, разрушенный гражданской войной. Годом раньше он провел такую же большую работу в Орле.

Семья Николая Борисовича, — жена и пятеро ребятшек — поселилась в тесной комнатухе при гараже. Маленькие «бученята» целыми днями вертелись около автомобилей, в мастерской, в гараже. Старшие — Сергей и Алексей помогали отцу — промывали части, подавали инструмент. С малых лет знакомились они с тайнами моторов, сцеплений, магнето. Постепенное общение с машинными решало дальнейшую судьбу «бученят», как называли детей Николая Борисовича рабочие гаража.

* * *

У Бучиных гости. Весело шумит самовар. Оживленную беседу прерывает треск мотоцикла.

— Кто-то еще к вам пожаловал.

Николай Борисович подходит к окну.

— Батюшки, да это Сережка на вашей машине катается. Вот, чертенок, ведь от земли не видать, а туда же, на машину дует. Вот я его сейчас выпорю.

Мать уже тапнит за руку упрямощего «мотоциклиста».

Короткое следствие установило: два часа назад с помощью брата и соседских мальчишек мотоцикл был бесшумно выведен со двора и в двух кварталах от дома заведен. Так состоялось «бесовое крещение» 9-летнего Сергея Бучина, будущего рекордсмена и чемпиона страны.

* * *

Семья Бучиных — это потомственные автомобилисты и мотоциклисты. Все братья — Сергей, Алексей, Александр, Виктор, их сестра Зинаида и ее муж Олег Кучеренко — это отличные водители, спортсмены, тренеры, конструкторы.

Биография каждого из них коротка и вместе с тем богата спортивными достижениями, отличными показателями в работе и учебе.

Имя старшего сына Сергея широко известно в спортивных кругах. Неоднократный победитель крупнейших мотосоревнований, он не любит много говорить о своих успехах. С любовью и гордостью о нем рассказывает мать и младшие братья.

Начав с 16 лет трудовую жизнь, Сергей на стареньком потрепанном «Харлее» с колеской собирал почту и доставлял ее в Тульское почтовое отделение. Не было случая, чтобы почта запаздывала. Даже оторвавшись на полном ходу колеса не повяла на график молодого почтара. Мешки с письмами были доставлены на почту своевременно, и только завтра Воронюк долго ахал и разводил руками, глядя на удалого мотоциклиста.

— Сережа, голубчик, да ты с ума сошел! По такой распутице, на одиночке, без колески, с мешками! Ты что? Или тебе голова не дорога?

Последний список спортсмена Сергея Бучина длинен. Два больших мотоциклетных прогона на отечественных машинах, общим протяжением свыше 8 тыс. км, участие в трех переносках страны, блестящее выступление на ответственном соревновании «За честь заводской марки».



Олег Кучеренко, Зинаида

отличные секунды в километрах, высокое мастерство просоровой езды — делает Сергея Бучнина одним из виднейших представителей советского мотоспорта. Теоретические познания, полученные им в высшей школе тренеров, орденосного института физкультуры и спорта имени Сталина, помогают ему успешно передавать свой опыт, свои знания молодым спортсменам.

Лучше всего характеризует Алексея Бучнина похвальное свидетельство, полученное им после демобилизации. Командование военной части высоко оценило его знания и безаварийную езду. После трех лет службы в РККА он сдал вверенную ему машину в отличном состоянии.

Сергей и Алексей, шоферы I класса, участвовали в больших военных маневрах. За проявленную находчивость они получили награды.

Младшие Бучнины — Александр и Виктор тоже пошли по отцовскому пути — оба шоферы. Как и отец, они отличные спортсмены. Их первые выступления увенчались крупным успехом. Оба они составили опасную конкуренцию признанному мастеру А. М. Иваненко на соревнованиях в Киеве и Москве.

Виктор — разносторонний спортсмен, мастер лыжного спорта, легкотлет, отличный гранатометчик.

— Удачно мы нашу Зинаиду замуж выдали, — говорят, пошмеиваясь, братья Бучнины. — Нам в семье как раз конструктора и хватало. Олег очень ко двору пришелся.

Молодой способный конструктор Олег Кучеренко удачно дополняет замечательный спортивный ансамбль, возглавляемый старшим русским гошником Николаем Борисовичем Бучниным.

Почти каждый вечер в квартире Бучниных за большим столом собираются мотоспортеры и болельщики. Особенно интересно проходит вечера, когда дома бывает Николай Борисович. Вспоминается многое. Рассказы о далеком прошлом увлекают всех. Даже Надежда Александровна, оставив на время домашние хлопоты, внимательно слушает мужа. Частенько она, верный спутник всей его жизни, добавляет и поправляет занимательные рассказы Николая Борисовича.

Перед большими гонками, в которых обязательно участвуют братья Бучнины, в доме говорят только о секундах, машинах и горючем. В эти дни обычно молчаливый, спокойный Олег Кучеренко нарахват. Он становится разговорчивым и общительным. Каждый из братьев настойчиво требует разъяснений, помощи. И всем надо помочь. В консультациях нуждаются и товарищи Бучниных. Для них тоже находится добрый совет.

Наконец, приготовления закончены.

— Ну, ребята, посмотрю я завтра, как вы пойдете, — говорит сыновьям Надежда Александровна. — Не поспрамите бучнинского рода. Ох, Сашка, что-то я за тебя боюсь, вечно у тебя в машине непорядки. Ты бы у отца поучился за машинной-то смотреть.

Лишь поздно ночью в квартиру Бучниных приходит тишина. Крепким, здоровым сном спят братья-спортсмены. Завтра на гонках они продемонстрируют свое мастерство, высокую технику владения мотоциклом, свою постоянную готовность к защите родины.

