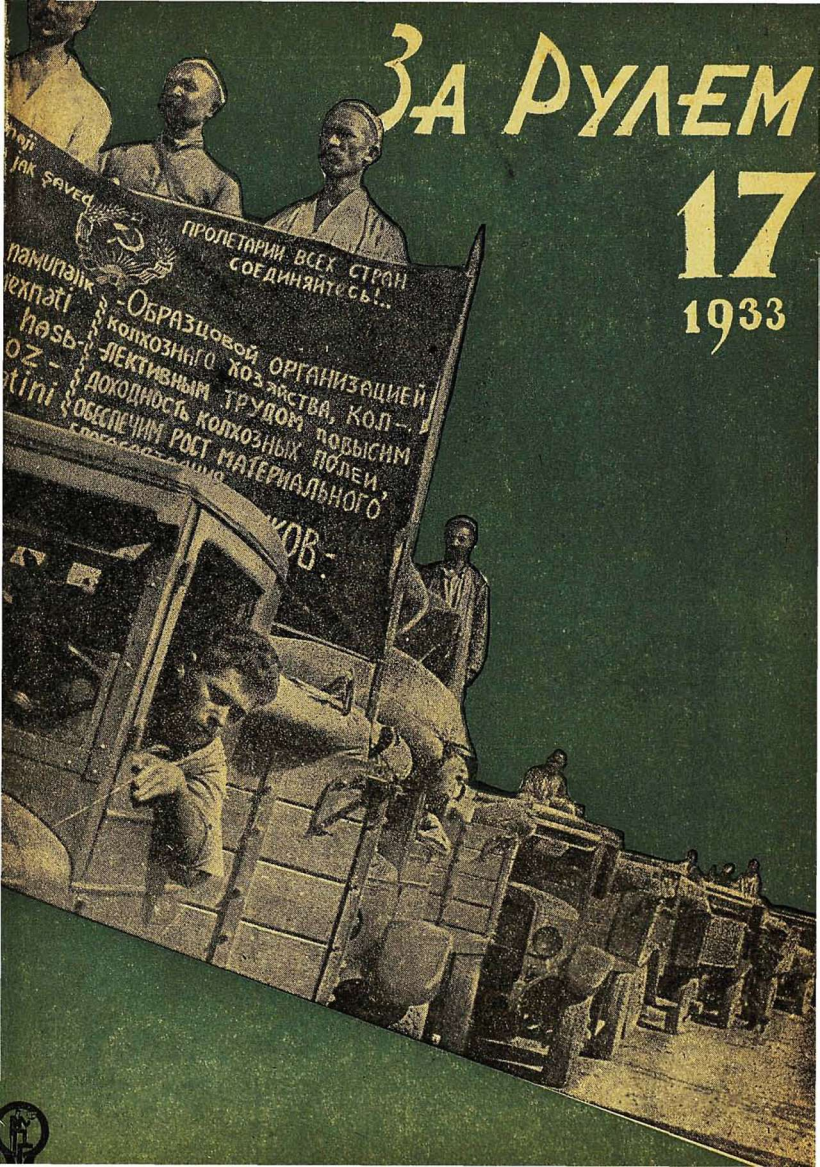


ЗА РУЛЕМ

17

1933



Пролетарии всех стран, соединитесь!

Автомобиль — трудящимся!



ПОПУЛЯРНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ
ЖУРНАЛ ВСЕСОЮЗНОГО
ОБЩЕСТВА АВТОДОР
Шестой год издания
Редакция:
Н. Беляев, А. Головкин, А. Горюнович,
В. Зарзар, М. Кольцов, Н. Осинский,
В. Рубцов, Т. Скачковская, проф.
Е. Чудаков, Н. Флакк, В. Фридман,
И. Халепский, А. Штейнер.
Отв. редактор — Н. Осинский
ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ

ЦС Автодора — Москва, Салова Я
Кудринская, 17. Телеф. Д-1-60-82.

