



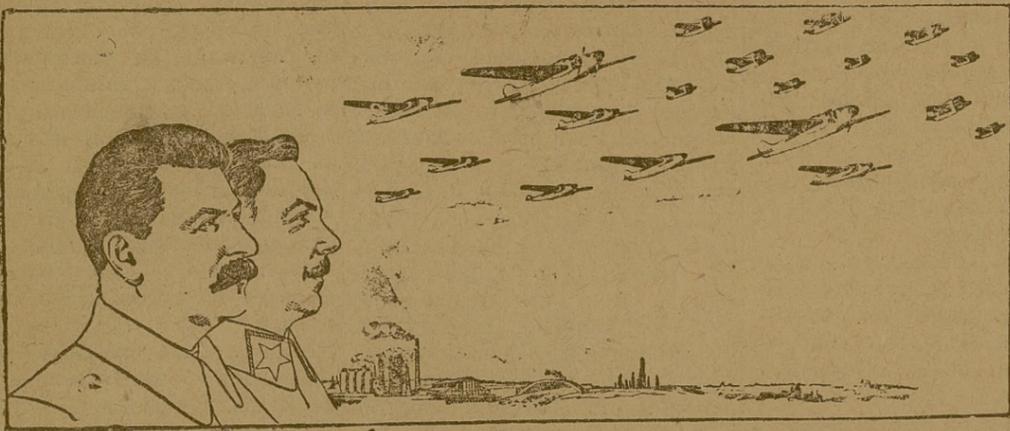
ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

БОЛЬШЕВИК АМУРА

Орган Политотдела
и Баскомреча
Верхне-Амурского
Пароходства
г. Благовещенск

1940 г.

18 АВГУСТА
ВОСКРЕСЕНЬЕ
№ 95 (428),
ЦЕНА 8 коп.



Авиация страны социализма

Генерал-лейтенант авиации П. РЫЧАГОВ, заместитель начальника военных воздушных сил Красной армии, Герой Советского Союза

Авиация впервые применена на поле боя всего каких-нибудь 30 лет назад. Сейчас авиация приобретает в войне все большее, а иногда и решающее значение.

Товарищ Ворошилов в своей речи на XVIII съезде партии отметил, что в 1938 г., одновременный бомбовый залп всей нашей авиации, то есть вес авиабомб, поднимаемых ею за один вылет, превышал 6.000 тонн. За последние два года бомбовый залп советской авиации, конечно, значительно возрос.

Наша авиация — самая мощная, самая передовая в мире. Качество советских самолетов доказано и испытано практически в боях у озера Хасан, на Халхин-Голе и в войне с белофиннами.

Мощная социалистическая промышленность позволяет нам производить большими сериями наиболее современные типы истребителей и бомбардировщиков. Однотипность самолетов, состоящих на вооружении Красной армии, дает нам неисчерпаемые преимущества в отношении подготовки личного состава, обеспечения авиации запасными частями и горючим, производства ремонта и т. д.

Совершенно иную картину мы видим за рубежом. Например Франция к началу войны имела на вооружении 25 различных типов самолетов (не считая истребителей и учебных). На вооружении военно-воздушных сил Англии состоит 28 типов самолетов. Даже специалисту понятно, насколько сложны обучение кадров, подготовка, снабжение и ремонт такого разнокалиберного воздушного флота.

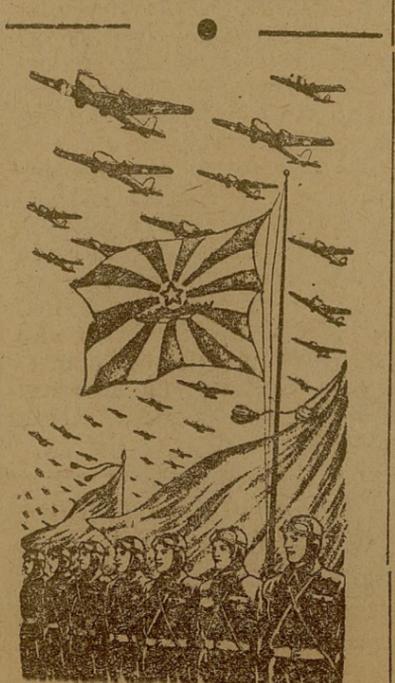
Освоение Северного полюса, перелеты в Соединенные Штаты Америки через полюс и через Гренландию, бесчисленные рекорды высоты, дальности, продолжительности полета — все это характеризует не только материальную часть красного воздушного флота, но в первую очередь, наших летчиков.

В военных действиях на озере Хасан, на Халхин-Голе и, наконец, в войне с белофиннами

личный состав советской авиации показал незабываемые образцы героизма и преданности своей родине. В боях с белофиннами наш летный состав успешно преодолел трудности, связанные с зимними условиями на Севере и с лесисто-болотистой, пустынной местностью, лишенной каких бы то ни было ориентиров. Пятидесятиградусные морозы, туманы и выюги, полярная ночь, обледенение самолетов — ничто не сломило боевую мощь нашего личного состава, его волю к победе!

Одним из отличительных свойств советского летчика является взаимная поддержка в бою. Достаточно вспомнить комиссара эскадрильи Тараненко, который под огнем пулеметов вывел с вражеской территории на одноместном истребителе тяжело раненого летчика Ивакина. Или еще пример. Капитан Трусов под огнем противника спас экипаж сбитого самолета: летчика Мазаева, штурмана Климова и стрелка-радиста Пономарева.

Подобных случаев было много. Все они говорят о том, что каждый советский летчик, каждый боец ни на минуту не забывает, что за ним вся авиация, вся Красная армия, пар-



тия, страна, товарищ Сталин. Это сознание удваивало мужество наших героев, вселяло уверенность в успехе.

