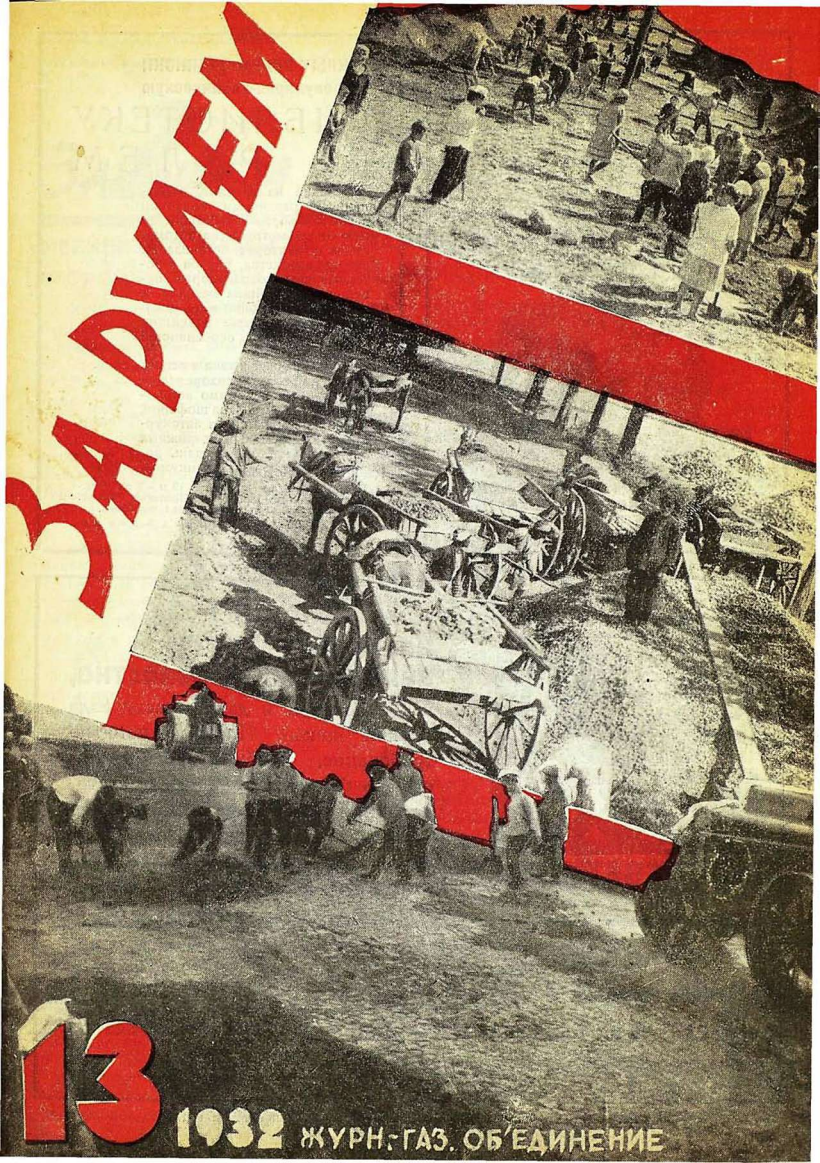


ЗА РУЛЕМ



13

1932 ЖУРН.-ГАЗ. ОБ'ЕДИНЕНИЕ



МОБИЛИЗУЕМ МАССЫ НА СОСТАВЛЕНИЕ ПЛАНА ВТОРОЙ ПЯТИЛЕТКИ АВТОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

XVII партконференция, дав политические и хозяйственные установки для построения во второй пятилетке социализма в нашей стране, подчеркнула необходимость „немедленно развернуть работу партийных, советских, хозяйственных, кооперативных, профессиональных и комсомольских организаций для скорейшей разработки второго пятилетнего плана“.

В течение нескольких месяцев, прошедших после XVII партконференции, Госплан СССР и Цудортранс проделали большую работу по составлению плана второй автодорожной пятилетки.

Предваритель к этой работе можно считать созданную Цудортрансом в Ленинграде в апреле текущего года Всесоюзную конференцию Центрального автодорожного научно-исследовательского института. В своих решениях конференция наметила пути, по которым должна пойти разработка плана реконструкции автодорожного хозяйства, чтобы во втором пятилетии в соответствии с исторической директивой XVII партконференции „по дорожному и шоссеиному строительству и автомобильной обеспеченности более быстрый темп развития, чем по другим видам транспорта“.

С целью установления принципов проектирования дорожной сети, сделать последнюю составной частью всей системы путей сообщения, построить дорожную сеть в полном соответствии с требованиями размещения производительных сил страны Цудортрансом было создано в начале июня с. г. специальное совещание по этим вопросам.

6—9 июня состоялся пленум Центральной комиссии по второй пятилетке и реконструкции автодорожного транспорта, который подвел итоги работе, проделанной в этой области Цудортрансом и для дальнейшей директивы по составлению плана второй автодорожной пятилетки.

5 июля Госплан СССР созывает Всесоюзную конференцию по реконструкции транспорта, где будет работать специальная автодорожная секция, которая должна завершить работу ведомств и общественности в отношении технико-экономических линий развития автодорожного хозяйства во втором пятилетии.

Помещаемые в этом номере материалы дают достаточное представление о наметках, запроектированных Цудортрансом в первом туре работ по дорожному строительству, автотранспорту и автостроению.

План построения социалистической пятилетки требует от составителей его высокого теоретического уровня. Никто не будет спорить, что к составлению этого плана должны быть привлечены лучшие экономисты, ученые и специалисты автодорожного транспорта. Но теоретическую мысль надо соединить с инициативой и богатым практическим опытом рабочих и инженеров-производствен-

Этот номер „За рулем“ в основном посвящается материалам, характеризующим предварительные наметки второй автодорожной пятилетки.

СО ДЕР ЖА НИЕ	Мобилизуем массы на составление плана второй пятилетки	
	С. КУХТО И ДЕГТЯРЕВ — Дорожное строительство СССР во втором пятилетии	3
	Е. СЕРБИН — Автостроение в плане второй пятилетки	5
	В. КОНОНОВ — Основные установки по эксплуатации автопарка во второй пятилетки	7
	План победы над вековым бездо- рожьем	9
	Инж. Э. ТРАВИН — Искусственную	38

брусчатку — дорожному строитель- ству Узбекистана	11
Усилим темпы дорожн. строительства С ИНОЗЕМЦЕВ — Еще о 8-цилинд- ровом Форде	13
Техническая консультация	14
Инж. С. НОТОВ — Ремонт в гаражных условьях	17
Гаражи смекалка	18
Новости мировой автодорожной тех- ники	24
Автомотокилометража	26
Рабселькоры-автодорожцы пишут	28

5 июля 1932 г.

13

ников, которые могут внести ценные предложения в план технической реконструкции автодорожного хозяйства.

Рабочий класс СССР под руководством партии и ее Ленинского ЦК победоносно построил фундамент социалистической экономики и успешно развертывает строительство социализма, заканчивая первую пятилетку в четыре года.

Вот почему успех дальнейшей работы по составлению плана второй пятилетки будет зависеть от того, в какой мере в нем примут участие широкие массы автодорожников. В этом деле большую помощь может и должна оказать дорожным органам автодорожников общественность.

Мобилизовать, будить инициативу рабочих и специалистов автодорожного транспорта, колхозников и единоличников, принимающих сейчас активное участие в дорожном строительстве, привлечь их к составлению конкретного плана второй пятилетки автодорожного транспорта является неотложной задачей всех автодорожников организаций. Это отмечено и в резолюции состоявшейся недавно Всесоюзной дорожной производственной конференции, созванной ЦС Автодора, Цудортрансом и Главдортрансом РСФСР.

Вместе с рабочими, специалистами и трудящимися массами деревни автодорожников организации должны наметить те реальные, практические пути, которые помогут осуществить на деле проектировки, принятые Цудортрансом на вторую пятилетку.

Во второй пятилетке делается упор на строительство дорог облегченного типа с тем, чтобы в кратчайший срок и с наименьшими капиталовложениями дать стране наибольшее количество дорог, переводя их потом постепенно в зависимости от роста грузооборота в более высокие типы. Наряду с этим ставится вопрос о максимальном использовании для дорожного строительства местных материалов для чего на местах нужно теперь же приступить к изучению этих материалов и каменных ресурсов, местонахождение которых мы еще не достаточно хорошо знаем. Очень важным является практическое претворение в жизнь чрезвычайно важного лозунга „грунт как одежда“. В разрешении всех этих вопросов местная автодорожников общественность может и должна оказать большую помощь дорожным организациям и Научно-исследовательским институтам, собирая необходимые сведения.

В проведении стандартизации и типизации искусственных сооружений большую роль может сыграть рабочая мысль, которую автодорожников коллективы должны привлечь к обсуждению неправомерностей, допущенных в прежних проектировках мостов, собрать предложения рабочих о том, как можно максимально использовать дерево в мостостроении, предохранить его от преждевременного гниения и т. д.

Дорожное строительство второй пятилетки должно быть обеспечено необходимым парком дорожных машин. До сих пор на этом участке царит полное неблагополучие. Автодорожников коллективы на заводах Дормашобъединения обязаны развернуть работы по обсуждению планов дорожного машиностроения во второй пятилетке, стремясь обеспечить в них количественные и качественные потребности дорожного строительства. Наряду с этим необходимо поднять тревогу и поставить во всей широте вопрос об обеспечении дорожного строительства механической тяговой силой. Совместные усилия автодорожников общественности и дорожных органов помогут создать реальный план механизации дорожных работ во втором пятилетии.

Самое широкое участие должны принять автодорожников организации в составлении плана трудучастия населения, привлекая к этой работе массы колхозников и единоличников.

Не меньшее внимание обязаны будут уделить автодорожников вопросам организации, эксплуатации и снабжения социалистического автотранспорта во второй пятилетке, а также дальнейшему развертыванию советского автостроения. В частности автодорожников коллективы на автобазах должны обеспечить выполнение намечаемых в плане второй пятилетки высоких измерителей работы автотранспорта, внося практические предложения по созданию благоприятных условий эксплуатации автопарка по линии строительства гаражей и ремонтных мастерских, упорядочения снабжения запчастями, переоборудования складских дворов, механизации погрузки и выгрузки и т. д.

В период построения бесклассового общества мы встретимся несомненно с большим сопротивлением гибнущих капиталистических элементов, с покушениями со стороны капиталистического мира на независимость нашего пролетарского государства. Тем с большей силой автодорожников должны вооружиться на составление плана, который мог бы конкретно обеспечить обороноспособность нашей страны.

Оказав помощь в создании такого плана, автодорожников организации должны с энтузиазмом начать драться за его выполнение.

ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО СССР ВО ВТОРОМ ПЯТИЛЕТИИ

В первом пятилетии дорожное хозяйство Союза представляло собой одно из наиболее узких мест в народном хозяйстве. Во втором пятилетии положение должно резко измениться. Дорожное хозяйство СССР должно стать на новые рельсы, обеспечить интенсивное развитие автотранспорта.

В соответствии с этим Цудортрансом была проделана большая работа по выявлению общих масштабов строительства и эксплуатации дорожной безрельсовой сети Союза на второе пятилетие. На происходившем в начале июня тек. года пленуме центральной комиссии по плану второй пятилетки автотранспортного транспорта эти перспективные соображения были обстоятельно обсуждены. В плане дорожнестроительства первого пятилетия был применен в большей мере схоластический нормативный метод использования гипотезы о предельном росте грузооборота, без учета особенностей мест. Проработанный Цудортрансом вариант плана на второе пятилетие в данной стадии работы также еще носит характер гипотезы, но он, во-первых, тщательно учитывает экономическую структуру отдельных районов и их особенностей и, во-вторых, основан на учете потребной густоты дорожной сети.

Поэтому пленум центральной комиссии по второй пятилетке, рассмотрев наметку Цудортранса, принял ее как первую ориентировку.

ем общем объеме Цудортрансом. Здесь была принята величина порядка 320 тыс. км искусственных дорог, в подавляющей своей массе дорог низкой стоимости и около 1 млн. км дорог, подлежащих приведению в проезжее состояние.

Наконец, на пленуме были выделены и зафиксированы моменты, относящиеся к области строительства мостов и других искусственных сооружений. Общая цифра предполагаемого строительства должна составить за пять лет второй пятилетки огромную величину порядка 2 млн. погонных метров.

Помимо обслуживания вопросов, непосредственно относящихся к размерам качественного и количественного роста дорожной сети Союза во втором пятилетии, пленум немалую часть времени посвятил внимательному изучению вопросов, связанных с механизацией дорожного строительства. Борьба с бездорожием — это один из важнейших участков фронта индустриализации нашей страны. Благодаря чрезвычайной трудоемкости дорожностроительных процессов, при указанных в начале статьи запроецированных масштабах работ, потребуется в течение последнего года второй пятилетки лишь на подготовку земляного полотна для всех искусственных дорог полумиллионная армия землекопов, если работы будут проводиться вручную.

Таблица дорожного строительства в СССР во втором пятилетии
(в тыс. км по системе Цудортранса)

По техническим типам	По союзным республикам
Улучшенные грунтовые 320	РСФСР 409
Граверные и сходные с ними типы 90	УССР 41
Дороги с твердым каменным покрытием 54	БССР 9
Усовершенствованные 28	ЗСФСР 11
Высшего типа дороги 8	УзССР 15
	ТССР 8
	ТяССР 7
Итого 500	Итого 500

И кроме того приведение в проезжее состояние простейшими способами 400 тыс. км.

Само собою разумеется, что эти масштабы, будучи приняты в первом туре как результат общих подсчетов, должны будут во втором туре тщательно проверены местами на основе конкретного размещения производственных сил и воплощения реальных и конкретных наметок по отдельным титулам дорог и объектам строительства.

Наряду с приведенными цифрами, иллюстрирующими объем работ, намеченных по системе Цудортранса, пленум остановился на рассмотрении ориентировочной наметки дорожного строительства, производимого и другими ведомствами (главным образом Наркомземом, Наркомснабом), во планируемого в сво-

Совершенно ясно, что при колоссальном опросе на рабочую силу во всех отраслях народного хозяйства, — даже при частичном удовлетворении приведенной цифры потребности дорожного строительства в неквалифицированной (какими являются землекопы) рабочей силе — эта потребность ни в какой мере полностью удовлетворена не будет. Полный перевод тех же земляных работ на высшую ступень механизации (т. е. осуществление их такими высококачественными дорожными машинами как грейдер-элеваторами и экскаваторами) снизит величину потребности в рабочей силе примерно до 8 тыс., с тем что эта работа будет представлять собой высококвалифицированный персонал по обслуживанию машин. Более того: объем проектируемых работ

темы их таковы, что их нельзя успешно освоить без определенного уровня механизации.

Очевидно, что ряд условий в течение ближайшего планового периода не позволит осуществить полного и всестороннего охвата дорожного строительства механизацией, но даже и частичное внедрение обеспечит освобождение значительных резервов рабочей силы для использования в ведущих отраслях индустриализированного хозяйства. Помимо того, механизация в дорожном строительстве улучшает качество продукции, удешевляет ее стоимость (даже по отчетным данным, соответствующим весьма и весьма малоудовлетворительной постановке механизации, снижение достигало 20—30%, теоретические же подсчеты указывают на удешевление в два-три раза).

Размер настоящей статьи не позволяет занимать много места подробным перечнем всей номенклатуры запроектированных в парк дорожных машин, но некоторые цифры необходимо привести. Напр. по грейдерам тяжелого типа (т. е. основным производителям профилированного полотна) потребность на все годы пятилетия достигает 2 388 штук. По грейдеру-элеватору, этому прототипу дорожного комбайна (настоящий комбайн еще в долгу за изобретателями!)—2 145 штук; по экскаваторам 1 175 штук при их нынешнем наличии, исчисленном буквально единицами; камендробилкам и камнекрошилкам—5 500 штук; автогудронаторам—1 278 штук, асфальто-бетонным смесителям—100 штук и наконец по сложнейшим передвижным бетономешалкам—22 штуки.

О размерах численной потребности лучше всего можно получить представление по величине необходимого для такой машинно-строительной программы металла, которая определена в 909 тыс. т за все пятилетие, или, что более показательно, — для последнего 1937 г. в 278 тыс. т. Цифра в 278 тыс. т должна быть увеличена за счет потребности других ведомств в дорожных машинах.

Так или иначе, получающаяся итоговая цифра потребности металла все-таки невелика по сравнению с общей величиной его выпуска и казалось бы должна вызывать полную уверенность в обеспечении дорожного строительства во втором пятилетии машинно-дорожным парком в подсчитанном размере. Однако заслушанный на пленуме доклад представителя Дормашоб'единения вызвал значительно более пессимистические соображения.