В 1937 году на первенстве СССР по мотоспорту разыгрывалась скоростная гонка на 300 километров.

Сергей Бучнин долго и тщательно готовился к этому соревнованию. Сильны были конкуренты. Трудна и нова дистанция. Тем желаннее была победа.

...Пролетели 200 километров. Четко работает мотор. Шуршат шины. Зеркальная гладь шоссе как бы просят: прибавь, нажимь, еще, еще прибавь. Вперед! Крутой поворот. Предельно внимательно гошника. Он почти не сбрасывает газа, Дороги доли секунды. Выраз низко кладет машину...

Вперед! снова прямая как стрела, бесконечная лента шоссе. Полный газ. Скорость нарастает. Свистит ветер. Что это? Какая-то точка мелькнула впереди. «Опасность», пронеслось в сознании гошника. В мгновение выросла движущаяся точка. Это теленок, неожиданно высочивший из канавы да шоссе. Вот он перед машиной. Катастрофа неотвратима. Почти инстинктивно гошник рванул руль. Машина прыжком вылетела на обочину. Ее бросает с стороны в сторону. Опасность миновала. На секунду ослабевает воля. Свинцовый тяжестью наливается тело.

Сознание побеждает. Гошник ощущает прилив новой энергии. Вперед, вперед!

На финише шумные оживление. Взоры тысяч людей устремлены на шоссе. Бесую черту стремительно пересекает победитель.

— Bravo, Серге! Бучин, bravo! Тесным кольцом окружают победителя друзья. Главный судья соревнований, Герой Советского Союза тов. Ляндский поздравляет талантливого гошника, нового рекорсмена страны.

Полнокровной, счастливой, интересной жизнью живет семья автомобилистов Бучниных.

Теплая дружба объединяет этот замечательный коллектив. С любовью и уважением относятся дети к матери и отцу. Родители горды успехами своих детей. Сергей завоевал звание чемпиона, Алексей получил похвальную грамоту, Александр призван в ряды доблестной Красной Армии, Виктор успешно окончил школу, у Зинаиды и Олега родились чудесный малыш Сашка — эти большие и маленькие радости прибавляют силы Николаю Борисовичу и Надежде Александровне.

Полвека прожито недаром. — Советская власть сделала меня полноправным гражданином, горячим и преданным патриотом своей родины — говорит Николай Борисович. — Если подсчитать километры, то выйдет, что я земной шар много раз обошел. Но только тогда началась моя жизнь, когда из «кубического кулера» я стал советским гражданином. Мои дети выросли. По первому зову партии и правительства, они сумели переменить руль мотоциклов и автомобилей на руль боевой машины. Да и я от своих молодых не отстану. На чужой земле мы будем бить любого врага, который попытается отнять у нас наше счастье.



Призы, полученные Сергеем Бучниным за последние два года

Фото М. Прехнера

Газогенераторный АВТОМОБИЛЬ ГАЗ-42

ЗР 1934 №10

Военинженер II ранга Л. Ф. РУДАКОВ

Реализуя решение XVIII съезда ВКП(б) о переводе на газогенераторы всех машин на лесозаготовках, а также значительной части тракторного парка сельского хозяйства и автомобильного парка, автозаводы Советского Союза организуют массовое и поточное производство газогенераторных автомобилей.

Сейчас для развития этого важнейшего вида транспорта созданы все условия. Наркомаш среднего машиностроения утвердил в выпуску в 1939 году две модели грузовых газогенераторных автомобилей: ГАЗ-42 (ГАЗ-АА с дровяной газогенераторной установкой НАТИ Г-14) в количестве 10 000 шт. и ЗИС-21 (ЗИС-5, с дровяной газогенераторной установкой ЗИС-21) в количестве 8000 шт.

В настоящей статье мы хотим познакомить читателя с моделью газогенераторного автомобиля ГАЗ-42 (рис. 1), выпускаемого в текущем году автозаводом им. Молотова на базе максимального использования шасси бензинового автомобиля ГАЗ-АА.

Основные изменения в конструкции автомобиля ГАЗ-АА, при переводе его на работу на генераторном газе, сводятся к следующему:

- 1) взамен двигателя ГАЗ ставится двигатель М-1;
- 2) степень сжатия двигателя М-1 повышена с 4,6 до 6,5 путем постановки новой головки блока;
- 3) изменен всасывающий коллектор с таким расчетом, чтобы избежать подгрева газовой смеси от теплоты отработанных газов;
- 4) для розжига газогенератора двигателем (при порче вентилятора или разрядке аккумулятора), а так-

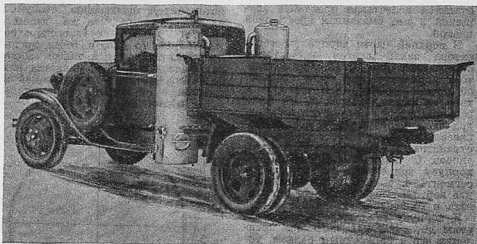


Рис. 1. Газогенераторный автомобиль ГАЗ-42. Вид со стороны газогенератора

же для нужд внутриваряжного магнезирования, двигатель снабжен пусковым карбюратором типа Солекс-2;

5) поставлена батарея повышенной емкости — 112 ампер-часов вместо 80;

7) увеличено передаточное число главной передачи с 6,6:1,0 до 7,5:1,0.

На рис. 2 дана схема газогенераторной установки НАТИ Г-14, состоящей из газогенератора 1, работающего по опрокинутому процессу газификации, батареи горизонтальных охлаждающей-очистителей 9, тонкого очистителя 10, смесителя газа с воздухом 17, системы трубопроводов, соединяющих между собой отдельные части установки, и вентилятора 15 для розжига топлива в

газогенераторе. Вентилятор приводится во вращение от электродвигателя, напряжением 12 вольт. Электродвигатель питается током от шестивольтовой батареи. На рис. 3 показано расположение агрегатов газогенераторной установки НАТИ-Г-14 на шасси автомобиля.