РЕДАКЦИЯ: Москва 6. Страстн.
Бульвар, 11, тел. 3-31-91. Трамв. А,
6, 15, 18, 23, 25, 29, 41.

Массово-тиражный сектор: тел.
5-51-69.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1933 год:
на год — 7 р. 20 к., 6 мес. — 3 р.
60 к., 3 мес. — 1 р. 80 к.

А. ЛЕЖАВА

ПЕРЕВООРУЖИЛСЯ ЛИ АВТОДОР

ДЛЯ НОВЫХ ДЕЛ? В НОВОЙ ОБСТАНОВКЕ?

Тов. Сталин свои знаменитые шесть уроков вывел из анализа обстановки и происшедших в ней перемен.

Я считаю, что авторювцам, ставящим своей задачей развитие автотранспортного транспорта и дорожного дела, пришло время оглянуться на пройденный Автодором путь и уяснить себе нашу обстановку тогда и теперь.

Тогда, т. е. шесть лет назад, страна была почти без автомобилей, мысль большинства работала в направлении импорта иностранных машин для автомобилизации Союза, о собственном автостроении немногие смельчаки мечтали, как о чем-то более или менее отдаленном. Только что возникший Автодор собрал вокруг себя немногочисленных автомобилистов-теоретиков и практиков, повел борьбу за автостроительство, за марку автомобиля, а через два года — за успешное строительство Нижегородского завода.

Теперь мы имеем сотни тысяч машин, органически участвующих в строительстве социалистического хозяйства, и наш автопарк растет ежедневно, получая пополнение из мощных заводов им. Молотова, им. Сталина и из Ярославского. А во втором пятилетии мощность всех этих трех заводов будет значительно повышена.

Не ясно ли даже из этих беглых строк, что обстановка, в которой складывалась работа Автодора в первые годы его существования, резко отличается от той, в которой мы живем и действуем сейчас.

Автопарк уже создан, автомобили непрерывным потоком сходят с конвейеров, вливаются в хозяйство, повышается темп движения грузовых потоков и людских масс. Машин почти во всех населенных пунктах Союза все больше и настоячей требуются требования, о которых прежде лишь трактовали теоретики. Теперь все это стало живой жизнью: горючее, смазочное, резина, запчасти, все это должно во-время подаваться на места, храниться, учитываться. Остро стоит и требуют своего разрешения вопросы о гаражах и мастерских. Рост парка обгоняет организацию его обслуживания, отчетливо последнее является кричащей срочной задачей.

А. ЛЕЖАВА — Перевоооружился ли Автодор для новых дел в новой обстановке 1
ПОСТАНОВЛЕНИЕ ЦК О ЖД-ТРАНСПОРТЕ — СИГНАЛ ДЛЯ НЕМЕДЛЕННОЙ ПЕРЕСТРОЙКИ РАБОТЫ ВСЕЙ СИСТЕМЫ ЦУДОРТРАНСА 4
М. НАДЕЖДИН — Своевременно подготовить автотранспорт и дороги к осенне-зимним перевозкам 6
АВТОПРОБЕГ МОСКВА — КАРАКУМ — МОСКВА 8
Инж. А. КЕЛЛЕР — Специальные автомобили советского производства
И. АРГИР — Оздоровление автотранспорта совхозов — неотложная задача 14
НА ОБЛОЖКЕ — колонна автомашин везет новый урожай к заготовительному пункту (колхоз им. Ворошилова, Таджикистан)

Г. ДЕМИН — Правильная заправка сэкономит тысячи литров горючего 15
Е. МЕРКУЛОВ — Холодный асфальт должен получить широкое применение в Советском союзе 18
ОБМЕНИВАЕМСЯ ОПЫТОМ ГАРАЖЕЙ 20
С. КУЛИКОВ — Автодор должен стать активным участником всесоюзной переписи дорог 22
РЕАЛИЗАЦИЮ 4-й ЛОТЕРЕИ ПРЕВРАТИМ В УДАРНУЮ ОБЩЕСТВЕННУЮ КАМПАНИЮ 24
Г. ДЕМИН — Шлифовка деталей поршня в гаражных условиях 25
НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ 28
ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ РАБСЕЛЬКОРЫ — АВТОДОРОВЦЫ ПИШУТ 31
НА ОБЩЕСТВЕННОМ СУДЕ 33
Фото Пенсона (Союзфото)

