

187
3A

Всесоюзная
Выставка
С. Я. Лозин

ЯНВАРЬ 1940

1

За рулем



РЕДИЗДАТ ЦС ОСАВИАХИМА СССР

СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Стр.</i>
По ленинскому пути	1
Н. ШИММЕЛЬ—Ленин—организатор Красной Армии	3
А. ЛЕВУШКИН, майор—Готовить отличное пополнение	5
Д. КУЗНЕЦОВ—В школе. (Из дневника курсанта Мытищинской автошколы Осоавиахима)	7
Б. ЗИЛЬБЕРБЕРГ—В городе Ленина	8
Г. ГОРДЕЕВ, инж.—В борьбе за экономию бензина	10
Я. НОВИКОВ—Соревнование на лучшее вождение автомобиля	11
Г. КРАМАРЕНКО, инж.—Техническое обслуживание автомобиля. Внешний уход	12
Л. РУДАКОВ, военниженер 2-го ранга—Подготовка газогенераторных автомобилей к работе	14
И. ПАРАЩЕНКО, инж.—Блок цилиндров двигателя «ГАЗ-А» с маслопроводным каналом	15
Новости мировой автотехники	16
Техническая консультация	3-я стр. обл.

XX 187
3А

По ЛЕНИНСКОМУ

ПУТИ.



XLII-2267



анализа эпохи империализма вооружил партию и рабочий класс нашей страны и пролетариев всего мира теорией победы социализма в одной стране.

Чтобы совершить пролетарскую революцию, завоевать власть и построить социализм, нужно было создать партию **нового типа**, боевую, революционную, достаточно смелую для того, чтобы повести пролетариев на борьбу за власть, достаточно опытную, чтобы разобратся в сложных условиях революционной обстановки, и достаточно гибкую для того, чтобы обойти все и всякие подводные камни на пути к цели.

Смысла четверти века не стоял Ленин большевистскую партию, когда звено за звеном авангард рабочего класса, возглавлял его в боях с неведомыми царским самодержавием и буржуазией, оттачивал эту величайшую силу революции в жестоких схватках с оппортунистами всех мастей и оттенков, вооружал свое дегне всепобеждающей теорией научного коммунизма.

«Книга Ленина «Что делать?» была идеологической подготовкой такой партии. Книга Ленина «Шаг вперед, два шага назад» была организационной подготовкой такой партии. Книга Ленина «Две тактики социал-демократии в демократической революции» была политической подготовкой такой партии. Наконец, книга Ленина «Материализм и эмпириокритицизм» была теоретической подготовкой такой партии» — свидетельствует «История ВКП(б)».

Под руководством Ленина и его главного соратника товарища Сталина большевистская партия вела рабочий класс сквозь штормы и бури трех революций, победоносно вела его на героический штурм в октябре 1917 г., свергла власть помещиков и капиталистов и на развалинах бывшей царской России создала впервые в истории человечества со-

циалистическое государство — общество трудящихся всего мира.

Против первого в мире рабочего-крестьянского государства ополчились все силы черной реакции. Империалисты всех стран в союзе с белогвардейскими бандами обрушились на молодую, еще не окрепшую Советскую республику. Партия Ленина—Сталина подняла рабочих и крестьян на отечественную войну, священную войну против иностранных захватчиков и буржуазно-помещичьей белогвардейщины. Наголову были разбиты враги, советская земля очистилась от интервентов, от белых банд.

Оценивая итоги первых лет борьбы и успехов советского государства, Владимир Ильич Ленин говорил: «И то, что завоевано русской революцией, — неотъемлемо. Этого никакая сила не может взять, никакая сила в мире не может взять назад того, что советским государством было создано. Это — всемирно-историческая победа» (Ленин, том XXVII, стр. 253—254).

...Шестнадцать лет отделяют нас от того скорбного дня, когда оборвалась жизнь Ленина, но никогда не померкнет в памяти освобожденного человечества это незабываемое слабое великое имя — символ новой эры коммунистического общества. Потеря Ленина, партия, рабочий класс и вся страна сплотились вокруг его лучшего ученика, верного друга и боевого соратника, гениального продолжателя ленинского учения товарища Сталина.

Вместе с товарищем Сталиным вся страна дала клятвенное обещание у гроба Ленина — ни на шаг не отступать от его великих заветов, не падая сил продолжать борьбу за окончательное торжество коммунизма во всем мире. Это была клятва Сталина, клятва большевистской партии, клятва всего народа на верность ленинскому знамени. Под этим знаменем, по ленинскому пути, ведомая великим Сталиным, пришла наша страна к социализму.

История партии свидетельствует, как много положил труда, какую нестигаемую волю проявил товарищ Сталин, чтобы отстоять и сохранить в чистоте ленинское учение от бесконечных промых атак и предательских вылазок врагов большевизма, врагов народа, и не только отстоять, но и продолжить его, обогатить гением своего ума, колоссальным опытом и знаниями, приобретенными в долголетней совместной работе с Владимиром Ильичем. Чтобы ни на

16 ЛЕТ НАЗАД большевистскую партию, рабочий класс, огромную семью трудящихся Страны Советов постигло величайшее бедствие — 21 января 1924 года перестало биться сердце бессмертного Ленина.

Осиротевший штаб ленинской гвардии — Центральный комитет партии обратился к народу:

«Никогда еще после Маркса история великого освободительного движения пролетариата не выдвигала такой гигантской фигуры, как наш покойный вождь, учитель, друг. Все, что есть в пролетариате поистине великого героического — бесстрашный ум, железная, нестигаемая, упорная, все преодолевающая воля, священная ненависть, ненависть до смерти к рабству и угнетению, революционная страсть, которая двигает горами, безграничная вера в творческие силы масс, громадный организационный гений — все это нашло свое великодушное воплощение в Ленине, имя которого стало символом нового мира от запада до востока, от юга до севера».

Ленин умер, но живет ленинизм, живут бессмертные идеи всемирного коммунизма, живет и сверкает драгоценным сиянием ленинское учение. С гениальным предвидением Владимир Ильич развил учение Маркса и Энгельса о пролетарской революции и на основе блестящего

ноту не отступать от ленинизма, чтобы обеспечить победоносное шествие страны к социализму, товарищ Сталин мобилизовал партию, весь советский народ на разгром и выкорчевывание вражеских гнезд троцкистско-бухаринских бандитов и буржуазно-националистической мрази.

Злобное, коварное сопротивление было сломлено, враги народа потерпели полный крах. Страна осуществила разработанный Сталиным ленинский план индустриализации, коллективизации сельского хозяйства и тем самым выполнила завет Ильича — превратить Россию изпопску в Россию социалистическую.

У нас принято называть показатели бурного расцвета промышленности и земледелия симфонией пифр. Год от года все торжественнее и величественнее звучит эта симфония большевистских побед. Наши успехи особенно разительны, если вспомнить, в каком катastroфическом состоянии была вся хозяйственная жизнь в первые годы советского государства, изнеможденного гражданской войной, голодом, разрухой. Владимир Ильич говорил тогда, что только по окончании войны мы увидели всю ту степень разорения и нищеты, которые надолго осуждают нас на простое только излечение ран.

В самом деле, в 1920 г. продукция крупной промышленности была в 7 раз меньше довоенного уровня, крестьянское хозяйство сжимало цепкие объятия нищеты и голода. Поступью сталинских пятилеток наша страна под руководством товарища Сталина пошла на всех парах по пути индустриализации. И уже в 1938 г. выпуск промышленной продукции больше чем в 9 раз превысил уровень 1913 г. Отомгла безвозвратно в прошлое мелкокрестьянская страна, которая, по словам Ленина, представляла более

прочную экономическую базу для капитализма, чем для социализма. Под опытным руководством товарища Сталина была проведена сплошная коллективизация и на ее основе ликвидация кулачества как класса, т. е. был осуществлен глубочайший революционный переворот, равнозначный по своим последствиям октябрьскому перевороту 1917 г.

Цветет, богатеет колхозная деревня. Там, где некогда, по образному выражению писателя Чехова, уделом крестьян был «тяжелый труд, от которого по ночам болит все тело», — сейчас колхозы-миллионеры в своих домах культуры проводят смотры колхозной самодеятельности, ставят сцены рядовых колхозников самые сложные пьесы из классического репертуара, вплоть до постановки опер.

В самых отдаленных захолустных окраинах бывшей царской России выпрямили спины, расправили плечи угнетенные народы, не знавшие грамоты, лишенные родного языка. Как далеко, каким гигантским скачком шагнула культура в национальных республиках и областях, культура, национальная по форме и социалистическая по содержанию.

Великий патриот социалистической родины Алексей Максимович Горький в известной публицистической статье «О кочке и точке» говорил: «Я повторяю не однажды сказанное: нигде в прошлом, даже в эпоху величайших напряжений энергии, как, например, в эпоху Возрождения, количество талантов не росло с такой быстротой и в таком обилии, как растет оно у нас за время после Октября... В современности нет ничего более поучительного, как поучительна общая картина интеллектуального роста масс и личностей Союза Советов».

Права народа на способности, на таланты, на широкое пользование

всеми благами социализма гарантирует Сталинская Конституция. В ней отражены всемирно-исторические завоевания социализма, одержанные большевистской партией под гениальным водительством товарища Сталина в повседневной борьбе за выполнение ленинских заветов.

Сталинская Конституция является олицетворением развернутого советского социалистического демократизма. Сбылись пророческие указания Владимира Ильича, что советский строй ознаменуется невиданным расширением фактического использования демократизма со стороны трудящихся классов.

Душой социалистического демократизма является морально-политическое единство всего советского народа, нашедшее такое великодушное отражение во время выборов верховных органов власти. В трех выборах повсеместно и избирательным урнам приходил почти 100% избирателей, и сталинский блок коммунистов и беспартийных трижды одерживал триумфальную победу.

У всех в памяти замечательные показатели политической активности и несокрушимого единства избирателей, проявленные в исторические дни выборов Верховного Совета СССР и Верховных Советов союзных республик. Совсем недавно о таком же блестящем успехом прошли выборы в местные Советы депутатов трудящихся. Эти выборы завершили построение органов государственной власти на основе Сталинской Конституции.

Дни выборов, дни свободного волеизъявления народа были днями самой мощной демонстрации советского патриотизма, безграничной преданности гражданам СССР великой партии Ленина — Сталина, незабвенности священных ленинских заветов об укреплении социалистического государства.

Шестнадцать лет без Ленина, но по ленинским гениальным предначертаниям нарастают силы коммунизма в его историческом соревновании с капитализмом. Наш мирный созидательный труд охраняет самая могущественная в мире армия, верный страж Октября, щит коммунизма, любимое детище партии Ленина — Сталина, всего советского народа. Сталинская мощь Красной Армии повергает в трепет всех врагов нашей великой родины. Могущество ее — это также результат выполнения ленинских заветов об укреплении обороноспособности социалистического государства.

Шестнадцать лет нет Ленина. Но Ленин живет в сердцах всех свободлюбивых людей, всех, кому дорого счастье трудящихся. «Ленин, — как писал пламенный революционер, французский писатель Анри Барбюс, — живет всюду, где есть революционеры. Но можно сказать: ни в ком так не воплощена мысль и слово Ленина, как в Сталине. Сталин — это Ленин сегодня».

Великий Сталин высоко несет ленинское знамя, зовущее всех трудящихся мира к светлой эре коммунизма.



Выступление В. И. Ленина на Апрельской конференции

Рисунок худ. П. Васильева

ЛЕНИН — ОРГАНИЗАТОР КРАСНОЙ АРМИИ

Н. ШИММЕЛЬ

Гений социалистической революции — Владимир Ильич Ленин на протяжении многих лет неустанно доказывал, что буржуазия не отдаст своей власти, своего господства добровольно и что для победы пролетарской революции нужно вырвать власть у эксплуататорских классов в жестокой революционной борьбе не на жизнь, а на смерть. И с первых же лет своего существования большевистская партия, руководимая мудрыми вождями Лениным и Сталиным, готовя вооруженное восстание, обучала пролетариат военному искусству, организовывала его революционные силы.

«Вооруженные рабочие были началом новой армии, организационной ячейкой нового общественного строя»¹.

В дни революции 1905 г. доблестно сражались на баррикадах против парняков вооруженные отряды и дружины рабочих. В годы мировой войны Ленин направлял все силы партии на превращение войны империалистической в войну гражданскую, неуклонно вел русский пролетариат к вооруженному восстанию, к захвату власти.

Ленин и Сталин создавали, вооружали и обучали военному делу отряды Красной Гвардии. Первыми красногвардейцами были питерские металлисты, московские пролетарии, Ивановские ткачи, донбасские шахтеры.

Между февралем и октябрём 1917 г., особенно во время корниловского контрреволюционного мятежа и после его разгрома, формировались красногвардейские отряды усиленно.

Ленин лично заботился о вооружении этих отрядов, о подготовке для них командиров-большевиков, о военной учебе красногвардейцев. Перед вооруженным восстанием в Петрограде насчитывалось более 12 тыс. красногвардейцев, в Москве — 20 тыс.

Сразу же после октябрьского переворота Ленин указал партии и пролетариату единственно правильный путь борьбы за сохранение завоеваний революции — путь создания «социалистической красной армии».

Декретом Совнаркома от 29 декабря 1917 г. был установлен принцип выборности командиров. Этот декрет помог очистить армию от контрреволюционного офицерства и



В. И. Ленин и И. В. Сталин в Смольном в 1917 г.

Рисунок худ. П. Водянова

выдвинуть на командные должности преданных делу революции людей.

Одновременно в Москве, Петрограде, на Урале и в других областях и городах страны усилению формировались отряды Красной Гвардии. Триумфальным маршем прошли они по важнейшим районам Советской республики, закрепляя победу советской власти, громя казачьи, донбасские, красновские и другие контрреволюционные банды. Красная Гвардия явилась основой для создания Красной Армии.

Установление и укрепление на одной шестой части мира советской власти вызвало величайшую тревогу и бешеную ненависть иностранных империалистов и свергнутых Октябрьской революцией помещиков и капиталистов России. Объединившись, они начали готовить ударе на Советской республики.

Ленин предвидел, что советской власти предстоит упорная борьба против иностранной интервенции и внутренней контрреволюции, что полностью победит советская власть лишь в результате длительной и жестокой гражданской войны. «Либо победа в гражданской войне над эксплуататорами, либо гибель революции»¹.

В «Прокте декларации прав трудящегося и эксплуатируемого наро-

да», написанный в первой половине января 1918 г., Ленин вносит такой пункт:

«В интересах обеспечения всей полноты власти за трудящимися массами и устранения всякой возможности восстановления власти эксплуататоров, декретируется вооружение трудящихся, образование социалистической красной армии рабочих и крестьян...»

А через две недели, 28 января 1918 г., Ленин подписал декрет об организации Рабоче-Крестьянской Красной Армии.

«Старая Армия, — говорилось в декрете, — служила орудием классового угнетения трудящихся буржуазией. С переходом власти к трудящимся и эксплуатируемым классам возникла необходимость создания новой армии, которая явится оплотом Советской власти».

Декретом был установлен добровольный принцип комплектования Красной Армии при строгом классовом отборе.

Предвидения Ленина оправдались. Со всех сторон напали на молодую Советскую республику интервенты и белогвардейцы. Началась гражданская война. Советское правительство объявило: «Социалистическое отечество — в опасности». Ленин дал лозунг — «все для фронта», и сотни тысяч рабочих и крестьян пошли добровольцами в Красную армию, на фронт. Около

¹ В. И. Ленин, Соч., том XXIII, стр. 378.

¹ В. И. Ленин, Соч., том XXII, стр. 183.

половинки всего состава партии и комсомола пошло на фронт. Партия подняла народ на отечественную войну против нашествия войск иностранной интервенции, против мстителей свергнутой революцией эксплуататорских классов» («История ВКП(б)», стр. 218).

Осуществление ленинского декрета в первые же дни дало большие результаты. Уже 31 января началось формирование 1-го корпуса Красной Армии. К 15 февраля в Донбассе записалось добровольцами в Красную Армию более 5 тыс. шахтеров. Сформированные части немедленно отправлялись на фронт.

Ленин непосредственно руководил формированием красных частей, лично заботился о вооружении, обмундировании и снабжении бойцов продовольствием, об обеспечении семей красноармейцев. Своими многочисленными речами, статьями и письмами он вдохновлял красноармейцев и командиров на героические подвиги во славу родины.

«Приветствую в вашем лице, — говорил Ленин в одной из речей на проводах первых школлов социалистической армии, — тех первых героев — добровольцев социалистической армии, которые создадут сильную революционную армию. И эта армия призывается оберегать завоевания революции, нашу народную власть, Советы солдатских, рабочих и крестьянских депутатов...»¹.

Враги народа, и в первую голову предатель Троцкий, вели яростную борьбу против создания регулярной армии революции. Но, несмотря на это, Красная Армия, созданная партией большевиков, Лениным и Сталиным, росла, мужала и закалялась в боях. Тогда Нудя-Троцкий и его приспешники переменяли тактику. Они стали прилагать все силы к тому, чтобы подорвать боеспособность армии и этим облегчить победу контрреволюции. Продавшись Антанте, Троцкий помогал ей насыщать в кадрах Красной Армии своих людей — изменников, шпионов, заговорщиков.

Для борьбы с внутренней контрреволюцией — шпионажем, изменами, предательством и заговорами — Ленин создал Чрезвычайную Комиссию, сыгравшую огромную роль в очищении Красной Армии и ее тыла от врагов революции.

Ленинско-сталинская программа создания вооруженных сил пролетарского государства последовательно осуществлялась, встречая огромную поддержку рабочих и крестьянских масс. 28 апреля 1918 г. был издан декрет о всеобщем военном обучении трудящихся, а 29 мая добровольный принцип комплектования Красной Армии был заменен обязательной воинской повинностью. Этого требовала усложнившаяся обстановка. Объявленная ВЦИК всеобщая мобилизация рабочих и беднейших крестьян дала Красной Армии сотни тысяч новых бойцов. Армия стала миллионной.

¹ В. И. Ленин. Соч., том XXII, стр. 154.

Ленинские комиссары, контролируя работу старых военных специалистов, сыграли решающую роль в укреплении Красной Армии, ее боеспособности, дисциплины. Своей политической работой они цементировали ряды бойцов, личным примером увлекали их на боевые подвиги.

«Все военкомы мы не имели бы Красной армии» — говорил Ленин.

20 ноября 1918 г. был создан под председательством В. И. Ленина Совет обороны, который руководил комплектованием фронтов людьми, делом снабжения армии продовольствием, вооружением, обмундированием. Заместителем председателя Совета обороны был товарищ Сталин.

Созданная в боях Красная Армия к концу 1918 г. одержала первые победы над белогвардейскими войсками генералов Краснова, Корнилова, Деникина, отогнала подкапывающие митяки против Советской власти чехословацкие войска к Уралу. Но это были лишь первые успехи.

«Имперялисты усиливала военную интервенцию против Советской республики. Для отпора врагам требовались все большие и большие усилия. И Ленин ставит новую задачу:

«Мы решили иметь армию в 1 000 000 человек к весне, — пишет он в эти дни, — нам нужна теперь армии в три миллиона человек. Мы можем ее иметь. И мы будем ее иметь»¹.

Великие ленинские идеи, овладевая массами, становились несокрушимой материальной силой. Призыв Ленина — создать трехмиллионную армию — был горячо воспринят народами Советской страны, грудью вставшими на защиту советской власти. В разгар гражданской войны численность Красной Армии доходила до 5 миллионов.

Ленин был не только организатором Красной Армии, но ее блестящим стратегом. Он проводил в жизнь подлинно революционную стратегию и тактику, на основе глубочайшего анализа обстановки, соотношения сил революции и контрреволюции своевременно определял важнейшие фронты, расставлял людей. Ленин и его верный соратник товарищ Сталин ломали губительные для революции троцкистские планы, составляли и осуществляли планы разгрома противника, лично руководили важнейшими операциями Красной Армии.

На решающие фронты гражданской войны Ленин и партия посылали товарища Сталина. Так было на Восточном фронте в Царицыне и под Пермью, на Петроградском фронте, на Южном фронте, где был разгромлен Деникин; так было при организации разгрома белополяков и Врангеля.

«В период 1918—1920 гг. товарищ Сталин являлся, пожалуй, единственным человеком, которого Центральным Комитет бросал с одного боевого фронта на другой, выбирал наиболее опасные, наиболее стратегические для революции места» (Ворошилов).

¹ В. И. Ленин. Соч., том XXIII, стр. 217.

Ленин и Сталин ломали уют старой военной науки. Руководя операциями Красной Армии, они создавали новую, революционную военную науку, на новых, революционных принципах строили Красную Армию и организовывали ее победы. С невиданной смелостью и искусством поднимали контрреволюционный митяк на балтийских фронтах («Красная горка» и «Серая лошадь» в июне 1919 г., товарищ Сталин писал Ленину:

«Морские специалисты уверяют, что палит «Красной горки» с моря опрокидывает всю морскую науку. Мне остается лишь оплакивать так называемую науку...»

Бойцы и командиры Красной Армии безгранично любили Ленина. Острой болью отзывалось в сердцах красноармейцев равенство любимого Ильича эсерской Каплан. Красная Армия отзывалась на это злодейское покушение усилением наступления на всех фронтах, 12 сентября в упорном бою части Красной Армии разгромили белых под Симбирском. «Взятие Вашего родного города Симбирска, — писал бойцы Ленину, — это ответ на Вашу одну рану, а на вторую — будет Самара».

В телеграмме на имя комиссара Первой армии тов. Куйбышева Ленин писал: «Взятие Симбирска — моего родного города, есть самая пелобная, самая лучшая повязка на мои раны. Я чувствую небывалый прилив бодрости и сил. Подрался красноармейцев с победой и от имени всех трудящихся благодарю за все жертвы».

Вдохновленные ленинским приветствием, красные части выполнили обещания, данные Ильичу, и 7 октября освободили от белых Самару.

* * *

Под мудрым руководством большевистской партии и ее вождей, Ленина и Сталина героические части Красной Армии во главе с политабями и закаленными в боях большевиками-ленинцами Фрунзе, Ворошиловым, Куйбышевым, Орджоникидзе, Кировым, Буденным, Щаденко и другими пролетарскими полководцами прошли победным маршем через все фронты гражданской войны, отстояли молодую Советскую республику от нападения многочисленных войск интервентов и белогвардейцев.

21 января 1924 г. умер Ленин. У гроба вождя его верный соратник великий Сталин поддался всемерно усиливать и укрепить Красную Армию.

Сталинская клятва выполнена. За годы сталинских пятилеток Красная Армия стала переоклассовой, сильнейшей армией в мире. Свою несокрушимую силу и беспредельную преданность родне, народу, партии Ленин—Сталина Красная Армия показала в горячих схватках с врагами у озера Хасан, на реке Халхин-Гол, на полях Западной Украины и Западной Белоруссии, в лесах Финляндии. И в грядущих боях она вновь покроет свои боевые знамена неуязвимой славой.

ГОТОВИТЬ ОТЛИЧНОЕ ПОПОЛНЕНИЕ

Майор А. ЛЕВУШКИН

ВЕЛИКИЙ СТАЛИН учит нас всемерно усиливать и укреплять Красную Армию, Красный Флот, авиацию, Осоавнахим, чтобы в любой момент ответить двойным ударом на удар поджигателей войны, попытавшихся нарушить неприкосновенность советских границ.

Наша социалистическая страна свято выполняет эти указания вождя. Лучших своих сынов посылает в армию народ, неустанно проявляя заботу об усилении ее мощи. Эту заботу и любовь к Красной Армии пронизанно выказал знатный сталевар Махар Мазай:

«Когда я стою у своей печи и плаваю сталь, я вижу, как наши стахановцы превращают ее в машины, паровозы, орудия, танки, пулеметы, броневики, самолеты, могущественные боевые корабли. Вижу мою родинку, одетую в стальной панцирь, и горю желанием дать больше стали — самой крепкой, самой неуязвимой... Каждый из нас готов по первому зову партии и правительства стать в ряды армии. В груди каждого гражданина нашей страны бьется сердце красноармейца».

Любовь к родине — неиссякаемый источник воодушевления советских патриотов. Миллионы трудящихся не пощадят ни своих сил, ни самой жизни для защиты и прославления своего отечества. Армия и народ не отдалимы друг от друга, армия и народ неразрывно связаны между собой.

Каждый трудящийся нашей страны хочет владеть минимально одним из средств обороны, чтобы быть практически полезным в будущих боях за любимую родину. Дать каждому советскому гражданину военную специальность, суметь удовлетворить стремление миллионов масс к военно-техническому знанию — почетная задача добровольной общественной организации — Осоавнахима.

Тов. Ворошилов с трибуны исторического XVIII съезда партии говорил:

«Относясь со всем уважением к работникам Осоавнахима, особенно к тем активистам-добровольцам, которые по-настоящему, как истинные патриоты советского государства,

отдают немало своих сил служению интересам обороны страны, я должен сказать, что Осоавнахим мог бы дать гораздо большие результаты работы, что мы не все делаем для того, чтобы эта замечательная организация полностью использовалась как подобает».

Наряду с воронешовскими стрелками и снайперами, наряду со всадниками и летчиками Осоавнахим готовит автомобилистов и мотоциклистов. Мы знаем из опыта современных войн, из опыта боев за освобождение народов Западной Украины и Западной Белоруссии от ига польских панов, какое огромное значение имеет моторизация армии, позволяющая ей действовать стремительно и внезапно, какие длительные переходы совершали наши пехотные части, пользуясь автомобильным транспортом, как велико значение квалифицированных водителей военно-транспортных машин в боевой обстановке.

Подготовку водителей автомобилей Осоавнахим ведет главным образом на своих автоучебных пунктах. Объем этой работы по количеству подготавливаемых людей еще не велик, а качество обучения не

всегда заслуживает высокой оценки. Что же касается массовой работы по подготовке автомобилистов-любителей на предприятиях, в учреждениях, колхозах и среди учащейся молодежи, то к этому большому и важному делу оосавнахимовские организации фактически почти не приступали.

Кружки по изучению автомобиля и мотоцикла среди населения организируются по инициативе местных комсомольских и профсоюзных организаций. Сеть автомобильных школ и курсов создал также Всесоюзный комитет по делам физкультуры и спорта через свои авто-мотоклубы и авто-мотосекции, подготовив за один 1939 г. примерно 40 тыс. автомобилистов и мотоциклистов — любителей.

Эти достижения мы не можем считать достаточными. Число подготавливаемых водителей может и должно быть значительно увеличено, и ведущую роль в этом деле должна занять Осоавнахим — самое массовое добровольное общество, располагающее исключительно развитой сетью организаций.

В наступившем 1940 г. первичные оосавнахимовские организации обя-



Студенты техникума при 1-м подшипниковом заводе им. Л. М. Казановича получают последние указания у тренера перед экзаменом на звание мотоциклистов-любителей

Фото М. Пухнера



На занятиях автокружка в Горьковском дворце пионеров им. В. П. Чкалова

заны использовать все возможности для того, чтобы шире внедрить автомобильные знания в массы, чтобы поднять активность населения в этой области оборонной работы.

Автомобильная техника привлекает молодежь. Привлекает потому, что специальность водителя помогает воспитать в молодежи все те качества, которые являются отличительной чертой советского гражданина, — выдержку, находчивость, быстроту ориентировки, хороший глазомер, выносливость и решимость.

Успешное осуществление задач по подготовке авто- и мотолюбителей требует со стороны городских и районных советов Осоавиахима большого внимания, необходимой организационной подготовки.

Автомобильные кружки следует создавать в первую очередь там, где поблизости имеются автошколы или автоучебные пункты Осоавиахима. Располагая необходимой материально-технической базой, кадрами преподавателей и инструкторов, автошколы и учебные пункты обязаны по указанным райсоветам практически возглавлять эту работу, а именно, обеспечивать кружки программой, планом занятий, преподавателями-инструкторами, дать наглядные пособия, наблюдать за ходом учебы и добиваться хороших конечных результатов.

До сих пор автоучебные пункты Осоавиахима считали это для себя необходимым и вели массовую автоучебную работу на предприяти-

ях от случая к случаю. Так было в частности в Свердловском, Киевском и других районах Москвы, так было в ряде областных центров. Руководители автоучебных пунктов помогли создать кружки автомобилистов-любителей на ряде заводов, но не довели своего дела до конца, не контролировали их работу, не обеспечили их необходимой помощью при обучении слушателей практической езде.

В недавно утвержденном положении об автоучебных пунктах Осоавиахима совершенно ясно указано, что их задача, помимо черновой отработки кадров для Красной Армии, — готовить автолюбителей и мотоциклистов, создавая филиалы временного характера по договорам с предприятиями и неся в этих случаях полную ответственность за их работу и за качество обучения.

Крайне важно после теоретических занятий обеспечить материальную базу для практической езды в объеме требований программы, договариваясь с руководителями данных предприятий и используя дополнительные фонды, которые будут иметь автоучебные пункты в 1940 году на военно-массовую работу.

Особые требования предъявляются к массово-оборонной работе среди школьной молодежи.

Тяга школьной молодежи к изучению автомобиля очень велика, и нужно сделать все для того, чтобы стремление десятков тысяч школьников получить оборонно-техниче-

скую специальность было удовлетворено.

Школьные Осоавиахимские организации должны создавать кружки юных автомобилистов, которые будут заниматься по сокращенной программе, дающей элементарные сведения об автомобиле. В ближайшее время в Центральном совете Осоавиахима будет утверждена программа на слуху норм за значок «Юный автомобилист». Эта программа включает в себя 50—60 часов занятий по теории автодела, 5—10 часов по правилам уличного движения, 2—3 часа по практике вождения автомобиля, а также некоторый минимум военных знаний.

Организационно-методическое руководство кружками по подготовке юных автомобилистов должно быть также возложено на автошколы и учебные пункты Осоавиахима, а постоянный контроль за их работой — на райсоветы Осоавиахима.

Учащиеся десятых классов, хорошо усвоившие пройденную программу, могут претендовать на почетную службу в автобронетанковых частях Рабоче-Крестьянской Красной Армии.

Центральный совет Осоавиахима предполагает подготовить в текущем 1940 г. 15 тыс. юных автомобилистов, 5 тыс. автолюбителей и 5 тыс. мотолюбителей. Эти цифры, конечно, невелики, но и для выполнения данной задачи требуется провести необходимую подготовительную работу.

Кружки юных автомобилистов и авто-мотолюбителей надо обеспечить преподавателями и инструкторами, вербуя их из общественного автомобильного актива — шоферов-стаханковцев, водителей I и II класса, организуя для будущих преподавателей специальные семинары. Школьникам нужно дать также соответствующий учебник, просто и живо написанный, чтобы сложное устройство автомобиля могло быть легко усвоено нашей молодежью.

В автокружки или филиалы автоучебных пунктов на предприятиях, в колхозах, школах нужно привлекать в первую очередь добровольцев. Их должен готовить Осоавиахим, чтобы они пришли на призванные пункты технически подготовленными для выполнения почетного в нашей стране звания воина, чтобы они были отличным пополнением вооруженных сил советского государства.

В цехе...

Д. КУЗНЕЦОВ

Из дневника курсанта Мытищинской автошколы
Осоавиахима

В АВТОШКОЛУ все пришли с большим желанием, всех радовала возможность получить военно-техническую специальность.

Освоение техники требует большого внимания и упорства. Автодело — для всех совершенно новая отрасль знаний. Чтобы в совершенстве освоить его, надо затратить много энергии, а курсанты приходят на занятия после работы. Нужен короткий, но активный отдых. Каждому хочется размяться, освежиться. Курсанты пробовали заниматься индивидуальной гимнастикой, но это не пришло. Нужна какая-то увлекательная коллективная игра. Сегодня на проверку заявили об этом начальнику. Начальник школы обещал устроить во дворе волейбольную площадку.

Командира нашего взвода назначили начальником штаба. Автотехнику временно поручили читать помощнику взвода т. Матвееву. Он знает дело, но объясняет плохо, путанно. Когда начали изучать динамо, он не мог рассказать, откуда и как появляется ток. Мы заявили об этом командованию. Командование прислало лектора из 1-го взвода.

Меня, Цветкова и Абросимова выбрали в редколлегию стенгазеты. Вчера выпустили первый номер. В этом номере мы опубликовали социалистический договор, заключенный с 1-м взводом. Кроме того, поместили ряд социалистических обязательств курсантов и дали несколько заметок о неполадках с уроками по технике. Начальник школы, прочитав нашу газету, на вечерней проверке обещал курсантам устранить все недостатки в короткий срок.

Вместо теории автодела сегодня было вождение. Мы, как маленькие ребята, вбежали в гараж и окружили машину. Инструктор начал нам показывать приборы, рычаги, кнопки и объяснял их взаимодействие.

— Поняли?
— Поняли, — отвечаем хором.
— Теперь садитесь.

Первым сел т. Жижин. Он выжал сцепление, включил зажигание и нажал на кнопку стартера. Мотор сильно заревел. Включив первую передачу, Жижин выехал из гаража. Несколько человек пошли за ним. Мы закрыли ворота и остались у второй машины.

— Вот порядок пуска, — сказал т. Абросимов, — ставим позднее зажигание, потом выжимаем конус и заводим, потом... Радажея пушечный выстрел. Выскочив на улицу, мы увидели, что машина врезалась в ворота и раскрошила одну половинку. Жижин перепугался и растерянно смотрел то на ворота, то на нас. Оказывается, подъехав к воротам, он нажал не на тормоз, а на газ. Инструктор осмотрел машину. Все оказалось в порядке.

После Жижина за штурвал сел я. Выжав конус, я слегка нажал на кнопку стартера. Но мотор сделал несколько оборотов и остановился.

— Посильнее нажмите, — сказал инструктор.

Я нажал еще раз. Мотор дал больше обороты и начал работать.

— Отпускайте сцепление.
Я добавил газа и начал поднимать с педали левую ногу. Через несколько секунд почувствовал, как сцепление соединилось, и машина плавно тронулась. Выехали на шоссе. Проехали около километра.

— На сегодня хватит.
Я неохотно уступил штурвал.

Наше III отделение переведено во 2-й взвод. Во 2-м взводе технику преподает инженер Горбаненко. Тов. Горбаненко прекрасно знает автодело. Своих курсантов он подготовил замечательно.

Нам пришлось привалечь: читать учебники дома, оставлять вечерами в классе. Тов. Горбаненко охотно помогал нам догонять передовиков его взвода.

Вчера закончили изучение докладов и решений XVIII съезда ВКП(б). Доклады товарищей Сталина, Молотова, Ворошилова и Жданова мы читали самостоятельно, а потом, чтобы лучше усвоить их, проводили беседы.

Сегодня начали изучать богатства нашей родины. Новый политрук т. Сельский очень хорошо читает лекции. Спокойно и толково он рассказывает о гигантском росте промышленности, сельского хозяйства, культуры.

Начали монтаж. Когда мы пришли в гараж, то мотор уже был снят и наполовину разобран, многие так и не увидели, как он разбирается. А мотор нам надо знать так же, как затвор винтовки.

В гараже поработали два дня и на этом монтаж прекратили. Командование решило, что монтаж дает мало пользы. Время было очень ограничено. Мы так и не увидели всех деталей машины и их работу.

Скоро начнутся испытания. Все отличники учебы, командир взвода, преподаватель т. Горбаненко и политрук т. Сельский остаются вечерами на час, на полтора и проводят занятия с отстающими. Это дополнительное повторение пройденного помогает отличникам учебы лучше усвоить предметы, а отстающим подтянуться.

Начались испытания. Мы, отличники учебы, особенно волнуемся. Чтобы не ударить в грязь лицом, напригаем все усилия.
С волнением я подошел к столу, но ответил на «отлично».

После техники сдавали уставы, топографию, тактику. По топографии и тактике спрашивал начальник школы т. Зернов.

— От Франкова едете в Горенки? — спрашивает начальник. — Что слева?

— Луг.
— Еще что?
— Кусты.
— В гору едете или под гору?
— В гору... Справа проходное болото...

Но начальник уже задает вопросы по тактике. Отвечаю четко, громко. Курсантам очень понравилась его система проверки. По первым словам он определял правильность ответов и подготовленность курсанта. Много не спрашивал. Но если курсант начинал сбиваться, путать, он спрашивал гораздо больше.

Сегодня выпустили стенгазету. В этом номере мы подвели итоги учебы. Половина нашего взвода слала экзамен на «отлично». Несмотря на трудности и неполадки, мы основательно изучили машину и теперь в любое время можем сесть за руль и с честью выполнить боевое задание.

Последний день. Все в штатском. Курсанты сегодня пришли заслушать доклад командования школы и получить документы. Собрание назначено на 2 часа, но многие явились в 12. Лица и радостные и грустные. Рады, что окончили школу, получили военную специальность. Грустно потому, что разлучается тесная, дружная семья.

Подхожу к отличнику учебы т. Казину.

— Загрустил?
Пусть стружку дыма, он протяжно заговорил:
— Знаешь, а все-таки тяжело разставаться, свылкись, сдружись. Великое дело коллектив.

Начальник школы т. Зернов объявил итоги социалистического соревнования. Наш взвод почти по всем предметам получил высокие оценки и завоевал первое место в школе.

В городе

ЛЕНИНА



Б. ЗИЛЬБЕРБЕРГ

Трудящиеся города Ленина свято хранят традиции питерских пролетариев, грудью ставших в годы гражданской войны на защиту колыбели революции.

Под руководством гениального полководца Иосифа Виссарионовича Сталина петроградские пролетарии отстояли от врага город, дорогой сердцу каждого трудящегося нашей страны.

И сейчас, когда наглый враг вновь попытался угрожать Ленинграду, тысячи пламенных патриотов крепкой стеной встали на защиту священных границ. Так же, как в 1919 г., в первых рядах бойцов стоят патриоты города Ленина.

В дни, когда враги окружали железным кольцом молодую Советскую республику, великий Ленин учил, что: «Усиленная военная подготовка для серьезной войны требует не порыва, не клича, не боевого лозунга, а длительной, напряженной, упорнейшей и дисциплинированной работы в массовом масштабе» (В. И. Ленин, Собрание сочинений, т. XXX, стр. 385).

Трудящиеся города Ленина неуклонно выполняли и выполняют это указание Владимира Ильича Ленина.

Тысячи граждан Ленинграда обучаются сейчас в кружках, школах и учебных пунктах Осоавиахима, приобретают оборонные специальности.

Рабочие, служащие, интеллигенция, овладевшие военными знаниями, по первому зову партии Ленина — Сталина станут снайперами, летчиками, связистами, водителями боевых машин.

В системе подготовки оборонных кадров одно из ведущих мест занимает Ленинградский авто-мотоклуб. Ниже мы помещаем статью об этом клубе.

АРХИТЕКТОР МОНФЕРРАН — строитель многих монументальных сооружений, в том числе и знаменитого Исаакиевского собора, отстроил дом и для себя.

Сейчас в рококошных комнатах этого замечательного особняка с большим удобством расположился Ленинградский авто-мотоклуб.

Этот клуб по праву может считаться одним из подлинно культурных учреждений города. Здесь культура видна во всем. И в уютно убранных комнатах для отдыха, и в благоустроенных аудиториях, в кинозале, библиотеке-читальне, буфете и в большом количестве цветов, украшающих комнаты клуба.

Но не только внешняя сторона привлекает в клуб его постоянных посетителей и многочисленный актив.

Откройте аккуратно изданный месячный план работы Ленинградского авто-мотоклуба, и вы увидите, как многообразна и разностороння его деятельность.

Все 600 членом клуба найдут в этом плане мероприятия по их вкусу, отражающие их требования. Тут и судейский семинар по авто-мотоспорту, и интересный доклад о механике и модернизации современных армий, лекция о междуна-

родном положении, доклад о форсировке двухтактных двигателей, агитпробег и гонки, посвященные важнейшей политической кампании.

Большое место отведено учебной работе, подготовке оборонных кадров.

Учебную работу клуб не ограничил только занятиями в клубной школе. На предприятиях и в учебных заведениях Ленинграда силами клуба организовано свыше 40 авто-учебных пунктов. На этих пунктах учащиеся вузов и стахановцы фабрик и заводов изучают теорию и практику авто-мотодела. Клуб организует для них монтажные классы, выделяет руководителей, преподавателей и инструкторов практической езды, предоставляет специально приспособленные учебные машины.



Крупнейшие пункты клуба расположены на «Красном треугольнике», в Ленинградском государственном университете, в Кораблестроительном и Химико-технологическом институтах.

За последний год учебной сетью клуба подготовлено около 4 тыс. авто- и мотолюбителей.

Между учащимися на всех пунктах заключены договоры на социалистическое соревнование.

Проверка их позволяет определить передовиков оборонной работы.

Среди преподавательского состава выделяется т. Мирочник — один из старейших и лучших преподавателей автодела, в прошлом известный спортсмен — участник пробега Москва — Париж — Москва.

Организация широко разветвленной сети учебных пунктов, привлечение к учебе молодежи — это, несомненно, крупное достижение в работе клуба. Однако правление клуба должно обратить серьезное внимание на два вопроса.

Первое — это недостаток часов, отведенных на военные дисциплины (описание военных машин, вождение в колонне, маскировка, дегазация и т. д.). Двадцати часов, выделенных на изучение спецпредметов, явно недостаточно. Ленинградский клуб должен добиться у Всесоюзного комитета физкультуры и спорта при СНК СССР пересмотра этой жесткой нормы.

Также нуждается в пересмотре и стоимость подготовки. За обучение автомобилиста клуб получает 550 рублей, за подготовку мотоциклиста — 250. Нужно искать пути снижения такой высокой стоимости.

Наряду с массовой подготовкой авто-мотолюбителей на Ленинградский клуб Всесоюзный комитет физкультуры и спорта возложил ответственную и почетную задачу — готовить высококвалифицированные кадры инструкторов и преподавателей авто-мотодела. Для этого при клубе созданы всесоюзные курсы, на которых занимаются работники авто-мотоклубов периферии, съехавшиеся в Ленинград из 13 городов СССР. Программа курсов рассчитана на людей, хорошо знающих авто-мотодел. Она включает такие предметы, как физик, химия, механика, теория и устройство двигателей, методика преподавания. Специальным

разделом выделен авто-мотоспорт и спортивное судейство. Большое место отведено военным дисциплинам и политехнуре.

Для всей сети учебной работы клуб располагает солидной базой — 21 «ГАЗ-АА», 9 «М-1», 12 мотоциклов разных марок. Это надежно обеспечивает выполнение учебного плана.

* * *

Зрители всесоюзных авто-мотосоревнований привыкли к тому, что команда Ленинграда выступает всегда хорошо тренированной на отлично подготовленных машинах, добиваясь высоких, рекордных результатов. Успеху спортсменов города Ленина во многом способствует авто-мотоклуб.

Во всех уголках бывшего монферраповского особняка ключом бьет клубная жизнь. Очень пригодился и сухой полвал. В нем оборудованы экспериментальные мастерские клуба.

Такие мастера спорта, как Антон, Сергей, Ивангулова, Добжинская и ряд других, получили в мастерской постоянно отведенное им место — стенд для установки их мотоциклов, ящик с инструментами, верстаки. Мастерские располагают рядом станков: токарным, сверлильным, точильным и пр. — это также облегчает практическую работу автомобилистов и мотоциклистов.

Консультируют работы спортсменов такие крупные знатоки, как инженеры Нерусалинский, Бекман, Спробанский и рекордсмен СССР Шумилкин. Все это актив клуба — энтузиасты горячо любимого дела.

* * *

Члены клуба — это работники автохозяйств, представители спортивных обществ «Зенит», «Старт», «Водник», «Спартак», «Медик» и владельцы машин; среди них знатные ленинградцы — депутат Верховного Совета РСФСР заслуженный артист Черкасов, народные артисты СССР Юрьев и Горин-Гориннов, орденноносцы кинорежиссеры Кошкин, Трубберг, Васильев, гроссмейстер Ботвинник.

На одном из вечеров, устроенном клубом по случаю открытия спортивного сезона, всю концертную программу из 18 номеров провели члены клуба. И этой программой мог бы позавидовать любой столичный концертный зал.

Руководители клуба сумели сплотить вокруг себя, заинтересовать многие десятки широко известных людей.

Ленинградский клуб можно назвать примером большинства пенных организационных мероприятий и спортивных начинаний. К ним прежде всего надо отнести создание большой юношеской группы. Ребята, занимаясь с исключительным интересом, успешно освоили мотоцикл, получили водительские права и даже провели значительный пробег

по маршруту Ленинград — Псков — Ленинград.

Первые советские гоночные автомобили также родились по инициативе ленинградских автомобилистов. Их конструирование, разработка деталей проводились при ближайшем участии клуба.

Первый шагнул за мотоциклом был членом Ленинградского автомотоклуба. Сейчас этому виду оборонной подготовки уделяется очень большое внимание. Больше того, — она приобрела прикладной характер.

Впервые в Ленинграде была введена новая дистанция скоростных гонок — 5 км. Клуб преодолел организационные трудности, вставшие при проведении этих соревнований. И теперь 5-километровая дистанция стала обязательной при проведении всесоюзного первенства. Она наилучшим образом вымывает динамические качества, рабочие свойства наших машин.

Примеров передовой инициативы клуба много. Они говорят о том, что руководство клуба хорошо понимает задачи, поставленные партией и правительством перед оборонными организациями, и работает, опираясь на широкий актив.

* * *

Руководят клубом энергичные люди. Начальник клуба т. Штейнбок и его заместитель — заслуженный мастер спорта т. Воротицкий, удачно дополняют одна другого.

И хотя первый работает по автомотоспорту всего один год, а за спиной второго — богатейший двадцатилетний опыт, они отлично понимают друг друга и совместными

усилиями добиваются высоких показателей на всех участках работы.

Рассказ о Ленинградском клубе был бы неполным, если бы мы умолчали о некоторых недостатках, все же имеющихся в этой, в общем хорошей, аллоровой организации.

Серьезным улучшением следует считать, что до сих пор клуб не вел должной работы в автохозяйствах Ленинграда, не организовывал в требующихся масштабах оборонной работы среди шоферов-профессионалов, мало проводил среди них соревнования на экономию горючего, на лучшее знание правил уличного движения.

Правда, этот недостаток уже исправляется. В клубе выделен работник для постоянной связи с автохозяйствами. В плане работы предусмотрен ряд специальных мероприятий, которые приблизят работников автохозяйств к клубу.

План учебной и спортивной работы клуба на 1940 г. насыщен интереснейшими мероприятиями. Его выполнение привлечет к оборонному авто-мотоспорту новые кадры.

Особого внимания заслуживает намеченное руководством клуба открытие курсов подготовки автотехников. Уже составлена программа обучения на этих курсах, открылись залы учащихся.

Большую, полезную работу ежедневно проводит Ленинградский авто-мотоклуб. В его стенах молодые советские патриоты, трудящиеся города Ленина, овладевают военными знаниями, приобретают оборонные специальности, готовят себя к почетной обязанности граждан СССР — защите горячо любимой матери-родины.



Автомобиль „ЗИС-Спорт“, сконструированный группой молодых инженеров-конструкторов автозавода им. Сталина



Фото В. Давыдова

В БОРЬБЕ за экономию БЕНЗИНА

Инж. Г. ГОРДЕЕВ

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АВТО-МОТОКЛУБ СССР провел два общесоюзных соревнования по экономии бензина на грузовых автомобилях «ЗИС-5» и на легковых автомобилях «М-1».

Эти соревнования должны были привлечь внимание широких кругов автотрактористов к делу экономии бензина, выявить лучшие показатели в этой области, а также популяризировать наиболее эффективные методы регулировки автомобильных карбюраторов.

Участниками этих соревнований были лучшие водители-стахановцы, выделенные районными госавтоинспекциями.

В предварительно опорожненные баки машины заливалось строго определенное количество бензина. Водитель, прошедший на данном количестве бензина наибольший путь, считался победителем.

В соревнованиях грузовых автомобилей участвовало 29 автомобилей автохозяйств и один автомобиль Научно-исследовательского института промышленного транспорта. Все они были стандартными и отличались друг от друга лишь системой и регулировкой карбюратора.

По условиям соревнования нужно было пройти на 30 литрах бензина от Москвы до Серпухова с коммерческим грузом и вернуться обратно порожняком, покрыв расстояние в 175 км. Чтобы пройти весь путь, водитель должен был расходовать в среднем 17,1 л на 100 км пути и дать 46,5% экономии против существующей загородной нормы (32 л на 100 км).

Первое место в соревнованиях занял инж. А. Поляковкин на автомобиле Института промышленного транспорта. Он прошел на 30 л 157 км, сэкономив против существующей нормы 40,5%. Следующие места заняли водители гг. Лазуткин, Павфилов, Велых, Грослин, Стаханов, Гомозов, Курвосоа, Воронин. Она израсходовали от 21,4 до 23,8 л на 100 км, сэкономив от 25,2 до 33%. Средняя экономия по всем 30 автомобилям составила 19,7%.

Автомобили участников пробега на экономию бензина у Химкинского речного вокзала

Фото В. Давыдова

Лучшие показатели были достигнуты на автомобилях с карбюраторами «МКЗ-6», которые дали в среднем 20,9% экономии, далее следуют карбюраторы «ГАЗ-Зенит» — 20,0% экономии, карбюраторы «М-1» — 19,4% и, наконец, карбюраторы «МАЗ-5» — 10,8% экономии. Особняком стоит автомобиль Института промышленного транспорта. Он был оборудован модернизированным карбюратором «МАЗ-5» по методу инж. Гордеева и Поляковкина (двойной диффузор и калиброванное воздушное отверстие на компенсационном колоде).

В соревнованиях на автомобилях «М-1», проведенных 24 ноября 1939 г., участвовало 40 автомашин, из которых 3 с нестандартными двигателями (повышенной степенью сжатия) шли «вне конкурса». Из остальных 37 стандартных автомобилей 35 принадлежали автохозяйствам, а два Научно-исследовательскому институту городского транспорта Моссовета.

В баки машин было залито по 11 л бензина. Автомобили шли с нормальной нагрузкой по маршруту Москва (Химкинский речной вокзал) — г. Клин и обратно.

Как и следовало ожидать, абсолютно лучших результатов добились водители на автомобилях с повышенной степенью сжатия, шедших «вне конкурса». Инж. В. Козев (НАТИ) прошел 139,4 км, израсходовав в среднем 7,89 л на 100 км и дав экономии 47,4%. Рядом с ним остановилась машина под управлением водителя Чаплевича (НАТИ), прошедшая 139,28 км.

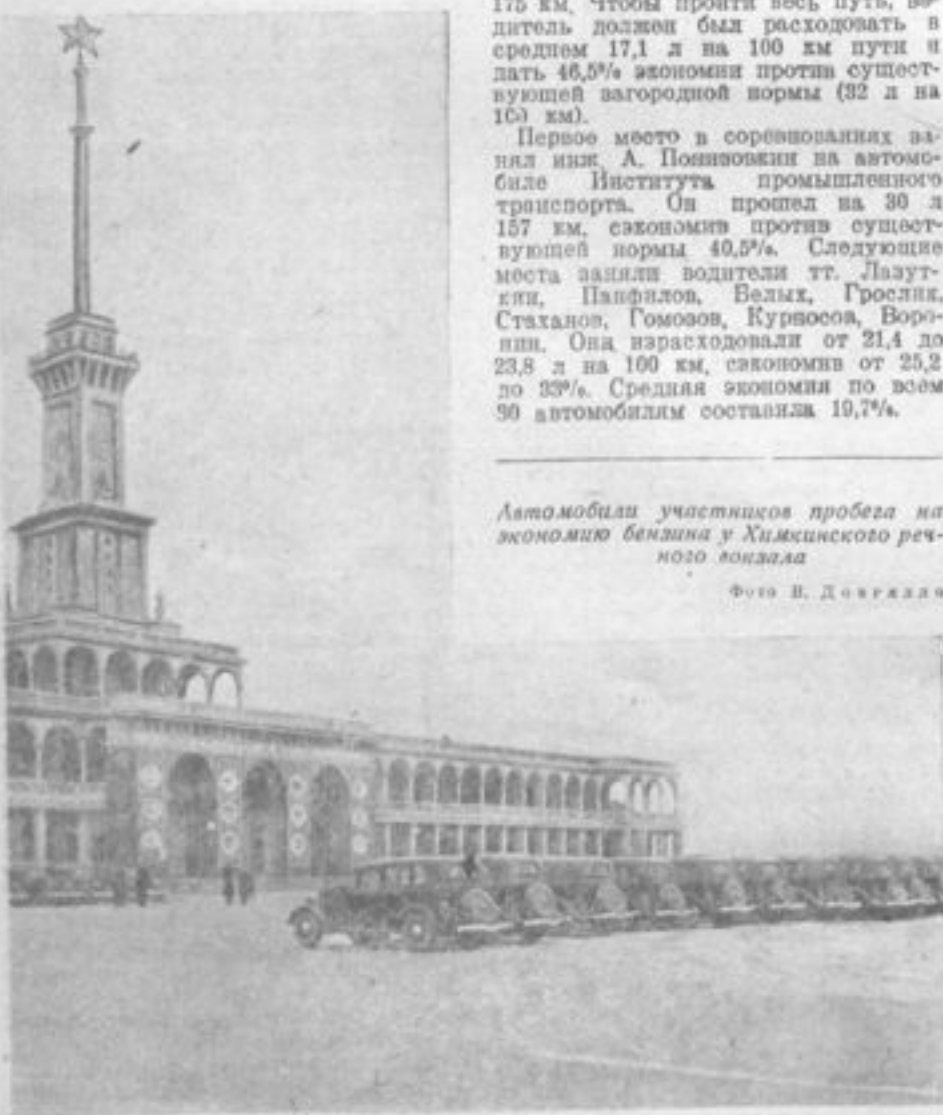
На стандартных автомобилях первое место занял инж. Г. Гордеев (Институт городского транспорта), прошедший 134,6 км при среднем расходе 8,17 л на 100 км пути и экономии в 45,5%, второе место занял инж. Е. И. Милованов, прошедший 131,95 км.

Из водителей автохозяйств лучшие места заняли гг. Самойлов, Лившиц и Поляковкин. Все они прошли с незначительной разницей 131,3 км, израсходовав в среднем 8,37 л на 100 км пути и дав экономии в 44,2%. Средняя экономия по всем 40 автомобилям, участвовавшим в соревнованиях, составила 28,13%.

Если не считать трех автомобилей «М-1», шедших «вне конкурса» и имеющих нестандартные двигатели, то остальные автомобили можно разделить на две неравные группы: к первой группе относятся 34 автомобиля со стандартными карбюраторами «М-1», повышение экономичности которых осуществлялось лишь подбором той или иной регулировки жиклеров. Ко второй группе относятся 3 автомобиля, снабженных карбюраторами с двойными диффузорами. По сравнению со стандартными карбюраторами двойные диффузоры дали снижение расхода на 3,9%, а повышенная степень сжатия — на 5,2%.

С целью определения динамических качеств автомобилей в сорев-

¹ См. № 23 журнала «За рулем» за 1938 г.



нованиях был введен так называемый «динамический участок». Каждый участник соревнований должен был пройти с места указанный на трассе маршрута мерный участок в минимально короткое время. Чрезвычайно характерно, что в обоих соревнованиях абсолютно лучшие результаты по динамике показала «стандартные» автомобили, занявшие первые места по экономичности, а именно автомобиль «ЗИС-5» под управлением т. Понизовкина и автомобиль «М-1» под управлением т. Гордеева.

Проведенные соревнования подытоживают большую работу в области экономии бензина, проведенную в автохозяйствах и научно-исследовательских институтах, и позволяют сделать целый ряд выводов:

1. Соревнования впервые раз подчеркнули, что советский автомобиль при правильном его использовании — надлежащем техническом состоянии и умелом вождении — весьма экономичен.

2. Существующие нормы расхода бензина, особенно загородные, не являются предельными. В руках работников автотранспорта имеется полная возможность резко сократить расход ценнейшего жидкого топлива.

3. Особое внимание в повседневной эксплуатации необходимо уделять техническому состоянию автомобиля. Существенное значение имеет устранение всевозможных вредных потерь в автомобиле (перетяжка подшипников колес, трение тормозных колодок, неправильная установка и балансировка колес, густая смазка в картере коробки передач и заднем мосту в зимнее время, плохое отключение двигателя зимой и т. п.).

4. Соревнования подтвердили полную несостоятельность регулировки карбюратора на обедненную рабочую смесь. Если такая регулировка и дает некоторый эффект в легких условиях эксплуатации на установленных режимах работы двигателя, то в реальных условиях движения, особенно в городе, она неизбежно дает пережог бензина и значительное ухудшение ездовых качеств автомобиля. Наиболее экономичной регулировкой карбюратора для нормальной эксплуатации является такая, при которой ни в какой мере не ухудшаются ездовые качества автомобиля.

5. Нормальная работа системы зажигания часто играет значительно большую роль в снижении расхода бензина, чем даже регулировка карбюратора. Это особенно сказывается на автомобилях «М-1», где правильная установка момента зажигания и исправное действие автомата опережения — главные условия снижения расхода бензина.

6. Велика роль и техника экономичного вождения автомобиля. Максимальное использование наката, плавное трогание с места и плавное торможение, расчет при движении по городу, особенно при переходе перекрестков без остановки под зе-

ленным светом светофора, использование продольного профиля дороги и т. п. дают, несомненно, хорошие результаты по экономии бензина.

Оба соревнования подтвердили высокую эффективность разработанной модернизации карбюраторов «М-1» и «МАЗ-5» с применением двойных диффузоров. Становятся совершенно непонятной двухлетняя волокита

Глававтопрома в организации производства двойных диффузоров.

Соревнования в целом продемонстрировали исключительные достижения лучших автоработников в борьбе за экономию бензина. Эти достижения являются залогом того, что скоро позорное пятно пережога бензина будет снято с автотранспорта раз и навсегда.

СОРЕВНОВАНИЕ НА ЛУЧШЕЕ ВОЖДЕНИЕ АВТОМОБИЛЯ



Водитель т. Шебаршина, занявшая первое место в соревновании на лучшее вождение автомобиля

Недавно в Москве Центральный авто-мотоклуб провел соревнование на лучшее вождение автомобиля в условиях городской езды.

К участию в соревновании было допущено 53 легковых автомобиля и 17 грузовиков. Каждый водитель должен был доставить в кратчайшее время пассажиров или груз (условно) из точки «А» в точку «В» по заданному маршруту, который объявлялся только на старте. Кроме того, водитель должен был строго соблюдать правила уличного движения.

Судейская коллегия разработала маршруты отдельно для легковых и грузовых автомобилей и расставила по пути контрольные пункты. Участник соревнования должен был подъехать на автомобиле к контролеру за полученным жетоном и сдать его на финише. Нарушения правил уличного движения фиксировались судьями в машине контролерами.

По шкале оценки работы водителя предусматривались следующие

нарушения: рынок автомобиля (2 очка), превышение скорости (15 очков), выезд на красный свет (50 очков), неподчинение дорожным знакам (25—50 очков) и т. п. За каждую обнаруженную техническую неисправность, своевременно устраненную водителем по указанию судейской коллегии, давалось 50 очков. Водители, которые не могли исправить дефекты в течение 30 минут, не допускались к старту.

Результаты складывались из следующих показателей: а) времени, затраченного на прохождение всего маршрута (время переводилось в очки при эквиваленте 1 минута = 5 очкам), б) штрафных очков за обнаруженные технические неисправности и за нарушение правил уличного движения. Победителем считался участник, набравший наименьшую сумму очков.

По группе легковых автомобилей лучшие результаты имела женщина-водитель автобазы Наркомата судостроения Н. Шебаршина. Она прошла заданный маршрут за 1 ч. 09 м. 02 сек. (340 очков), что было лучшим временем соревнования. Ее машина не имела технических неисправностей. В пути т. Шебаршина допустила лишь одно нарушение правил движения — неправильно поставила машину, за что получила 10 штрафных очков. Таким образом, она набрала всего 350 очков.

Второе место занял А. Котельский (завод им. Мейзинского) — 390 очков. Третье место — М. Свагоцкий (Пролетарский райсовет) — 373 очка.

По группе грузовых автомобилей лучшие результаты имел водитель Е. Миртов (Горькуторг). Его сумма очков 518. Второе место занял И. Сенин (Горькуторг) — 507 очков.

Лучшего группового результата по трем машинам, выставленным Госавтоинспекциями, добились водители Ленинградского района Москвы товарищи А. Котельский, Н. Антонов, И. Чекали, набравшие наименьшую сумму очков (1205).

К соревнованиям на лучшее вождение автомобиля водители относились с большим интересом. Центральный авто-мотоклуб СССР предполагает проводить такие соревнования и в дальнейшем.

Я. Новиков

ВНЕШНИЙ УХОД

Инж. Г. КРАМАРЕНКО

ПЕРВОСТЕПЕННОЕ значение и увеличение срока работы агрегатов и деталей автомобиля, в сохранении его хорошего внешнего вида имеет техническое обслуживание, осуществляемое в гаражных условиях.

В комплексе работ по техническому обслуживанию автомобиля входят следующие операции: 1) внешний уход, 2) осмотр автомобиля, 3) смазка, 4) крепежные работы, 5) регулировочные работы.

В данной статье мы остановимся на первом этапе технического обслуживания — внешнем уходе за автомобилем.

Внешний уход необходим для того, чтобы подготовить автомобиль к последующим процессам обслуживания и ремонта путем наружной уборки и мойки его частей и механизмов, загрязненных во время эксплуатации, и путем оттирки и полировки лакированных частей кузова.

Уборка автомобиля заключается в удалении пыли и сора из кузова



Рис. 1. Переносный электропылесос

или кабины и платформы автомобиля, в протирке сидений, стекол и арматуры внутри кузова, в очистке подножных ковриков, а также в протирке двигателя, штичков и внутренней стороны капота.

В кузовах автомобилей специального назначения (санитарных, для перевозки продуктов и пр.) и автобусов периодически должна производиться дезинфекция и мойка полов и стенок с внутренней стороны. При внутренней уборке кузова применяются волосные щетки, веники, тряпки и пылесосы.

На рис. 1 представлен специальный электрический пылесос для удаления пыли из обшивки кузова легвого автомобиля. Пылесос состоит из приемного патрубка 1, через который производится засасывание пыли, волосной щетки 2, расположенной у входного отверстия патрубка, электромотора с вентилятором 3 и матерчатого мешка 4 для сбора пыли и сора. Мешок сделан из хлопчатобумажной ткани, пропускающей воздух и задерживающей

сор и пыль, увлекаемые вентилятором. Внутри мешка вставлен проводочный каркас, придающий ему плоскую форму. Удаление собранного сора производится после снятия обоямы 4. Мощность электромотора — 0,1—0,15 киловатт, вес прибора — 1,5—2 кг.

Очистку двигателя от пыли и масла производят керосином, который наносится на поверхность волосной кистью или пульверизатором с по-



Рис. 2. Пульверизатор

следующей протиркой концами. Для этой цели может быть использован пульверизатор «Гарто» (рис. 3). Внутренняя поверхность капота протирается концами, смоченными керосином или горячей мыльной водой.

Мытье автомобиля должна производиться чистой водой, лучше подогретой до 25—30° С. Подогрев воды особенно необходим осенью и весной, во время распутицы и заморозков, когда на шасси и кузове автомобиля замерзают куски грязи. Применять более горячую воду не рекомендуется, так как она вредно влияет на окраску кузова, вызывая мелкие трещины и пятна вследствие местного обесцвечивания окраски.

Для оттирания масляных пятен с лакированных частей кузова применяют мыльную воду. Употребление для этой цели керосина, бензина или спирта недопустимо, так как ведет к быстрому разрушению окраски.

Мыть автомобиль можно производя

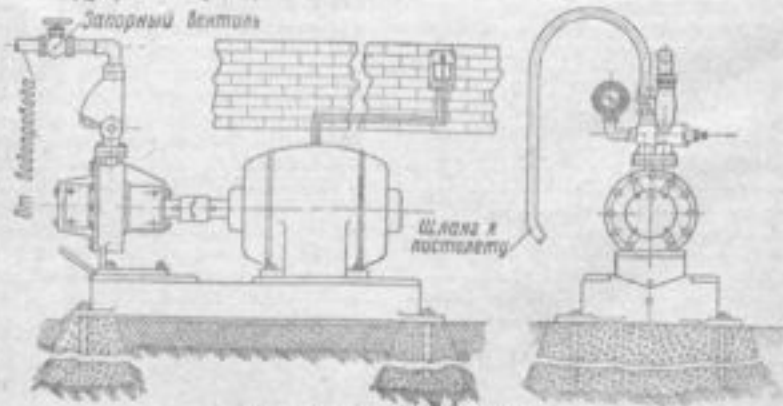


Рис. 3. Моечная машина

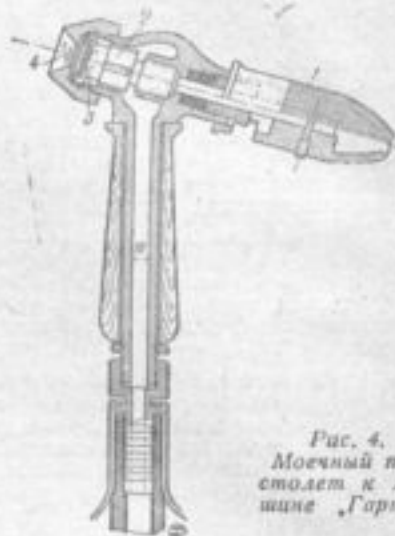


Рис. 4. Моющая пистолет к машине «Гарто»

водопровода или при помощи специальных моечных машин, подающих воду к моечным пистолетам под высоким давлением (10—25 атмосфер).

При мойке кузова струю воды следует направлять под углом в 30—45°. Применить сильную струю, направленную в упор под прямым углом к обмываемым поверхностям, нельзя. Это вызывает вдавливание мелких песчинок в верхний слой лакового покрытия кузова и образование параня. Нижние части шасси можно обмывать струей высокого давления. Направление струи зависит от удобства положения мойщика по отношению к обмываемому участку.

Моечная машина «Гарто» (рис. 3) представляет собой агрегат, состоящий из насоса высокого давления и электромотора, смонтированных на общей плите. Насос присоединяется к водопроводной магистрали, но может забирать воду и из естественного водоема или специального бака. Преимущество моечных машин заключается в значительной экономии

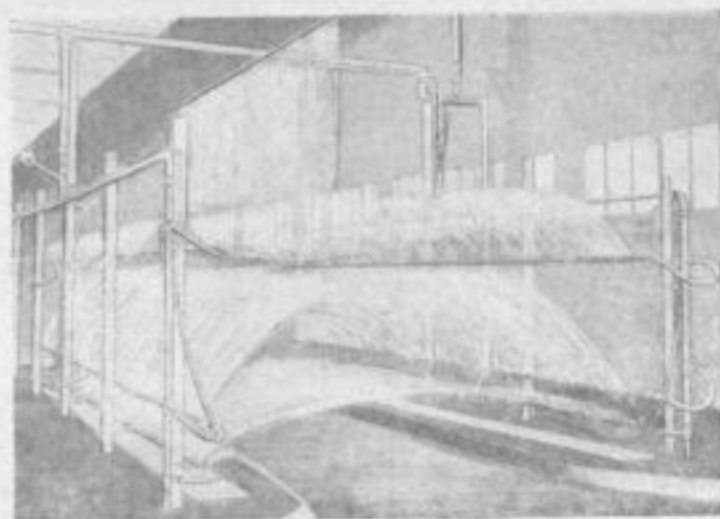


Рис. 5. Механизированная душевая мойка

расхода воды на мойку и большой эффективности мойки за счет высокого давления в насосе. Производительность насоса данной машины при давлении в 15 атм. — 10 л в минуту, а при 18 атм. — 8 л в минуту.

Устройство моечного пистолета показано на рис. 4. Поворотная рукоятка 1, можно изменить положение регулирующей пробки 2, имеющей на сферической части наклонные каналы 3. Благодаря этим каналам вода, подающаяся к выходному отверстию пистолета (сопла) 4, получает завихрение и выходит из сопла в виде струи конической формы. В зависимости от положения пробки 2 струя может иметь также либо коническую форму, либо форму большого конуса. При повороте рукоятки дотказа доступ воды в сопло может быть прекращен.

Кузов легкового автомобиля при мойке предварительно промывается слабой распыленной струей холодной или подогретой воды. После этого для удаления с лакированной поверхности кузова сероватого налета (мельчайших частиц пыли) его подвергают так называемой мокрой

протирке волосистыми щетками, губкой или замшей, непрерывно поливая или смачивая их водой и периодически ополаскивая. Нижние части шасси моются непосредственно струей высокого давления (книжальной) из пистолета или брандспойта.

Кроме ручной мойки, в больших автохозяйствах может с успехом применяться механизированная мойка (рис. 5), состоящая из различных комбинаций душевых сеток, располагаемых снизу, сверху и сбоку, а иногда и механических щеток, при помощи которых осуществляется одновременное обмывание всех наружных частей автомобиля. Повышенный расход воды при данном способе мойки компенсируется ускорением процесса и сокращением обслуживающего персонала (мойщиков).

Место, где производится мойка автомобиля, должно иметь соответствующее устройство. Так, при мойке грузовых автомобилей достаточно иметь бетонированную площадку (рис. 6). При мойке легковых автомобилей и автобусов с низко рас-

положенным оперением для доступа к нижним частям автомобиля необходимо повысить рабочее место мойщика. С этой целью применяются так называемые моечные канавы для колеиные мостки. При организации мойки на открытой площадке, с успехом могут применяться эстакады.

Грязную воду, стекающую в трап, необходимо очищать перед спуском в канализационный коллектор. Для этой цели на пути сточных вод устанавливают грязеотстойник и масло-бензиноудовитель. Если этого не сделать, то грязь, оседающая в водосточных трубах, быстро их засорит, а бензин, испаряясь, может образовать взрывчатую смесь, не безопасную в пожарном отношении.

Последней операцией внешнего ухода является обтирание кузова автомобиля насухо с помощью замши. Этой операцией подвергаются главным образом кузова легковых автомобилей, автобусов и кабины грузовиков — лакированные части кузова, стекла, фары, фонари и прочая арматура. Нижние части автомобиля или обсыхают естественным путем, или для ускорения процесса сушки, обдуваются толстым сжатым воздухом.

Периодически для придания лакированной поверхности кузова первоначального блеска и глянца его необходимо полировать.

Полировка производится специальной полировочной жидкостью или пастой. Паста или жидкость являются эмульсиями, состоящими из смеси абразивных материалов (шлифующе-полирующих материалов — мифуровая земля, окис алюминия и др.) с маслами и водой.

Полировочную жидкость, предварительно выболтанную, наносят на поверхность кузова вручную кистью или тампоном из байки, а затем натирают смоченную поверхность до блеска. При механизированной полировке пользуются специальными электродрелями (рис. 7), где 1 — резервуар для полировочной жидкости, 2 — полировочный круг из шерсти, фланели или пегейской шкур-



Рис. 6. Бетонированная площадка для мойки грузовых автомобилей

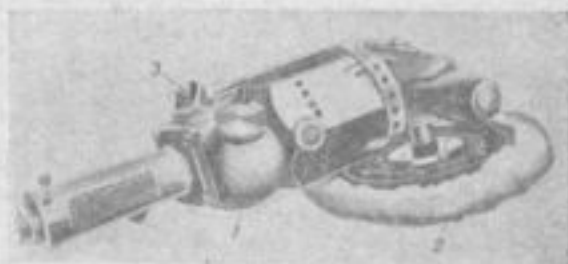


Рис. 7. Электродрель, применяемая при механизированной полировке кузова

ги, 3 — пультер насосика для разбрызгивания жидкости по полируемой поверхности.

Механизированной полировке поддаются только большие свободные плоскости. Узкие места (поверхность вокруг петель, ручек, профилированные пояски и пр.) полируются вручную.

ПОДГОТОВКА ГАЗОГЕНЕРАТОРНОГО АВТОМОБИЛЯ К РАБОТЕ

Л. РУДАКОВ, военинженер 2-го ранга

Бензиновый автомобиль, приспособленный для работы на твердом топливе, имеет дополнительное оборудование (газогенераторную установку), предназначенное для питания двигателя генераторным газом (рис. 1). Поэтому газогенераторный автомобиль по сравнению с бензиновым требует в процессе эксплуатации несколько большей затраты времени на обслуживание.

Все агрегаты газогенераторной установки нуждаются в периодической очистке от сажи, золы и других уносов из газогенератора. Сам газогенератор через определенные сроки также нужно очищать от сажи и золы, скопившихся в нижней его части.

Практика эксплуатации автомобилей «ГАЗ-42» и ЗИС-21» показывает, что полная чистка газогенератора с удалением из него древесного угля восстановительной зоны, а также древесных чурок, оставшихся в бункере от предыдущей работы, должна производиться через 800—1000 км пробега.

Для чистки открывают все люки газогенератора. Через нижний люк выгребают уголь, восстановительной зоны, а также скопившиеся там сажа и золу. Древесные чурки проваливаются через камеру горения, падают в нижнюю часть газогенератора, а оттуда металлической кочергой их выталкивают наружу.

После чистки восстановительная зона должна быть заполнена свежим древесным углем размером 30—45 мм, влажностью не свыше 12%, желательны твердые породы. Древесный уголь, бывший в употреблении, может быть использован после отсева угольной мелочи, золы и других примесей.



Рис. 1. Газогенераторный автомобиль «ЗИС-21»



Рис. 2. Чистка батарей охладителей-очистителей

После заправки восстановительной зоны древесный уголь должен быть засыпан также и в камеру горения через верхний загрузочный люк газогенератора. Высота слоя угля как в восстановительной зоне, так и в камере горения должна быть на 150—200 мм выше фурменных оттерстий.

Засыпка древесного угля в камеру горения необходима по следующим соображениям: во-первых, при первоначальном розжиге газогенератора уголь разгорается быстрее, во-вторых, по мере выгорания угля

чурки, находящиеся под ним, постепенно подсыхают, обугливаются и поступают в камеру горения уже подготовленными для газификации.

Древесные чурки размером 40 × 50 × 60 мм и влажностью 18% загружаются в бункер газогенератора доверху. Отклонения от указанных размеров в большую или меньшую сторону не должно превышать 20%.

Через 400—500 км пробега после полной чистки газогенератора необходимо проверить состояние восстановительной зоны. Для этого следует открыть нижние люки и, если требуется, удалить из восстановительной зоны золу и мелкий уголь и дополнить ее свежим углем нужного размера. Пополнение восстановительной зоны свежим углем необходимо делать потому, что при значительном сплывании угольной мелочи и золы увеличивается сопротивление движению газа и, как следствие этого, ухудшается наполнение двигателя рабочей смесью.

Если на внутренней поверхности бункера имеется значительное отложение смолистых веществ, то их нужно убрать деревянным скребком. Делать это следует аккуратно, чтобы избежать нанесения царапин на медной рубашке бункера. В противном случае воздействие кислот, выходящих в процессе сухой перегонки топлива, на металл самого бункера приведет к преждевременному выходу его из строя.

На рис. 2 показана чистка одной из секций батарей охладителей-очистителей. Чистка охладителей-очи-

стителю обычно производится через 800—1000 км пробега автомобиля. Если на двояках батарей охладителей-очистителей, а также в самых корпусах, куда они вставляются, сажа сильно увлажнена, то необходимо диски и корпуса промыть водой.

Как известно, окончательная очистка газа на автомобилях «ГАЗ-42» и «ЗИС-21» производится в тонком очистителе, представляющем собой цилиндр, заполненный кольцами Рашига (железные трубочки диаметром и высотой в 13 мм). Промылку колец Рашига следует производить через 4—5 тысяч км пробега автомобиля. Для этого нужно снять крышку верхнего люка и люка поддона и затем направить струи воды через верхний люк в очиститель на кольца. Вода, стекая вниз, очистит кольца от осевших на них сажи, пыли и других уносов. Для промывки колец при сильном загрязнении рекомендуется вынуть их из очистителя.

Водителю необходимо обращать серьезное внимание на то, чтобы крышки люков газогенератора, тонкого очистителя и батарей охладителей-очистителей плотно прилегали к своим местам и исключали возможность подсоса воздуха.

Смеситель газа с воздухом следует очищать через 3—4 тысячи км.

Сроки очистки отдельных агрегатов газогенераторной установки, приводимые нами, являются ориентировочными и зависят от условий работы автомобиля и от качества применяемого топлива.

Прежде чем приступить к розжигу газогенератора, надо убедиться в том, что:

- 1) двигатель, система зажигания исправны, в картере двигателя имеется масло,
- 2) замыки на свечах и крышки распределителя тока высокого напряжения достаточно хорошо затянуты,
- 3) батарея аккумуляторов и вентилятор с электромотором для розжига газогенератора в исправности,
- 4) вентилятор двигателя исправен и в радиаторе имеется вода,
- 5) соединения трубопроводов достаточно герметичны,
- 6) прокладки люков в хорошем состоянии и крышки плотно прилегают к своим местам,
- 7) спущен конденсат из отстойника (у автомобиля «ЗИС-21»),
- 8) все агрегаты газогенераторной установки прочно закреплены на шасси автомобиля,
- 9) газогенератор и запасный ящик заполнены топливом.

После тщательного осмотра газогенераторной установки и автомобиля в целом можно приступить к розжигу газогенератора и пуску двигателя. Если розжиг газогенератора производится после длительной стоянки автомобиля, то необходимо сначала произвести шуровку топлива в бункере для устранения свала, обычно образующегося над камерой горения.

Блок цилиндров двигателя „ГАЗ-А“ с маслопроводным каналом

Горьковский автомобильный завод им. Молотова до 1938 г. выпускал двигатели модели «ГАЗ-А» с блоком цилиндров, имеющим в клапанной коробке дефицитную пельнотянутую маслопроводную трубку для подачи масла в переднюю часть клапанной коробки (рис. 1).

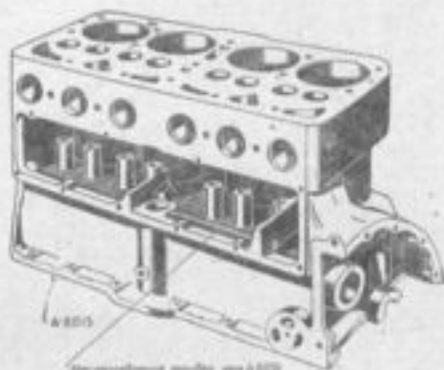


Рис. 1

Для этих блоков ставились: крышка клапанной коробки — дет. А-6520 и прокладка крышки клапанной коробки — дет. А-6521 (рис. 2).

В начале 1938 г. по производственным и технологическим соображениям, а также в целях экономии

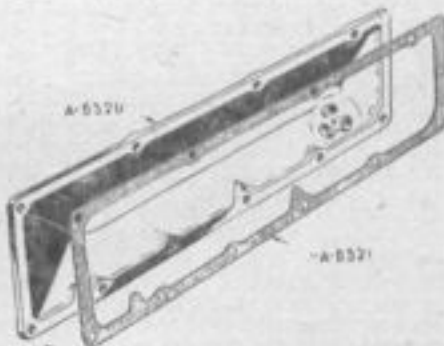


Рис. 2

маслопроводная трубка в клапанной коробке заменена маслопроводным каналом, сделанным в специальном приливе (рис. 3). В связи с этим изменена конфигурация крышки клапанной коробки — дет. А-6520-А и прокладки крышки — дет. А-6521-А (рис. 4).

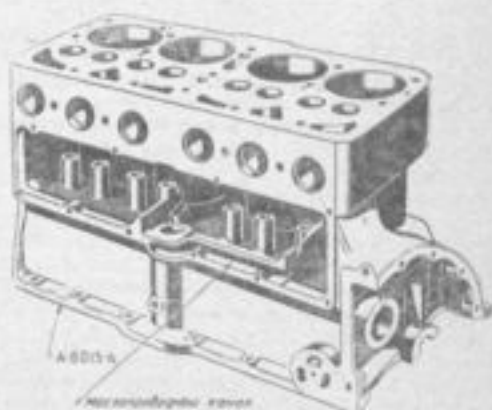


Рис. 3

Ранее выпущенные заводом крышки и прокладки крышек клапанной коробки можно ставить только на

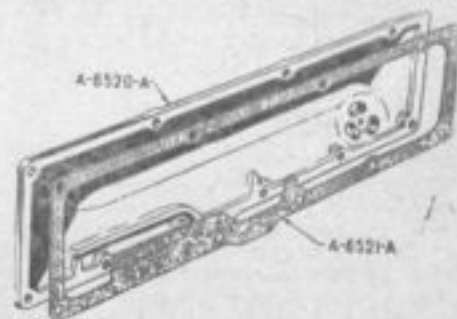


Рис. 4

двигатель с блоком цилиндров, имеющим в клапанной коробке маслопроводную трубку. Ни в коем случае нельзя допускать постановку их на двигателях с блоками цилиндров, имеющими в клапанной коробке маслопроводный канал.

Что же касается измененных деталей крышки клапанной коробки (дет. А-6520) и прокладки крышки клапанной коробки (дет. А-6521-А), то их можно ставить на все двигатели модели «ГАЗ-А», независимо от того, будет ли блок цилиндров с маслопроводным каналом в клапанной коробке или с маслопроводной трубкой.

Инж. И. Паращенко

К СВЕДЕНИЮ ЧИТАТЕЛЕЙ

В связи с многочисленными заявлениями на высылку технической литературы редакция журнала „За рулем“ ставит своих читателей в известность, что с такого рода требованиями следует обращаться непосредственно в книготорговые организации.

Легковые автомобили работают на газе

Недостаток бензина в Англии и Франции заставляет автомобильные фирмы искать всевозможные пути для замены бензина различными видами топлива.

В то время как переход грузовых автомобилей на генераторный, сжатый газ и др. является сравнительно освоением, перевод легковых автомобилей на газовое топливо, как показывает английский опыт, связан с большими затруднениями.

Габариты легковых машин в большинстве случаев исключают возможность установки газогенератора на шасси. Поэтому некоторые английские фирмы вынуждены устанавли-



Рис. 1



Рис. 2

вать газогенератор на специальном прицепе (рис. 1). Более удобным в городских условиях является газобаллонный автомобиль, у которого баллоны установлены в ряд на крыше. На рис. 2 показан газобаллонный автобус, курсирующий в Париже.

Но и в газовых баллонах ощущается в Англии острая нужда. Потребность в них за последнее время сильно возросла в связи с широким применением системы заградительных аэростатов вокруг городов.

Одним из возможных решений этой проблемы является полужест-

кий контейнер, показанный на рис. 3. Коробчатый контейнер, устанавливаемый на крыше автомобиля, изготовляется в основном из фанеры. Специальная внутренняя обшивка делает его газонепроницаемым. Крышка контейнера выполнена из прорезиненной ткани. Снаружи контейнер окрашивается под цвет кузова. Емкость его — около 4 кубометров газа, равноценного примерно 2½ л бензина. Таким образом, радиус действия автомобиля крайне низкий — 18—22 км.



Рис. 3

В условиях затемнения

С наступлением сумерек города Англии погружаются в темноту. Опасность воздушных нападений заставляет городские власти проявлять максимум осторожности. Тем не менее работа автомобильного транспорта в условиях затемнения приводит к увеличению аварийности и катастроф. По официальным английским статистическим данным, число автомобильных жертв в сентябре 1939 г. возросло в три раза по сравнению с тем же периодом 1938 г.

Какие же меры принимаются в Англии для обеспечения безопасно-

сти движения автомобилей по улицам городов в вечернее время?

Прежде всего автомобили снабжаются в обязательном порядке масками для затемнения фар. Такая маска устроена следующим образом. Наружная крышка ее имеет три узкие щели шириной в 7,9 мм. Во внутренней стенке маски, заменяющей стекло фары, также имеются аналогичные три щели, расположенные в шахматном порядке относительно наружных щелей. В эту внутреннюю стенку вмонтирован рассеивающий экран, который ограничивает силу света до 70%. Экран изготовляется из жароупорного материала. Одна из лампочек фары выключается, остающаяся лампочка не превышает 36 ватт. Испытание новой маски дало вполне удовлетворительные результаты.

На рис. 2 показано действие затемненной фары. Рассеянный свет освещает проезд шириной в 9 м и позволяет заметить пешехода на расстоянии 15—18 м. Проверка, произведенная английской авиацией, показала, что с воздуха этот свет не виден.

В условиях затемнения осложняется также задача регулирования уличного движения. В Шеффилде (Англия) был недавно проведен ин-

тересный опыт освещения одежды и шляпа полицейского, регулирующего уличное движение, флуоресцирующими красками, которые светятся под действием невидимых для глаза ультрафиолетовых лучей.

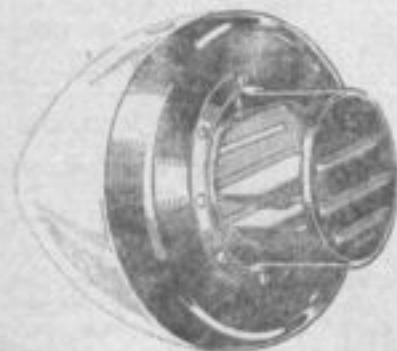


Рис. 1



Рис. 2

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ

Г. Д. МИЩЕНКО (г. Вологера)

Вопрос. Можно ли эксплуатировать двигатель, когда в нем ощущается стук поршневого пальца?

Ответ. Любой стук в двигателе, сопряженный с износом его деталей или какой-либо другой причиной, обязывает водителя прекратить эксплуатацию двигателя и выяснить причины стука.

Стук поршневого пальца происходит вследствие износа самого пальца, отверстий бобышек поршня или бронзовой втулки верхней головки шатуна.

Даже малый износ способствует еще большей разработке, — начинается так называемый прогрессирующий износ, особенно резко протекающий в деталях ударно работающего механизма, в частности шатунно-кривошипного.

Вопрос. Какое зажигание выгоднее для двигателя — раннее или позднее?

Ответ. Момент зажигания зависит от режима работы двигателя. Рабочий смесь горит не мгновенно, а с конечными скоростями порядка 20—30 м в секунду. Поэтому на сгорание заряда уходит какое-то время, а следовательно, и на какой-то угол поворачивается коленчатый вал.

Если дать запал смеси точно при положении поршня в ВМТ, то полное сгорание всего заряда окончится после опускания поршня на какую-то величину. Значит, объем камеры сгорания за это время увеличится, а давление газов уменьшится; кроме того, в результате увеличения поверхности стенок цилиндра увеличится отвод тепла в охлаждающую воду, вследствие чего мощность двигателя уменьшится. Вот почему желательно, чтобы весь заряд смеси сгорал полностью при подходе поршня к ВМТ. Отсюда следует, что запал смеси должен даваться заблаговременно.

Чем больше число оборотов двигателя, тем больше скорость движения поршня, тем раньше нужно начинать запал смеси. Однако слишком ранний запал может вызвать обратные удары, и мощность двигателя в этом случае также снизится.

Изменение момента зажигания в зависимости от числа оборотов коленчатого вала может производиться автоматически с помощью центрального регулятора («ЗИС-5», «М-1», «ЗИС-101»).

Скорость сгорания смеси зависит, кроме того, и от давления сжатия. Чем меньше сжата смесь, тем меньше скорость сгорания, и чем больше она сжата, тем больше скорость сгорания.

Предполагая, что автомобиль идет по горизонтальной дороге, коленчатый вал двигателя вращается со скоростью 2000 об/мин, и водителем установлен какой-то наилучший момент зажигания. Но вот начинается подъем, дроссель откры-

вается значительно больше, а коленчатый вал вращается с тем же числом оборотов. Так как вследствие большего открытия дросселя наполнение цилиндров улучшилось, то возросло и давление сжатия, а следовательно, увеличилась скорость сгорания смеси. В этом случае момент зажигания надо дать несколько позже, иначе двигатель начнет стучать.

Автомобиль преодолел подъем, пошел под небольшой уклон, коленчатый вал вращается все с той же скоростью (2000 об/мин.), дроссельная заслонка прикрыта, давление сжатия смеси уменьшилось, скорость сгорания также уменьшилась. В этом случае момент зажигания надо дать раньше, хотя обороты коленчатого вала и не изменились.

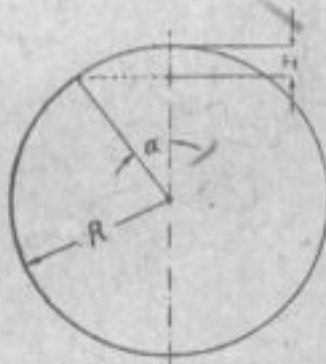
Изменение момента зажигания в зависимости от нагрузки двигателя может производиться автоматически с помощью вакуумного регулятора.

А. Л. ШАПИРО (г. Хабаровск)

Вопрос. Как подсчитать перемещение поршня в миллиметрах, соответствующее определенному углу поворота коленчатого вала?

Ответ. Подсчитать перемещение поршня в миллиметрах, зная угол поворота коленчатого вала, не совсем просто, так как нет прямой пропорциональности в изменениях перемещения поршня по отношению к углу поворота коленчатого вала.

Лучше воспользуйтесь графическим методом, который мы приводим на рисунке.



R — радиус кривошипа,
 α — угол отклонения кривошипа в градусах,
 x — перемещение поршня в мм.

А. Р. МАТВЕЙЧЕВУ (ст. Апатиты, совхоз «Индустрия»)

Вопрос. Почему в автомобилях «ЗИС-5» задние рессоры не имеют центрального болта?

Ответ. Сферичность под болт ослабляет рессорные листы и часто приводят их к поломке. В листах рессор автомобилей «ЗИС-5» (по их центру) имеются заштампованные углубления. При совпадении выступов одного листа рессоры со впадинами на другом в точке сборки рессоры стрелочками получают очень надежное соединение.

ПО СЛЕДАМ ПИСЕМ

Редакция журнала «За рулем» было получено письмо, сигнализировавшее о том, что председатель Новосибирского горсовета Осознакхима Боглаев не создал нормальных условий для работы автолюбительского комитета. Письмо было направлено в Новосибирский облсовет на расследование. Как сообщили нам из политсектора облсовета Осознакхима, Боглаев снят с работы.

Шоферы-стажеры. Свердловская гг. Штейман, Шабалин и Коновалов прислали в редакцию письмо о бездушном отношении автоинспектора Залетина к стажерам и о превышении им своих прав. Расследование подтвердило правильность фактов, изложенных в письме. По сообщению начальника Госавтоинспекции по Свердловской области Залетин из органов Работе-крестьянской милиции уволен.

Общественный инспектор Б. Учинского района Удмуртской АССР т. Трубин сообщил нам о том, что директор МТС т. Привалов разваливает работу автопарка. Машины не закреплены за шоферами, сам директор совершил несколько поломок машин. Расследовав факты, изложенные в письме, бюро Б. Учинского РК ВКП(б) объявило Привалову выговор. Автомашины обеспечены шоферами, и обжаловка в использовании их устранена.

И. о. ответственного редактора
Н. БЕЛОКЛОВ

Издатель — Редакция ЦС
Осознакхима

Адрес редакции: Москва, 9
ул. Горького, 24, 1-й подъезд,
телефон К-3-44-89

Уполн. Мособлгорлита Б-507
Техн. редактор В. Сопальков
Заказт. 3886. Зак. изд. 3. Тир. 90 000
Бумага 60×92¹/₂ 2 печ. листа
Кол. зн. в 1 п. листе 80 000
Журнал сдан в набор 26/ХП 1939 г.
Подписано к печати 11/1 1940 г.

Типография «Красное знамя»,
Москва, Сушевская, 21

КНИЖНЫЙ МАГАЗИН „ЛЕНКУЛЬТТОРГА“

Ленинград, 101, П. С. Кировский пр., д. 6.

ВЫСЫЛАЕМ НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ БЕЗ ЗАДАТКА

ПОСОБИЯ ПО АВТОДЕЛУ

СЕРИЯ УЧЕБНО-НАГЛЯДНЫХ ТАБЛИЦ ПО ЛЕГНОВОМУ АВТОМОБИЛЮ „ЗИС-101“

Составила бригада конструкторов-художников под ред. инж. Е. Б. Арняд, 1939 г., цена 70 руб.

В комплекте 13 фототаблиц, формат 24 × 30 см.
Содержание: 1. Общий вид. 2. Схема смазки. 3. Двигатель (продольный и поперечный разрезы). 4. Смазка двигателя. 5. Охлаждение двигателя. 6. Карбюратор. 7. Подогрев и бензонасос. 8. Сцепление. 9. Коробка передач. 10. Задний мост. 11. Передняя ось и рулевое управление. 12. Схема электрооборудования. 13. Приборы электрооборудования. 14. Пояснительный текст (спецификация) и конструктивные данные по смазке приложен и серии.

СЕРИЯ УЧЕБНО-НАГЛЯДНЫХ ТАБЛИЦ ПО ЛЕГНОВОМУ АВТОМОБИЛЮ „М-1“

Составил А. В. Каргин и инж. П. С. Кичев под ред. проф. Е. А. Чудикова, 1939 г., цена 30 руб.

Содержание: 1. Продольный и поперечный разрезы двигателя. 2. Смазка двигателя. 3. Охлаждение двигателя. 4. Карбюрация и подача топлива. 5. Электрооборудование. 6. Сцепление. 7. Коробка передач. 8. Задний мост. 9. Рулевое управление. 10. Тормозы, рессоры, амортизаторы. 11. Общий вид шасси и схема автомобиля.

СЕРИЯ УЧЕБНО-НАГЛЯДНЫХ ТАБЛИЦ ПО ГРУЗОВОМУ АВТОМОБИЛЮ „ЗИС-5“

Составил А. И. Ермолин под ред. проф. Е. А. Чудикова, 1939 г., цена 30 руб.

В комплекте 13 фототаблиц, формат 18 × 24 см.
Содержание: 1. Схема смазки. 2. Двигатель и четырехтактный процесс. 3. Охлаждение. 4. Смазка двигателя. 5. Карбюратор. 6. Приборы электрооборудования. 7. Схема электрооборудования. 8. Магнето СС-6. 9. Сцепление. 10. Коробка передач. 11. Задний мост. 12. Рулевое управление. 13. Тормозы.

СЕРИЯ УЧЕБНО-НАГЛЯДНЫХ ТАБЛИЦ ПО ГАЗОГЕНЕРАТОРНОЙ УСТАНОВКЕ „ЗИС-21“

Составил инженер П. С. Кичев, Г. Г. Текзарев под ред. инж. Г. П. Лыза, 1939 г., цена 13 руб.

На пяти фототаблицах, формат 18 × 24 см, в наглядной и доступной форме изображены устройство и работа газогенераторной установки для грузовых трехтонных автомобилей „ЗИС“. Каждая таблица снабжена спецификацией деталей.

Серия рассчитана на проведение занятий по подготовке кадров водителей газогенераторных автомобилей.

СЕРИЯ УЧЕБНО-НАГЛЯДНЫХ ТАБЛИЦ ПО ГАЗОГЕНЕРАТОРНОЙ УСТАНОВКЕ „ГАЗ-42“

Составила бригада конструкторов-художников под ред. инж. Н. Г. Юдушина, 1939 г., цена 13 руб.

Пять фототаблиц серии, формат 18 × 24 см, наглядно иллюстрируют устройство и работу газогенераторной установки на полугрузовой грузовой машине „ГАЗ-42“.

Все таблицы сопровождаются кратким текстом и расчетами на проведение занятий по подготовке кадров водителей машин, работающих от газогенераторных установок, а также на учащихся вузов, техникумов, школ и курсов.

СЕРИЯ УЧЕБНО-НАГЛЯДНЫХ ТАБЛИЦ ПО МОТОЦИКЛУ „Л-300“

Составил инж. М. М. Пичелаври под ред. инж. И. И. Думлен, 1939 г., цена 12 руб.

В комплекте 5 фототаблиц, формат 18 × 24 см.
Содержание: 1. Мотоцикл (вид справа). 2. Мотоцикл (вид слева). 3. Двигатель. 4. Карбюратор и магнето. 5. Трансмиссия.

Дорожные знаки Союза ССР

Красочный плакат, изображающий дорожные предупреждающие, запрещающие и указательные знаки. 1939 г., цена 2 руб.

СЕРИЯ УЧЕБНО-НАГЛЯДНЫХ ТАБЛИЦ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ДЛЯ ТОКАРЯ-ИНСТРУМЕНТАЛЬЩИКА

Таблицы составлены бригадой Дома ИТР г. Ленинграда, 1939 г., цена 75 руб.

В комплекте 15 фототаблиц, формат 18 × 24 см.
Содержание: 1. Резьба. 2. Изготовление резьбы. 3. Резьбовый инструмент. 4. Включение самостопа при нарезке нечеткой резьбы. 5. Деление заготовки при нарезании многозаходных резьб. 6. Обточка конуса. 7. Копировальная линейка для обточки конуса. 8. Изготовление резьбовых калибров. 9. Схема товарнозаточного станка со ступенчатозаточным дифференциальным приводом. 10. Станок для задних заточки. 11. Суппорт станка для задних заточки. 12. Подсчет смесных колес настройки между дифференциальными и дательным волликами. 13. Подсчет смесных колес дополнительной настройки при заточивании спиралей. 14. Схема одношпиндельного двухпереходного товарнозаточного станка. 15. Схема механизма дифференциального заточного станка.

СЕРИЯ ТАБЛИЦ ШРИФТОВ

1939 г., цена 27 руб. 50 коп.
Составила бригада художников. В комплекте 20 фототаблиц двадцати различных шрифтов, формат 13 × 18 см. Таблицы рассчитаны на техников, чертежников, конструкторов, художников, для оформления стенгазет и т. д.

ПЕРЕСЫЛКА ЗА СЧЕТ ЗАКАЗЧИКА

ВИШИТЕ ЧЕТКО И ЛЮБО СВОЙ АДРЕС.

ВНИМАНИЕ!

заказы на перечисленные пособия принимаются только от отдельных граждан, заказы от организаций и учреждений не выполняются. Денег вперед просьба не переводить.