ГАЗОГЕНЕРАТОР. В газогенераторе — основной части установки — происходит процесс превращения дровяного топлива в горючие газы. Корпус газогенератора изготовлен из листовой стали толщиной 1,8 мм. В нижней части корпуса имеются два люка 7 и 8 (рис. 2). Первый служит для очистки восстановительной зоны (вольframовый люк), второй — для заполнения ее дровесным углем.

После заполнения восстановительной зоны дровесным углем люки 7 и 8 герметически закрываются. Это достигается тем, что между спорной кромкой горловины 1 (рис. 4) и крышкой люка 2 закатывается асбестовый шнур 3, смазанный графитовой пастой. Крышка 2 плотно прижимается к горловине путем ввертывания болта 4 в скобу 5. Скоба 5 входит своими лапами в два упора 6, приваренных к горловине люка. Чтобы предотвратить выпадение раскисленного угля, в горловину вольframового люка ставится стальная решетка 7.

Люк 8 для загрузки угля выполнен так же, как и вольframовый, за исключением того, что он имеет одну дополнительную деталь — решетку.

Устройство воздушного люка газогенератора видно из рис. 5. Под влиянием разрежения в камере горения атмосферный воздух поступает в нее через воздушный люк, отпи-

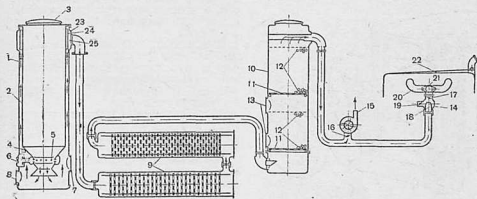


Рис. 2. Схема газогенераторной установки НАТИ Г-14

- 1 — корпус газогенератора; 2 — бункер; 3 — крышка загрузочного люка бункера; 4 — камера горения; 5 — фланец камеры горения; 6 — воздушный клапан; 7 — люк для загрузки угля; 8 — люк для очистки вольframового; 9 — грубые очистители-охлаждители; 10 — тонкий очиститель; 11 — сетка; 12 — колена Рамзи; 13 — люки для загрузки и выгрузки кокса Рамзи; 14 — смеситель; 15 — вентилятор; 16 — заслонка вентилятора; 17 — дровесная заслонка смесителя; 18 — болто для выхода газа; 19 — воздушная заслонка смесителя; 20 — всасывающий коллектор; 21 — фланец крепления карбюратора; 22 — двигатель.

мая клапан внутрь воздушной коробки. При остановке двигателя газ может выйти из газогенератора только через отверстие воздушного люка, но этому препятствует клапан 2, который прижимается к седлу 5, закрывая отверстие.

Воздушный люк при помощи шести болтов диаметром 8 мм крепится к корпусу воздушной коробки, приваренной в свою очередь к корпусу газогенератора. Между указанными деталями для герметичности ставится асбестовая прокладка толщиной 3 мм, смазанная графитовой пастой.

В верхней части корпус газогенератора заканчивается коллектором отбора газа (рис. 6). Корпус коллектора 1 представляет собой кольцеобразную коробку, приваренную к корпусу газогенератора 2. На боковой поверхности коллектора имеются два люка, через которые можно произвести очистку газоотборного пространства 3 от скопившихся там уносов. С внутренней стороны к корпусу коллектора приварены два сегмента 4. Между ними имеются две вертикальные щели для прохода газа в коллектор.

К корпусу газогенератора приварены две стальные лапы для крепления его к поперечным балкам, устанавливаемым на раме автомобиля. К балкам газогенератор крепится восемью болтами, по четыре в каждой лапе.

Бункер представляет собой цилиндр диаметром 400 мм и высотой 1000 мм. Изготавливается он из листовой стали толщиной 1,8 мм. В верхней части к бункеру приварен фланец для соединения с корпусом газогенератора.

Внутренняя поверхность бункера, для предохранения ее от разъедания и разрушения кислотами, выделяющимися в процессе сухой перегонки, покрывается электролитическим путем слоем красной меди, толщиной около 0,2 мм. Высота омеднения бункера — 700 мм, считая от верхней плоскости соединительного фланца.

Для загрузки топлива в бункер в верхней части газогенератора имеется загрузочный люк, герметически

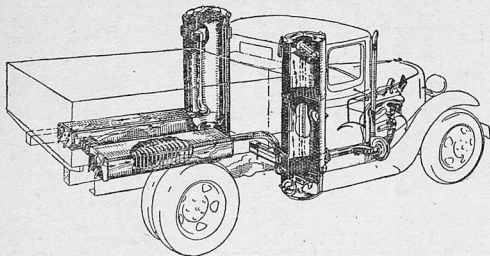


Рис. 3. Расположение агрегатов газогенераторной установки НАТИ Г-14 на шасси автомобиля

закрываемой крышкой 5. Корпус крышки состоит из двух выпуклых чашеобразных дисков. Для получения достаточного уплотнения при закрывании крышки, в канавку между дисками закладывается медно-асбестовый шпур, смазанный графитовой пастой.

До последнего времени камера горения в большинстве газогенераторных установок являлась узким местом. Быстрый выход камер из строя приводил к значительному простоям автомобилей, повышению стоимости их эксплуатации. Что же касается камеры горения газогенератора НАТИ Г-14, то она, с точки зрения долговечности, а также общей надежности в работе, является наиболее совершенной конструкцией по сравнению со всеми предшествующими образцами.