Разветвленная сеть гражданских авиолиний соединяет самые отдаленные местности нашей необъятной родины с ее важнейшими промышленными, культурными и политическими центрами.

Гражданские самолеты выполняют большую работу по разведке хода рыбы на рыбных промыслах, вылетают на тушение лесных пожаров, ведут борьбу с грызунами и насекомыми на колхозных полях, уничтожают малярийных комаров на болотах. Пожалуй, нет такой области в жизни нашей страны, где бы авиация не завоевала себе права гражданства.

И всем этим мы обязаны только своему собственному народу, своему правительству, своей партии и великому Сталину.

Сегодня мы празднуем День авиации. Мы празднуем его в мирной обстановке, в обстановке единения и дружбы многомиллионного населения нашей великой родины. Но мы ни на минуту не забываем, что поджигатели войны будут и впредь пытаться втянуть СССР в войну, что они при случае попытаются напасть на священную советскую землю.

Вот почему мы обязаны неустанно трудиться над укреплением обороны социалистической родины. Мы всегда готовы дать отпор любому врагу, — об этом убедительно свидетельствуют уроки, которые Красная армия и Красный Военно-Морской флот преподали заввавшимся противникам, пытавшимся прощупать советские границы. Но во много раз сокрушительнее будет наш удар, если враг опять осмелится посягнуть на нашу неприкосновенную, священную землю. Мощь героической Красной армии растет изо дня в день, и вместе с ней множатся силы ее непобедимого воздушного флота — любимого ребенка гениального вождя народов товарища Сталина.

Указ

Президиума Верховного Совета СССР

О НАЦИОНАЛИЗАЦИИ БАНКОВ, ПРОМЫШЛЕННЫХ И ТОРГОВЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО И ВОДНОГО ТРАНСПОРТА И СРЕДСТВ СВЯЗИ БЕССАРАБИИ

В связи с освобождением Бессарабии и воссоединением ее с Советским Союзом и восстановлением на территории Бессарабии действия законов СССР об отмене частной собственности на орудия и средства производства, Президиум Верховного Совета СССР постановляет:

1. Установить, что с 28 июня 1940 года являются национализированными:

а) находящиеся на территории Бессарабии банки, другие кредитные учреждения, ссудо-сберегательные кассы, а также железнодорожный и водный транспорт и средства связи;

б) находящиеся на территории Бессарабии промышленные предприятия с числом рабочих свыше 20 человек или с числом рабочих не ниже 10 человек при наличии двигателя, мощностью не менее 10 л. с.

2. Поручить Совету Народных Комиссаров Украинской ССР и Совету Народных Комиссаров Молдавской ССР утвердить перечень промышленных предприятий, подлежащих национализации в соответствии со статьей 1 настоящего Указа.

3. Поручить Совету Народных Комиссаров ССР внести на утверждение Президиума Верховного Совета СССР перечень предприятий, подлежащих передаче в союзное подчинение.

4. Кроме указанных в статье 1 предприятий подлежат национализации:

а) все предприятия полиграфической промышленности, типографии, цинкографии;

б) электростанции, трамваи и автобусы;

в) предприятия спиртовой промышленности;

г) торговые предприятия с годовым оборотом свыше 60 тысяч рублей, а также промышленные винные подвалы, нефтехранилища;

д) больницы, крупные аптеки, аптекарские склады, санатории;

е) начальные, средние и высшие учебные заведения;

ж) кинематографы, театры, стадионы, музеи и картинные галереи;

з) крупные гостиницы, крупные домовладения, а также дома, хозяева которых бежали из Бессарабии.

1. Поручить Совету Народных Комиссаров Украинской Советской Социалистической Республики установить перечень предприятий, домов и учреждений, подлежащих национализации в соответствии со статьей 4 настоящего Указа.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР
М. КАЛИНИН.

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР
А. ГОРКИН.

Москва, Кремль.

15 августа 1940 года.

ХРОНИКА

Совнарком СССР назначил маршала Советского Союза Буденного С. М. первым заместителем Народного Комиссара обороны с освобождением его от должности командующего войсками Московского военного округа.

Совнарком СССР назначил маршала Советского Союза Шапошникова Б. М. заместителем Народного Комиссара обороны с освобождением его, согласно его просьбе ввиду слабого здоровья, от должности начальника генерального штаба Красной армии.

Начальником генерального штаба Красной армии назначен генерал армии Мерецков Н. А. с оставлением его в должности заместителя Народного Комиссара обороны. (ТАСС).

В БЛАГОВЕЩЕНСКОМ РЕЧНОМ ТЕХНИКУМЕ НАЧАЛИСЬ ПРИЕМНЫЕ ИСПЫТАНИЯ

Сильно возросло стремление молодежи работать на водном транспорте. Как никогда, в этом году в приемную комиссию Благовещенского речного техникума было подано заявлений о принятии 251, допущено к испытаниям — 240 человек, а контингент приема — 105 человек.

С 16 августа в техникуме начались приемные испытания. На «отлично» и «хорошо» сдавшие экзамены удостоятся быть студентами Благовещенского речного техникума и осуществят свое желание — стать капитанами, механиками, техниками-путейцами.

Н. Шумилова,

Комсомольская жизнь

КОМСОМОЛЕЦ
ПАВЕЛ САДОВСКИЙ

Лучшим знатоком своего дела на Благовещенской судовой верфи считается молодой мастер-электросварщик комсомолец Павел Садовский.

Еще с ранних лет увлечение электросварочными работами, а затем — продолжительная работа и учеба на курсах мастеров-сварщиков позволяют Павлу на голову в знании и опыте стоять выше своих товарищей по производству.

И не приходится удивляться, что под умелым руководством Садовского электросварщики, учась и перенимая опыт у своего учителя, ежедневно доводят производительность труда до 200 процентов, с отличным качеством изготовленной продукции.

Таких успехов в труде, говорит Павел, бригады добиваются своевременной подготовкой рабочего места, применением некоторых особенностей сварки, в частности: вместо четырех малокалиберных электродов употребляется один крупного калибра и процесс сварки проводим при повышенном токе, и, главное, — это благодаря честному и самоотверженному труду всех электросварщиков.

Любят и по-товарищески уважают мастера Садовского электросварщики. Да и как этому не быть: он всегда и во всем помогает, непонятное расскажет, как говорят, растолкует до тонкости. И не только сварщиков, большим авторитетом Павел пользуется среди всего коллектива судовой верфи.

Душой болеет за свое производство Павел Садовский. Чувство ответственности к порученному участку, самоотверженный творческий труд, готовность отдать все силы и знания на благо социалистической родине — вот что характеризует молодого патриота комсомольца Павла Садовского.



Герой Советского Союза — заместитель политрука **Феодосий Павлович Коренчук**. До службы в Красной армии **Ф. П. Коренчук** работал электриком на Кунцевском заводе, Московской области.

(Фото-клише ТАСС).

СЛУЖИТЬ ПРИМЕРОМ
ДИСЦИПЛИНИРОВАННОСТИ

В отделах управления Верхне-Амурского пароходства большинство работает молодежь. Казалось бы государственная и трудовая дисциплина должна быть образцовой. Но к сожалению, этого пока нет. После Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 года двое комсомольцев опоздали на работу, за что были осуждены судом к исправительным трудовым работам.

Другой факт. Комсомольцам тт. Федорову и Литвинову секретарь комитета тов. Корнеев дал задания, чтобы они провели в отделах как выполняются приказы, распоряжения и т. д. Однако, это поручение ими не выполнено.

Твердую трудовую дисциплину должны соблюдать все, а комсомольцы обязаны в этом служить примером для всех работников управления пароходства.

КОГДА ОТСУТСТВУЕТ
КОНТРОЛЬ ИСПОЛНЕНИЯ

Прошло 16 дней, когда комсомольская организация завода им. Ленина (секретарь комитета ВЛКСМ тов. Старовойт) обсуждала решения XI пленума ЦК ВЛКСМ. Общим собранием было принято решение по улучшению комсомольской работы в разрезе XI пленума ЦК ВЛКСМ.

Но все это оказалось пустой шумихой: почти ни один из пунктов решения собрания невыполнен. Договора социалистического соревнования между комсомольцами заключаются очень слабо. Проверкой их комсорги цехов не интересуются.

В слесарном цехе работает член комитета комсомола тов. Шибко, но он абсолютно ничего не сделал для улучшения комсомольской работы в цехе. Мало того по вине Шибко были случаи срыва заседания комитета, редкий гость он и на комсомольских собраниях.

Не возглавила по-настоящему борьбу за высокую трудовую дисциплину. Не секрет есть факты нарушения отдельными комсомольцами Указа Президиума Верховного Совета от 26 июня 1940 г., как тт. Осколковым, Перегрудовым.

Не лучше здесь и с комсомольской дисциплиной. Комсомолец тов. Трубочева, отдавая командан своей подруге для поездки, забыла из него вынуть комсомольский билет.

Очень плохо поставлена работа над повышением политического уровня комсомольцами.

До отчетно-выборного собрания остались считанные дни. Комитету комсомола нужно будет обратить серьезное внимание на выполнение решений прошедших собраний, добиться, чтобы все их пункты к отчетно-выборному собранию были выполнены.

Г. САМОЖОНОВ.

Содержать и беречь судно, как
стахановцы парохода „Л. Каганович“

Не следует доказывать, чем лучше техническое состояние судна, тем оно работает производительнее, меньше расходует топлива, смазочных и обтирочных материалов.

Ряд коллективов судов нашего бассейна, понимая это важное мероприятие, содержит введенные им суда в отличном техническом состоянии. Взять, к примеру, команду парохода «Л. Каганович» (капитан тов. Юрчаков, механик тов. Докучаев). Там машинное отделение, палуба, жилые и служебные помещения, корпус находятся в образцовом порядке. Блещут чистотой машина и вспомогательные механизмы. В удовлетворительном техническом состоянии содержится пароход «Казань» (капитан тов. Плотников, механик тов. Ермаков) и другие.

За образцовое техническое содержание судна команда парохода «Л. Каганович» премирована полумесячным заработком.

Но, к стыду, в нашем пароходстве имеются и суда с безобразно отвратительным техническим состоянием. Вот пароход «Комсомольск» (капитан тов. Поддубный, механик тов. Паркин). Корпус и обшивка его покрыты большим слоем грязи, в днище корпуса всегда стояла вода. Большинство паровых и водяных кранов и клапанов пропускают, к тому они же грязные. Душевая, оборудованная в зимний судоремонт, приведена в антисанитарное состояние, часть оборудования ее кем-то снята и неизвестно где находится. Некоторые вспомогательные механизмы не работали, а механик на это не обращал внимания. Сейчас этот существ-

енный недостаток устранен благодаря работникам из механико-судовой службы. В антисанитарном состоянии находилось здесь жилое и служебное помещение. Все эти безобразия несколько не беспокоили ни капитана, ни механика, ни руководителей комсомольской и профсоюзной организаций.

На днях приказом начальника Верхне-Амурского речного пароходства тов. Сорокина за допущение безобразного технического состояния судна, капитана парохода «Комсомольск» Поддубный, с объявлением ему строгого выговора с предупреждением, переведен в первые помощники капитана. Механику Паркину объявлен выговор. Коллективу судна предложено в короткий срок навести надлежащий порядок и чистоту. Так же получили предупреждения капитан парохода «Новосибирск» тов. Федченко, механик Енин и капитан парохода «Байдуков» Нестеренко.

Коллективы судов нашего бассейна должны приложить свои усилия к тому, чтобы на каждом пароходе, барже был образцовый порядок и чистота. Надо раз и навсегда покончить с бесхозяйственностью, антисанитарией и разболтанностью. Тем, кто преступно относится к сохранению социалистического хозяйства, пора объявить беспощадную борьбу.

Всем командам самоходного и несамоходного флота надо брать пример у стахановцев флагманского парохода Верхне-Амура «Л. Каганович» и содержать свои суда, как этот передовой коллектив.

С. ФИЛИПОВ.

НАКАНУНЕ СУДОРЕМОНТА

С подачей ремонтных ведомостей
не торопятся

Из 108 ремонтных ведомостей, несмотря, что сроки их предоставления давно истекли, в завод им. Ленина поступило на сегодня только 60.

Но это несколько не тревожит главного инженера пароходства тов. Назарова и начальника механико-судовой службы тов. Живница. «Куда торопиться, — говорят они. — До закрытия навигации еще далеко. Как-нибудь добьемся, чтобы механики представили ведомости к заходу судов на ремонт».

Не чувствуется разворотливости в этом и главного инженера завода им. Ленина тов. Данильченко. На 13 августа из 60 представленных ремонтных ведомостей им проверено и подписано 8. И если спросишь: «Когда будут проверены остальные?», Данильченко отвечает: «Как-нибудь займусь, сейчас некогда».

Составленный ценник на материалы, без которого расценки ведомостей производить нельзя, более двух месяцев назад был направлен для корректировки в заготовительную партию пароходства (нач. тов. Карташев). Но до сих пор результатов планово-производственного отдела завода от туда не получал. А из-за этого техники-сметчики не могут даже приступить к расценке и 8 утвержденных ведомостей.

Такое промедление с подачей, утверждением, проектировкой и расценкой ремонтных ведомостей — грубое нарушение приказа № 227 Народного Комиссара речного флота и оно может и, если так будет продолжаться, приведет к очень плохим последствиям в своевременном начале судоремонта.

В. МЕЛЕНЧУК.

ПО СЛЕДАМ НАШИХ ВЫСТУПЛЕНИЙ

На состоявшемся 12 августа партийном собрании Благовещенской пристани были обсуждены статьи, помещенные в нашей газете от 8 августа под заголовками: «Беречь механизацию — дело каждого грузчика»

и «Ликвидировать простои, повысить ответственность».

Собрание, констатируя правильность изложенных в опубликованных корреспонденциях фактов, наметило ряд конкретных мероприятий к недопущению их впредь.

Оноре де Бальзак

18 августа 1850 г. умер великий французский писатель Оноре де Бальзак, основатель современного реалистического романа.

Бальзак родился в Туре 20 мая 1799 г. Его отец был провинциальным чиновником, дед — крестьянином. 15-летним мальчиком Бальзак попадает в Париж, где заканчивает среднее образование и учится в школе права. После кратковременной службы у присяжного поверенного и в нотариальной конторе в 1819 г. Бальзак откалывается от юридической карьеры, решив всецело посвятить себя литературе. Крайне дистолубивый, наделенный острым наблюдательным умом, богатым воображением, Бальзак мечтает покорить мир. «То, что Наполеон не смог завершить мечом, я осуществлю пером», — ставится его излюбленной поговоркой. Бальзак работает с невиданным упорством и страстностью, по 18 часов в сутки,

(90 лет со дня смерти)



нередко в самых тяжелых материальных условиях.

Литературное наследие Бальзака грандиозно. Приключенческие и исторические повести и романы, газетные и журнальные статьи, сказки, песни и, наконец, основное произведение, плод всей его творческой

жизни, — «Человеческая комедия». В нее входит 86 произведений с 2 тысячами действующих лиц при объеме в 700 авторских листов т. е. более 10 тысяч печатных страниц.

Маркс и Энгельс давали Бальзаку очень высокую оценку. Энгельс писал в 1885 г.: «Бальзак, которого я считаю гораздо более крупным художником-реалистом, чем все Золя прошлого, настоящего и будущего, в своей «Человеческой комедии» дает нам самую замечательную реалистическую историю французского общества... из которой я узнал даже в смысле экономических деталей больше (например, перераспределение реальной и личной собственности после революции), чем из книг всех профессиональных историков, экономистов, статистиков этого периода, взятых вместе».

Для советского читателя Бальзак представляет особый интерес как виднейший представитель реалистического направления в мировой литературе.

ТЕХНИЧЕСКАЯ СТРАНИЦА

ЗАМЕНИТЕЛИ МАТЕРИАЛОВ В СУДОРЕМОНТЕ

Одним из широко применяемых материалов в судоремонте для изготовления деталей являются цветные металлы—различные сплавы меди, баббит, цинк, олово и др. Большинство деталей машин и облицовок трущихся частей (вкладышей подшипников) изготавливается из цветных металлов. Такому широкому применению цветных металлов способствуют их хорошие качества: большая прочность, малая изнашиваемость, незначительный коэффициент трения и простота изготовления из них деталей.

В последние годы как за границей, так и в нашей промышленности стали широко применять новые материалы, вполне заменяющие по своим свойствам и качествам дорого стоящие и дефицитные цветные металлы.

На водном транспорте, за исключением отдельных опытов, все еще продолжают делать детали из цветных металлов. Для вкладышей подшипников требуют хорошую машинную бронзу, заливку вкладышей подшипников считают возможным производить только баббитами Б-83 и т. д.

В последнее десятилетие пластические массы, благодаря своим свойствам, качествам, простоте изготовления из них деталей и дешевизне приобрели вполне самостоятельное значение нового материала. Они уже не служат, как это было в начале, в качестве заменителей или имитации, а представляют новый материал, который вследствие разнообразных комплексных свойств, при небольшом удельном весе, дал возможность изменять конструкции, облегчая их и в то же время сохраняя требуемые прочности.

Свойства пластмасс. Широкое применение пластика для самых разнообразных целей стало возможным вследствие их особых свойств и возможности применения к ним особо эффективных методов обработки.

Удельный вес. Важнейшей особенностью пластических масс является их низкий удельный вес: они в 8 раз легче свинца, в 6 раз легче меди и ее сплавов (латуны, бронзы), в 2 раза легче алюминия.

Электроизолирующие свойства. Пластические массы принадлежат к числу лучших современных электроизолирующих материалов. Они обладают большим объемным, поверхностным и пробивным электрическим сопротивлениями. Наряду с этим они показывают весьма малые диэлектрические потери (у такого пластика как полистирол диэлектрические потери достигают всего лишь 0,0002).

Химическая стойкость. Пластические массы обладают высокими антикоррозийными свойствами. Они хорошо противостоят корродирующему действию кислот, щелочей, растворов и других химических реагентов. Весьма важным преимуществом пластмасс является их высокая водостойкость. Для некоторых пластиков процент поглощения воды практически равен нулю.

Механическая прочность. Пластические массы обладают большой механической прочностью, в ряде случаев не уступающей прочности металла. Если же учесть низкий удельный вес пластических масс, то механическая их прочность на единицу веса даже превосходит прочность металла.

Антифрикционные свойства. Пластические массы обладают прекрасными антифрикционными свойствами и в этом отношении превосходят бронзу.

Пластические массы обладают высокой термической стойкостью, малой звуко- и теплопроводностью, и рядом других ценных технических свойств.

По внешнему виду пластические массы имеют крупные пре-

имущества перед многочисленными другими материалами. Пластические массы можно получать от бесцветных и прозрачных, как стекло, до окрашенных в самые разнообразные цвета и оттенки.

Легкость переработки. Важным преимуществом пластических масс перед другими материалами и, в частности, перед металлами является простота и легкость превращения их в готовые изделия. Если обработка металла требует большого числа сложных трудоемких операций на станке, то получение из пластических масс изделий довольно крупных размеров и любой формы возможно осуществить одной операцией на прессе, что требует значительно меньшего труда.

ТАБЛИЦА
МЕХАНИЧЕСКИХ СВОЙСТВ ПЛАСТИКОВ И МЕТАЛЛОВ

№№	Наименование	Удельный вес	Твердость по Бринеллю	Величина временного сопротивления в кг/мм ²		Смазка	Коеф. трения
				сжатие	растяжения		
1.	Баббит Б-83 . .	7,53	30,0	10-14	6,59	Масло	0,0096
2.	" Б-16 . .	8,38	30,0	11	5,44	"	0,014
3.	Бронза	8,89	40-70	28	17-23	"	0,029 0,01
4.	Текстолит . .	1,3 1,4	33-38	13-22	4-12	Вода	0,019 0,023

Ленинградским отделением ВНИТОВТ в начале февраля 1939 г. была организована конференция по внедрению пластических масс на водном транспорте с докладами ряда специалистов по пластикам. Эта конференция показала, что пластические массы уже зарекомендовали себя, как вполне надежный и прочный материал, могущий применяться для изготовления деталей.

В докладе инженера Архангельского (кафедра пластмасс ЛИХТИ) «Слоистые пластические массы» указывается, что к слоистым пластикам относятся: гетинакс — на основе бумаги, текстолит — на основе ткани, дроволит и бакелизованная фанера — на основе шпона и другие. Слоистые пластмассы обладают высокими механическими качествами. Главное их применение—вкладыши подшипников, шестерни, изоляционные плиты, облицовочные декоративные плитки с рисунками для отделки помещений, распределительные щиты и т. д.

Изготовление слоистых пластика производится путем пропитки ткани или бумаги растворами феноло-альдегидной смолы (бакелитовые лаки), затем пропитанная ткань или бумага складывается слоями и прессуется при давлении 100—300 кг. на кв. см. и температуре 120—180 градусов.

Текстолит является одним из материалов, который вполне применим для изготовления вкладышей подшипников и облицовок дейдвудных труб.

Детали из текстолита для промышленного оборудования, например для подшипников прокатных станов и др., в системе Наркомтяжпрома изготавливались до последнего времени с помощью прессформ. В судоремонте имеется полная возможность избежать применения дорогостоящих прессформ и изготовлять требуемые для судоремонта детали, в данном случае планки для облицовки втулок, путем механической обработки текстолитовых плит. Текстолит хорошо поддается меха-

нической обработке, его можно строгать, разрезать пилой, сверлить, фрезеровать, протачивать и нарезать на нем резьбу. Удельный вес текстолита в 5-6 раз меньше, чем у баббита, а твердость и прочность на растяжение и сжатие—больше. По всем своим механическим свойствам, кроме коэффициента трения, текстолит равноценен бронзе.

Способ изготовления облицовки дейдвудных втулок из текстолитовых плит состоит в следующем. Из чугуна и стали изготавливается обойма цилиндрической формы по размерам дейдвудной втулки без облицовки. В обойму набираются текстолитовые планки. Планки вырезаются с поперечным расположением слоев ткани. Толщина этих планок берется с таким расчетом, чтобы после проточки набранной облицовки по размерам шейки вала она была не менее 10-15 мм. При большой длине втулки необходимо ставить посреди обоймы упор, который даст возможность укоротить текстолитовые планки и предохранить их от продольного изгиба и поломки.