Несмотря на решение СНК СССР о строительстве и вводе (в основном) в эксплуатацию к 1933 году двух новых заводов (Сибирского и Московского) Гипромаш, производящий проектировку и располагающий десятками типовых проектов отдельных цехов, до сих пор задерживает сдачу даже основного проекта! Существующие заводы и при текущем положении дал никак не подготовлены для крупных масштабов производства, будучи, между прочим, в большой степени загружены посторонними заказами, как это имеет место напр. с Рыбинским заводом, из 12 млн. рублей годовой производительности выпускающим дормашин лишь на 5 млн. руб.

Исходя из возможного невыполнения заводами дорожно-машинностроительной программы в первом году пятилетия, вследствие чего

дорожное строительство в этом году должно будет в области механизации базироваться главным образом на мобилизации внутренних ресурсов, пленум провел работу по рассмотрению принятых Цудортрансом годовичных процентов охвата механизацией дорожного строительства. В результате пересмотра, при прежнем запроектированном общем уровне механизации, доходящем к концу пятилетия в среднем до 75%, была произведена некоторая разгрузка ближайших двух лет за счет увеличения процента по последним годам. В отношении предполагаемых жестких норм для дорожного машиностроения по снабжению его материалом на пленуме в развернувшейся широкой дискуссии выявилось единодушное мнение о необходимости отстоять запроектированную потребность и предотвратить огульный подход к этому вопросу со стороны НКТП.

Кроме того пленум в своих решениях прокорректировал наметку ЦИАТ в его стремлении к реконструкции машинного парка и его пополнению преимущественно машинами тяжелого типа—чрезмерно снизившего роль легких машин, обслуживающих низовую сеть в интересах трудящихся.

Наконец пленум поставил перед Цудортрансом задачу ближайшего разрешения вопроса о массовом создании сети машинно-ремонтных баз и механо-сборочных мастерских, с тем чтобы отдельные детали машин, в массовом порядке изготавливаемых на заводах, собирались в целом ряде мастерских преимущественно районного (т. е. краевого и областного) значения.

В заключение нужно отметить вопрос о роли трудового участия населения в дорожно-строительных работах во втором пятилетии. Резолюцией пленума впредь решительно пресечена существовавшая кое-где за последнее время тенденция к свертыванию работ по планированию трудового участия под влиянием малоразумительной теории об угасании трудового участия в конце второго пятилетия, вытекающего чуть ли не из «индустриализации колхозов»...

Сторонники теории «отмирания» ее понимают, что меняется форма участия трудящихся масс в дорожном строительстве на основе социалистической организации хозяйства и роста уровня их технической вооруженности.

Решение пленума говорит о привлечении труда населения во второй пятилетке минимально в количестве 660 млн. трудодней, 367 млн. конедней и 8,6 млн. трактородней. Для того чтобы обеспечить использование трудовых ресурсов населения надлежащей подготовкой, и в частности прочной финансовой базой, «утвержден общий объем капиталовложений в дорожное строительство с трудовым участием населения в размере 3 240 тыс. рублей. Наконец в части механизации строительства дорог низовой сети была, как упомянуто, прокорректирована установка ЦИАТ, не доценивавшая машины легких типов.

Второй пленум центральной комиссии по второй пятилетке дал много ценного материала по дорожному планированию. В июне этот материал будет обсужден в Госплане Союза. Август, сентябрь—месяцы напряженнейшей работы местных дорожных органов по наполнению утвержденных лимитов четким конкретным содержанием. **Нухто и Дегтяев**

АВТОСТРОЕНИЕ В ПЛАНЕ ВТОРОЙ ПЯТИЛЕТКИ

Из всех видов транспорта, признанного вообще «узким местом» в системе нашего народного хозяйства, автодорожный транспорт является наиболее остальным и по путевым и по тяговым средствам.

За последние годы в связи с значительным ростом продукции основных отраслей промышленности и сельского хозяйства, индустриализацией страны и социалистическим переустройством деревни остальность безрельсового транспорта стала особенно очевидной.

В течение ближайшего пятилетия автопарк СССР должен возрасти с 60 тыс. автомобилей, которые мы имеем сейчас, до 1300 тыс. машин, т. е. увеличиться в 20 раз, соответственно возрастет и автопроизводство.

Характерной особенностью развития автотракторной промышленности во втором пятилетии является следующее: в то время, как в первом пятилетии основная масса капитальных затрат БАТО шла по линии тракторостроения (ок. 600 млн. руб. из общих капиталовложений в 1 млрд. руб.), во втором пятилетии все намечаемые вложения идут в основном на автотранспорт; при этом самая сумма вложений более чем в 1—1½ раза превышает вложения первой пятилетки (намечено 1 млрд. 600 млн. р.).

Всего за два пятилетия капиталовложения только в автостроение (без тракторов) составят ориентировочно 2 млрд. руб., из которых 80% во втором пятилетии.

Указанные капиталовложения должны обеспечить нижеприведенный уровень автопроизводства по годам второго пятилетия:

	Г о д ы				
	1933	1934	1935	1936	1937
Груз. шасси в тыс.	84,0	129,0	184,0	260,0	320,0
Легк. шасси в тыс.	31,5	55,0	75,0	115,0	160,0
Итого . . .	115,5	184,0	259,0	375,0	480,0

Как видно рост выпуска автомобилей к концу второго пятилетия составит по отношению к 1933 г. — 1 : 4,2.

Выполнение намеченной программы предполагает наряду с постройкой ряда новых автозаводов значительное расширение и усиление мощности существующих. Кроме того намечено проведение специализации и кооперирования заводов, что должно обеспечить в дальнейшем большую свободу развертывания производства.

Мощность Нижегородского завода предполагается довести до 200 тыс. автомобилей ежегодно с переводом его полностью на выпуск грузовых 1,5-тонных автомобилей типа Форд.

Мощность Московского завода имени Сталина (Бывш. АМО) намечено повысить до 70 тыс. автомобилей в год, причем в конструкцию самих машин вводятся некоторые изменения, увеличивающие их грузоподъемность; уже с 1933 г. завод будет выпускать не 2,5-тонные, а 3-тонные автомобили.

Программой БАТО предусматривается постройка в течение второго пятилетия двух новых автозаводов тяжело-тоннажных машин с общей годовой производительностью в 50 тыс. тяжелых грузовых автомобилей и трех

заводов легковых машин: один для производства машин малого литража с первоначальной мощностью в 40 тыс. автомобилей в год, один для машин среднего литража с первоначальной мощностью в 100 тыс. автомобилей и один для машин большого литража — в 20 тыс. автомобилей ежегодно.

Помимо этого намечена постройка ряда специализированных заводов, в числе их: 14 авто-сборочных заводов, 3 моторных (из них один — Уфимский уже начат постройкой), карбюраторный (спойтсся в Самаре), кузовной, специальные кузова, пожарных автомобилей, рессорный, колесный, дизельной арматуры, еще один завод-гигант по производству шарикоподшипников. Заводы запчастей и ряд других.

К концу 1937 года автопарк СССР предположительно довести до 1300 тыс. автомобилей, из них легковых — 400 тыс. или около 30% и на грузовых шасси — 900 тыс. или около 70% общего состава парка.

Соотношение это, характерное именно для нас, в то же время решительно противоречит установившейся практике капиталистических стран, где наоборот число легковых автомобилей резко превышает число грузовых, составляя от 70% до 90% автопарка.

Намечаемый на конец 1937 г. автопарк распределяется (по наметкам БАТО) по типам следующим образом:

Грузовых	1,5 т —	457 тыс. единиц
"	2,5—3 т —	235 " "
"	тяж. тонн. —	80 " "
Итого		770 тыс. единиц

Автобусов	—	45 тыс. единиц
Спец. автомобилей	—	85 " "
Легковых	—	430 " "

Всего — 1300 тыс. единиц

Из общего числа автомобилей, монтируемых на грузовых шасси (900 тыс. ед.), 2-осных — 71%, 3-осных — 10%, тягачей — 4%, автобусов — 5%, санитарных — 1,5%, пожарных — 1,5%, пр. специальных — 7%.

Таковы контуры бесспорно грандиозного плана развертывания автостроения и автопарка СССР в перспективе второго пятилетия.

Необходимо, однако, рассматривая эту программу, учитывать следующие два обстоятельства, имеющие чрезвычайно существенное значение для правильной ее оценки.

При всей грандиозности плана развертывания автопроизводства БАТО, намечаемая программа удовлетворяет потребность, исчисленную Цудортрансом всего на 80%, оставляя при балансировании работы и тяги на местном транспорте в 1937 г. разрыв в 17 млрд. тонно-километров. Особенно силен разрыв по линии тяжело-тоннажных автомобилей, потребность в которых перекрывается всего на 45% и по автобусам (опять-таки в связи с недостатком тяжелых шасси) — на 60%.

Процент механизации безрельсовых перевозок по плану ВАТО снижается до 55% против намеченных Цудортрансом—75%.

Все это заставляет подходить к программе ВАТО с требованием о ее пересмотре в сторону расширения, как это диктуют потребности грузооборота.

Между тем намечаемый пока лимит отпуска ВАТО металла во вторую пятилетку не только не позволяет ставить вопрос о расширении объема строительства и производственных программ ВАТО, но наоборот не обеспечивает разворачивания к 1937 г. даже той программы, которую ВАТО себе наметил.

Практически предположенный отпуск для автотракторной промышленности 1870 тыс. т металла перекрывает только потребность ныне существующих 3-х тракторных и 3-х автомобильных (Нижегородский, быв. Амо и Ярославский) заводов с теми подсобными предприятиями, которые связаны с их работой. Это значит, что придерживаясь намеченного лимитного количества металла, мы обрекаем нашу автопромышленность на топтание на месте.

Такое положение является абсолютно нетерпимым и противоречит решению XVII партконференции о форсированных темпах автомобилизации.

Есть почему вопрос о лимите металла, намеченных к отпуску на автотракторную промышленность и в частности на автотранспорт, подлежит безусловному пересмотру в сторону их увеличения. По подсчетам ВАТО лимит металла должен быть увеличен до 2 470 тыс. т, что составит от общей запроектированной на 1937 г. цифры производства металла по союзу в 22 млн. т.—11% из которых соответственно на автостроение предполагается 5,8%.

Что этот процент безусловно невысок и вполне реален видно хотя бы из того, что САСИ накануне кризиса, в период установившегося производства и насыщенности парка, выделяли на автотранспорт около 16% общей продукции металла, т. е. почти в 3 раза больше.

Таким образом борьба за увеличение отпуска металла ВАТО до размеров, обеспечивающих доведение общего выпуска машин его заводами в 1937 г. до 480 тыс. единиц, является ближайшей и неотложнейшей задачей, на преодолении которой должны быть мобилизованы все силы как руководящих автомобильных организаций (Госплан СССР, Цудортранс, ВАТО), так и всей автомобильной общественности и в первую очередь автодорожских организаций.

Поскольку увеличение необходимого отпуска металла до указанных выше размеров (за которое еще надо вести борьбу) обеспечивает лишь реализацию планов ВАТО ставить вопрос о расширении объема строительства и автопроизводства программ ВАТО в данный момент, конечно, трудно.

Но в пределах намечаемых ВАТО объемов развертывания автостроения мы должны добиться максимального форсирования темпов осуществления принятых программ.

В частности необходимость в том бы то ни стало добиться ввода в эксплуатацию первого завода тяжело-тоннажных машин, запроектированного к постройке по программе ВАТО уже к концу 1934 г. и второго— в 1935 г. Общий выпуск тяжелых грузовых машин должен быть доведен в 1935 г. до 20 тыс. единиц, а с 1936 г. оба завода должны работать на полную мощность, давая 50 тыс. автомобилей в год.

Это мероприятие даст к 1937 г. добавочных 40 тыс. тяжело-тоннажных машин, перекрыв частично отмеченный выше недостаток тяги.

Возможно также, что придется поставить вопрос о некотором сокращении выпуска запроектированного числа легковых машин, чтобы соответственно увеличить выпуск грузовых и сделать тем самым следующий шаг для ликвидации разрыва.

Как бы то ни было, но рассматривать приведенные проектировки ВАТО как нечто неизбыточное и окончательное не приходится. Несомненно, что в порядке их прохождения и утверждения планы ВАТО подвергнутся различным модификациям и изменениям.

Необходимо также твердо помнить указания т. Сталина на XVII партконференции о том, что «у нас будут еще ежегодные контрольные цифры, которые будут расширять пятилетний план из года в год. У нас будут еще кроме того встречные планы, которые приведут к дальнейшему расширению пятилетнего плана».

Э. Сербин

От редакции. Статья т. Сербина интересная по фактическому материалу в своих выводах отражает главным образом точку зрения Цудортранса.

В ближайшее время наша общественность в первую голову Центральный совет Автодора определяет свою позицию в отношении планов второго пятилетия по автодорожному транспорту.

Редакция предполагает вернуться еще к этому вопросу в ближайших номерах журнала.

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОЕ И ТВЕРДОЕ ПРОВЕДЕНИЕ В ЖИЗНЬ ШЕСТИ ИСТОРИЧЕСКИХ УСЛОВИЙ ТОВ. СТАЛИНА ОБЕСПЕЧИТ ОКОНЧАНИЕ ЧЕТВЕРТОГО ЗАВЕРШАЮЩЕГО ГОДА ПЯТИЛЕТКИ И ПОДГОТОВКИ КО ВТОРОЙ ПЯТИЛЕТКЕ

ОСНОВНЫЕ УСТАНОВКИ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОПАРКА ВО ВТОРОЙ ПЯТИЛЕТКЕ

Исходя из директив XVII партконференции, Цудортранс намечает на 1937 год объем грузовых перевозок автогрузового транспорта в 74 млрд. тонно-километров, и пассажироперевозок — в 100 млрд. пассажиро-километров.

Для выполнения этой работы полностью при максимальном использовании груза и тракторов потребуются довести парк автомобилей к концу 1937 года примерно до 1 600 тыс. машин, что позволит обслужить все перевозки автомобилями на 75%. Намечаемая ВАТО программа автостроения обеспечивает автомобильный парк на конец пятилетия в количестве лишь 1 300 тыс. автомобилей.

Надо заметить, что проектировка ВАТО является встречной по отношению к проектировке Наркомтяжпрома и лимитам Госплана СССР, которые исходят из выпуска автомобилей в 1937 г. в 400 тыс. шт. вместо 480 тыс. шт. намечаемых ВАТО.

Обращаясь к изучению отдельных слагаемых грузо-пассажироперевозок, необходимо констатировать, что программа автостроения требует пересмотра главным образом в направлении увеличения выпуска машин **большого тоннажа**. В самом деле, с одной стороны автогрузовой транспорт в плане, социалистической реконструкции транспорта в целом подмечает задания — усилить работу по навозке и разгрузке железнодорожных узлов, принять на себя коротко-пробегные грузы для разгрузки некоторых наиболее напряженных участков железнодорожных линий, развивать пригородные сообщения в радиусе до 50 км, развивать работу на междугородных линиях, трактах, наиболее напряженных подездах к станциям, пристаням, предприятиям, обслужить подвозкой строительных материалов развуктовое строительство промышленных, автохозяйственных предприятий, жилищ, коммунальных зданий и т. д.

С другой стороны, программа автостроения ВАТО в лучшем случае обеспечивает к концу 1937 г. парк тяжелых шасси в 97 тыс. единиц, из которых за вычетом шасси для автобусов и машин специального назначения для грузовой работы остается только 80 тыс. единиц.

Поскольку развитие тяжелого автостроения не имеет подготовленной технической базы, очевидно мы здесь стоим на пределе технических возможностей и при нажиме в лучшем случае сможем довести парк тяжелых машин до 127 тыс. шасси вместо требующихся 180 тыс. единиц.

Все это вместе взятое говорит за то, что в плане развития автотранспорта на второе пятилетие необходимо взять установку на максимальное и продуктивное использование автомобилей по пробегу и использованию грузоподъемности. В первом туре составления плана на второе пятилетие намечаются следующие средние-взвешенные измерители годовой работы одной машины по шоссе.

по шасси	1,5 т.	— 40 тыс. тонно-км;
" " " " " " " "	3 " "	— 80 тыс. " "
" " " " " " " "	5 " "	— 160 тыс. " "

по легковым автомобилям — 70 тыс. пас/км; по автобусам — от 500 тыс. пас/км для малых автобусов и до 1 500 тыс. пас/км для больших.

Чтобы обеспечить производительность работы по перевозкам, необходимо правильное организационное построение автотранспорта. С этой точки зрения приобретает исключительное значение расширение и укрепление системы транспорта общего пользования с таким расчетом, чтобы, в пределе, ведомственный автотранспорт мог быть ограничен только теми машинами, которые необходимы для обслуживания внутрихозяйственных перевозок.