Сентябрь

1933

17

Вот обстановка, вот атмосфера, которая большевистским чудом выросла в последнее время перед автодорожными организациями. Может ли о-во, ставящее себе задачей содействие автомобилизации, не окунуться с голой ой во все эти сложные, срочные, повседневные заботы об автотранспорте? Перестроилось ли о-во для этого? Пересмотрело ли оно методы и организационные формы работы?

Обратимся к другой важнейшей части нашей работы — к дорогам. Шесть лет назад у нас еще продолжалась убыль дорог. Строящиеся и ремонтируемые дороги не компенсировали разрушения. Мысль работала в одном направлении, в горы были направлены в одну точку — в государственный бюджет. Никакой массовой работы вокруг строительства и ремонта дорог не было. И перед нами тогда встала задача — собрать и объединить дорожников и общими силами наметить выход из тяжелого положения.

Так было тогда. Теперь мы имеем широко развернувшееся дорожное строительство. В 1933 г. произошел действительный перелом в настроениях трудящихся крестьянских масс; колхозник в массе своей вышел на строительство дорог. В этом сказались успехи социалистической реконструкции сельского хозяйства, в этом сказалось повелительное требование к дороге со стороны широко внедряющегося в сельское хозяйство автомобиля.

Цепляясь одна за другую, с лихорадочной быстротой, встают проблемы новых методов дорожного строительства, устройства мостов, изыскания материалов, новых видов покрытий, дорожных машин и инструментов, эксплуатации дорог и их содержания. Социалистическая экономика меняет географию дорожной сети. Помимо проблемы дорог, состоящих в ведении дорожных органов, в самое последнее время выросла огромная новая проблема дорог внутрихозяйственного значения, колхозов и совхозов, развертывающих хозяйства на обширных площадях, по которым автотранспорт переносит грузы и людей.

Строящиеся дороги надо охранять, ремонтировать, защищать от разрушения. Все это надо делать организацией самого населения.

Эти огромные дорожные проблемы являются вопиющими, требуют срочного разрешения, ибо плохие дороги ломают машины и ослабляют мощь автотранспорта, ибо рост автотранспорта обгоняет дорожное строительство.

Социалистическое сельское хозяйство и автодорожная проблема в нем выросли и стали перед нами во весь свой гигантский рост лишь в самое последнее время, в качестве практической оперативной проблемы.

Может ли о-во, ставящее себе задачей улучшение дорог, не ринуться в бой за скорейшее разрешение всех этих многочисленных дорожных задач? Пересмотрел ли Автодор и уяснил ли происшедшую перемену в обстановке дорожного хозяйства? Перестроил ли он применительно к новым условиям свои методы работы и организационные формы?

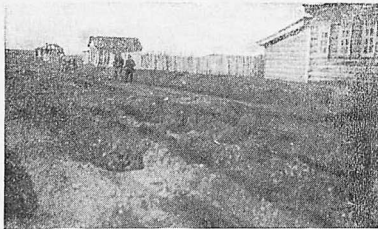
Остановлюсь на этих двух важнейших частях автодорожной работы.

Несомненно, что многие из поставленных выше вопросов о современных требованиях автомобиля и дороги ставятся у нас не в первый раз. По многим из них мы имеем решения руководящих органов автодорожных организаций. Есть вопросы, по которым мы имеем то тут, то там практические достижения. Мне самому не раз приходилось выступать почти по каждому из поставленных здесь вопросов.

Однако это несколько не ослабляет остроту выдвинутого общего вопроса — о приспособленности наших приемов работы, наших организационных форм к резко изменившейся новой обстановке, к совокупности всех тех новых и сложных требований, которые предъявляют нам автомобиль и дорога.