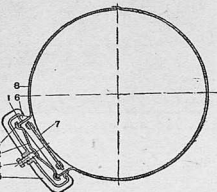


Рис. 4. Зольниковый люк. Горизонтальный разрез

1 — горловина люка; 2 — крышка люка; 3 — асбестовый шпур; 4 — болт зажимной; 5 — скоба; 6 — упор скобы; 7 — рессора; 8 — корпус газогенератора

Камера горения представляет собой пельстиновую конструкцию, изготовленную из малоуглеродистой стали. Поверхность ее алитрирована. Алитрирование заключается в нанесении поверхностного слоя камеры алюминий. Глубина алитрирования — около 1 мм. Алитрированные камеры, установленные на автомо-

блях, участвовавших в пробеге 1938 г. к настоящему моменту проработали по 25 000 км и находятся в исправном состоянии.

В средней части камеры горения по окружности, на одинаковом расстоянии друг от друга, расположено десять отверстий с резьбой, в которые ввертываются фурымы 5 (рис. 2), изготовленные из хромо-никелевой стали. Вокруг пояса фурумных отверстий имеется кольцеобразное пространство. Из него воздух через фурымы подается внутрь камеры горения 4.

ПОДГОТОВКА ГАЗОГЕНЕРАТОРА К РАБОТЕ. Возможны три случая пуска газогенератора в работу:

1) Розжиг вновь загруженного топлива после чистки газогенератора, 2) розжиг холодного газогенератора с топливом, оставшимся от предыдущей работы, 3) розжиг газогенератора после непродолжительных остановок, когда очаж горения в нем еще не совсем задух.

Розжиг обычно производится двумя способами: электродвигателями или двигателем (при работе на бензине).

После чистки газогенератор должен быть подготовлен к пуску. Для этого нижняя часть газогенератора, так называемая восстановительная зона, через люки 7 и 8 (рис. 3) загружается хорошо выжженным древесным углем, желательно твердых пород, влажность не свыше 12% асб., при размере кусков в 30—45 мм. Уголь засыпается и в камеру горения 4 через загрузочный люк 3. Уровень его как в камере горения, так и в восстановительной зоне должен быть на 150—200 мм выше фурумных отверстий 5.

Затем, через тот же загрузочный люк 3 в бункер 2 загружаются доверху древесные чурки размером 40 × 50 × 60 мм, влажность не свыше 18% асб., без каких бы то ни было посторонних примесей. Газогенератор может работать при влажности чурок и выше 18%, но в этом случае газ будет обладать меньшей теплотворной способностью, что приведет к снижению мощности двигателя.

При полной заправке загружается в бункер около 50 кг древесных чурок, а в восстановительную зону засыпается, примерно, 10 кг древесного угля.

В качестве топлива желательно употреблять твердые породы: дуб, березу, бук, клен и другие, обладающие большой теплотворной способностью и меньшим содержанием смолистых веществ.

По окончании загрузки топлива люки 3, 7 и 8, во избежание подсоса воздуха должны быть герметически закрыты.

При розжиге холодного газогенератора с топливом, оставшимся от предыдущей работы, подготовка его к пуску заключается в шурвке топлива в бункере и досыпке древесных чурок. В этом случае уголь в камеру горения не загружают, поскольку он там уже имеется.

Розжиг холодного газогенератора и запуск двигателя на газе отнимают 12—14 мин. При остановках про-

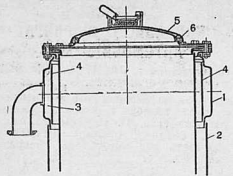


Рис. 6. Газогенератор НАТИ Г-14. Вертикальный разрез верхней части газогенератора

1—корпус коллектора; 2—корпус газогенератора; 3—газогенераторное пространство; 4—сегмент; 5—крышка загрузочного люка; 6—асбестовый шпур

должительностью до 10 мин двигатель запускается непосредственно на газе без предварительного розжига газогенератора. При более длительных перерывах в работе перед запуском двигателя необходимо произвести розжиг газогенератора вентилятором. После остановки продолжительностью 40 мин., общее время розжига и запуска двигателя составляет около 4 мин.

ПРОЦЕСС ОБРАЗОВАНИЯ ГАЗА.

Процесс горения топлива происходит в камере горения. Воздух поступает сюда через воздушный клапан 6 и фумерные отверстия 5 (рис. 2). Над камерой горения находится бона сухой перегонки, а в верхней части бункера 2 зона подсушки. Зона восстановления расположена в нижней части газогенератора и занимает пространство, ограниченное с наружной стороны корпусом газогенератора 1, а с внутренней — камерой горения 4.

Под влиянием разрежения в цилиндре двигателя или под влиянием вентилятора (во время розжига), в нижней части газогенератора также создается разрежение, вследствие чего продукты горения из камеры горения опускаются вниз — в восстановительную зону. Здесь углекислый газ (CO₂), входя в соприкосновение с раскаленным углем теряет часть своего кислорода. Кислород входит в соединение с углеродом топлива С, образуя новый газ — окись углерода СО. В результате указанной реакции часть углекислого газа (негорючего) восстанавливается в окись углерода (горючий газ). Чем больше окись углерода в составе генерируемого газа, тем выше его теплотворная способность.

В восстановительной зоне происходит также ряд других химических реакций, в результате которых образуются горючие газы: метан СН₄ и водород Н₂. Зона горения и зона восстановления составляют вместе активную зону, где и происходят все основные процессы газообразования.

На восстановительной зоне газ, поднимаясь по колленовой пространству, образуемому бункером и кор-

пусом газогенератора, поступает в коллектор отбора газа и затем по трубопроводу направляется в систему очистки и охлаждения.