К транспорту общего пользования, по предварительной схеме, кроме Союзтранса относятся автотранспорт Коммунохозов — в части пассажирского городского и пригородного движения и подвоза строительных материалов и Наркомсвязи — в части глубинных автобусных линий. Предполагается, что в крупных центрах потребительская кооперация и на больших новостройках промышленность будут иметь свои крупные автобазы не только для внутрихозяйственных перевозок, но и для подвоза грузов со станций, пристаней, из карьеров и т. д.

По мере разветвления работы Союзтранса и охвата им все большего количества подездов к станциям, пристаням и предприятиям, трактов, междугородных линий станет вопрос о разукрупнении Союзтранса на основе специализации работы по узловым и районным признакам.

Второе необходимое условие для обеспечения высших измерителей работы автотранспорта — это развитие гаражного, ремонтного и автоснабженческого хозяйства. В этом отношении ориентировочный план намечает следующие контрольные затраты: на гаражное строительство — 600 млн. руб., на ремонтные средства — 2 млрд. руб., на снабженческую сеть, включая и бензино-раздаточные колонки — 400 млрд. руб.

Основной упор в плане берется на высокую постановку дела профилактики и ремонта, на полное снабжение запасными частями и на развивающую сеть снабжения, располагающую складами, магазинами, заправочными станциями, вулканизационными мастерскими и т. д. Для выработки запасных частей ремонтных размеров, для приготвления предметов обслуживания гаражей и ремонтных баз, для ремонта запасных частей должны быть созданы крупные заводские единицы.

Наконец, для обеспечения высших измерителей работы автотранспорта в плане второго пятилетия намечается целый ряд мероприятий для создания благоприятных условий эксплуатации автопарка. Сюда относятся: развитие дорожного строительства, организация снегоборьбы на путях, переоборудование складских дворов для приспособления к работе автомобилей, механизация погрузки и разгрузки, реконструкция складского хозяйства, организация движения на путях, подготовка кадров,

развитие жилищного и культурного строительства и т. д.

Чтобы судить о грандиозности масштабов развития автотранспорта во втором пятилетии, укажем, что размер капиталовложения в эксплуатацию машин без дорожного строительства ориентировочно определяется в 13 млрд. руб., а стоимость годовой работы автомобилей, не считая перевозок гужем и тракторами, определяется в круглых цифрах с учетом 40% снижения себестоимости перевозок в 20 млрд. руб. Эти цифры заставляют поставить вопрос о самой тщательной, конкретной и детальной разработке плана развития автотранспорта по каждой автобазе, с учетом всех специфических особенностей и транспортных задач каждой автобазы в едином плане социалистического транспорта.

Подобные требования к качеству плана предполагают самое активное участие в ее разработке со стороны всех рабочих и инженерно-технических работников автопромыш-

ленности и автодорожного транспорта и самое горячее содействие всей общественности и, особенно, со стороны членов общества Автодор.

Это содействие должно быть обеспечено немедленно с первых дней прохождения второго тура плана второй пятилетки, когда будут разрабатываться детальные задания по точкам, по каждой автобазе. Только при помощи всей рабочей общественности, членов ИТР, автодорожцев мы сумеем наметить четкий и действительный план развития автотранспорта, вполне отвечающий историческим задачам, поставленным XVII партконференцией на второе пятилетие, и найдем те пути и формы, в которых мы сумеем преодолеть встречающиеся на пути трудности и препятствия и мобилизовать энергию трудящихся на дело социалистической автомобилизации страны.

В. Кононов

От редакции. Редакция не разделяет некоторых положений статьи т. Кононова.

УЧТЕМ ОСНОВНОЙ КАПИТАЛ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА

(По материалам обследования НКРКИ РСФСР)

Незнание основного капитала — основное препятствие для определения размеров капиталовложений. Эта азбучная истина не требует особых доказательств, но Главдортранс РСФСР (да и Цудортранс) не знают состояния своих дорог.

Уже второй год проводится инвентаризация дорог и дорожного имущества. Итоги инвентаризационных работ по Главдортрансу за истекший 1931 год не удовлетворительны. Программа работ по инвентаризации дорог в 1931 г. выполнена по сравнению с первоначальным заданием всего лишь на 38%, и по сокращенному — на 59%.

Несколько лучше обстоит дело с инвентаризацией дорожных механизмов и снарядов: по сведениям от 18 дортрансов выполнение плана определяется в 90%. Но и в этом случае никаких материалов (за исключением двух дортрансов) в Главдортранс не поступило и никакой уверенности в подлинности этих цифр (и в качестве произведенных работ) также нет.

Основная причина неудовлетворительных итогов по инвентаризации — позднее развертывание работ и в Главдортрансе и в дортрансах и «прохладное» отношение дортрансов к этой крайне необходимой и своевременной работе. Существенный организационный промах в работе Главдортранса по инвентаризации это — недостаточное инструктирование мест и привлечение к инвентаризационным работам студентов автодорожных вузов и техникумов. Уже одно это последнее обстоятельство предопределяло провал работ в 1931 году, так как технически грамотных работников для проведения инвентаризационных работ на местах было недостаточно, а не знать этого ГДТ, конечно, не мог.

Не проделана необходимой организационной работы и места. Положение с организацией инвентаризационных работ в дортрансах и

сейчас оставляет желать много лучшего. Аппараты по инвентаризации в дортрансах фактически отсутствуют и квалифицированными работниками не укомплектованы. В 13 дортрансах ни бюро ни комиссии не создано, а ответственными лицами за инвентаризацию назначены сотрудники дортрансов со совместительству; от 4-х дортрансов (Западный, Татарский, Башкирский и Якутский) нет даже сведений о том, как организована эта работа и кто ее возглавляет.

В заключение надо указать, как на совершенно недопустимое явление, на недисциплинированность дортрансов. Учитывая недостаток квалифицированных работников по инвентаризации, дортрансам предложено было командировать в Москву на краткосрочные курсы инвентаризаторов по одному работнику. Только 6 дортрансов выделили работников, два дортранса отказались («из-за отсутствия свободных сотрудников»), а остальные 18 дортрансов даже не ответили. В результате организация курсов была сорвана. Та же история повторилась и с требованием Главдортранса о предоставлении календарных планов — графиков окончания работ и сведений о количестве средств на инвентаризацию в 1932 г. Календарные планы получены были только от 10 дортрансов, а сведения о средствах — только от 15 дортрансов из 26.

Коллегия НКРКИ РСФСР, заслушав доклад о состоянии инвентаризации, предложила Главдортрансу провести ряд мероприятий. Одновременно предложено местным РКИ проследить за выполнением отдельных пунктов этого постановления дортрансами и в III квартале этого года провести проверку фактического выполнения плана работ 1932 года.

Необходимо принять соответствующие меры, чтобы положить конец разрывляющему отношению дортрансов к инвентаризационным работам.

„Обеспечим по дорожному, шоссе и мостовому строительству более быстрый темп развития, чем по другим видам транспорта“

(Из резолюции XVII партконференции)

ПЛАН ПОБЕДЫ НАД ВЕКОВЫМ БЕЗДОРОЖЬЕМ

(на 2 пленуме комиссии по второй автодорожной пятилетке)

Мы вплотную приступаем к разработке плана второй пятилетки великой социалистической стройки. Даны точные сроки разработки составных частей этого плана и сведения всех его частей воедино в Госплане СССР. План дорожного строительства является одной из важных частей плана второй пятилетки.

Расширение и реконструкция безрельсовых путей — важнейший фактор социалистического строительства. В то же время наши дороги — наиболее отсталый участок народного хозяйства.

Доклад Главдортранса РСФСР

Докладчик от Главдортранса РСФСР т. Никитин указывает, что исходным моментом в разработке дорожного пятилетнего плана является грузооборот дорог. Он исчисляется по РСФСР на 1938 год в 41 680 мил. тонно-км. В соответствии с этим первоначальная установка берется на строительство в РСФСР в течение второго пятилетия всех типов дорог 475 тыс. км, не считая приведения в проезжее состояние дорог по трудовому участию населения.

Строительство дорог высшего типа (бетонно-цементные, с бетонированным перекрытием и гудропонируемые) намечено на протяжении 12 100 км, шоссе и мощные дороги — 45,7 тыс. км, гравийные — 39,7 тыс., грунтовые — 122,8 тыс., грунтовые профилированные 267,5 тыс. км.

Таким образом грунтовые дороги занимают в плане видное место, а дороги высшего типа незначительную часть. Это диктовалось не только перспективами грузооборота, но и наличием строительных материалов. Такие районы, как Нижегородский край, южные части Сев. Кавказа и Казахстана, северная часть Московской области и Ивановской области имеют гравий в ограниченном размере, а в восточной части Урала его совершенно нет.

Проблема низкой стоимости дорог вынуждает проектировать дороги наиболее упрощенного типа. Соотношение запроектированных типов дорог неблагоприятное: 55% грунтовых профилированных, 23,7% грунтовых с добавкой, в то время как шоссе и дороги — 9,7%, гравийных — 8,4%, гудропонируемых — 2,5%, высшего типа — 0,2%.

Очень мало дорог с каменным покрытием. Необходимо ликвидировать «каменный голод», поставить вопрос о широкой сети клинкерных заводов для строительства бетонно-клинкерных дорог. Производство стройматериалов необходимо теснейшим образом увязать с дорожным планом второй пятилетки.

Обеспечение строительными материалами необходимо и для выполнения намеченного плана дорожного строительства с трудовым участием населения в размере 250 тыс. км

прунтовых и профилированных дорог с добавками.

Строительство искусственных сооружений намечено по РСФСР в количестве 1900 тыс. погонных м и ремонт 1 060 тыс. пог. м.

Колхозный, совхозный и городской грузооборот ичислены в 16 млн. лошадей; городской — в 600 тыс. лошадей. Главдортранс определяет потребность в 712 700 грузовиков к концу второй пятилетки в том числе в 436 370 полуторатонных, 215 140 от 2 до 3½ тонных и от 5 и выше тонн — 71 210 машин. Потребуется 71 тыс., автобусов и легковых автомобилей — 462 500, в том числе 62 тыс. такси.

Тракторных единиц на транспортной работе потребуется 39 тыс. единиц. Предполагается, что с помощью автомашин будут производиться в городах все грузовые работы.

Дорожный план Украины

План Главдортранса Украины на вторую пятилетку ничего не говорит о пассажирообороте. Докладчик от Украины т. Александров признал, что эта часть плана совершенно не проработана. На Украине рассчитывают, что Цудортранс проработает план пассажирооборота, во всяком случае даст методологические указания по разработке этой части плана.

И на Украине преобладающим типом дорог на второе пятилетие намечается улучшенная грунтовка. Неличие стройматериалов, их географическое размещение заставляет ориентироваться на упрощенные типы дорог. Впрочем докладчик рассчитывает, что реконструкция производства стройматериалов и дорожного строительства позволит улучшить состояние дорожной сети. Пока же технический типаж дорог взят «из расчета наименьшей реконструкции его».

Малоизвестный разрыв между требованиями реконструкции дорожного строительства и реальным планом дорожнестроительства.

На Украине развернулась дискуссия «с зарифмами» по вопросу об удельном весе трудового участия населения в дорожном строительстве второй пятилетки. В транспортной секции Госплана УССР существовало мнение, что «индустриализация в своем процессе во второй пятилетке дойдет до того, что трудовое участие населения будет относительно падать, поскольку будет увеличиваться моторизация дорог, механизация строительства». Отсюда заключили, что «значение коня упадет сильно», поэтому не стоит-де увлекаться трудовым участием населения. Возникал и другой спорный вопрос, — в какой мере вопрос о рабочей силе на дорожном строительстве надо связывать с трудовым участием населения.

Главдортранс УССР все же настоял на том, чтобы запроектировать не потухающую, а нарастающую кривую трудового участия насе-

ния и размеров потребности в рабочей силе вообще.

В настоящее время усовершенствованных гудронных дорог на Украине очень мало. Если строительная программа 1932 года будет выполнена, то к 1933 году будет всего 128 км дорог высшего типа, 8 600 км дорог с каменным покрытием, 200 км гравийных, 22 тыс. км улучшенной грунтовок.

К 1938 году запроектировано дорог высшего типа 5 тыс. км, с каменным покрытием—17 тыс. км, гравийных—20 тыс. км и улучшенной грунтовок—50 тыс. км. **Всего новых улучшенных дорог—91 тыс. км** к тем 31 тыс. км дорог, которые имеются к началу второй пятилетки. Вся украинская сеть дорог, по которым провозятся грузы, будет исчисляться к концу второй пятилетки в 450 тыс. кв. м.

Украина дает развернутый план обеспечения автодорожного строительства кадрами инженеров (3 730), техников, десятников, ремонтников; всего 34 500 чел. к концу второй пятилетки.

Плановые уставки Цудортранса

Доклады Главдортрансов РСФСР, Украины и Белоруссии подверглись серьезной критике. Указывалось на то, что в плане Главдортранса РСФСР совершенно отсутствуют такие разделы, как механизация дорожных работ, проблема кадров, вопросы финансирования дорожного строительства. **Размеры трудового участия населения к концу пятилетия ничем не обоснованы.** Мало учитывается то, что Сахаротрест, Зернотрест и другие совхозные объединения со своей стороны намечают большое дорожное строительство.

Крупнейшим упущением Главдортранса РСФСР является то, что он исходит из «узкого места», недостатка во многих районах гравия и поэтому проектирует, главным образом, гравитовые дороги. Совершенно не учитывается возможность замены одних строительных материалов другими, переброска строительных материалов из ближайших местностей.

В дорожном плане Украины не обоснованы размеры дорожного строительства в 91 тыс. км дорог. Эта пометка не увязана с размещением производительных сил. На Украине намечается дорог с каменным покрытием, гораздо больше, чем в РСФСР; 17 тыс. км против 12 тыс., но эта проектировка ничем не обоснована. Имеется немалый разрыв между размерами грузооборота и другими показателями. Не показано, как сочетается будущая дорожная сеть с железнодорожным и водным транспортом, в какой мере учитываются при этом отдельные отрасли хозяйства. Не выявлена конфигурация дорожной сети.

Как отметил т. Воробьев, во всех докла-

дах Главдортрансов и в особенности в докладе БССР вопросы автомобилизации страны стоят на последнем месте. Никакого обоснования автомобилизации нет в докладах.

В Белоруссии мечтают о клинкере и не обращают внимания на местный песчаный кирпич.

Дело не только в отдельных дефектах и «пропусках» в планах трех крупнейших Главдортрансов Союза. Вся методология проработки плана страдает существенными недостатками. **Первый тур проработки плана уже заканчивается, а Цудортранс не дал еще местам основных установок плана.**

Лишь теперь, на июньском совещании, Цудортранс выступил с конкретными указаниями о методах и принципах составления дорожно-го плана. Задача Цудортранса была облегчена тем, что Главдортрансы показали, как не нужно во многих случаях планировать.

Дождчик Цудортранса т. Семашко напомнил, что запроектированный план дорожного строительства должен равнее всего действительно соответствовать плану территории Советского союза, занимающего шестую часть земного шара. Уже по этому одному нельзя ориентироваться на какие-то средние измерители для всей гигантской территории Союза. Необходимо конкретизировать план по отдельным районам, краям и областям. Только тогда дорожный план может стать действительно боевой программой, тесно увязанной со всей экономикой данной области, а не только наметкой плана.

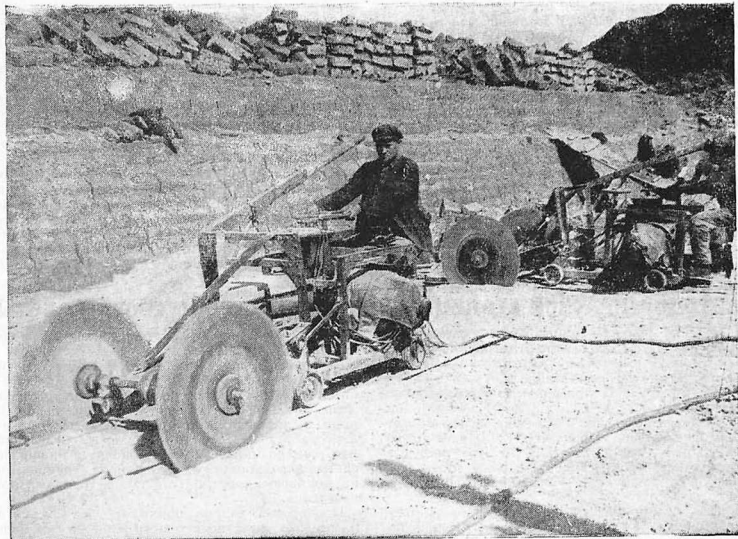
Наши плановые расчеты должны исходить из того основного положения, что развитие автодорожного транспорта является органической частью всего народного хозяйства. Проблема реконструкции должна пронизывать количественные пометки, которые делаются на местах. До сих пор места недостаточно оценили всю важность вопроса технической реконструкции для автодорожного транспорта. В нашем плане нужно показать, что автодорожный транспорт является базой для осуществления тех социально-экономических и политических задач, которые ставит партия и правительство во второй пятилетке. Это нужно показать и учесть в самих расчетах дорожно-го плана.