Когда не было ни автомобилей, ни дорог, Автодор строился как агитпроповская, автодорожная добровольная общественная организация, соответственно этому в оруженная и снаряженная. Теперь, втянутый в гущу сложнейших и многогранных массовых строительных и эксплуатационных проблем автомобиля и дороги, перевооружился ли Автодор для новых дел в новой обстановке? На так поставленный вопрос приходится дать отрицательный ответ.

Судьбой автомобиля в совхозе и колхозе, вопросами ремонта, вопросами эксплуатации машин и дорог и т. д. мы по крайней мере занимаемся уже года два. Но как занимаемся! Возьмите положение парусника в современном флоте: он тоже перевозит по воде ценнейшие грузы, он заходит в те же порты, куда заходят гиганты парового или дизельного флота, он тоже оказывает подчас серьезные услуги, но он парусник, детище минувшей эпохи, он не успел перевооружиться и перестроиться. Мы, конечно, не хотим участи парусника в буряющей жизни автомобильного и дорожного хозяйства.



Образец заброшенной гравийной дороги на участке Якутского тракта, которую необходимо срочно отремонтировать.

(Из фотоальбома Цудортранса)



Для культурного обслуживания уборочной кампании чувашский Автодор оборудовал культкомбайн, направив его в ряд районов Чувашской республики. На снимке — культкомбайн перед въездом из Чебоксар

Фото В. Темина (Союзфото).

Численность нашего о-ва должна возрастать, но это не самоволь Автодора. Мы должны иметь в совхозе и в колхозе, на заводе и фабрике, в городе и деревне компактные, прочно сплоченные, политически сознательные, инициативные автодорские коллективы и ячейки, способные поднимать уровень политического сознания и технической квалификации окружающей массы, вести ее на автодорскую общественную работу.

Если представить автодорское общественное по-настоящему повернутой лицом к огромным проблемам строительства и эксплуатации машин и дорог, то будет ли правильным несколько называть наши низовые организации? Обязательно ли теперь коллективу в ячейке заниматься всеми автодорскими вопросами, т. е. машиной и дорогой, и зелеными насаждениями, и ремонтом машин, и обучением кадров, и сбытом лотерейных билетов. Будет ли плохо, если у нас образуются, где это окажется необходимым и целесообразным по условиям мест и по подобранным работникам, если коллектив будет только дорожным, или только гаражным, или даже только по эксплуатации резины? От такой специализации, от такого дробления мы ничего не потеряем, а выиграть мы несомненно выиграем, и широко открыв простор для всякой инициативы, требуемой автомобилью и дороге.

Э им, конечно, не устраняется и не ослабляется существование и развитие, так сказать, интегральных коллективов. Не ясно создать гибкие организационные формы, в которых хорошо чувствовали бы себя все виды автодорской творческой инициативы.

При такой низовке районная и городская (и выше) организации должны быть общеавтодорскими. Однако и тут не надо преувеличивать структурного феодализма. Там, где жизнь потребует для успеха дела специализированного районного объединения, нужно на это идти.

Не подлежит сомнению, что поворот Автодора лицом к задачам эксплуатационным и такая перестройка низовки потребуют со стороны высших руководящих органов, в том числе и ЦС, значительного изменения и содержания и формы руководства.

А учтен ли нами в достаточной степени факт колхозно-совхозного сельского хозяйства и роли в нем автомобиля и дороги.

Я думаю, что нам необходимо организовать пска в составе центральных советов сельскохозяйственных секции. Распыленность и укуловства сельскохозяйственными кампаниями по разным секциям, как теперь, не годится. Автопарк и его эксплуатация и дорожное дело на территории совхозов и колхозов, со всеми многосложными и животрепещущими нуждами требуют единого руководства. Эта постановка вопроса требует, конечно, и тщательного и внимательного предварительного обсуждения.