Генераторный газ состоит из смеси нескольких горючих и негорючих газов. Горючими газами являются: окись углерода, водород и метан. Негорючими: кислород, азот и водяные пары, всегда содержащиеся в газе.

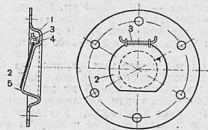


Рис. 5. Воздушный люк в сборе
1—корпус люка; 2—клапан; 3—ось клапана;
4—кольцо; 5—седло клапана

Применение обратного процесса газификации позволяет получать газ практически не содержащий смолистых веществ. Догрузка газогенератора топливом может производиться без остановки двигателя.

ОХЛАЖДЕНИЕ И ОЧИСТКА ГАЗА.

Охлаждение газа производится в двух горизонтальных охладителях, размером 136 × 256 × 1420 мм. В горизонтальных охладителях происходит также грубая очистка газа от механических примесей, уносимых вместе с ним из газогенератора.

В корпусе охладителя-очистителя вставлены выдвигаемые батареи пластин, смонтированных на четырех стержнях и отделенных друг от друга, распорными трубками (рис. 2).

В таблице приведено количество пластин в охладителях-очистителях, количество отверстий в пластинах и их диаметр. Нумерация охладитель-очистителей дана в порядке прохождения в них газа.

Монтаж батарей пластин производится так, что отверстия каждой

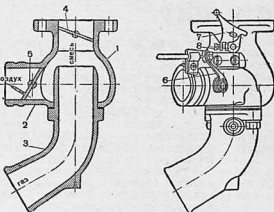


Рис. 7. Смеситель НАТИ Г-14
1—корпус смесителя; 2—патрубок входа воздуха; 3—патрубок входа газа; 4—проездная вставка; 5—воздушная заслонка; 6—рычаг управления воздушной заслонкой; 7—рычаг управления дроссельной заслонкой; 8—винт регулировки холостого хода двигателя

	Количество пластин	Расстояние между пластинами в мм.	Общая площадь отверстий в пластине	Диаметр отверстий в мм.
1-й охладитель-очиститель	50	23	62	15
2-й охладитель-очиститель	109	10	140	10,5

последующей пластине не совпадают с отверстиями предыдущей. В каждом охладителе-очистителе имеется отверстие для спуска конденсата, образующегося при охлаждении газа. Оба охладителя-очистителя расположены под платформой автомобиля между ложеронами рамы и крепятся к поперечным балкам рамы при помощи четырех опорных лап, приваренных к корпусу каждого охладителя-очистителя.

Охлаждение газа происходит путем передачи тепла стенкам охладителей и затем окружающему воздуху. При прохождении газа через охладители-очистители в них задерживаются частицы сажи, золы и других уносов из восстановительной зоны. Благодаря соприкосновению газа с холодными стенками охладителей, содержащиеся в нем водяные пары конденсируются.

После грубой очистки, газ поступает в тонкий очиститель 10, в котором и происходит окончательная очистка его от всех посторонних примесей.

Корпус тонкого очистителя представляет собой цилиндр, изготовленный из листовой стали толщиной 1,5 мм. В нижней части к цилиндру при помощи болтов присоединен поддон. Поддон изготовлен из листовой стали такой же толщины как и корпус очистителя. К корпусу и поддону, для соединения их между собой, приварены фланцы из равноугольного железа.

Крышка верхнего люка по своей конструкции одинакова с крышкой загрузочного люка газогенератора и отливается от нее только размерами деталей. Во избежание подсоса воздуха крышка должна быть всегда хорошо закрыта. Для загрузки и выемки колец Рашига на боковой поверхности корпуса очистителя имеются два люка. Третий (нижний) люк служит для осмотра и очистки поддона; через него же стекает вода при промывке колец Рашига.

Устройство боковых люков очистителя аналогично устройству люков газогенератора и все детали их, за исключением прокладок, являются взаимозаменяемыми (у люков очистителя ставятся резиновые прокладки).

Очиститель расположен с правой стороны за кабиной и крепится к поперечным балкам устояльным на раме, при помощи двух опорных лап, приваренных к его корпусу.

Очиститель заполнен в два слоя колпачками Рашига, представляющими собой металлические цилиндрики высотой и диаметром 15 мм. Общее количество колец 25 000 шт. Кольца, насыпанные в беспорядке, создают большую поверхность, обеспечивающую очистку газа. При прохождении газа через очиститель водяные пары, содержащиеся в нем, конденсируются. Образовавшийся конденсат стекает в поддон очистителя. Для слива конденсата в поддоне имеется специальное отверстие.

ОБРАЗОВАНИЕ РАБОЧЕЙ СМЕСИ. Для образования горючей смеси с генераторному газу должно быть применено соответствующее количество воздуха (к 1 л газа нужно прибавить, примерно, 1 л воздуха). Процесс смесеобразования происходит в особом приборе-смесителе (рис. 7).

Качественная регулировка рабочей смеси производится путем большого или меньшего открытия воздушной заслонки 3, расположенной в патрубке входа воздуха в смеситель.

Количество газовой смеси, поступающей в двигатель, регулируется дроссельной заслонкой 4, находящейся в верхней части смесителя. Манетки воздушной и дроссельной заслонки выведены на рулевую колонку. Дроссельная заслонка управляется также при помощи ножной педали, как в бензиновых автомобилях.

Смеситель крепится при помощи двух болтов к фланцу всасывающего коллектора. При сборке смесителя, а также при постановке его на место, необходимо следить, чтобы уплотнительные прокладки между корпусом и патрубком входа газа, а также между фланцами смесителя и всасывающего коллектора не пропускали воздуха, так как подсос воздуха в указанных местах затруднит

ет запуск двигателя на бензине и нарушает нормальную регулировку газозвездной смеси.

Сроки отработки отдельных частей газогенераторной установки зависят как от условий работы, так и от качества топлива и составляют в среднем для охлаждающей-очистителя 800—1000 км, для тонкого очистителя — 4000—5000 км. Чистка газогенератора и заполнение восстановительной зоны углем производится через каждые 800—1000 км пробега.

Расход древесных чурок по булыжному шоссе среднего качества составляет около 55 кг на 100 км пройденного пути. Бензин применяется только для нужд внутрикаражного маневрирования и запуска двигателя в случае разрядки батарей или порчи вентилятора. По данным отчета газогенераторного автопробега 1938 года расход бензина составляет 0,22 л на 100 км пути.

В заключение следует отметить, что при правильном техническом обслуживании газогенератор дает газ хорошего качества и обеспечивает устойчивую работу двигателя как при больших, так и малых нагрузках. Газ получается практически бесшумный и очитка его вполне удовлетворительная. У большинства автомобилей с установками НАТИ Г-14, участвовавших в пробеге 1938 года, головки двигателей не снимались и не чистились на протяжении 11 000 км. При разборке двигателей после пробега было установлено, что отложение нагара на стенках камеры горения имеет незначительную толщину, не больше, чем в бензиновых двигателях. Иные основные детали газогенераторных двигателей: коленчатого вала, цилиндров, поршней, поршневых пальцев и колец по данным технического отчета о пробеге газогенераторных автомобилей не превосходит износ тех же деталей у бензиновых двигателей.

СМАЗКА КАРДАННОГО ШАРИРА АВТОМОБИЛЯ М-1

Предложение т. САГИТОВА (Назнь)

Масленка для смазки карданного шарнира автомобиля М-1 расположена около коробки передач и обращена вниз (рис. 1). При смазке шарнира смазчик (шофер) выужден подлезать под автомобиль, загрязняя одежду.

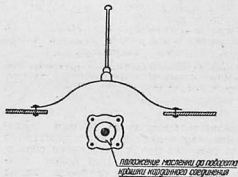


Рис. 1

Для упрощения и облегчения смазки, я предлагаю повернуть фланец сфериического шарнира карданной трубы на 90° (рис. 2). Фланец привертывается четырьмя шпильками и может быть закреплён в любом положении. После поворота фланца масленка оказывается обращенной вверх под некоторым углом к вертикали.

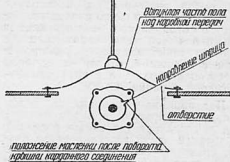


Рис. 2

Чтобы облегчить доступ к масленке нужно сделать в полу кузова отверстие для пропуска наконечника шпирца, как указано на рис. 2 и 3. Отверстие может закрываться железной крышкой, поворачиваемой вкрут закладки. Это предохранит кузов от проникания грязи и пыли.

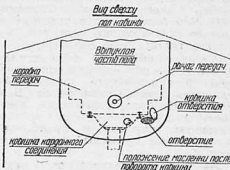


Рис. 3

Автомашины выброшены на улицу

«Ликвидировать в двухдневный срок имеющиеся гаражи» — такое распоряжение неожиданно получили многие организации Баку от начальника 2-й Городской пожарной охраны т. Арутюнова. Своё решение Арутюнов мотивировал постановлением Горсовета от 10 марта 1939 года, в котором ему предлагали в течение декады выселить гаражи из жилых помещений. Убедить Арутюнова в том, что это постановление нас не касается, так как наше помещенно не жилое, не удалось.

Мы заявили об этом начальнику пожарной охраны Азербайджанского УНКВД т. Сигорскому. Но его предложение помещенно склад было осмотрено инспектором пожарной охраны тов. Михайловой и затем нам

было дано согласие на устройство гаража.

Однако и это не помогло. Арутюнов упорно не разрешает оборудовать новый гараж и требует закрыть старое.

Мы обратились в Азербайджанский Совнарком, и в председателю Бакинского совета т. Чайко, и в редакцию газеты «Бакинский рабочий». Но все они до сих пор молчат.

В некоторых организациях Баку машины стоят теперь ночью на улицах, прикованные цепями к столбам, и никто не старается изменить это безобразное положение.

Когда же привлекут к ответственности лиц, по вине которых автомашины находятся под открытым небом?

Подойю

ПРИБОР ДЛЯ ИСПЫТАНИЯ КОНДЕНСАТОРА и катушек зажигания

Конденсатор в цепи приборов зажигания играет, как известно, весьма существенную роль.

При неисправном конденсаторе (с утечкой) происходит ослабление искры между электродами свечи, что влияет на правильность протекания процесса горения и приводит к пережогу гошлява. Кроме того, при неисправном конденсаторе быстро обгорают контакты прерывателя, между ними появляется дополнительное сопротивление, окисляясь, вызывающее ослабление искры.

Подбор конденсаторов по емкости дело заводов, изготовляющих приборы зажигания. Что же касается проверки состояния конденсаторов, то это должны делать организации, эксплуатирующие автомобили. Однако проверка годности конденсаторов связана со значительными трудностями.

Из характерных неисправностей конденсаторов нужно отметить следующие:

1. Пробой, т. е. короткозамкнутые обкладки.
2. Уменьшение сопротивления изоляции (утечка).
3. Потеря контакта выводов с обкладками.

Пробой конденсатора обнаружить легко. Достаточно присоединить его к электрической цепи через лампочку соответствующего вольтжа. Горение лампочки сразу укажет на эту неисправность. Что же касается потери контакта и утечки, то обнаружить эти недостатки, не располагая соответствующими приборами, не легко.