Таковы принципиальные остоны дорожно-го плана. Цудортранс уже разработал и разослал места инструкции для производства расчетов по грузообороту, пассажирскому движению, автомобилизации, дорожному строительству не только в республиканском, но и областном и районном разрезе.

Активное участие местной общественности, в особенности автодорожной, в проработке плана автодорожного строительства является особенно ценным для правильного реального составления плана.

М. С.

В ближайшем номере „За рулем“ будут напечатаны материалы о работе советских автотракторных заводов, в частности о работе Ярославского завода тяжелых грузовых машин.



Мобилизация для дорожного строительства местных строительных материалов—одна из важнейших задач всех автодорожных организаций. В Ростове для строительства успешно применяется местный ракушечник, который легко обрабатывается. На фото показана резка ракушечника специальными резальными электромашинами

Фото Христофорова (Союзфото)

ИСКУССТВЕННУЮ БРУСЧАТКУ — ДОРОЖНОМУ СТРОИТЕЛЬСТВУ УЗБЕКИСТАНА

Во многих районах Узбекистана отсутствуют местонахождения каменных и гравийных материалов, что мешает этим районам ликвидировать бездорожье. Таково положение Хорезма, некоторых районов Ферганы и Присурхэнья. Городские улицы во многих городах Уз. ССР замощены булыжником, дающим пыльные, тряские покрытия.

В этом году Научно-исследовательский институт автодорожного транспорта при Узглавдортрансе в поисках материалов для жесткого покрытия дорог в районах с полным отсутствием каменных материалов ставит опыты по применению силиката-битума на грунтовых дорогах путем создания на проезжей части дороги слоя песка, обработанного силикатом в смеси с битумом.

Институт сооружений в Москве провел испытания идамита, изобретенного проф. Е. В. Костырко. Идамит может быть назван искусственной брусчаткой. Вот как характеризует его А. Позднев в брошюре «Новая стройка — новые строительные материалы»: «Идамит — настолько прочный материал, что его по проч-

ности не приходится даже сравнивать с бетоном. Он прочнее бетона в 7-8 раз и, следовательно, приближается по прочности к естественной породе брусчатки, которой у нас мостят улицы.

Посмотрим из чего и как этот камень делается.

«Тонко молотый песок перемешивается с обыкновенным песком и в эту смесь прибавляется жидкое стекло и небольшое количество воды. После этого смесь подогревается при невысокой температуре, вода испаряется, а оставшаяся масса представляет собой наиболее прочнейший бетон, который может найти применение как строительный материал.

Сложного оборудования, как видно, искусственная брусчатка не требует, необходима только крошылка или шаровая мельница для измельчения песка. Жидкое стекло (силикат натрия) обходился в 1929 г. на работах московского дорстроительства не свыше 75 руб. за 1 т франко место работ».

Силикат натрия в Средней Азии может быть получен в неограниченном количестве путем

сплавливания песка со смесью сульфата и угля. Запасы сульфата неограничены и имеются в районах Узун-Су, Кара-Бугаза и пр.

Несложность оборудования и изготовления брусчатки при условии получения силиката-натрия с центральных заводов должна обязать Научно-исследовательский институт Узгладторанса включить в план работы проработку этого вопроса, а Узгладторанс — выделить средства и построить еще в этом году опытный участок.

В случае удачного опыта возможно временно наладить изготовление силиката-натрия на стекольных заводах Туркмени до пуска Карабугазского комбината, в программу которого входит и силикат-натрия.

Сомневаться в правильности результатов испытания идамита в Институте сооружений не

приходится, нужно лишь найти способы масового и дешевого его изготовления.

При разрешении вопросов производства и дешевой материале искусственная брусчатка найдет себе широкое применение для покрытия дорог во всех районах Узбекистана.

Партия и правительство должны потребовать от Узгладторанса и его института серьезного отношения к этому вопросу и помочь в получении недефицитного материала и оборудования.

Узгладторанс должен в ближайшее время обсудить на широком техническом совещании специалистов вопросы применения искусственной брусчатки и через печать ознакомить со своим решением широкие круги общественности, в первую очередь автодорожников.

Таусек-т

Инж. Э. Травин

АВТОДОР КРАСНОЙ СТОЛИЦЫ ЕЩЕ НЕ ПЕРЕСТРОИЛ СВОЕЙ РАБОТЫ

Недавно бригада Центрального совета Автодора совместно с представителями МК ВКП(б) обследовала состояние работы Московского областного отдела Автодора.

Что обнаружила бригада и к каким выводам она пришла?

За 4 месяца этого года московская областная организация выросла со 130 480 до 162 905 членов, т. е. на 32 425 чел. Но этот рост следует отнести за счет периферии, в Москве же наоборот, количество членов Автодора снизилось.

Московская область имеет 143 района, 6 278 сельсоветов, 8 млн. сельского населения. Автодорожников в деревне развернуто крайне слабо. На 1 мая по области было всего 75 колхозных коллективов, 39 совхозных, 11 сельских и 3 при МТС (из 30 машинно-тракторных станций). Охват сельского населения автодорожников составляет 0,12%. Характерно, что целый ряд райсоветов Автодора (Клинский и др.) совершенно не имеют коллективов в деревне.

Городские коллективы также в большинстве случаев работают неудовлетворительно. Даже на крупных предприятиях, как напр. завод «Серп и молот», «Шарикоподшипник», Динамо, Коломенский завод, коллективы бездельствуют.

Важнейшие вопросы оздоровления автотракторного и внутризаводского парка не нашли должного отражения в работе автодорожников организаций Москвы и области. Участие в проведении различных хозяйственно-политических кампаний не дало должного эффекта. Так напр. помощь третьему большевистскому севу выразилась только в посылке бригад в Можайский и Зарайский районы. Областной штаб помощи производству запасных частей не создан, а штабы на местах не сумели развернуть работу.

Растущие перевозки и необычайное увеличение автопарка требуют от Московского Автодора активной борьбы за хорошие дороги, но Московский Автодор до сих пор еще не осознавал всей важности этой задачи.

На совещании межрайонных уполномоченных Мособлдортранса выяснилось, что Автодор участвует в дорожном строительстве только в 10 районах из 65. Местные организа-

ции жалуются на отсутствие руководства из центра.

Только в конце апреля наметился некоторый перелом. Было созвано совещание представителей 30 районных организаций, на котором даны практические указания об участии Автодора в дорожном строительстве. Развертывается работа по шефству городских отделений над районными. С 10 мая проводятся районные слеты автодорожников работников специально по вопросам дорожничества с трудучастием населения.

Подготовка кадров проходит без всякого плана, без учета потребности в них и без надлежащего социального отбора учащихся. Курсы не обеспечены пособиями и автомашинами.

Секция областного совета работает слабо. Актив секций к практической работе почти не привлечен. Тракторная секция, существующая на бумаге, фактически не работает. Секции ЮДА нет, и никакой работы с детьми не ведется.

В оборонной работе наблюдается несомненный сдвиг. Контрольное задание по количеству охвату спецподготовки коллектив выполнил.

Основной причиной серьезных недостатков в работе Московского Автодора является отсутствие четко работающего оперативного аппарата (некоторые отделы и секция не имеют руководящих работников).

В самый кратчайший срок необходимо принять меры к решительной перестройке работы аппарата областного совета, укрепить его, повысить персональную ответственность, постоянно заниматься проверкой исполнения решений.

Основное внимание нужно направить на укрепление низовых и средних звеньев общества — коллективов и райсоветов на развертывание массовой работы в деревне, на оживление работы секций.

Для усиления руководства коллективами г. Москвы необходимо создать городской совет Автодора.

Всю свою дальнейшую работу Московский Автодор должен вести по новому, на основе социалистического соревнования между коллективами и райсоветами, реализуя основные решения XVII партконференции и шесть исторических указаний г. Сталина. **Н. З.**

УСИЛИМ ТЕМПЫ АВТОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Из постановления Совета народных комиссаров РСФСР по докладу Главдортранса РСФСР

Заслушав доклад Главдортранса РСФСР о ходе выполнения плана дорожного строительства с участием населения за I-й квартал 1932 года, Совет народных комиссаров РСФСР констатирует:

1. План дорожного строительства с участием населения по данным Главдортранса РСФСР за 4 месяца 1932 года выполнен в целом неудовлетворительно; особенно отстают Северо-Кавказский, край, Нижне-волжский край, Ивановская промышленная область, Башкирская АССР, Киргизская АССР и Западный Сибирь.

Отмечая, что основными причинами неудовлетворительного выполнения плана участия населения в дорожном строительстве являются:

а) неприятие мер со стороны краевых (областных) и особенно районных исполнительных комитетов по ведению планов работ до каждого сельсовета и колхоза;

б) чрезвычайно слабая подготовительная работа краевых (областных), районных исполкомов и сельских советов по подготовке населения к участию в дорожном строительстве;

в) несвоевременное и недостаточное обеспечение мест производства дорожных работ техническим инструктажем со стороны местных дортрансов и слабое участие в дорожном строительстве совхозов, МТС, Автодора и других общественных организаций. — Совет народных комиссаров РСФСР постановляет:

1. Предложить совнаркомам автономных республик, краевым (областным) и районным исполнительным комитетам:

а) немедленно заслушать отчеты дорожных органов о ходе дорожного строительства с участием населения;

б) принять меры к немедленному доведению планов дорожного строительства до сельсоветов, совхозов, колхозов и МТС;

в) определить календарные сроки выполнения плана работ и размеры заданий совхозам и МТС;

г) наметить конкретные мероприятия, обеспечивающие выполнение плана дорожного строительства с участием населения на остающееся полугодие 1932 г.;

д) принять решительные меры к обеспечению соответствующих участков дорожных работ достаточным количеством техников и организаторов;

е) проверить работу штабов по дорожному строительству, организованных при краевых (областных) и районных исполкомах, немед-

ленно обновив составы неработоспособных штабов;

ж) усилить через Автодор и другие общественные организации массовую разъяснительную кампанию по привлечению населения к участию в дорожном строительстве.

2. Предложить совнаркомам автономных республик, краевым (областным) исполкомам для усиления дорожного строительства командировать уполномоченных в наиболее отстающие и решающие в дорожном строительстве районы.

Предложить Главдортрансу РСФСР послать своих представителей в наиболее отстающие по дорожному строительству края и области.

3. Продолжить Наркомзему РСФСР, Трактороцентру и Главдортрансу РСФСР совместно с директорами совхозов установить списки дорог общего пользования, в строительстве которых обязательно участие МТС и совхозов.

4. Обратить совнаркомы автономных республик, краевые (областные) и районные исполкомы при составлении плана финансирования на 3-й квартал предусмотреть отпуск денежных средств на организацию участия населения в дорожном строительстве в размерах, предусмотренных постановлением СНК РСФСР от 10 ноября 1931 года.

Поручить Наркомфину РСФСР проследить за выполнением указанного постановления.

5. Предложить Главдортрансу РСФСР и Центральному совету Автодора с привлечением соответствующих общественных организаций развернуть массовую разъяснительную кампанию по вопросам значения участия населения в дорожном строительстве как на страницах центральной и местной печати, так и путем выпуска популярных брошюр, листовок и т. д.

6. Предложить Главдортрансу, совнаркомам автономных республик, краевым (областным) и районным исполнительным комитетам по согласованию с органами НКФ РСФСР не позднее 1 июля создать районные денежные и материальные фонды для премирования участников дорожного строительства с участием населения, давших наилучшие показатели в своей работе.

Зам. председателя Совета народных комиссаров РСФСР

Т. Рыскулов.

Зам. управляющего делами Совета народных комиссаров и Экономического совета РСФСР

Д. Мурашов.

Москва, Кремль, 19 июня 1932 г.

Борьба с бездорожьём — борьба за культуру, за передовую технику, за скорейшее построение социализма в СССР.

ЕЩЕ О ВОСЬМИЦИЛИНДРОВИМ ФОРДЕ

Тов. Осинский в своей статье в № 9—10 «За Рулем» чрезвычайно заинтересовал нашу авторитетную общественность новой 8-цилиндровой моделью Форда. Мы хотим здесь дополнить статью Т. Осинского описанием основных, крайне интересных технических особенностей новой модели. В основу описания мы кладем подробности, взятые из статьи в американском «Моторе» за май 1932 г., т. е. первые экземпляры этой машины будут получены в СССР лишь в ближайшее время.

Фордом выпущены две модели: 8-цилиндровая модель «18» и 4-цилиндровая модель «В».

Наибольший интерес в новой 8-цилиндровой модели вызывает, конечно, увеличение числа цилиндров и мощности мотора при незначительно увеличенном весе. Литраж мотора равен 221 куб. дм., т. е. 3,6 л, а вес машины с закрытым кузовом «Седан» — 1445 кг. Цилиндры диаметром 3 1/16" (78 мм) с ходом поршня 3 3/4" (95 мм).

Мотор модели «В» 4-цилиндровый по размерам равен мотору модели «А». Диаметр его цилиндров 98 мм и ход поршня 108 мм, литраж 3,3 л. Вес машины с таким же кузовом, как и первая, равен 1115 кг.

8-цилиндровый мотор развивает 65 л. с. при 3400 оборотах в минуту. Скорость машины по предварительным сведениям достигает 75—80 миль (120—128 км) в час.

Дальше будем для удобства называть «блоком» каждую группу в 4 цилиндра, хотя в этой модели в одном блоке отлиты все 8 ци-

линдров: две группы по 4 цилиндра в ряд, расположенные под углом в 90°, отлиты вместе с верхней частью картера.

Головки цилиндров — с емные, камера сгорания — обычной L-образной формы. Степень сжатия равна 5,5:1. Клапаны расположены в один ряд с внутренней стороны каждого блока. Нижняя часть картера алюминиевая.

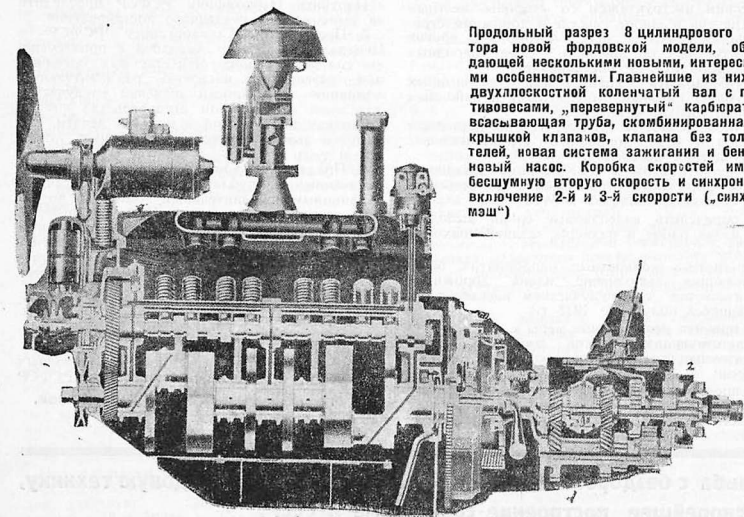
Коленчатый вал 4-коленный на трех коренных подшипниках сделан двухплоскостным, т. е. его два наружных колена повернуты на 90° в отношении двух средних колен. Для того чтобы уравновесить такой вал, каждое колено его снабжено большим противовесом.

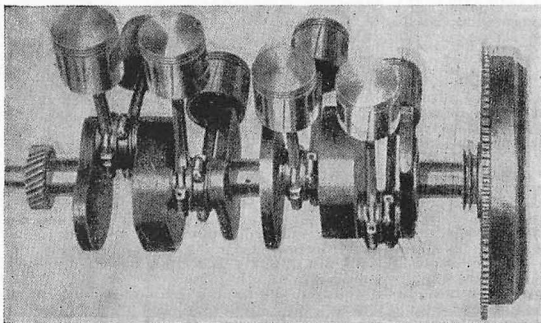
Смазка подшипников коренных, шатунных (через просверленный коленчатый вал) и распределительного вала производится под давлением от шестереночного масляного насоса, который приводится в действие от заднего конца распределительного валика.

На каждой шейке коленчатого вала крепятся рядом, бок о бок, два шатуна; между ними и шейкой находится баббитовый вкладыш, который работает как внутренней, так и наружной стороной. Такой вкладыш называется «плавающим». Поршни, отлитые из алюминиевого сплава, с разрезанной юбкой имеют по три поршневых кольца, — два компрессионных и одно масляное.

Распределительный валик, один на оба блока, расположен над коленчатым валом и приводится во вращение шестерней из пластмассы (композиции).