Я не исчерпал всех сторон той новой обстановки, которая требует от нас критического пересмотра направления, содержания и форм нашей работы. Думаю, что остальное сделают товарищи, которые знают автодорское дело и учтут свой автодорский опыт.

Из этого критического анализа и только из него мог т возникнуть также наиболее правильные проекты новой структуры наших аппаратов, состояние лотерейного секция неудовлетворительно, что было замечено и вскрыто и на партийной чистке и обслед влинем РКИ.

Было бы крайне желательно, чтобы товарищи высказались по выдвинутым здесь вопросам, которые после дискуссии будут поставлены на разрешение президиума ЦС Автодора.

А. Лежава

Широкая дискуссия по вопросу о реорганизации и перестройке всей системы работы Автодора открывается на страницах бюллетеня Центрального совета Автодора.

Просьба ко всем практическим работникам Автодора откликнуться на вопросы, поставленные т. А. Лежавой.

Эти вопросы имеют огромное значение для всей дальнейшей работы Автодора.

Материалы посылайте по адресу: Москва, 6, Страстной бульв., 11, редакция бюллетеня «Автодор».

СИГНАЛ для НЕМЕДЛЕННОЙ ПЕРЕСТРОЙКИ РАБОТЫ ВСЕЙ СИСТЕМЫ ЦУДОРТРАНСА

За истекшие годы первой пятилетки в области автодорожного транспорта достигнуты значительные успехи.

«У нас не было автомобильной промышленности. У нас она есть теперь» (Сталин). Мы не имели собственного дорожного машиностроения, теперь в этой области мы в основном независимы от капиталистических стран. Получив в наследство от самодержавия ужасающее бездорожье с первобытными средствами передвижения, Советский союз построил за период первой пятилетки 90 000 км дорог, по которым сейчас движется около сотни тысяч автомобилей.

Однако успехи в развитии автодорожного транспорта явно недостаточны по сравнению с общим ростом нашего народного хозяйства. Организация и материально-техническая база автодорожного транспорта находится на гораздо более низком уровне по сравнению с другими видами социалистического транспорта. Отсталость безрельсового транспорта наносит огромный ущерб всему социалистическому хозяйству и создает дополнительные трудности в работе железнодорожного транспорта.

Темпы дорожного строительства и качество его явно неудовлетворительны, содержание дорожной сети (ремонт и уход) часто настолько скверное, что новопостроенные дороги быстро разрушаются и не дают должного экономического эффекта. Растущий автотранспорт характеризуется крайне низким процентом использования, эксплуатационные показатели зачастую не выполняются.

Причины этого скрыты постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) о железнодорожном транспорте, а именно: «...недостатки руководства, недостатки организационного характера, все еще не изжитый окончательно обанкротившийся канцелярский бюрократический метод руководства...»

В аппаратах системы Цудортранса, так же, как и НКПС, имеется значительное число всяких функциональных управлений, отделов, секторов, с большим числом мелких подразделений. Распыление функций по многочисленным единицам, нагромождение подсобных органов управления приводило к отрыву от производства, к обезличке в управлении автодорожным транспортом, к ослаблению действительной ответственности и к замене живого и конкретно-руководства — бумажным.

Система заработной платы на автодорожном транспорте страдает крупнейшими недочетами, в основе которых лежит уравниловка. Нет действительной градации между отдельными профессиями, заработная плата рабочих и служащих в управленческих аппаратах выше, чем на производстве. Нормирование труда поставлено неудовлетворительно и так же, как на железнодорожном транспорте, нормы выработки и расценки чрезвычайно сложны и запутанны, многочисленны и дробны.

Лучшие специалисты сосредоточены в канцеляриях Цудортранса, Главдортранса и дортрансов, Союзтранса и Авторемсаба, в то время как низовые производственные органы ощущают острую потребность в квалифицированных рабочих.

Невыполнение промфинплана, неудовлетворительное качество работы, низкая производительность труда, слабая борьба с прогульщиками, летунами, дезорганизаторами производства, — свидетельствуют о необходимом состоянии автодорожного транспорта, о плохом проведении шести исторических условий т. Сталина. Постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б), вскрывшее все недостатки в работе железнодорожного транспорта, является также сигналом для немедленной перестройки автодорожного транспорта.

Существующая система управления и методы работы автодорожного транспорта должны быть коренным образом изменены. В соответствии с постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) излишние звенья в центральном аппарате Цудортранса и во всей системе его органов необходимо ликвидировать. Это относится и к неоправдавшим себя функциональным управлениям и отделам. В самом деле, не может дальше существовать такое положение, при котором вопросами труда занимается оторванное от непосредственного управления производством функциональное управление труда и быта, не может быть терпимо такое положение, когда разработкой норм выработки и расценок занимаются не те, кто непосредственно связаны с производством, а канцелярские работники, которые в условиях отрыва от производства способны лишь дать абстрактные нормы. Упразднение излишних звеньев, сосредоточение работы по управлению в специализированных оперативно-производственных частях аппарата, притом надлежаще уплотненных и освобожденных от функциональных должностей, — устранит организационные недостатки в системе управленческого аппарата Цудортранса.

Само собой понятно, перестройка органов управления автодорожного транспорта никоим образом не должна проводиться формально, путем уничтожения на бумаге ряда отделов и фактического сохранения их под новой вывеской, с продолжением заседательской суетни, дублированием работы, канцелярщины вместо овладения техникой автодорожного транспорта и надлежащим и всесторонним изучением производственных процессов.

Местные автодорожные органы и низовые производственные звенья должны получить больше прав и самостоятельности, освободившись от излишней опеки регулирующих органов. Начальники строительных управлений, эксплуатационных участков, автобаз, авторемонтных заводов и мастерских не должны подменяться вышестоящими органами, которые за-



Подготовка автомобильной колонны перед отправлением на перевозку овощей

Фото Н. Алексеева

частую пытались руководить путем приказов и циркуляров. Начальники низовых хозяйственных организаций должны полностью отвечать за состояние и работу своего хозяйства.

Хозрасчет, который во многих случаях проводился на автодорожном транспорте формально, в новых организационных условиях должен явиться основой каждого хозяйственного предприятия системы Цудортранса. Борьба за хозрасчет, за финансовую и договорную дисциплину, за качество работы, за снижение стоимости должна явиться показателем пригодности руководителя каждой данной хозяйственной единицы.

Необходимо в кратчайший срок поднять трудовую дисциплину в автотранспортных предприятиях, на стройках, эксплуатационных участках, подсобных предприятиях, решительно изгоняя прогульщиков, лодырей, летунов, классовых врагов, пролезших на автодорожный транспорт. В связи с этим, необходимо поставить на надлежащую высоту партийно-массовую работу в целях широкого внедрения соревнования и ударничества.

Система заработной платы требует величайшего внимания. Для рабочих и ИТР, занятых на стройке, эксплуатационном участке, ремонтной мастерской, автобазе, заработную плату необходимо повысить по сравнению с оплатой работы в аппаратах управления. Прогрессивно-премиальная оплата труда должна быть улучшена и полностью проведена в жизнь. Наряду с этим необходимо перестроить технико-экономическое нормирование с ликвидацией многочисленных и дробных норм и со-

средоточением нормирования труда в руках хозяйственно-технических руководителей.

Материально-бытовое обслуживание рабочих и ИТР надо выдвинуть в качестве одной из основных задач руководства хозяйственным предприятием. Партия и правительство неоднократно указывали на необходимость создания благоприятных материально-бытовых условий для рабочих и ИТР. А в этой области на автодорожном транспорте сделано крайне мало. Пора покончить с пренебрежением к делу улучшения материального и культурно-бытового обслуживания рабочих и ИТР автодорожного транспорта.

Лучшие ИТР и хозяйственники и работники, освобождающиеся в результате перестройки Цудортранса и его системы, должны быть переброшены на периферию. Было бы грубейшим извращением постановления СНК и ЦК, если эти работники осядут в канцеляриях местных контор Союзтранса и Авторемснаба и дортрансах. Задача заключается в том, чтобы подкрепить инженерно-техническими работниками и хорошими хозяйственниками стройки, заводы, автобазы, эксплуатационные участки.

Устранение недостатков в руководстве и в организационном построении аппарата управления, решительная ликвидация канцелярско-бюрократических методов работы, действительная большевистская борьба за осуществление шести условий т. Сталина, усиление классовой бдительности — залог успешного выполнения задач, возложенных партией и правительством на автодорожный транспорт.

**СВОЕВРЕМЕННО ПОДГОТОВИТЬ
АВТОТРАНСПОРТ И ДОРОГИ**

К ОСЕННЕ-ЗИМНИМ ПЕРЕВОЗКАМ

Мы непосредственно вступили в полосу осенне-зимних перевозок. В течение ближайших месяцев железнодорожному и автогрузовому транспорту нужно охватить огромный грузопоток.

Жесткие сроки сдачи хлебозерна, данные правительством, и одновременные срочные потребности овощей и фруктов, промтоваров и ширпотреба, которые направляются в производящие хлебные районы, — все это усугубляет интенсивность сезонных перевозок.

Сочетать работу ж.-д. транспорта и автотранспорта для того, чтобы с самого начала овладеть двусторонним потоком грузов и не допустить образования пробок, — такова задача дня. Нужно не только привести в полную боевую готовность подъездные пути, элеваторы, склады, точно соблюдать график переброски грузов, направляемых на ж.-д. станции, но необходимо также, чтобы автотранспорт сумел в экстренных случаях разгрузить узловые ж.-д. станции, освободить их от закупок, срочно перерабатывая скопившиеся грузы обходным путем.

Еще в начале августа на ст. Узловая, московского ж.-д. узла, образовались пробки. Станция не могла переварить ежедневно свыше 3 000 вагонов. И тут огромную роль должен был сыграть автопарк московского Союзтранса, перебрасывая грузы в Москву.

Увязка работы автотранспорта с узловыми пунктами ж. д. в районах скопления грузов и вагонов имеет исключительно важное значение. А между тем в целом ряде пунктов — Московском, Ленинградском, Харьковском, Свердловском до начала августа, т. е. к самому началу осенних перевозок, нет еще соглашения между дирекциями железных дорог и местными дирекциями Союзтранса об обслуживании автотранспортом ж.-д. узлов для ускорения обрабатываемости вагонов.

Отсутствие договоренности, и, в связи с этим, невыясненность объема работ автотранспорта

по обслуживанию важнейших ж.-д. узлов, являются тревожным признаком.

Положение усугубляется и тем, что местные органы по своему усмотрению снимают машины Союзтранса, предназначенные для обслуживания ж.-д. узлов, и направляют их для выполнения других случайных заданий, что срывает график работы машин Союзтранса.

Это часто наблюдается в Харьковском узле. Харьковский горсовет к началу осенне-зимних перевозок перебросил 40 машин Союзтранса в Донбасс на перевозки, которые никакого отношения к осенней кампании не имеют.

С мест поступает очень мало сведений о том, как автохозяйства Союзтранса и местного транспорта включаются в осенне-зимние перевозки. Нет данных о том, приведены ли в полную готовность ремонтная база, техническая персонал, склады, и пр. Зато приходит много жалоб относительно трудностей в подготовке к усиленным перевозкам. Жалуются на недостаток бензина, смазочных материалов и особенно резины.

Возникает актуальный вопрос, в какой мере на местах рационально используется резина, выявляются ли наличные фонды покрышек?

Техническое обслуживание автомашин поставлено плохо почти во всех автохозяйствах, и этого не отрицают ни Союзтранс, ни Цудортранс.

В постановлении Совнаркома и ЦК ВКП(б) о железнодорожном транспорте указывается на дефективную эксплуатацию вагонного хозяйства, на плохое техническое обслуживание паровоза и вагона. Это в полной мере относится и к автотранспорту. