

КРИТИКА И БИБЛИОГРАФИЯ

Э. А. Мкртумян

Рецензия на книгу А. М. Марджаняна „Автомобильные двигатели“, Армгиз, 1953 (на армянском языке).

Недавно вышла из печати книга А. Марджаняна „Автомобильные двигатели“*.

Книга рассчитана на массового читателя. Она включает в себе описание современных конструкций двигателей ряда марок советских автомобилей. В книге достаточно большое место уделено уходу за отдельными механизмами двигателя в эксплуатации.

Впервые в такого рода изданиях на армянском языке пространно описана конструкция систем питания современных газогенераторных и газобаллонных автомобилей.

К сожалению, рецензируемая книга содержит ряд ошибочных положений, а также недостатков в оформлении и издании, которые значительно обесценивают ее.

Остановимся на основных дефектах рецензируемой книги.

Метод изложения материала всегда играет решающую роль в успехе технической книги. При неудачном методе изложения автор не достигает цели.

Карбюратор — одно из сложнейших устройств в системе механизмов двигателя. Его изучению обычно предшествует разбор так называемого простейшего карбюратора, реально несуществующего. Анализ работы простейшего карбюратора преследует в основном две цели: разъяснить физическую сущность процесса карбюрации и доказать необходимость усложнения этого простого прибора для удовлетворения требований эксплуатации.

В книге изложение принципов работы отдельных компенсационных устройств не вытекает из анализа простейшего карбюратора. Такой анализ вообще отсутствует в ней. Он заменен общими фразами вроде — „Условия работы автомобильного двигателя заставляют коленчатый вал вращаться в широких пределах колебаний числа оборотов. Точно так же колеблется и нагрузка двигателя“ и заключением — „По этим причинам простейший карбюратор не может удовлетворить требованиям автомобильного двигателя“ (стр. 147).

* А. Марджанян. Автомобильные двигатели, Ереван, Армгиз, 1953 г., объем 15,2 печ. листа, тираж 3000 экз., редактор А. Мкртчян (на армянском языке).

Читателю остается непонятным, по какой причине простейший карбюратор не может быть использован.

VII глава книги озаглавлена — „Питание двигателя“. Подзаголовок под названием „Система питания карбюраторных двигателей“ обещает ознакомить читателя с устройствами, приготовляющими горючую смесь для питания двигателя. Но текст не соответствует подзаголовку: в нем говорится не о системе питания, а о степени очистки топлива и его удельном весе, о нормальной, богатой и бедной смесях, о способах получения бензина и технических условиях экипировки двигателя.

Тема „Степень очистки топлива и его удельный вес“ изложена на 43 строках; из коих 5 строк посвящены степени очистки топлива и 5 следующих строк — удельному весу. Остальные 33 строки не соответствуют заголовку: там говорится о температуре самовоспламенения топлива, об испаряемости топлива и т. д. Но что можно написать о степени очистки топлива в 5 строчках? „Применяемое топливо должно быть совершенно чистым и не должно содержать влаги, кислоты и примеси. Грязь и вода забивают трубки, малые отверстия и заставляют двигатель работать с перебоями. Кислоты разъедают и изнашивают стенки цилиндра и клапаны автомобильного двигателя“ (стр. 135). Все это, конечно, не дает читателю необходимых конкретных представлений о степени очистки топлива.

В следующих 5 строках, посвященных удельному весу топлива, отсутствует даже численное значение удельного веса.

Пункт 5 этой же VII главы имеет заголовок — „Способы получения бензина“. Правда, можно было бы и обойтись без него, ибо описание способа получения бензина совершенно не входит в задачи автора. По существу, однако, из 90 строк, составляющих 5-й пункт, лишь в 12 говорится о способах получения бензина. В остальных 78 строках не совсем удачно излагается сущность процесса сгорания и детонации в камере двигателя.

Впоследствии автор исправил свое упущение, назвав VIII главу также „Системой питания“.

Известно, что всякий автор изложение материала ведет в соответствии с уровнем знаний читателя, на которого рассчитана книга. Наряду с элементарным изложением простых истин автор рецензируемой книги использует множество сложных терминов без каких-либо комментариев: прямая гонка, крекинг процесс, фракция, взрывная волна, индукционный период, селективная очистка, ингибитор-конвенция, паратон, суперол, парафлюи, аэролюб, сантолюб и т. д. Подавляющее большинство этих терминов сконцентрировано в разделах, касающихся смежных к двигателю областей, неуместных, на наш взгляд, в общедоступном издании.

Втиснуть большой материал в заранее заданный объем — задача не из простых, если к тому же этот объем не так велик. Здесь необходимо отличить главное от второстепенного, нужное от ненужного.

Неизвестно по какой причине опущен целиком один из важнейших разделов двигателя — система зажигания, хотя можно полагать, что в начале было намерение иметь этот раздел в книге. Об этом можно догадаться по тому, что на стр. 127 автор отсылает читателя к этому разделу.

Вместе с тем, в разделе о смазке автор слишком много места уделяет „способам получения масла“ и, переходя за пределы своей темы, пространно объясняет — какие масла нужны для смазки шасси.

Вряд ли можно недостатком места объяснить отсутствие описания топливных фильтров и современного всережимного регулятора дизельного двигателя, тогда как в книге каждая из 154 фигур сопровождается совершенно ненужной спецификацией. На это потрачено не больше и не меньше как 2500 слов, в то время, как эти же слова имеются в тексте, объясняющем каждую фигуру.

В рецензируемой книге имеются грамматические и стилистические погрешности.

На стр. 157 мы читаем:

«Անկէի ստորին ծայրը, որ (далее везде подчеркнуто мною — Э. М.) մտնում է դիւստր փիկլորի անցքը, իր երկարութեան որոշ տարածութեան վրա ունի փոփոխական հատված, որն քնտրված է այն հաշվով, որ ապահովի շարժիչի խնայողարար աշխատանքը՝ ազդատացնել խառնուրդը միջին բեռնվածության գեպտում և հարմարացնել խառնուրդը շարժիչի գերբեռնվածության ժամանակ բարձր կարողություն ստանալու նպատակով»:

На стр. 38:

«Երաններից մեկը փշանալու գեպտում ամբողջ բոլոր գնն զգելու ստիպված չլինելու, ինչպես և նորոգման գեպտում հարմարություն ունենալու նպատակով գործադրում են գնովի պարկուճներ»:

На стр. 82:

«Ներածման փականի փոքր բացակի արտաքին նշանները՝ կարբյուրատորում բռնկումներ ու «փռչտոցներ» են տեղի ունենում»:

На стр. 41:

«2) հատակը ավելի բարձր քնմատիճան ունի, քան մյուս ձևերը»:

На стр. 104:

«Շարժիչների ջրային շաղկենների մեջ կոշտ ջուր լցնելու և կոշտ ջրով շարժիչները սառնցնելու հետևանքով շարժիչների ջրային շաղկենների պատերին կաթառարար է գոյանում»:

На стр. 194:

«Վառվաճյուրի փոքր ասաջանալը հետևանք է վառվաճյուրի շիթը 150—400 մետր փարկյան արողությունը սեղմած օդի միջավայրը թափանցելուց տալանցած վառվաճյուրի շիթը օդի հեռ չփոխելուն»:

Вообще, у автора рецензируемой книги своеобразный слог. Если, например, хотят выразить мысль о том, что автомобиль находится в эксплуатации во все времена года, то говорят — „автомобиль работает в эксплуатации круглый год“. А у автора книги эта простая мысль выглядит иначе: „амтомобиль работает как летом, так и зимою, позд-

ней осенью и ранней весной» (стр. 106.). Правда, у автора фраза получается изысканней, но ведь можно подумать, что автомобиль ранней осенью и поздней весной не работает.

Взамен простого выражения «*համակարգի մեքենաները*» — «*համակարգի մեքենաները*» (стр. 106).

Простейшая мысль, которую можно изложить так: «*Վառարանը մոտակայում է գտնվում քաղաքից և հեշտին տակ*» у автора выглядит сложнее:

«*Վառարանը մոտակայում է քաղաքից, որի միջով վառարանը գտնվում է և քիչն առն և հեշտին տակ*»:

Автор уделяет некоторое место в книге рекомендациям по уходу и эксплуатации двигателя.

На странице 105 приводится рекомендация способа очистки воды: «жесткую воду можно смягчить кипячением или прибавлением к ней *содового раствора*. Смягченную этим способом воду надо отстоять и влить в систему охлаждения, проведя через матерiu». Все как будто понятно. Неизвестно только о какой системе охлаждения идет речь и какой процент соды и какой соды рекомендует автор.

На той же странице автор предлагает рецепт для удаления накипи и продолжает: «этой *смесью* заливают систему охлаждения до полна и в течение одной ночи *воду* (? — Э. М.) оставляют в этой системе. На следующее утро запускают двигатель с тем, чтобы система охлаждения нагрелась до *нужной* (? — Э. М.) степени. После этого смесь опорожняют (читай систему опорожняют — Э. М.)». Но читателю многое осталось неясным: заполнили систему смесью и оставляют эту систему на ночь уже не со смесью, а с водой! На следующее утро водитель должен догадаться до какой степени надо подогреть систему, чтобы получилось как раз по замыслу автора.

Даже такая простая операция, как очистка головок от нагара, изложена в книге бессистемно. «Этот способ очистки требует: а) хорошо прогреть двигатель, б) залить (камеры — Э. М.) керосином или денатурированным спиртом 20—30 куб. см (в каждую камеру — Э. М.), в) свечи вывернуть и оставить в таком состоянии двигатель 10—12 часов, г) после этого залить каждый цилиндр небольшим количеством масла и пустить его в ход...».

Для того, чтобы залить в головки 20—30 куб. см керосина, необходимо сначала, а не после снять свечи. Далее, для того, чтобы прогреть двигатель, нужно свечи вновь ввернуть обратно.

В книге имеется ряд непонятно или даже неправильно сформулированных положений.

На стр. 50 (фиг. 39) автор пишет, что противовесы на коленчатом валу двигателя М-1 имеют целью уравновесить центробежную силу от вращения двух щек коленчатого вала. В число неуравновешенных масс коленчатого вала входят, кроме указанных автором двух щек, еще 4 колена и 6 других щек коленчатого вала.

На стр. 137, строки 10 и 19 сверху, 10 снизу и на стр. 139 автор утверждает, что при богатых смесях часть бензина в камере не сгорает и, в жидком виде попадая в картер, разжижает смазку.

Трудно себе представить бензин в жидком виде при температуре сгорания в $2800-3000^{\circ}$ абс. Известно, что неполнота горения обычно выражается образованием продуктов неполного сгорания.

Физический смысл процесса карбюрации в книге описан не совсем правильно. На стр. 145 сказано, что поток воздуха, проходящий в карбюраторе мимо края распылителя, уносит с собой частицы топлива. Поэтому автору представляется причиной обеднения смеси снижение уровня топлива в распылителе (см. стр. 146, строка 5 сверху).

Известно, что унос топлива воздухом является следствием фонтанирования топлива из распылителя, а причиной выхода топлива из распылителя является разность давлений между устьем распылителя и поплавковой камерой.

Характеризуя карбюратор как прибор, призванный снабжать двигатель смесью нужного качества, автор добавляет: «водитель должен беспрерывно следить за тем, чтобы это (качественная регулировка — Э. М.) выполнялось точно» (стр. 146, строка 3 снизу). Изменение качества смеси в карбюраторе происходит автоматически и буквально незачем, да и невозможно, беспрерывно следить за этим.

Описывая принцип работы простейшего карбюратора, на стр. 147 автор пишет: «если мы увеличим число оборотов двигателя (открытием дроссельной заслонки), воздух, из-за сопротивления диффузора, поздно (1 — Э. М.) поступит в цилиндры, разрежение у устья распылителя усилится, топливо быстрее будет вытекать из жиклера и смесь обогатится».

Все это не соответствует действительности. Воздух обладает меньшей инерцией, чем топливо, и поэтому с открытием дроссельной заслонки скорость потока воздуха немедленно увеличится. В силу этого у устья жиклера и повышается разрежение, которое вызывает более интенсивное вытекание топлива.

В простейшем карбюраторе с открытием дроссельной заслонки обогащение действительно имеет место, но вовсе не по той причине, на которую ссылается автор.

Карбюратор К49А, который ставится на одну из самых распространенных машин — ГАЗ-51, объясняется неточно. На стр. 168 сказано: «если бы большой диффузор имел обычный профиль, то смесь, подаваемая через главный жиклер, стала бы обогащаться пропорционально росту разрежения, как это происходит в простейшем карбюраторе».