Продольный разрез 8-цилиндрового мотора новой фордовской модели, обладающей несколькими новыми, интересными особенностями. Главнейшие из них — двухплоскостной коленчатый вал с противовесами, „перевернутый“ карбюратор, всасывающая труба, скомбинированная с крышкой клапанов, клапана без толкателей, новая система зажигания и бензиновый насос. Коробка скоростей имеет бесшумную вторую скорость и синхронное включение 2-й и 3-й скорости („синхро-мэш“)





Два крайних колена коленчатого вала нового 8-цилиндрового Форда, повернутого на 90° в отношении двух средних колен. Он имеет 3 горючих подшипника и 4 противовеса. Шатуны расположены рядом, бок о бок на одной шейке.

Необычны клапаны. Форд порвал с традицией обязательного изготовления отдельных клапанов и толкателей и в этой модели толкатели у него совершенно отсутствуют, а кулачки распределительного валика действуют непосредственно на конец клапана, снабженный утолщением. Чтобы возможно было монтировать такие клапаны, направляющие их сделаны разрезными, как и у модели «А».

Сверху камера клапанов закрывается крышкой, отлитой в одно целое с всасывающей трубой, на которой смонтирован карбюратор «опрокинутого» типа (Даун-Драфт), изготовленного фирмой «Детройт-Лубрикейтор».

Сверху карбюратора укреплен комбинированный воздухоочиститель с глушителем всасывания.

Бензобак емкостью 14 галлонов (53 л.) расположен не под капотом на переднем щитке как у модели «А», а сзади автомобиля. Бензин подается диафрагменным насосом фордовской конструкции, расположенным позади крышки клапанов и приводимым в движение вертикальным стержнем от эксцентрика распределительного валика.

Сквозь каждый блок от его внутренней стороны, где расположены клапаны к наружной идут три канала для отработанных газов, по одному для переднего и заднего цилиндров и один для двух средних. Снаружи блока к отверстиям каналов присоединяется выхлопной коллектор, который соединяется впереди с выпускной трубой. Левая труба окружает спереди мотор, соединяется с правой трубой и затем идет к общему глушителю.

Зажигание аккумуляторное, через боббину. Прерыватель и распределитель приводится во вращение непосредственно от переднего конца распределительного вала. Боббина «Маллори» расположена над прерывателем в литом кожухе. Ток высокого напряжения от боббины идет в щетку, сидящую на медном контактом кольце в середине ротора распределителя, похожего по форме на так называемый «коллектор» магнео. Металлические контакты на каждой из двух щек ротора при вращении его проходят мимо неподвижных контактов, направляющих ток попеременно к двум ци-

линдрам правого блока и к двум левому. То же — с другой стороны ротора. Вся система легко снимается для осмотра, регулировки зазора и чистки контактов прерывателя.

Опережение зажигания — автоматическое, посредством центробежного регулятора с двумя пружинами и может изменяться в пределах 14°. Диск регулятора имеет тормоз, который несколько задерживает его действие, когда дроссельная заслонка открыта.

На тормоз регулятора давит плунжер, оттягиваемый спиральной пружиной. Цилиндр же плунжера соединен со всасывающей трубой. Когда дроссель совершенно закрыт, разрежение во всасывающей трубе оттягивает плунжер назад, освобождает тормоз и позволяет пружинам регулятора действовать свободно. Когда же дроссельная заслонка открыта, разрежение во всасывающей трубе уменьшается и позволяет пружине плунжера давить с увеличенной силой на тормоз диска регулятора. В результате противоположного действия грузов регулятора и тормоза опережение изменяется в соответствии с числом оборотов двигателя.

Двухлопастный вентилятор расположен на общем валу с динамо. В каждом блоке впереди имеется крыльчатая водяная помпа. Вокруг лопастей крыльчатки оставлен промежуток, достаточный, чтобы в случае неисправности помпы оставалась возможность естественной циркуляции воды — «термосифона». Оба насоса и динамо с вентилятором приводятся во вращение одним трапециевидным ремнем от шкива коленчатого вала. Натяжка ремня регулируется винтом, на котором укреплены динамо с вентилятором. Вся система охлаждения вмещает 5½ гал. (21 л) воды.

Радиатор имеет четыре ряда ребристых трубок, а снаружи снабжен предохранительной решеткой угловой (V-образной) формы.

Сцепление однодисковое, коробка скорости трехскоростная. Вторая скорость является бесшумной, благодаря шестерням с косым зубом — постоянного зацепления. Включение второй и третьей скорости сделано также бесшумным, типа «Синхро-Маш». Первая скорость и задний ход обычной конструкции

Вал сцепления и главный вал коробки скоростей монтированы на однорядных шарикоподшипниках, а контршaftный вал на двух роликоподшипниках.

Задний мост почти не отличается от моста модели «А», только карданный вал — трубчатый и изменено крепление задней рессоры, которая помещается не над картером дифференциала, а позади него. Это позволило удлинить и понизить кузов, не опасаясь ударов рессоры о дифференциал.

Передаточное число дифференциала у модели «18» равно 4,33, тогда как у 4-цилиндровой модели «В» оно осталось 3,77, как у «А».

Конструкция передней оси также почти не изменена по сравнению с Фордом «А».

Втулки рессор и вкладыши звена амортизатора резиновые (обращаем на это внимание всех, борющихся за экономно металла).

Амортизаторы, кроме термостатической регулировки, которая должна компенсировать изменение вязкости масла, имеют еще автоматическое приспособление, благодаря которому действие амортизаторов на гладкой дороге может сделать очень мягким, а на неровной — очень жестким, со всеми градациями между ними.

Две передние лапы мотора укреплены на двухдюймовых резиновых шарах. Задняя точка опоры в traversе позади коробки скоростей на большой резиновой муфте.

Чтобы мотор не смещался вперед при резком торможении, он укреплен к этой traversе двумя тягами, идущими от картера.

К этой же traversе производится крепление шаровой головки передней упорной вилки.

Рулевое управление — червяк с сектором.

Рама имеет 5 поперечных travers, на задней специальной формы крепится кронштейн запасного колеса.

Лонжероны рамы фасонные, толщина металла рама $3/32"$ (2,4 мм).

Тормоза по типу модели «А», более надежной конструкции. Оба тормоза и ручной и ножной действуют на все 4 колеса. Педали тормоза и сцепления укреплены на центральной traversе рамы.

Расстояние между осями 106 дюймов.

Конструкция тангентных колес та же, что и у модели «А». Покрышки размером $28 \times 5 \ 25/18$.

Передний щиток оборудован амперметром, спидометром со шкалой до 140 км и гидростатическим указателем уровня бензина. Замок выключателя зажигания одновременно запирает руль.

Кузова «Люкс» снабжены боковыми фонарями.

4-цилиндровая модель «В» почти не имеет конструктивных отличий от модели «18» (V8) за исключением мотора, который остался почти не измененным по сравн. с мод. «А». В нем только усилен коленчатый вал и улучшена карбюрация и газопроводы, благодаря чему он развивает теперь 50 л. с. при 2800 об. Кузова изготавливаются 14 типов для обеих моделей.

Цена 8-цилиндровой модели от 460 до 650 долларов. 4-цилиндровая — на 50 долларов дешевле — от 410 до 600. Модель «А» стоила от 430 до 640 долларов.

С. Иноземцев

Курсы авторов технической книги ЖГО

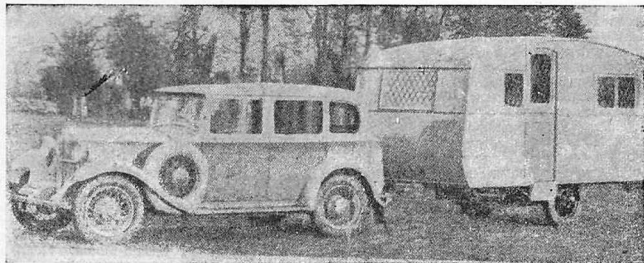
ПРИЦЕПЫ К ЛЕГКОВЫМ АВТОМОБИЛЯМ

В Европе, и в особенности в Англии, получили большую популярность прицепы к легковым автомобилям. Авто и прицепка дешевле, чем два авто, «эбикар» и прицепка — дешевле солидного автомобиля.

Прицепки служат главным образом для вывозов целых семей за город, для перевозок незначительных грузов, развозки покупок и для путешествий. Внешний вид их ясен из наших иллюстраций. На стоянке они превращаются в небольшое жилище. Внутри прицепки оборудованы спальными принадлежно-

стями, походной кухней и т. п. Иногда они служат и гаражом для автомобиля (для больших путешествий).

Легковая машина тянет прицепку очень легко. Благодаря этому некоторые автомобилисты взяли с собой прицепки даже на звездный пробег Монте-Карло (в январе этого года) и в пробег Английского автоклуба, несмотря на довольно жесткие условия пробега. Единственный минус прицепки — усложнение маневрирования машины, в особенности заднего хода.



Техническая Консультация

ПОД ОБЩЕЙ РЕДАКЦИЕЙ ПРОФ. Е. А. ЧУДАКОВА

(г. Чистополь, АТССР) т. Юшкетову

106. Как осуществляется зажигание у автомобиля Форд «А» и «АА»?

Зажигание у автомобиля «Форд» производится от аккумулятора. Подробнее об этом вы можете узнать из книги проф. Е. Чудакова «Электрооборудование автомобиля» (Библиотека «За рулем»).

107. Как осуществляется зажигание у автомобиля АМО—3?

Зажигание у автомобиля АМО—3 производится от аккумулятора.

108. При какой системе зажигания на 4-цилиндровом двигателе устанавливается одна боббина?

При зажигании от аккумулятора. 109. Почему у магнето высокого напряжения ток высокого напряжения индуктируется благодаря возникновению и исчезновению магнитного поля вокруг первичной обмотки при размыкании и замыкании первичной цепи, а не от магнитного поля, создаваемого магнитными дугами?

Заряд, индуктируемый во вторичной обмотке магнитными дугами, имеет очень низкое напряжение. При резком исчезновении или возникновении магнитного поля вокруг витков первичной обмотки, во вторичной обмотке индуктируется ток высокого напряжения.

110. Как осуществляется зажигание в 6-цилиндровом двигателе?

Зажигание в 6-цилиндровом двигателе осуществляется от аккумулятора или магнето высокого напряжения.

111. Сколько оборотов сделает прерыватель 6-цилиндрового двигателя по сравнению с коленчатым валом?

При зажигании от аккумулятора за два оборота коленчатого вала прерыватель сделает один оборот. При зажигании от магнето — за два оборота коленчатого вала прерыватель сделает три оборота.

Тов. М. Урошину (Пушницкий зерносовхоз)

112. Есть ли предохранитель в системе зажигания автомобиля Форд?

В системе зажигания автомобиля Форд предохранителя нет. (Подробно об этом см. ниже, ответ 116).

113. Для чего служит конденсатор?

Конденсатор уничтожает влияние вредных токов самоиндукции (экстратоки), возникающих в первичной обмотке в момент замыкания и размыкания контактов прерывателя.

При неисправном конденсаторе замечается сильное искрение и обгорание контактов прерывателя и искра на свече делается бледной и маломощной.

114. На каких оборотах работает компенсаторный жиклер карбюратора Форд-Зенит?

Компенсаторный жиклер карбюратора Форд-Зенит работает на малых и средних оборотах двигателя.

115. Для чего в поплавковой камере карбюратора Форд-Зенит имеется отверстие, соединяющее ее с воздушной камерой?

Это отверстие необходимо для доступа воздуха в поплавковую камеру. В противном случае при расходе горючего из поплавковой камеры над горючим образуется разрежение и подача горючего в жиклеры будет затруднена.

Тов. Н. Соловьеву (Коломна)

116. Почему в системе зажигания автомобиля Форд «АА» и «А», не имеется предохранитель?

Предохранители обычно ставятся только при зажигании от магнето. За последнее время ряд заводов устанавливает предохранители и при зажигании от аккумулятора. При зажигании от магнето предохранитель безусловно необходим, так как при порче обмотки приходится выбрасывать весь якорь; при порче же обмотки бобины замена ее новой не вызывает таких значительных расходов.

Таким образом отсутствие предохранителя в системе зажигания от аккумулятора несколько удешевляет всю установку.

117. Что произойдет с двигателем при замене поршня более тяжелым?

Число оборотов и мощность двигателя понизятся.

118. Почему мотор заводится, но не тянет?

Причин может быть несколько:

- слабая компрессия в одном или нескольких цилиндрах,
 - затянуты коренные подшипники,
 - глушитель сильно засорен,
 - позднее зажигание,
 - неправильно отрегулирован карбюратор.
- д) тормоза касаются барабана.

119. Какой поршень сильнее расширяется при нагревании: алюминиевый или чугунный?

Сильнее расширяется алюминиевый поршень.

120. Увеличиваются ли обороты двигателя при замене чугунного поршня алюминиевым?

При замене поршня более легким обороты двигателя увеличатся.

121. Можно ли магнето правого вращения заменить магнето левого вращения?

Можно; нужно только сменить прерыватель.

РЕМОНТ В ГАРАЖНЫХ УСЛОВИЯХ

Статья 2-я

Заливка и обработка коренных подшипников мотора „Форд“ вместо 24 часов в 1 час 58 минут

Необходимость заливки подшипников

В виду высокооборотности двигателя «Форд» и низких сортов смазочных масел, цилиндры двигателя снашиваются довольно скоро. По крайней мере при нормальном уходе за мотором первый же капитальный ремонт, производимый после пробега 40 тыс. км, требует расточки цилиндров под поршни ремонтных размеров с допусками не менее 0,010 дм. Эта шероховатость металла со стенок цилиндров и поршневых колец, вместе со смазкой попадает в коренные подшипники и впитывается в баббит подшипников. С другой стороны, вместе с крупинками, являющимися следствием износа баббитовой распределительной шестеренки, в соединении с отработанным маслом образует собою иррегулярную поверхность, способствующую износу не только подшипников, но и шеек коленчатого вала.

Поэтому при капитальном ремонте двигателя ограничиться одним просмотром и подтяжкой подшипников, как практикует это большинство техников, нельзя. Необходимо перезалить подшипники. Это надо сделать и потому, что подтяжка выработанных коренных подшипников смещает коленчатый вал, создает децентрацию его с первичным валом коробки скоростей и теснее сцепляет шестерни, производя этим излишний шум.

Заливку коренных подшипников, особенно в конструкции моторов без вкладышей (как «Форд») при наших условиях механики по возможности избегают потому, что при отсутствии специальных приспособлений, которых не имеется в 90% гаражей, самостоятельно ремонтирующих свой парк,— дело довольно трудное. Еще того труднее и ответственнее— расточка коренных подшипников, предъявляющая требования большой точности. Для такой радикальной обработки коренных подшипников весьма небольшое количество гаражей и мастерских имеет соответствующие приспособления.

Наша задача ознакомить широкие слои читателей журнала «За рулем» с приспособлениями заграничной техники по обработке подшипников, которые по простоте своей конструкции могут быть легко перенесены и освоены в наших условиях работы.

Приспособление по заливке коренных подшипников

Это приспособление, указанное на рисунке 1, может быть сделано средствами гаража, имеющего токарный станок и квалифицированного слесаря. Состоит оно из вала 1, имеющего диаметр 38 мм. К этому валу, обозначенному в дальнейшем № 2, привертываются: две планки 3, шесть колец 4, и три кондуктора 5. Нижними сторонами планок 3 приспособление ставится на борта верхней части картера опрокинутого блока так, чтобы кондуктор 5 находился наверху. Создается поло-

жение, при котором вал 2 висит на планках 3, имея под тремя полукруглыми местами в картере мотора зазор, подлежащий заливке баббитом.

Кольца 4, привертываются к валу 2 так, чтобы при заливке баббитом они не допускали утечку его из мест, в которые произво-

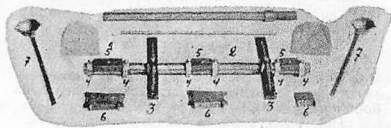


Рис. 1.

дится заливка. Литники 6 устанавливаются по два с каждой стороны заливаемого подшипника, через окошенные отверстия которых и производится заливка баббита.

На рисунке указано три литника, в действительности же их должно быть шесть.

Заливка коренных подшипников

Как видно из приведенного описания, подготовка для заливки подшипников произведена. Во избежание во время работы мотора смещения залитого баббита, в местах заливки его имеются анкерные углубления. Поэтому подогрева и полуды заливаемых мест не требуется. Достаточно онять старый баббит и зачистить места заливки.