После этого планки выстраиваются по размерам и вставляются во втулку, причем они должны быть плотно пригнаны одна к другой. Последнюю планку необходимо пригнать для ручной запрессовки. После этого на концы втулки надеваются бронзовые упорные кольца, втулка растачивается на токарном станке до необходимого диаметра.

В целях уменьшения отходов текстолита при проточке втулки планки следует вырезать с запасом против диаметра шейки вала не более 2-4 мм.

Разрезку текстолита на планки можно производить не только на строгальном станке, но и на ленточной пиле (скорость резания 30—40 м. в мин.).

Обработка текстолита на токарном станке производится резцами с пластиками «победит» или из быстрорежущей стали.

Скорость резания 80—100 м. в мин.; скорость подачи—0,2—0,5 мм. на 1 оборот.

Стоимость 1 кг. текстолита—около 22 руб., стоимость 1 кг. баббита (Б-1)—9 руб. 60 коп., но так как текстолит в 5 раз легче, то его на втулку или подшипник идет значительно мень-

ше. Поэтому стоимость облицовки обходится значительно дешевле.

В настоящее время разработаны конструкции облицовок из текстолита для подшипников судовых машин. Облицовки вкладышей подшипников изготавливаются следующим образом: обычный вкладыш подшипника растачивается на 10-15 мм. больше против диаметра вала. Из плит текстолита вырезаются планки толщиной на 2-4 мм. больше толщины облицовки вкладыша (13-18 мм.). Поверхность планок, прилегающая к телу вкладыша, обрабатывается по кривой, а боковые стороны—на конус. Обработка всех сторон может быть легко произведена специальными фрезами, изготовленными по профилю планки. Готовые планки укладываются во вкладыш и закрепляются винтами. Для предупреждения сдвига планок по окружности на вкладыше устанавливаются особые металлические пластинки.

Недостаток указанного способа заключается в том, что три стороны планки требуют предварительной обработки и что жидкая смазка (вода или эмульсия) плохо держится в подшипнике.

Для устранения вытекания смазки и уменьшения числа сторон планок, подлежащих обработке, во вкладыше лучше делать специальные гнезда для текстолитовых планок. Для этого во вкладыше выстрогиваются гнезда (шириной 30 или 40 мм., глубиной до 10 мм.), в которые плотно загоняются планки. Для упора планок и для удержания смазки к концу вкладышей прикрепляются винты пластинки, изготовленные из тонких листов текстолита или меди.

Смазка производится только в нижней половине подшипника. Ко вкладышу, в котором прорезаны канавки, подводится трубка, и вытекание смазки устраняется.

Смазка подшипников производится водой или эмульсией, т. е. маслом растворенным в воде. Примесь масла предохраняет шейки валов от ржавления.

При невысокой стоимости облицовок вкладышей из текстолита работы эти указанными способами могут быть выполнены всеми судоремонтными заводами и мастерскими.

В докладе инж. Лукомского «Сложные пластмассы на основе феноло-лигнинных смол» приводятся данные о применении при производстве сложных пластиков новых видов сырья—лигнина. Сырьевая база лигнина (отход производства некоторых заводов) практически неограничена. Технология производства проста и стоимость ниже, чем стоимость слоистых пластиков, изготовленных на основе феноло-альдегидных смол. По своим механическим свойствам они дают хорошие показатели и могут применяться в качестве материалов, заменяющих бронзу, баббит и др., а также в качестве отделочных и декоративных материалов на судах.

Чугуно-баббит

Механик-наставник Нижне-Иртышского пароходства С. К. Поленов — автор бронзо-баббита, применяющегося в ряде пароходств при ремонте судов, внес новое предложение—перейти от бронзо-баббита к так называемому чугуно-баббиту.

Это предложение т. Поленова по сравнению с применением бронзо-баббита представляет значительно-большой интерес, так как вместо дефицитной бронзы в баббит вводится обыкновенный литейный чугун.

Чугуно-баббит, так же как и бронзо-баббит, представляет собой механическую смесь ба-

ббита и чугунной стружки (преращенной в зерна).

Смесь эта готовится следующим образом.

Сначала берут чугунную стружку в виде зерен, диаметром 0,5—1 мм. Эти зерна травят в нашатырной воде при температуре в 60-80 градусов С в течение 20 часов.

Состав раствора—200 грамм нашатыря на 1 литр воды.

После травления стружку просушивают в течение 2-3 часов и уже просушенную погружают в ванну с хлористым цинком; затем эта стружка лудится тем баббитом, в состав которого должна быть введе-

на. Пролуженная стружка вводится в расплавленный баббит в количестве 40-50 проц. по весу и тщательно размешивается после чего получается готовый чугуно-баббит, которым можно заливать подшипники. Цвет получаемой смеси серебристый.

Чугун можно вводить в разные сорта баббита. Тов. Поленовым проделаны опыты с Б-83, Б-16 и Б-М. Чугуно-баббитом, в виде опыта, залиты рамные подшипники двигателя 150 л. с. теплохода «Гидрограф» на р. Иртыш.

Инж. В. Ф. Федоров
(МОНИТОВТ)

Инж. Н. К. МАЙКОВ,

МАЛЕНЬКИЙ ФЕЛЬЕТОН

РАЗОБЛАЧЕННАЯ
МАХИНАЦИЯ

Рядом с нами живет человек, с внешней стороны как будто все в порядке: китель из темно-синего сукна у него чистенький, брюки выглаженные, а по выходным дням он даже надевает сорочку с галстуком и вместо кителя — серого цвета костюм. Улыбка у него чарующая и немалый профсоюзный стаж.

С соседями он бывает вежлив и весел. Но за последнее время, как рассказывают жильцы, живущие с ним рядом, этот человек был особенно чем-то озабочен. Разговаривал мало, в обществе показывался редко. Догадки у всех были разные: одни, говорили, что он очень перегружен в работе и у него переутомление; другие, более дальновидные, доказывали, что перегрузки у него большой нет, а просто он чем-нибудь заболел. Одни предлагали сходить в учреждение, где он работает и попросить администрацию, чтоб его освободили от лишней нагрузки, другие — советовали позвать доктора.

Но, как выяснилось в последствии, были неправы и те, и другие.

Человек действительно заболел, но чем?

«Около двух лет работаю я в техникуме, а моих успехов никто не замечает, труд мой никто не поощряет, — рассуждал он. — Других премируют, выносят благодарности, посылают на курорты, а меня почему-то обходят»...

«Болезнь» эта продолжалась недолго. В один из солнечных июльских дней, воспользовавшись отсутствием директора техникума, он решил от этой назойливой мысли избавиться сам.

Замкнувшись в своем рабочем кабинете (чтоб никто не мешал), он начал писать:

«Приказ № 43»

От 18 июля 1940 г.

Подводя итоги 1939-40 уч. года по Благовещенскому реч. техникуму, за честное, за добросовестное отношение к труду представить к премированию:

Грохольского Г. С. за хорошее качество преподавания, умелый подход к студентам и как чуткого товарища — премировать костюмом.

И. О. директора Грохольский».

Подписав приказ «больной» «поправился». Облегченно вздохнул, он сказал: «Теперь и я не в обиде»...

Но начатого дела Грохольскому до конца довести не удалось. Незаслуженную премию он не получил только благодаря внезапному возвращению из командировки директора техникума тов. Макарова, которым была разоблачена махинация Грохольского.

Случай самопремирования позволил нам познакомиться с хозяйственной «работой» инженера, зам. директора Грохольского.

Поменьше бы, товарищи, такого знакомства.

П. ГРИГОРЬЕВ.

Новый способ замены дефицитных цветных металлов деревом разработал руководитель лаборатории облагораживания древесины Центрального научно-исследовательского лесохимического института НКЛеса В. Г. Матвеев, награжденный значком «Почетному работнику лесопромышленности». Получаемые по способу т. Матвеева из древесных пород материалы «лигностон» и «лигнофоль» успешно внедряются в промышленность. Так, например, лигностоном заменены бронзовые подшипники на прокатных станках заводов «Серп и молот», «Красный Октябрь», «Красный гвоздильщик» и на ряде других заводов. Внедрение лигностона на прокатных станках дает стране экономию — около 10 миллионов рублей и 500 тонн бронзы. Кроме того, срок службы подшипников из лигностона больше, чем у бронзовых, в 8—10 раз.



В. Г. Матвеев (слева), научный сотрудник института Г. А. Кан (в центре) и старший научный сотрудник М. И. Бороздин проверяют качество новых деталей, полученных из древесины.

СВОДКА ГЕРМАНСКОГО
КОМАНДОВАНИЯ

БЕРЛИН, 15 августа. Верховное командование германской армии сообщает, что германская подводная лодка потопила в атлантических водах английский вспомогательный крейсер «Трансильвания», водоизмещением 17 тысяч тонн. Несмотря на неблагоприятную погоду вчера эскадрильи германских самолетов продолжали проводить налеты на портовые сооружения, промышленные предприятия, аэродромы, сети воздушного заграждения, военные лагеря южной, юго-восточной и центральной Англии. Вчера английская авиация потеряла 28 самолетов. Двенадцать германских не вернулись. (ТАСС).

НАЛЕТЫ ГЕРМАНСКИХ
САМОЛЕТОВ НА АНГЛИЮ

ЛОНДОН, 15 августа. Министерство авиации сообщает, что вчера деятельность германской авиации над Англией была менее интенсивной, чем в предыдущие дни. Утром германские самолеты атаковали аэродромы воздушного заграждения в Дувре и легкие военные корабли. Днем и вечером много германских самолетов совершило налеты на южную, восточную и юго-западную Англию. Ущерб невелик. Имеется несколько раненых и убитых. Всего вчера над английским побережьем уничтожено 26 германских самолетов. Английская авиация потеряла только четыре. (ТАСС).

ЗА РУБЕЖОМ

ГЕРМАНСКАЯ ПЕЧАТЬ
О ПОТЕРЯХ АНГЛИЙСКОЙ
АВИАЦИИ

БЕРЛИН, 15 августа. Газета «Фелькишер Беобахтер» пишет: «Воздушные бои над Англией продолжают с неослабевающей силой. Вчера английский воздушный флот потерял 132 самолета. Бюллетень «Динстаус дейчланд» указывает, что потери английской авиации непрерывно возрастают. 8 августа они составили 51 самолет, одиннадцатого — 93, двенадцатого — 92, тринадцатого — 132. Соотношение потерь составляет один к четырем в пользу Германии. (ТАСС).

ДЕЙСТВИЯ АНГЛИЙСКОЙ
АВИАЦИИ

ЛОНДОН, 15 августа. Министерство авиации сообщает, что в ночь на 14 августа английские бомбардировщики атаковали авиационные заводы в Дессе и Бернбурге, заводы боеприпасов в Люнене, Грэфенбройхе и различные военные объекты в Рурской области, а также 14 аэродромов в Германии, Голландии, Бельгии и Франции. Один английский самолет не вернулся.

ДЕЙСТВИЯ ИТАЛЬЯНСКОЙ
АВИАЦИИ В АФРИКЕ

БЕРЛИН, 15 августа. Информбюро сообщает, что итальянские самолеты бомбардировали скопления английских войск на Ливийском фронте. Загорелись военные бараки противника. С сомалийского фронта сообщают, что итальянская авиация бомбардировала английский аэродром, уничтожено несколько самолетов. Один английский самолет сбит.

ВОЕННЫЕ ДЕЙСТВИЯ
В АФРИКЕ

ЛОНДОН, 15 августа. Агентство Рейтер сообщает: «13 августа наши патрульные части из Западной пустыни проникли на итальянскую территорию на глубину 35 миль. В Судане после небольшого сражения в районе Галлалабат враг послешно отступил. Убиты один офицер и 32 солдата. Наши потери — шесть человек. Мотомеханизированная пехота, продвигавшаяся вдоль побережья Сомали из Зейла, обстреляна нашей авиацией, а также артиллерийским огнем с военных судов». (ТАСС).

В НЕОККУПИРОВАННОЙ
ЗОНЕ ФРАНЦИИ

ВИШИ, 15 августа. Глава французского государства Петэн заявил, что германское правительство не разрешило французскому правительству переехать в Париж. Таким образом в неоккупированной Франции придется существовать собственными ресурсами. Здесь насчитывается около 15 миллионов населения. Отсутствует тяжелая промышленность, ибо нет металла, угля. Вследствие отсутствия сырья, топлива, приостановлена работа на резиновых заводах в Клермон-Феррана, на бумажных фабриках Гренобля, химических заводах Марселя, азотных заводов Тулузы шелкопрядильных предприятиях Лиона.

Сководство сильно пострадало в результате войны. Население предупреждено, что мяса не будет, его следует заменить хлебом. (ТАСС).

НА ОБОРОННЫЕ ТЕМЫ

Танки

Танки применялись еще в боях первой мировой войны. Уже тогда выявилась их огромная роль как средства наступления, хотя танки того времени были технически несовершенны. Двигались они по полю боя со скоростью пешехода, быстро вывалились из строя из-за порчи механизмов. Неважно чувствовали себя и танкисты, так как внутри танка создавалась довольно высокая температура, невыносимая духота.

С тех пор прошло более двух десятилетий.

Скорость современных танков стала весьма значительной, возросла и дальность их действия. Вооруженные новейшими скорострельными пушками и пулеметами, танки в состоянии развить огонь большой силы.

Наблюдение из танка раньше производилось сквозь узкие щели в броне. Это было небезопасно, потому что пули, ударяясь о броню, разлетались на мелкие осколки, поражая глаза и лицо танкиста. У современного танка прорези для наблюдения прикрыты изнутри специальными стеклами, которые пулями не пробиваются.

Пуля может только нарушить прозрачность стекла, но танкист сразу же заменит его новым.

Помимо смотровых щелей со стеклами танк снабжен еще оптическими приборами наблюдения — перископами. Головка такого перископа находится над броней башни.

Важнейшее качество танка — вездеходность. Для этого танк снабжен гусеничным ходом, который позволяет ему проходить там, где не пройдет обычная колесная машина. Легкие без особого труда преодолевают огромные рвы. Имеются специальные танки («амфибии»), которые преодолевают водные пространства.

Танк без особого труда может уничтожить пулеметы, живую силу противника. Но есть оружие, опасное для танка, — артиллерия, в особенности противотанковая. Небольшая противотанковая пушка имеет все преимущества в борьбе с танком: такая пушка легко применяется к местности, так что ее трудно обнаружить. Успешно бороться с артиллерией танки могут только тогда, когда они действуют большими массами.

В наступлении танки, уничтожая пулеметы и другие огневые средства противника, прокладывают путь своей пехоте. Пехота в свою очередь помога-

ет танкам преодолевать препятствия. При помощи пулеметов, минометов и другого оружия пехота уничтожает расчеты противотанковых орудий противника. Существенную помощь танкам оказывает и своя артиллерия. Пехота, авиация, артиллерия, танки, выполняя общую задачу, помогают друг другу, и от этого их совместный натиск приобретает сокрушительную силу.

Роль танков в бою не ограничивается только непосредственной поддержкой пехоты, когда они действуют с ней плечом к плечу. Крупные танковые соединения могут решать самостоятельные задачи. Такие соединения, нанося мощные удары, проникают глубоко в расположение войск противника, создавая этим блестящие условия для его окружения и уничтожения. Важно лишь, чтобы успех танков был быстро использован другими войсками. Для этой цели в первую очередь применяется моторизованная пехота. Она, следуя за танковыми массами (или действуя вместе с ними), закрепляет их успех, завершает окружение и полный разгром противника.

Удары танков тесно увязываются с действиями авиации. Авиация расчищает путь механизированным соединениям. Такова в общих чертах роль

танков в современном бою. Танки, как это явствует из всего сказанного нами, не заменяют пехоту, а усиливают ее, придают ей небывалую мощь.

Советские танки занимают достойное место в вооружении Красной армии. Враги СССР имели возможность не раз испытать силу советских танков, самоотверженность, выносливость, боевую выучку наших танкистов.

В боях с японской военной у Халхин-Гола красное командование впервые в военной истории применило массовое действие танковых частей, которые наголову разбили и уничтожили 23-ю японскую дивизию. Во время освободительного похода в Западную Украину и Западную Белоруссию наши танки совершали марши с боями, делая по 100 и больше километров в день и нанося сокрушительные удары белополякам. В боях с белофиннами советские танкисты показывали чудеса героизма, весь мир увидел, какую огромную силу представляют собой танки Красной армии, действовавшие совместно с другими родами наших войск.

Майор П. КОЛОМЕЙЦЕВ.

Ответственный редактор
П. ЖУРАВЛЕВ.