Прежде всего из главного жиклера вытекает топливо, а не смесь; что же касается обогащения смеси, то оно вовсе не пропорционально росту разрежения даже в простейшем карбюраторе.

Объясняя далее действие 3-диффузорного карбюратора на больших нагрузках, автор пишет: «...по этой причине (увеличения на-

грузки — Э. М.) у распылителя главного жиклера разрежение происходит медленнее, чем это имеет место в простейшем карбюраторе, и это явление приводит к обеднению смеси, подаваемой главным жиклером".

На больших нагрузках, в связи с автоматическим открытием упругих пластин наружного диффузора, разрежение у устья распылителя главного жиклера стабилизируется. Стабилизация разрежения в малом диффузоре и увеличение количества воздуха, пропускаемого через большой диффузор, могли бы привести к сильному обеднению смеси, если бы не дополнительный жиклер, который, обогащая смесь, создает нужное качество. Как видно, в 3-диффузорном карбюраторе происходят явления, мало схожие с описанными в рецензируемой книге. Кроме того, неправильно заявление автора о том, что (см. стр. 148) в трехдиффузорном карбюраторе происходит трехкратный распыл.

Дизельный двигатель сравнительно недавно стал применяться для автомобилей. В книге этому типу двигателя уделено некоторое место. Однако в описании дизельного двигателя автором допущен целый ряд неточностей. На стр. 194, в тексте к фиг. 129, автор описывает схему питания этого двигателя. По этой схеме двигатель совершенно не в состоянии работать.

Неверен текст к фиг. 134 на стр. 199, где объясняется работа топливного насоса. Описанная автором схема отличается от общезвестной тем, что здесь плунжер за один цикл совершает не только поступательные ходы, но и вращательные.

К сожалению, полное подтверждение схемы работы этого несуществующего дизеля имеется на стр. 203 и на фиг. 139 при описании насоса-форсунки. Здесь также плунжер проделывает свой путь, вращаясь вокруг своей оси.

Не ясно высказана автором мысль на стр. 32 (строка 7 сверху) — "... выхлопные газы начинают выходить из цилиндра под действием давления, содержащегося (! — Э. М.) в них и избыточного давления". Во-первых, выражение "давление", содержащееся в газе", искажает физическую сущность давления и, кроме того, непонятно, как происходит выбрасывание газов из цилиндра с помощью двух давлений, одно из которых, очевидно, не "содержится" в газах.

Вот еще один пример неправильного представления физических законов природы. На стр. 103 (строка 3 снизу) сказано: "... по причине кипения воды в радиаторе атмосферное давление становится больше на $0,3 \text{ кг/см}^2$ ".

Возможность изменения атмосферного давления с помощью кипящей воды в радиаторе автомобиля — нелепость.

На стр. 211 автор сообщает, что газы тяжелее воздуха (!) и т. д. и т. п.

В рецензируемой книге имеются и другие дефекты, являющиеся, на наш взгляд, следствием небрежности автора и редактора.

Пояснения к схеме фиг. 59 на стр. 73 вызывают недоумение. Здесь нарушены элементарные законы механики.

На фиг. 65 (стр. 80) выхлоп продолжается 240 градусов, в тексте же (стр. 81, строка 16 сверху)—250 градусов.

Схема на фиг. 109 осталась без пояснений.

На стр. 139 (строка 12 сверху) сказано, что удельный вес бензина равен $0,760 \text{ кг/см}^3$, т. е. в 10 раз больше чугуна, а на стр. 214, — что теплотворная способность пропана составляет $10,972 \text{ ккал/кг}$ и бутана — $10,845 \text{ ккал/кг}$. Здесь размерность должна быть ккал/г .

На стр. 57 (5 строка снизу) подробно описывается конструкция, обеспечивающая очистку картера двигателя автомобиля ЗИС-150 с ссылкой на отсутствующую фигуру.

Шесть первых строчек стр. 81 посвящены тщательному пояснению отсутствующей фигуры.

На стр. 99 помещена фиг. 76-а, изображающая трубу со всеми заводскими размерами для изготовления.

Фиг. 89, 90, 92, 94 не поясняются в тексте, а по фигурам 62 и 63 нет даже и ссылки в тексте.

Мелких недочетов в книге много. Приводим часть из них в виде таблицы (стр. 124).

За последние годы творческой методической работы в наших специальных школах, техникумах и институтах уже более или менее установилась техническая терминология в области автомобилей и тракторов. Терминологическая комиссия при Академии наук Армянской ССР не спешит с обсуждением и окончательным утверждением терминологии в этой области, а в этом давно назрела необходимость.

Автор рецензируемой книги часто не считается даже с общепринятыми международными терминами.

Трудно понять, что означает подпись под фиг. 131 на стр. 197 «*փակ րպտակի կրիթափողի զոդի փշոցաբերիչը «բաշմուղ»*» повидимому, что-то вроде *огнемета*. Этот термин предложен взамен форсунки, скромная роль которой заключается в впрыскивании совершенно холодного жидкого топлива. Автор, повидимому, упустил из виду, что на стр. 31 (фиг. 21) ту же форсунку он назвал — «*փակ րպտակի կրիթափողի*».

Слово «*զոդի*» — означает распылитель, но что же тогда «*փշոցաբերիչը*». Повидимому тоже распылитель, ибо по-русски приведенное предложение пишется так: «штифтовый распылитель закрытой форсунки».

Термин «дроссельная заслонка» автор переводит несоответствующими сущности детали словами «*հակադիմացի կափարիչ*» (противодействующая крышка). Странно, что эти слова и самому автору не понравились, ибо через несколько страниц он перешел к простому и понятному слову — дроссель. Но еще более странно, что автор не счел нужным предупредить об этом читателя.

Обратный клапан почему-то автором переводится как выпускной клапан (стр. 193, строка 16 сверху).

Наддроссельное пространство (стр. 154, строка 2 снизу) передано словами «տրտադրանկային տարածություն», а надилунжерное пространство (стр. 201, строка 2 снизу) — «բնդպլունժերային տարածություն».

Непонятно, какой газ имеет в виду автор под словами «ամխածնային գազ» (стр. 211, строка 8 снизу), что означает «տախտիստարի

Страницы, строки, фиг.	Напечатано	Следует читать
20, 5 см.	180° կենտրոնային	մեկ կենտրոնային
24, 3 см.	նորարարութեամբ	նորարարութեամբ
38, 20 см.	շրին	էնգուկին
40, 8 см.	միտքի գլանի պատերի	միտքի և գլանի պատերի
фиг. 28	միտքի փեղ	միտքի փեղ
фиг. 57	12—միտքի սառցարար	12. միտքի սառցարար
53, 12 см.	գրա սնուցող	գրա կա սնուցող
57, 16 см.	հաղցիված	հաղցիված
62, 8 см.	(լար)	(լար)
фиг. 55	սեւոր	լիւսոր
72, 5 см.	ԳԱԶ-51, նկ. 66, ՉԻՍ-150 և	ԳԱԶ-51, ՉԻՍ-150 և
	սերիշներ	սերիշներ
81, 16 см.	250 աստիճան	240 աստիճան
84, 9 см.	մեխանիկական որակի անկում	մեխանիկական հատկութիւնների անկում
89, 7 см.	վեցանկյունաձևութիւն	վեցանկյունաձև և յոսանկյունաձև
160, 11 см.	քառանկյունաձևութիւն	քառանկյունաձև և յոսանկյունաձև
103, 2 см.	«Պորեկա» ավտոմոբիլում	ԳԱԶ-ԻՄ 20 շարժիչում
104, 15 см.	0,3 կգ/սմ²	0,3 կգ/սմ²
104, 18 см.	ԳԱԶ-ԻՄ 20 «Պորեկա» ին	ԳԱԶ-ԻՄ 20 շարժիչներ
108, 20 см.	կգ/սմ²	կգ/սմ²
108, 4 см.	ավտոմոբիլ	շարժիչ
	գործածել 15 անգամանոց	գործածել խառնուրդ, բաղադրած 150 սպիրտից, 150
	սպիրտի 15 տոկոսանոց	գործածել 150 սպիրտից, 150
	զինքերին և 70 տոկոս	զինքերին և 70 ջրից
	ձր խառնուրդ	զինքերին և 70 ջրից
126, 18 см.	պտտվելու պատճառ դառնալ	պտտվելու պատճառ դառնալ
136, 2 см.	արտաճար	արտաճար
136, 7 см.	բանկման աստիճան	բանկման ֆերմատիճան
139, 4 см.	զաղկալից	զաղկալից
139, 12 см.	0,700-ից մինչև 0,760 կգ/սմ²	0,700-ից մինչև 0,760 կգ/սմ²
146, 15 см.	հակադիր կախորիչ	հակադիր կախորիչ
153, 5 см.	մասնային	մասնային
156, 6 см.	ավելի	ավելի
158, ֆиг. III	1.—միկայր	1.—ցողի
160, 6 см.	որ պտտվելով փոխախառն է	որ պտտվելով փոխախառն է
161, 7 см.	ձգանի երկարութիւն անցքերը	ձգանի անցքերը
166, 3 см.	1950 թվականից	1948 թվականից
190, 11 см.	խողովակի պետք է նստիլ	խողովակի պետք է փոխել
	զինքներ փոխել	զինքներ փոխել
192, 16 см.	անհամաձայն ավելի էման է	ավելի էման է
192, 3 см.	զաղկալ	զաղկալ
193, 18 см.	և օդի	և օդի
193, 10 см.	բոցավառվելը փոքր ժամանակահատիժից պատճառով զեղչում	փոքր ինչու կցիւն ժամանակահատիժից պատճառով զեղչում
197, 4 см.	փակ ցողիչների բոցավառվելը	փակ ցողիչների բոցավառվելը
197, 15 см.	անցք բացվում է	անցք բացվում է
208, 6 см.	մասնային թիվ 3—4-ից ավելի	մասնային թիվ 3/4-ից ավելի
	չմախքել	չմախքել
212, 18 см.	չպետք է լինի	չպետք է լինի
213, 11 см.	զաղկալի փակում	զաղկալի փակում
213, 9 см.	ձեռնարկում	ձեռնարկում
214, 10 см.	10,972 կկալ/կգ է	10972 կկալ/կգ է

նա» (стр. 139, строка 15 снизу), что представляет собой «ցցաշոր» (стр. 77, фиг. 64), что означает «հախալագողակ» (фиг. 92), «տրամաշափի անցքերը» (стр. 135, строка 7 снизу) и т. д. и т. п.

Объяснить незнакомый термин другим незнакомым термином — прием, конечно, неудачный. Так, на стр. 193, где говорится о требованиях, предъявляемых к дизельному топливу, читаем:

«10. Օձռված լինի բոցավառվելը պահելու փոքր ժամանակամիջոցով աշխարհ՝ ունենա փոքր ինգուլցիոն շրջան:

Дословный перевод часто не отражает физической сущности явления «Բոցավառվելը պահելը» — это неудачный перевод выражения «задержка воспламенения».

Слово «задержка», здесь употреблено в смысле «запаздывания» «ուշացում»:

Однако термин «индукционный период» также нельзя переводить как «Ինգուլցիոն շրջան», ибо «период» — здесь имеет только один смысл — период времени. Точный смысл этого термина передается только как «Ինգուլցիոն ժամանակամիջոց»: Неправильный перевод указанного термина затрудняет читателя понять последующее изложение.

Так, автор на стр. 193 пишет:

«Ինգուլցիոն շրջանը էական ազդեցություն է թողնում շարժիչի աշխատանքի վրա Այդ պայմաններում միաժամանակ կայրվի փառլանյութի մեծ բաժինը, որն արդեն մուտք է գործել գլանի մեջ: Շարժիչի աշխատանքն ավելի կոշտ է լինում, քանի որ ճնշումը գլանում ավելի արագ է մեղում»:

Из всего вышеприведенного читатель ничего не понял, не только потому, что он не знает что означают «Ինգուլցիոն շրջան» и «Կոշտ աշխատանք», но и по той причине, что сама мысль изложена в нем не совсем ясно. Поэтому и дальнейшее изложение недоступно для читателя:

«10. Բոցավառումը փոքր ժամանակամիջոց պահելու ղեկավարում շարժիչի աշխատանքը կատարվում է ավելի փափուկ, քանի որ աշխուժում սկսվում մասնակցում է ոչ մեծ քանակությամբ փառլանյութ, որ կարողացել է մտնել գլանի մեջ, իսկ նեղազա մատուցումը շարունակվում է սղրվելու ժամանակ»:

Книга требует коренной переработки. В настоящем издании она не может быть рекомендована читателю.

Поступило 25 IX 1954