Теперь необходимо взять сосуд, по объему соответствующий числу заливаемых подшипников, и расплавить в нем баббит, который для подшипников двигателя «Форд» должен быть по своему составу близок к нормам: 86% олова, 7% меди и 7% сурьмы. При плавке баббита перед заливкой нет надобности доводить температуру до нормы плавания меди, так как при производстве баббита 7% меди, вплавленные в смесь олова и сурьмы, остались в баббите в виде отдельных кристалликов, не нуждающихся во вторичной плавке их. Взятая с такого баббита микрофотография довольно рельефно выделяет эти кристаллики меди среди прочей смеси сплава. Однако это не значит, что баббит должен быть расплавлен, как это часто производится в гаражах, только до температуры, при которой он обугливает основную палочку. Такая температура плавания достаточна для баббита, в состав которого входит свинец.

Температура плавления баббита, составленного по вышеприведенному рецепту, должна доходить до 765° Фаренгейта, что в переводе на Цельсий составит 408°. В мастерских, которые при плавке баббита не могут применять термометра или пирометра, следует руководствоваться цветом баббита при плавке

его. В этом случае вишнево-красный цвет расплавленного баббита соответствует требуемой норме нагрева его. Падение температуры при переливании баббита из сосуда в заливаемые места подшипников здесь учтено.

В конструкции мотора «Форд», отведен довольно тонкий слой баббита, заливаемого в подшипники. Поэтому, во избежание появления раковин, баббит следует выливать довольно быстро. Для этого на рисунке 1 показаны две черпалки 7, служащие для того, чтобы можно было пользоваться обеими руками, выливая баббит одновременно с обеих сторон. Такая быстрота вытесняет из заливаемых мест весь воздух и газы.

Плавка баббита также должна происходить быстро на сильном огне. В противном случае олово начинает окисляться, выделяя на поверхность окалину, которую необходимо снимать. Это меняет состав баббита к худшему и влетает за собою непроизводительный расход его.

Такая операция по заливке нижних половинок коренных подшипников отнимает 9 чел./минут, включая плавку баббита на сильном огне. Столько же времени отнимает заливка трех крышек коренных подшипников на приспособлении типа «Хемпи-Купер», включая в это время подогрев и полуду их. (Плавка баббита отнесена ко времени, затраченному на плавку для нижних половинок подшипников). Подогрев и полуда крышек происходят потому, что в отличие от нижних половинок коренных подшипников они не имеют углублений для задержки баббита 7.

Надо отметить, что по предписанию главного химика одной из американских фирм заливка коренных подшипников должна производиться в неподогретом состоянии. Поэтому во избежание отделения от залитых чугуных мест сжимающегося при остывании баббита необходимо его уплотнить.

Уплотнение баббита

Закончив заливку всех трех подшипников, приспособление немедленно снимается с кар-

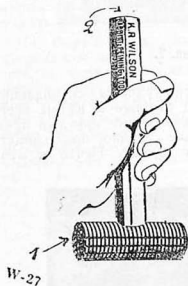


Рис. 2.

тера мотора и пока залитый баббит еще не остыл, его надо уплотнить.

На заводе «Форд Мотор Кампани», это уплотнение производится весьма просто (и доступно для каждой ремонтной мастерской).

Как указано на рисунке 2, приспособление по уплотнению баббита похоже на молоток с нарезанными на нем канавками и с железным ударо-приемником. Длина 1 должна быть 85 м., диаметр — 38,5 мм. Остальные размеры произвольные.

Такие уплотнители баббита изготавливаются бежеким заводом и поступают в продажу в отделении «Автоморснаба» по всему СССР.

Работа по уплотнению баббита производится так: низ 1 уплотнителя прижимается к залитой несущей поверхности подшипника и по удару-присосунку 2 производится частые удары молотком. Эта операция переносится последовательно с подшипника на подшипник и обратно в продолжении трех минут по всем трем подшипникам.

Расточка коренных подшипников

Как видно из рисунка 3, приспособление по расточке коренных подшипников состоит из рамы, главное назначение которой — дать центр коленчатому валу, вращающемуся в коренных подшипниках, совпадающих с центром

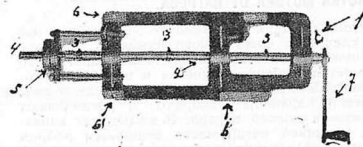


Рис. 3.

первичного валика коробки скоростей. Вал 2 несет на себе три реза 3; которые одновременно растачивают все три подшипника. Конец вала 4 нарезан. Гайка 5 — тоже, причём от шага резьбы зависит качество расточки. Наиболее подходящим шагом принято 36 ниток на 25 мм.

Рама 1, прикрепляется через имеющиеся на ней отверстия 6 к верхней части картера опрокинутого блока так, чтобы резы 3 находились каждый внутри растачиваемого им подшипника. Если коленчатый вал не требовал шлифовки при ремонте двигателя, резы остаются установленными под размер 1,624". Если с вала снимался эллипс, резы регулируются под наружный размер. Вращением за рукоятку 7 вал при помощи нарезки, имеющейся на его конце 4, и нарезки в гайке 5 движется вдоль подшипников, растачивая одновременно все три.

Операция по расточке подшипников вместе с установкою приспособления, без регулирования резов, занимает 15 мин. времени. После этого требуется незначительная зачистка и пригонка по валу боковых галтелей подшипника, отнимающая около 2¼ часов времени при наличии шаблона, изготовление которого доступно каждому слесарю.

При желании уложиться во всем операциями от заливки до полной обработки подшипников в 1 час 58 минут, нужно после расточки подшипников пройти их специальной разверткой, показанной на рисунке 4. Эта развертка

выправляет сразу все три подшипника при помощи той же рукоятки, которая указана на рисунке 3, под знаком 7, надеваемой на квадратный конец развертки. После прохода подшипников разверткой никакой зачистки баббита подшипников, как указано выше, не требуется. В этом случае на пригонку по валу боковых галтелей подшипников затрачивается времени 1 час. 22 мин.



Рис. 4.

Коренные шейки коленчатого вала автомобиля типа «Форд» имеют диаметр 1,624". Поэтому, развертка должна быть диаметром 1,625", т. е. на 0,001" больше диаметра шеек коленчатого вала. Приведенный зазор дается на расширение шеек вала от нагрева во время работы и для маслянной прослойки.

ОЧИСТКА МОТОРА ОТ НАГРЕВА.

Этой операции при ремонте двигателя у нас не уделяется достаточного внимания. Нагар с поршней, головки цилиндра и клапанов часто снимается шабером, зубилом и всем, что способно скоблить. Оставляемые после такой очистки царапины ускоряют и увеличивают наслоения нового нагара. В кольцевых канавках поршней нагар часто очищается ребром напильника; при этом нередко получается завал краев канавок и царапины.

Совершенно другое отношение можно видеть в удалении нагара с частей автомобильного двигателя за границей. Особое внимание, обращенное там на эту операцию, породило массу разных приспособлений для удаления нагара. В числе их немало места отведено приспособлениям механизированным.

На рисунке 5 показано приспособление для удаления нагара в канавках поршневых колец.

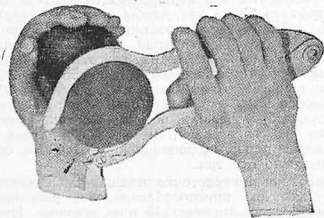


Рис. 5.

Довольно простое приспособление, которое можно сделать средствами каждого гаража, дает 50% экономии во времени против способов очистки канавок, практикуемых у нас до настоящего дня. Резец 1, будучи сделан крестообразно, дает 4 разных по ширине конца,

которые могут быть использованы для канавок поршней 4 разных размеров.

Попутно надо сказать, что слесаря и монтажники не редко уродуют поршни, зажимая их в слесарные тиски, не говоря уже о том, что над поршнем, зажатым в обыкновенные

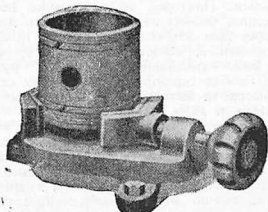


Рис. 6.

тиски, трудно производить что-либо серьезное, так как незначительное усилие, обращенное на него, способно повернуть его в губках тисков в правую или левую сторону.



Рис. 7.

В этом случае очень удобны специальные тиски, приведенные на рисунке 6. Кроме всего губки этих тисков, сжимающие круглый предмет, сделаны из сплава, близко подходящего по своей мягкости к свинцу. Нечто в этом

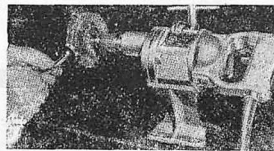


Рис. 8.

роде будет выпущено в продажу всеми конторами «Авторемснаб».

Рассматривая механизированные способы удаления нагара, надо сказать, что электродрель с разными щетками и кругами, изготовленными из тонкой стальной проволоки, имеет доминирующее значение при очистке нагара. Первая же взята из многих механизированных операций, приведенная на рисунке 7, по удалению нагара с головки блока красноречивее всяких слов говорит об этом. Удобна так же электродрель 8, укрепленная в стойке на верстаке со щеткой другого типа, служащей для очистки от нагара клапанов.

Удаление нагара из направляющей втулки клапана, как это указано на рисунке 9, дает 75% экономии во времени и высокое качество продукции. Универсальное приспособление, указанное отдельно на рис. 10 (вставленное в дрель на рис. 9), может быть пригодно для разных размеров направляющих втулок клапанов.

Но это пока является достоянием крайне ограниченного числа авторемонтных мастерских, которым в свое время удалось их импортировать. Тем не менее, все это можно было бы иметь в каждом гараже. Заводы ВЭО наладили у себя изготовление электродрелей и произвели несколько выпусков их, но толь-

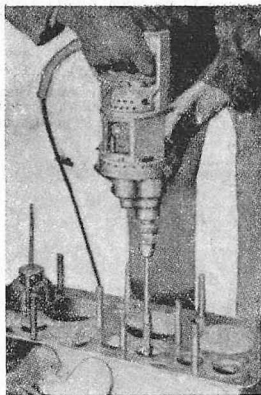


Рис. 9.



Рис. 10.

ко больших размеров: от 25 мм и более. Если бы ударники, комсомольские бригады, и общественность ВЭО с энергией, свойственной рабочим этой отрасли промышленности, засучив рукава, по-большевистски взялись за изготовление дрелей ходовых размеров, требующихся для автопромышленности (в 8-12 мм), все гаражи и мастерские были бы ими обеспечены. Что же касается проволочных щеток и приспособлений, их может с успехом производить кустарная промышленность.

Но, бывая в гаражах и авторемонтных мастерских и видя, что даже в крупнейших из них не имеется ключей для вывертывания и подстановки шпильки, которыми изобилует мотор и прочие агрегаты автомобиля, мы недоумеем. Сколько затрачивается лишнего времени на данные операции, производимые старыми способами при помощи двух гаек? Не говорим уже о порче резьбы на шпильках и

гайках, износе граней гаек и уродовании ключей! В то же время изготовление специального ключа для шпильки так просто и доступно.

В каждом гараже имеются старые негодные торцовые ключи, которые легко можно приспособить для изготовления шпильных ключей. Делается это так (см. рис. 11). Берут старый торцовый ключ 1. К низу его прила-

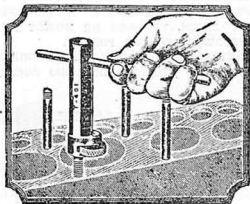


Рис. 12.

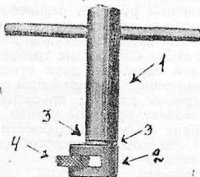


Рис. 11.

живают обработанное слесарем из подделочной стали рабочее основание 2, которое в местах 3 вращается вокруг проворачивается автомобилем. Рифленный ролик 4 через отверстие, просверленное к одной стороне окружности его, ставится на стальную заклепку, заклепанную на рабочей части 2.

На рисунке 12 показана работа таким ключом, надетым своей пустотелой внутренностью на шпильку.

РАСШАРОШКА КЛАПАННЫХ ГНЕЗД

До притирки клапанов необходимо всегда производить проверку клапанных гнезд шарошкой. Мы знаем очень много гаражей, где расшарошку клапанных гнезд производят ста-

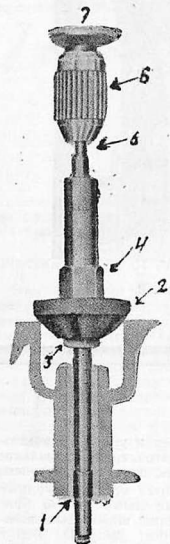


Рис. 13.

рыми клапанами, с превращенным грибом его в режущую поверхность. Такая работа никуда не годится, так как не может дать правильно расшарошенного гнезда.

Применительно к нашим современным условиям работа по расшарошиванию гнезд может

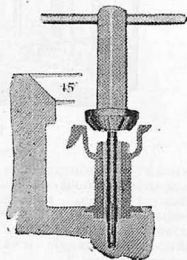


Рис. 14.

производиться, как указано на рисунке 13. Выточить из поделочной стали державку 1, которая должна туго входить в направляющую втулку клапанного стержня. Наждачный камень 2 должен прижиматься к запелечку 3 вращающейся ручкой 4, с нарезкой внутри и шестигранником под ключ 4. Конец этой ручки 5 захватывается кулачками патрона в электродрели, срезанной на данном рисунке в месте 7. Наждачный камень 2 может быть заказан в любом количестве в Москве и других центральных районах Союза.

Для мотора «Форд» угол камня должен иметь 45°.

Если клапанное гнездо изношено или обгорело слишком сильно до прохождения его шарошкой из наждачного камня, надо прошарошить стальной шарошкой, указанной на рис. 14.

Притирка клапанов

Высшую продукцию при минимально затраченном времени на притирку клапанов можно получить от приспособления, приведенного на рисунке 15.

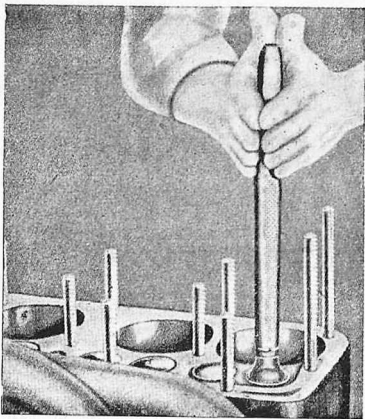


Рис. 15.

Простейшее и доступное для изготовления в каждом автохозяйстве, оно состоит из деревянной ручки и резинового присоса, насаженного на нижний конец ручки. Для работы данным приспособлением на верхней стороне грибка клапана не требуется фрезеровки шлиц или сверления двух отверстий. Резиновый наконечник, поставленный резким движением на грибок клапана присасывается к нему и позволяет вращать клапан в ту и другую сторону по мере надобности.

Резиновые приспособления могут быть отлиты из резины по модели каждой вулканизационной мастерской. Авторемнаб передает

Резинотресту заказ на отливку 10 000 приспособ.

До последнего времени в большинстве антохозяйств плотность прилегания клапана к гнездам после притирки не проверялась. Там же, где эта проверка происходит, она производится допотопным способом: рабочая поверхность грибка клапана натирается маслом и проверяется по гнезду. По создавшимся следам производится суждение о качестве притирки.

Идеальный прибор для этой цели приведен на рисунке 16. Изготовление его доступно

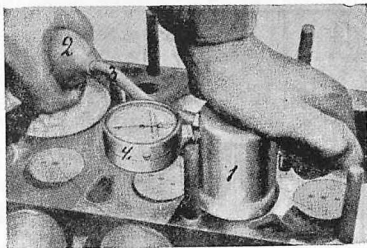


Рис. 16.

большинству ремонтных мастерских. Через прослойку резины, проложенной под низом металлического стакана 1, приспособление прижимается к плоскости блока. Обыкновенной резиновой грушей 2 (стоимостью в Резинотресте 92 коп.) через резиновую трубку 3 накачивается в стакан воздух. Стрелка воздушного монументра 4, взвращенного в тот же стакан, показывает состояние давления воздуха, накаченного с помощью груши в стакан.

Если давление воздуха по показанию стрелки монументра падает, это означает пропуск клапана, требующего дальнейшей работы над ним.

ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ПО СБОРКЕ ДВИГАТЕЛЯ

В числе других приспособлений наиболее простым и доступным для изготовления в любом гараже надо указать приспособление для

КОНКУРС-ИСПЫТАНИЕ ДИЗЕЛЬМОТОРА АВТОТРАКТОРНОГО ТИПА

На основании постановления СНК СССР с 15 июля проводится конкурс-испытание дизель-моторов автотракторного типа с привлечением иностранных фирм.

Конкурс дизель-моторов имеет целью выявить наиболее подходящий в наших условиях тип дизель-мотора.

По имеющимся предварительным данным число иностранных фирм, желающих принять участие в испытаниях, превышает 50.

Для проведения международного конкурса дизель-моторов создан комитет под председательством т. Орджоникидзе. В состав коми-

сжимания поршневых колец при посадке поршня в цилиндр.

Показанное на рис. 17 оно состоит из ручки 1, сделанной из круглого железа диаметром 8 мм и стальной пластины 2 толщиной в 0,5 мм.

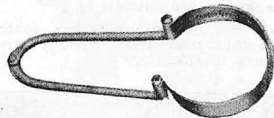


Рис. 17.

При наличии этого приспособления, посадка поршня производится в 1/2 минуты одним рабочим, как это видно из рисунка 18.

Во избежание того, чтобы поршень в цилиндре не принял неправильного положения, про-

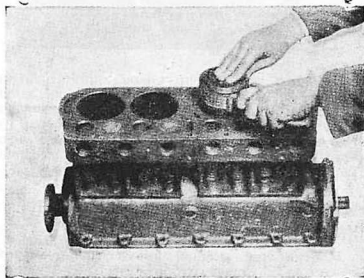


Рис. 18.

верку шатуна и правильность сборки поршня с шатуном до постановки поршня в цилиндры необходимо производить на приспособлении, приведенном в нашей статье в № 12 «За Рулем».

(Продолжение следует)

Инж. С. Нотов

тета вошли: зам. председателя т. Енукидзе, Литвин-Седой, М. Каганович, Крицман, Халепский, Серебряков, Дьяконов, Рубцов, проф. Чудаков и др.

Для максимальной помощи проведению конкурса при ЦС Автотора создан комитет содействия, в задачи которого входят: проработка технических условий, выбор маршрута и места испытания тракторов, разрешение вопроса о топливе и т. д.

Ориентировочный маршрут пробега — Ленинград — Тифлис через Бологое, Тверь, Москву, Тулу, Орел, Курск, Харьков, Ростов на Дону, Армавир, Баку.

ГАРАЖНАЯ СМЕКАЛКА

55. ПРИБОР ДЛЯ УСТРАНЕНИЯ БУКСОВАНИЯ

(Из американского опыта)

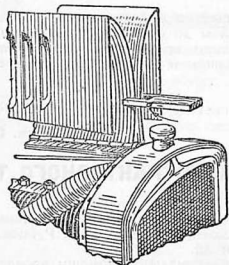
Обычно при буксовании задних колес машины шоферу приходится долго возиться с цепями или песком.



На фото изображено новое простое американское приспособление, автоматически подающее песок под задние колеса машины. Мы помещаем его в «Гаражной смекалке» для того, чтобы оно послужило толчком для изобретателей советских шоферов и механиков в этой области.

56. САМОДЕЛЬНЫЙ ДЕРЖАТЕЛЬ ДЛЯ КАПОТА

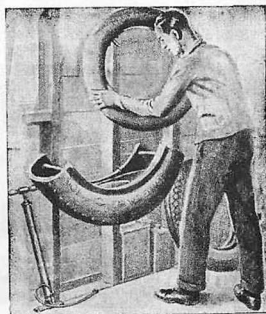
Многие типы машин имеют такое устройство капота, при котором невозможно поднять одновременно обе крышки для той или иной работы в моторе.



Очень легко самому сделать вилкообразный деревянный держатель, показанный на рисунке. Чтобы вилка держала намеряка крышки, сквозь дерево пропускают тонкий болтик в указанном на рисунке стрелкой месте. Длина вилки — около 200 мм. Дерево нужно брать сухое и твердой породы. Рекомендуется сделать две таких вилки для обоих концов крышек.

57. ГДЕ ПРОСАЧИВАЕТСЯ ВОЗДУХ?

Простейший способ определить место, где просачивается воздух в резиновой камере —



опустить ее в слегка накаченном состоянии в воду. Пузырьки воздуха моментально откроют поврежденное место. Однако требующийся для этого сосуд с водой должен быть довольно больших размеров и по своей форме обычно очень не портативен, занимая много места в гараже.

Американские автомобилисты нашли превосходный водный сосуд, занимающий очень мало места.

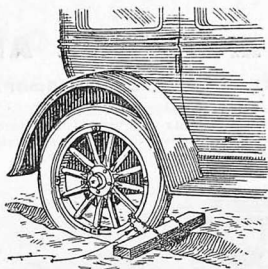
Это — кусок старой больших размеров автомобильной покрышки, прикрепленный к стене, как показано на рисунке. Форма этого своеобразного «сосуда» точно соответствует форме опускаемой камеры. Деревянные распорки обеспечивают необходимую ширину между краями покрышки для свободного опускания и вынимания камеры.

58. КАК ВЫВЕСТИ МАШИНУ ИЗ ГРЯЗИ

(Опыт американских автомобилистов)

Любой автомобилист при езде за городом может очутиться в неприятном положении, когда его машина «сядет» в грязь и будет буксовать.

Вот один из простых способов выйти из беды. Возьмите деревянный брусок длиной 50—60 см и сечением 100×50 мм и привяжите цепью (как показано на рисунке) к передней части попавшего в грязь колеса. Брусок должен лежать совершенно правильно поперек направления колеса. Затем троньте слегка машину, и колесо очутится на бруске, т. е. выйдет из грязи. Тотчас же нажмите тормоз, чтобы не сломать щиток. Иногда при очень сильной грязи сразу способ этот не удастся — повторите все снова. Собираясь в поездку,



где почти наверняка встретите грязную дорогу, не забудьте захватить вместе с инструментами и такой деревянный брусок с цепью

59. ЧИСТКА ЦЕПЕЙ

Чистка цепей — работа грязная, пачкающая руки и платье. На рисунке показан способ промывки цепей, при котором до них почти не приходится прикасаться руками.

Нужно взять два ведра — большое и маленькое и проделать ряд отверстий в стенках и днеце меньшего ведра. Положив грязные цепи в малое ведро, его несколько раз окунают в большое, наполненное щелочными растворами или водой ведро.



Если цепи сильно загрязнены смолой и маслом, нужно налить керосину в большое ведро и поставить в него на ночь продырявленное ведро с цепями. Наутро цепи будут чисты.

ПРЕМИРУЕМ ЛУЧШИХ

Итоги всесоюзного дорожного конкурса 1931 г.

В апреле прошлого года Центральным советом Автодора совместно с Цудортрансом и редакцией «За Рулем» был объявлен конкурс на лучшее проведение дорожного строительства. Материалы по этому конкурсу систематически печатались на страницах нашего журнала, а также на страницах общей прессы.

Центральный штаб конкурса недавно подвел итоги смотра участия дорожных органов, комсомольских и автодорожковских организаций в выполнении плана дорожнестроительства 1931 г.

Чувашия за перевыполнение работ в течение 1930—31 гг. за образцовую постановку массовой работы, за правильное проведение организационных мероприятий, за широкое привлечение профсоюзных и комсомольских масс, за исключительно большой процент использования труда населения премирована двумя гусеничными тракторами, 30 прицепными тележками и 15 тыс. руб. для подготовки кадров.

Председатель Чувашского ЦИК т. Никитин премирован легковым автомобилем.

Ленинградская область. Председатель штаба т. Степанов и начальник облдортранса т. Фрумкин премированы автомобилями.

Нижегородский край. Начальник крайдортранса т. Батюк и председатель штаба т. Петров за перевыполнение плана, за образцовую постановку массовой работы, за широкое применение соцсоревнования и ударничества премированы легковыми автомобилями.

Грузия. За высокие качественные показатели в выполнении плана дорожных работ с трудучастием населения ЦС Автодора и Цудортранса премиовали Груздортранс 2 тыс. кирок и 1 тыс. лопат, а также 5 велосипедами для выдачи персональных премий отдельным ударникам по усмотрению Груздортранса и Грузавтодора.

Главдортранс ЗСФСР за выполнение 98% плана премирован 2 тыс. кирок и 1 тыс. лопат; кроме того ему выдано 5 велосипедов для персонального премирования по усмотрению Главдортранса и ЦС Автодора ЗСФСР.

Отдельные работники Бурято-Монгольского дортранса, выполнившего 100% плана, премированы 5 путевками в дома отдыха с оплатой всех расходов и 3 велосипедами за ударную работу.

Средне-волжскому дортрансу за перевыполнение плана (103%) выдано 5 путевок в дома отдыха и 5 велосипедов для премирования.

Полоцкая комсомольская организация, обещавшая выполнение плана на основе образцовой работы и широкого участия комсомольских ячеек, премирована легковым автомобилем.

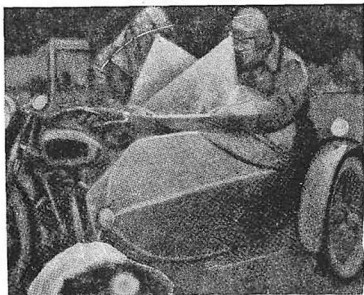
Для премирования районных исполнительных комитетов, перевыполнивших план дорожных работ, ЦС Автодора и Цудортранс отпустили в распоряжение областных и краевых дортрансов 90 грейдеров легкого типа.

НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТО

ШЛЕМЫ ДЛЯ НОЧНОЙ ЕЗДЫ

В Лондоне недавно выпущен новый тип лампочек для шоферов, работающих в ночное время.

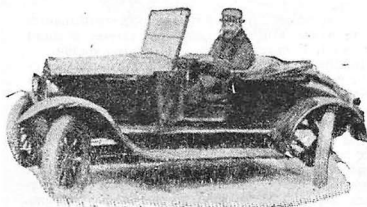
Эти лампочки, присоединенные к шлему,



бросают яркий сноп лучей на дорогу или же части мотора, которые шофер регулирует. В лампочке имеется небольшая батарея, питающая ее током.

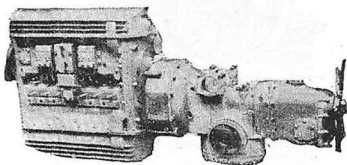
АВТОМОБИЛЬ С ЧЕТЫРЬМА УПРАВЛЯЕМЫМИ КОЛЕСАМИ

Для повышения проходимости автомобиля и способности маневрировать, один мичиганский автомобильный механик установил на своей машине рулевой механизм, поворачивающий сразу все четыре колеса. Угол поворота колес может быть доведен до 65°



ДВИГАТЕЛЬ АВТОБУСА ДЖИЛФОРД

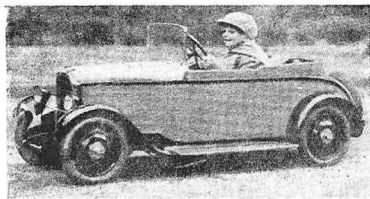
На последней лондонской выставке большое внимание привлекал 56-местный автобус Джилфорд с передними ведущими колесами и независимой подвеской каждого колеса.



Он не имеет ни осей, ни рессор, ни обычной рамы. Не менее интересен 2-тактный 6-цилиндровый двигатель Юнкера с двумя поршнями в каждом цилиндре. Крутящий момент передается через полый червячный вал четырехскоростной коробки, откуда он возвращается обратно к червяку. Таким образом привод к передним колесам осуществляется через червячную передачу и карданные валы.

АВТОМОБИЛЬ ДЛЯ РЕБЯТ

Французская фирма «Ситроен» недавно сконструировала детский электрический автомобиль, показанный на фото.



Автомобиль этот приводится в действие небольшим электромотором с аккумуляторной батареей. Автомобиль имеет одну переднюю скорость и одну заднюю, ускорение осуществляется реостатом и педалью; имеется также ручной тормоз. Скорость автомобиля 10 км в час.

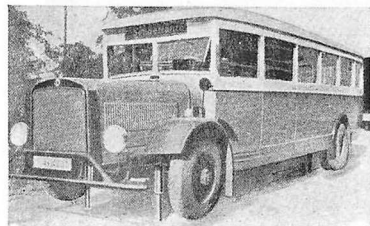
ФОТОКОРЫ

Шлите в редакцию фото на авто-тракторные и дорожные темы. Агитируйте фото-фактами!

ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

ДОМКРАТЫ - ПОДЪЕМНИКИ „ХЕБЕРУТ“

Наряду с другими механическими и гидравлическими подъемниками, укрепленными непосредственно на автомобиле, в Германии получили особо широкую популярность подъем-

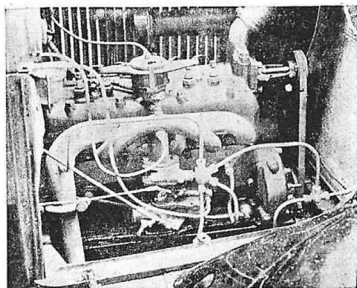


ники «Хеберут». Ящик с насосом и рычаг помещаются на подножке и занимают очень мало места. При качании рычага приводится в действие масляный насос, подающий масло по четырем проводкам в подъемники, укрепленные на передней оси и на картерах задних полуосей. Когда «нога» подъемника доходит до земли, колеса начинают подниматься.

ИСПЫТАНИЕ ДИЗЕЛЯ „ФОРД“

В Германии был испытан в 20 000-километровом пробеге «Форд» с мотором, переоборудованным для питания тяжелым горючим. Капот и бак были заплombированы. Из 20 тыс. км 12 тыс. были пройдены на нефти. За весь пробег не пришлось чистить ни свечей, ни жиклеров. Километр пробега обошелся в 1,4 фенинга (0,7 коп.).

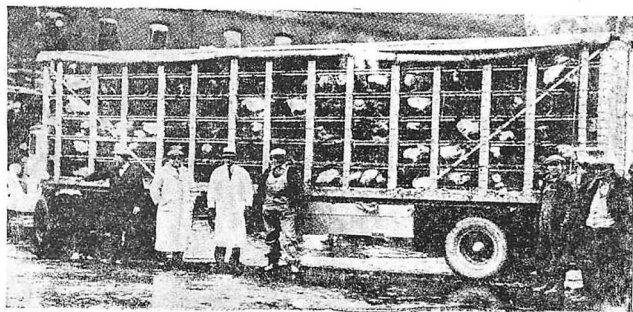
На снимке — вид дизеля «Форд» со стороны: карбюратора.



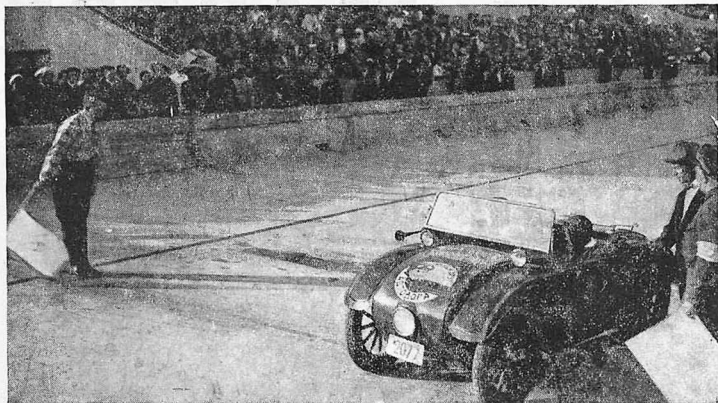
ТРАНСПОРТИРОВАНИЕ ДОМАШНЕЙ ПТИЦЫ НА ГРУЗОВИКАХ

На нашем фото показана одна из прицепов, предназначенных для перевозки живой домашней птицы на дальние расстояния. Прицепки эти доставляют потребителю домашнюю птицу из фермерских районов южной Лакоты (САСШ) за 2½ тысячи км.

Мы помещаем этот снимок, так как этот тип может быть очень полезным напр. при разработке прицепки для перевозки кроликов — вопрос, который в ближайшее время станет у нас злободневным.



АВТОМОТОКИЛОМЕТРОВКА НА ШОССЕ ЭНТУЗИАСТОВ



На автомотокilометровке „Ганномаг“ юдовцев Красной Пресни пвхидит к финишу

Мособлбоддел Автодора вместе с Мосавто-клубом и ПСО «Динамо» организовал 30 мая километровые гонки для автомобилей и мотоциклов на Шоссе Энтузиастов.

Как полагається, организация гонок страдала многими недочетами. Транспорт к месту гонок был налажен из рук вон плохо. Буфет отсутствовал. Начало гонок запоздало «только» на 2 часа и т. д. и т. п.

Однако результаты, показанные гонщиками, компенсировали зрителям все указанные минусы.

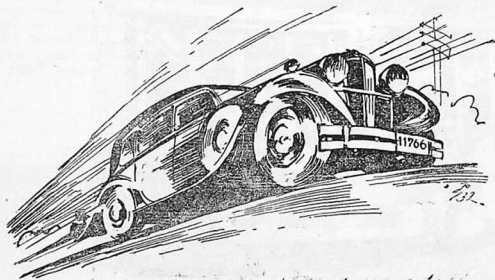
После несколько скучной демонстрации музейных древностей хорошо прошли Абрамов (Динамо) и Михайлов (МАК), показавшие первый — на «Эй-джи-си» второй — на «Ари-

эль» прекрасную скорость 134,2 и 106,74 км в час¹.

Кунин (МАК) на «БСА», 174 куб. см, проехал километр со скоростью 74,415 км. в час. В категории мощных машин однако шел Закревский на «Харле» (1200 куб. см). Его результат — 136,6 км в час (абсолютно лучшее время и новый всесоюзный рекорд).

Вторая часть гонок — долгожданная километровка для автомобилей представляла сравнительно бедное зрелище. Протрещал живописно размазанный «детский» Ганномаг с многолетним стажем. Необычно резко контрастирующую с заездом Ганномага картину

¹ Все результаты — средние — с хода и с места.

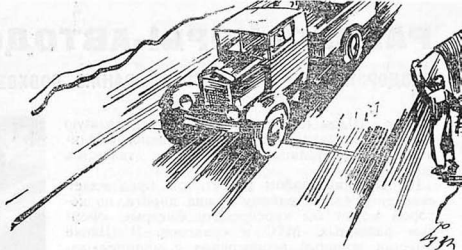


Автомобиль Рио, прошедший километр со скоростью 106,15 км в час. Водитель — Николаев

Зарисовка Ю. Долматовского

Пятитонка ЯЗ на финише километровки. Ее скорость 69,3 км в час.

Зарисовка Ю. Долматовского



представляло интересное скоростное испытание двух 5-тонных грузовиков Ярославского завода (выпуска 1932 г., мотор завода им. Сталина), прошедших километр с полной нагрузкой со скоростью 69,3 км. в час. За ними были пущены 6 «Фордов». Лучшие результа-

ты показали Арсеньев и Кузин — 85,9 и 83,9 км в час.

В разряде больших дорожных машин прекрасно прошли лимузины Франклина (воздушное охлаждение) и Рео (обтекаемый кузов) — испытательные машины Научного Автотракторного института.

„ЗА РУЛЕМ“ на военно-учебных пунктах Ленинграда

В прошлом номере нашего журнала мы отметили слабость распространения «За Рулем» среди широких слоев ленинградских автодорожцев. Были названы отдельные районы и фамилии работников, явно не учитывающих всего значения центрального автодорожского печатного органа и мало заботящихся о его распространении.

Последние материалы, полученные редакцией, показывают, что положение в Ленинграде начинает меняться.

В конце мая состоялось организованное ленинградским представительством редакции совещание военно-учебных пунктов Автотора по вопросу о работе нашего журнала.

В прениях работа журнала была подвергнута внимательной товарищеской критике, причем выступавшие дали ряд указаний и пожеланий редакции.

После обмена мнениями совещание постановило дать в один из ближайших номеров «За Рулем» бригадный материал о военной и оборонной работе ленинградского Автотора, организовав для этого соответствующую бригаду.

Совещание вынесло предложение, чтобы журнал систематически освещал военную и оборонную работу Автотора — пожелание, которое частью уже реализуется редакцией (например, большой статьей об оборонной работе Автотора, помещенной в прошлом номере), а в подавляющей своей части зависит исключительно от того, насколько энергично местные организации будут присылать материал об этой отрасли автодорожеской работы.

Со своей стороны ленинградские товарищи в особом письме в редакцию обязались принять самое активное участие в журнале, организовать для него районные рабкоровские посты на военно-учебных пунктах, вести массовую работу с читателями путем проработки поднимаемых журналом вопросов и т. д.

Совещание постановило не только принять выдвинутую издательством контрольную цифру для военно-учебных пунктов в 1900 экземпляров подписки на второе полугодие, но выдвинуло встречную цифру в 3200 экземпляров, обязавшись закончить работу по подписке до 15 июня, а в дальнейшем проверять и закреплять достигнутые результаты. Всю эту работу совещание постановило проводить в порядке социалистического соревнования между отдельными военно-учебными пунктами.

Здесь будет уместным назвать те районы города Ленина, которые проявили себя наиболее активными по продвижению журнала «За Рулем» в широкие массы автодорожцев.

Нарвский пункт выдвинул встречную цифру в 500 экземпляров (вместо 300) и вызвал на эту же цифру Октябрьский пункт. Октябрьский пункт принял этот вызов и в свою очередь вызвал на эту же цифру Володарский пункт. Петроградский пункт выдвинул цифру в 400 экземпляров (вместо 300) и вызвал Василеостровский на 300 вместо намеченных на него 200. Смольнинский выдвинул встречную цифру в 300 экземпляров (вместо 200) и вызвал на эту же цифру Выборгский пункт. Выборгский пункт принял вызов и вызвал Московский пункт. Наконец, Василеостровский пункт принял вызов Петроградского в 300 экземпляров.

За лучшее проведение этой кампании установлены премии как для передовых пунктов, так и для наиболее активных товарищей.

Принимая на себя все эти обязательства, военный отдел Ленинградского областного совета Автотора и все учебные пункты Ленинграда вызвали военный отдел Московского Областного совета Автотора и военно-учебные пункты Москвы последовать их примеру и сообщить о принятых на себя обязательствах.

РАБСЕЛЬКОРЫ-АВТОДОРОВЦЫ ПИШУТ

БЕЗДОРОЖЬЕ МЕШАЕТ РАЗВЕРТЫВАНИЮ СОВХОЗНО-КОЛХОЗНОЙ ТОРГОВЛИ

Город Шацк (Моск. обл.) и жел. дорожную станцию разделяет 35 км расстояние. Соединяет их крестьянская, накатанная телегами, дорога.

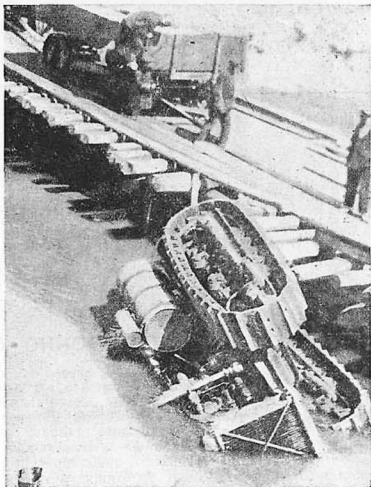
Но Шацкий район растет, он предъявляет свои требования, району нужна дорога, по которой могли бы курсировать быстрые «Форды» районных МТС и совхозов. В Шацке имеется крупный зерносовхоз с мощным автомобильным и тракторным парком, который безжалостно разрушается из-за бездорожья, ухабов, оврагов, и дедовских мостов.

Дорога от станции до города — главная артерия района. За ней, хотя и недостаточно, но начинают следить. В сухое время она почти доступна для автотранспорта, но распутица обрывает эту связь. А зачастую машины остаются в придорожной непролазной грязи в ожидании помощи.

Значительно хуже обстоит дело с дорогами, которые тянутся к селам и колхозам. За этими дорогами никто не следит. Почти все овраги и пересохшие от летнего зноя речушки имеют мосты. Эти мосты рассчитаны для механического транспорта, но они стоят без употребления. Для того чтобы поставить их в строй, нужно сделать лишь земляные насыпи. На некоторых мостах для сооружения насыпей — подездных путей — потребуется не больше десятка возов земли, которая лежит тут же рядом.

Автомашины, тракторы и гужевики до сегодняшнего дня вынуждены объезжать эти мосты по головокружительным ухабам и с большим риском.

Итак, фактов достаточно. Бездорожье нарушает не только работу совхозов и МТС, но и больно бьет по развертыванию совхозно-колхозной торговли. Дождливая осень может значительно придержать должный размах осенних базаров и ярмарок.



Авария трактора — результат безобразного отношения к содержанию мостов (Шацкий район Моск. обл.)

Районные организации и, в первую очередь, Автодор района и зерносовхозов должны добиться немедленного перелома в строительстве новых и ремонте старых дорог.

Л. Ляшневич

ТИФЛИССКИЙ АВТОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД ЗАЛОЖЕН

В присутствии представителей правительственных, партийных и общественных организаций Грузии, Азербайджана, и Армении 30 мая в Тифлисе состоялась закладка авторемонтного завода «Гигант».

Стоимость завода определена в 6 млн. рублей. В текущем году должно быть закончено здание завода, на что отпущено 2 700 тыс. руб. В будущем году завод будет полностью оборудован и пущен в эксплуатацию.

При заводе организуются механический, инструментальный, кузовной, сборочный и др. цеха.

Ремонт будет производиться по поточной системе. Совнаркомом ЗСФСР стройка завода признана ударной. Постройка обеспечена проектом, утвержденным Закдортрансом, рабочи-

ми чертежами и строительными материалами. Сейчас приступлено к земляным работам.

Новый завод с пропускной способностью в 900 условных контрольных ремонтов машин в 1 смену, и 1 800 в 2 смены, значительно смягчит затруднения, которые испытывает местный транспорт в ремонте машин.

В связи с закладкой завода рабочие автомастерских Союзтранса взяли на себя обязательство: раньше срока ввести завод в строй действующих предприятий, подготовить необходимые для завода кадры квалифицированных рабочих, овладев высотами передовой техники, с первых же дней пуска добиться полной проектной мощности завода.

Тифлис

В. Каразаев

СТРОИМ АВТОДОРОВСКИЕ ДОРОГИ

Ряд автодорожских организаций в Белоруссии взялся своими силами построить автодорожские дороги.

Гомельское отделение Автотора уже провело исследовательские работы наченной дороги Ново-Белица—Добруш и с 1 июня приступили к работе. За Гомелем следуют районные организации Автотора—Полоцк, Мозырь, Орша и т. д.

Центральный совет Автотора БССР постановил отработать в этом году на дорожном строительстве 110 тыс. человеко-дней, причем контрольной цифрой для каждого автодорожца является ремонт 10 м дороги, а каждый сельский коллектив Автотора должен поддер-

живать в порядке не менее 5 км дороги, все мосты. Одновременно каждый автодоровец должен провести деревонасаждения с расчетом не менее 7 деревьев на каждого автодорожца. Всю эту работу автодорожские организации должны проводить путем привлечения колхозов, совхозов и сельсоветов.

Районные автодорожские организации должны выдерживать экзамен в борьбе с бездорожьем, помогая организационно-хозяйственному укреплению колхозов.

Постановления ЦС Автотора БССР и инициатива гомельского райсовета Автотора должны быть проведены в жизнь.

Белоруссия.

И. С.

„ОБЪЕКТИВНЫЕ ПРИЧИНЫ“ САМАРСКОГО АВТОТЕХНИКУМА

Бурный рост автотранспорта Советского союза заставляет сейчас особенно усиленно заняться подготовкой руководителей—квалифицированных техников.

Если проследить, как идет подготовка среднего технического звена—техников, механиков и эксплуатационников, то и темпы и качество подготовки заставляют желать лучшего.

Единственный в Средне-вожском крае Самарский автомобильный техникум, организованный два года назад, все еще переживает период «детских болезней».

Техникум не имеет собственного помещения, нет учебных кабинетов. Хотя оборудование есть (и довольно приличное), но оно является на чердаке, портится и ломается. Отсутствует

красный уголок, где бы учащийся мог бы провести свободное время. Имеющееся общежитие не выдерживает никакой критики. Грязь, скученность, отсутствие минимальных условий санитарии. Преподавательский персонал, особенно по общеобразовательным дисциплинам, плохо соответствует назначению.

Все эти обстоятельства конечно не могут не влиять на качество учебы.

Нужно, чтобы автодорожская общественность заглянула в техникум и вывела его работу из леса «объективных причин» и неполадок, помогла дать стране нужных ей работников.

Самара.

Д. Субботин

КРУПНЫЙ РАЙОН БЕЗ АВТОДОРОВСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ

Крупный районный центр Набережная Челны насчитывает не мало солидных предприятий, как напр. лесопильный завод, МТС, элеватор (один из крупнейших в СССР) и др. В 20 км от центра расположен совхоз с тракторным парком в 25 машин. В районе имеется одна легковая машина и 2 грузовых, в ближайшее время ожидается прибытие еще новых машин для Союзтранса и элеватора. К совхозу уже подводится улучшенная грунтовая дорога.

К стыду, такой крупный район не имеет работоспособной автодорожской организации. До сих пор не произведена перерегистрация членов Автотора, вступивших еще в 1929 г. и с тех пор не платящих членских взносов. Наблюдается большая тяга молодежи к изучению автомашин. Нужно было бы организовать кружки, курсы, но этим никто не занимается, никто не руководит их организацией.

Нужно, чтобы вышестоящие автодорожские организации обратили внимание на необходимость организации Автотора в нашем районе.

Н. Челны, АТССР.

Шатун

ДОРОГИ, ТРЕБУЮЩИЕ ВНИМАНИЯ

Состояние дорог в Лабинском районе оставляет желать лучшего. Благодаря особому свойству грунта (наличие гравия, булыжника и песка), в нашем районе можно построить первоклассные шоссе. Еще в прошлом году Дорстроем начата постройка шоссе между Лабинской и Майкопом на расстоянии 60 км, но сейчас работа совершенно приостановлена. Чья вина—неизвестно.

Сейчас начат ремонт дороги между Лабинской и ст. Псебай, расстоянием 100 км. Значение этой дороги громадно, т. к. за станцией Псебай имеются лесные массивы с очень ценными породами деревьев, асбестовые рудники и пр.

Нужно принять все меры, чтобы исправление этой дороги производилось усиленными темпами, нужно, чтобы автодорожская общественность приняла самое активное участие в ремонте как этой дороги, так и остальных.

Ст. Лабинская.

А. П.

НА ОБЩЕСТВЕННЫЙ СУД!

ПОЧЕМУ УЧЕБА В ЗАГОНЕ?

За бездеятельность правление Барабинского райотделения Автодора было райисполкомом распущено. Из нового бюро, которое состоит из 11 человек, работает только один секретарь с небольшим активом курсантов. Секции при райотделении нет, плана работ тоже нет. Строительством дорог не занимаются. Единственно, что Автодором сделано—это организованы курсы шоферов, на которых обучаются 110 человек, из них 12 женщин. Успеваемость курсантов хорошая, но учебно-

го материала недостаточно, что несколько ухудшает качество подготовки. Кроме этого помещение курсов рассчитано только на 45 человек.

Организациям, которые должны руководить автодорожкой работой, не уделяют внимания курсам, а часто совсем отмахиваются от этой работы.

Достаточно сказать, что районная автодорожковая организация загнана в дрезинный сарай.

Барабинск

Автодоровец

АВТОДОР РОГАЧЕВА НЕ УЧАСТВОВАЛ В ВЕСЕННЕМ СЕВЕ

Без всякого участия автодорожковой организации прошла весенняя посевная кампания в Рогачеве.

Райсовет Автодора даже не удосужился дать директиву колхозным и совхозным коллективам об участии и задачах весенней посевной. Не раз писали в журнале «За Рулем» о слабой работе Рогачевского Автодора. Когда же наконец Рогачевский Автодор начнет по настоянию работников?

Дер. Святое, Рогачевский р-н

И. Савицкий

СЛОВА ИЛИ ДЕЛО?

Совсем не работает коллектив Автодора в Беловодском районе УССР. Есть у нас секретарь райавтодора т. Санжаров, он же райместхоз, он же инспектор доротдела.—один в нескольких лицах. Мы не знаем, как он работает в других организациях, но у нас—очень скверно. По словам т. Санжарова наш Автодор получил премию за распространение билетов 3-й лотереи Автодора. Вероятно, это только слова, т. к. вы можете зайти в любое учреждение нашего района и найти не одну сотню билетов нереализованными.

Беловодье

Апсе

ПОД СУДО!

Не так давно курсантам курсов при колледже Укравтодора на Днепрострое был назначен практический экзамен.

Комиссия за исключением инструкторов Ефременко и Кокуш была пьяная. Автоинспектор совершенно не понимал, что делается с окружающими его курсантами. В результате ученики проездили 1½—2 часа вместо 4х и пьяная комиссия считала экзамен выдержанным.

В результате невнимательного отношения комиссии у машины № 72—87 скручены две полуоси и испорчена машина № 72—84. На этой машине ученик с неприщипки, а автоинспектор—от пьянки растерялись и налетели на столб. Тако- безобразие не должно пройти безнаказанно.

Н. Ки-кас.

Курсант

БЕЗ ПРИЗНАКОВ ЖИЗНИ

Никаких признаков жизни не проявляет организованный коллектив Автодора на ст. Верховцево.

Даже курсы, которые были организованы вначале, на втором месяце существования замерли. Коллектив Автодора никакого участия в посевной кампании не принял, хотя МТС находится рядом. Сейчас надо уже готовиться к уборочной, но коллектив с руководителем его т. Андреевым спит.

Нужно сказать, что В. Днепровский райсовет Автодора очень плохо руководит низовыми коллективами.

Ст. Верховцево

Е. Муденко

ВНИМАНИЮ ПОДПИСЧИКОВ ЖУРНАЛА „ЗА РУЛЕМ“

Уезжая в отпуск, не забудьте подписаться на журнал, во избежание перерыва в получении, так как тираж лимитирован, а в розничной продаже журнал отпускается в ограниченном количестве.

Подписку сдавайте местной почтой не позже установленного ею срока.

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ**

Зав. редакцией **Н. БЕЛЯЕВ**

Издатель: Журнально-газетное объединение