Наиболее простым и надежным способом испытания конденсатора является включение его в сеть постоянного тока через неоновую лампу, для чего нужно располагать источником постоянного тока 110—220 вольт.

Предлагаемая конструкция испытательного прибора представляет собой маленький дешевый выпрямитель в комбинации с неоновой лампой, собираемый из радио-деталей. Добавив к выпрямителю конденсатор емкости 1—2 микрофарады, этот прибор можно использовать также для испытания бобины, трансформатора, магнето и т. д.

На рисунке изображена принципиальная схема прибора. В качестве трансформатора здесь использован наиболее простой и дешевый «ТС-26» одно-полувыпрямленного выпрямления, выпущенный для коротковолновых конвертов.

Обмотка для накала радиоламп 4, остающаяся свободной, может быть использована для накала шестивольтовой «полусветовой» лампочки, которая загорается во время включения прибора в сеть.

Конденсатор 6 может быть бумажный или электролитический емкостью 1—2 микрофарады (имеется повсеместно в радиомагазинах).

При монтаже электролитического конденсатора необходимо во время включения соблюдать полярность. Следует помнить, что провод, идущий от анода кенотрона будет минусом.

Замыкатель 9 для закорачивания неоновой лампы при испытании бобины на искру можно выполнить любым способом.

этой цели проводники, подводящие высокое напряжение к свечам.

Порядок пользования прибором следующий. К обкладкам конденсатора присоединяются концами испытательных проводников от гнезд 9. При исправном конденсаторе неоновая лампа вспыхнет и больше не загорится, так как ее свечение происходит только во время зарядки конденсатора. Если же отсоединить обкладки конденсатора, то неоновая лампа не будет светиться совершенно.

Конденсатор, имеющий утечку, вызывает прерывистое свечение (мигание) лампы и должен быть забракован.

Таким же образом производится и испытание целостности обмоток бобин-магнето. От прикосновения к ним испытательными проводниками неоновая лампа будет светиться.

Для пробы обмоток «на искру» неоновая лампа замыкается и от прикосновения испытательными проводниками к первичной обмотке провод высокого напряжения дает мощную искру на любой из низковольтных контактов бобины. Происходит это потому, что конденсатор в цепи выпрямителя мгновенно разряжается на первичную цепь, а во вторичной — индуцируется ток высокого напряжения.

Следует иметь в виду, что при закороченной неоновой лампе замыкание испытательных проводников должно быть кратковременным во избежание порчи кенотрона.

Прибор может быть применен также для испытания всевозможных электрических цепей. Вследствие ничтожного тока, пропускаемого неоновой лампой, проверка даже самых «нежных» цепей совершенно безопасна.

Прибор удобен для проверки качества изоляции и, кроме того, может быть использован учебной целью, особенно для ознакомления с действием конденсатора в цепи приборов зажигания.

Применение такого прибора принесет большую пользу автохозяйствам в городах с переменным током в осветительной сети.

Так как трансформатор «ТС-26» не имеет обмотки 220 вольт, то при наличии в сети этого напряжения, прибор включается через лампочку 120 вольт 15 ватт.

Разумеется, вместо «ТС-26» может быть использован любой подходящий трансформатор для выпрямителей из числа продающихся в радиомагазинах.

Электрик, работающий в автохозяйстве, быстро освоит и оценит этот простой и надежный испытательный прибор, который можно изготовить собственными силами.

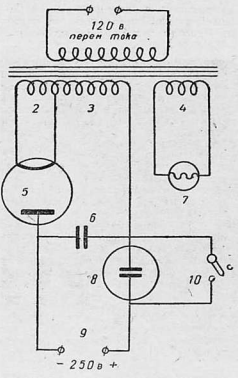


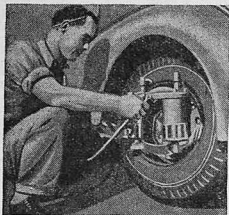
Схема контрольного прибора
1 — первичная обмотка трансформатора «ТС-26»; 2 — обмотка накала кенотрона; 3 — повышающая обмотка; 4 — контрольная лампочка; 5 — кенотрон «250-220»; 6 — конденсатор 1—2 микрофарады; 7 — контрольная лампочка 6 в. (полусветовая); 8 — питающая неоновая лампа 220 в; 9 — гнезда испытательных проводников; 10 — замыкатель неоновой лампы

При монтаже нужно обращать внимание на необходимость хорошей изоляции цепи неоновой лампы, так как она весьма чувствительна и может светиться даже будучи замкнута на сопротивление 200—300 тысяч ом.

Если сборка прибора производится на деревянной панели, то последняя должна быть из сухого дерева и хорошо пропарафинирована.

К гнездам 9, присоединяются два проводника в хорошей изоляции (осветительный шнур), на концы которых, в местах где их придется держать в руках, надеваются резиновые трубки. Очень удобны для

Инструмент для натягивания автопокрышек



Натягивание автопокрышек — трудоемкая операция, при которой часто портятся обода колес.

В США недавно разработан для этой цели специальный пневматический инструмент. Он состоит в основном из двух воздушных цилиндров, поршни которых упираются в изогнутую распорную колодку, прилегающую к внутренней поверхности покрышки. В тот момент, когда покрышка наведена на обод колеса, два верхних крюка инструмента зацепляются за обод (см. фото), после чего включается воздух.

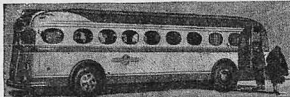
Инструмент снабжен предохранительным клапаном.

Бронеавтомобиль противоздушной защиты



Американский изобретатель Тукор демонстрировал недавно перед военными специалистами в Роули (США) свой новый быстродвижный бронеавтомобиль. Он снабжен тремя пулеметами и зенитным оружием, установленным на турели. Орудие выпускает до 120 снарядов в минуту. Скорость машины — 182 км в час.

Новый автобус Уайт



Автобус предназначен для обслуживания междугородных линий, имеет 12-цилиндровый горизонтальный двигатель и специальное заднее отделение для багажа и вспомогательных целей.

Зеркало-перископ для осмотра автомашин

Для быстрого текущего осмотра частей машины, расположенных под кузовом, в США применяется зеркало-перископ с длинной телескопической ручкой, показанное на снимке. Зеркало изготовлено из небьющегося стекла.

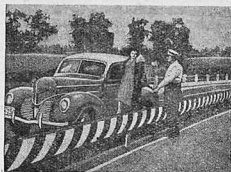


Присоски для стекол фар

В США выпущены специальные резиновые присоски, предохраняющие стекла передних фонарей от поломки при снятии их. В большой колоколообразной присоске при ее прикладывании к стеклу создается при помощи небольшого рычага «механический вакуум», благодаря которому присоска очень плотно захватывает стекло.



Светящийся барьер на автодорогах



Для повышения безопасности движения на автодорогах близ Лос-Анжелоса (США) установлены светящиеся разделительные линии. Они имеют вид высоких барьеров, окрашенных белыми фосфоресцирующими полосами на черном фоне. Белые полосы очень отчетливо видны ночью.

Мыльный раствор для чистки автомобиля



Для чистки металлических частей двигателя и шасси в США выпущен специальный мыльный состав, растворяемый в воде.

Мыльный раствор, разбрызгиваемый особым прибором, через 10—15 минут смывается струей воды из шланга. Раствор отмыкает все жирные пятна, нагар и грязь, повреждающие поверхность металла.

Запасные части распределяют „на-глазок“

В Киеве есть один магазин «Авто-трактородетали». Запасные части он распределяет бессистемно. Референты отдела ГАЗ тт. Мозер и Нагорная выписывают товары «на-глазок», не считаясь с размерами автохозяйств. Хозяйство, имеющее, например, 2—5 машин, может получить запасных частей больше, чем хозяйство, насчитывающее 30—40 машин.

Покупателям, возражающим против такого распределения, референты совсем отказываются выписывать запасные части и направляют их к

директору т. Шойхету. Последний же предлагает... не «приспасагать» к нему, и снова посылает покупателя к референтам.

В магазине не отпускают вентиляторовных ремней, блоков-шестерней ГАЗ-А и ферродо, в то время как около магазина бойко торгуют спекулянтами.

Такую систему распределения запасных частей в киевском магазине надо немедленно ликвидировать.

Начальник автохозяйства Киевского мясокомбината **М. Островский**

„По усмотрению директора“

Всем трудящимся Страны советов хорошо известно, что у нас рабочий день равняется 6—8 часам, что каждый гражданин имеет право на труд и отдых.

Но, очевидно, администрация мебельной фабрики им. Халтубина (Вобруйск) плохо знает наши законы. Она установила и провела даже в приказе, что

...«у шофера легковой машины М-1 рабочий день ненормирован».

Время прихода и ухода с работы—по усмотрению директора фабрики.

Я работаю на этой фабрике шофером на легковой машине М-1. Приходится быть одновременно и смазчиком и заврапщиком, так как в гараже этих рабочих нет. При этом по окончании работы директор отказывается подписывать путевой лист и делает это табельщик или дежурный контрольной будки. Когда же выдают зарплату, администрация не считается с их подлизями и я ничего не получаю за сверхурочные часы. Фабком знает об этом, но никаких мер не принимает.

Корзун

Ценное начинание

Предупреждающий плакат имеет большое значение в технике безопасности на производстве. На авто-транспорте таких плакатов нет, а те, что есть, относятся только к пешеходам, к пропаганда правил уличного движения.

Чтобы избежать травматизма при ремонте автомашин в 1-й автобазе Метростроя разработан ряд предупредительных красочных плакатов, которые вывешены в боксах и ремонтных мастерских и привлекают широкое внимание водителей и рабочих.

Считаю, что опыт нашей автобазы должен быть использован всеми автохозяйствами. Подобные плакаты следует размножить типографским способом и сделать достоянием каждой автобазы.

С. Губкин.

105 тысяч километров пробега без ремонта

В 1937 г. шофер Волчихинской МТС М. Г. Мамонтов и сменил Н. Юров сделали пробег на своем ЗИС-5 в 65 тыс. км при полной сохранныости машины.

После этого т. Мамонтов обязался довести пробег машины до 100 тыс. км без среднего и капитального ремонта. Свое обязательство он выполнил. Машина т. Мамонтова прошла 105 тыс. км, сделала 160 тыс. тоно-километров и сейчас находится в удовлетворительном состоянии.

**Начальник автоколони
Сельхозтранса Юрсуи**

ПОПРАВКА

В статье «Устав партии Ленина—Сталина», помещенной в № 9 журнала, 1-й абзац во второй колонке следует читать так:

«Растет и крепнет морально-политическое единство нашего великого народа, строящего под руководством партии Ленина—Сталина величественное здание коммунизма».

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Издатель—Редиздат ЦС
Освавиахима СССР

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

Уполном. Главлита РСФСР А—11008
Техред В. Сопальков
Зак. т. 1458. Зак. изд. 107. Тираж 78 500
Бумага 60×92 см 1/8 2 печ. листа
Кол. зн. в 1 печ. л. 80000
Журнал закон в набор 25/IV 1939 г.
Подп. к печати 16/V 1939 г.

Тип. изд-ва «Крестянская газета»
Москва, Суздальская. 21.



На Военно-грузинской дороге

Фото П. Нарцисова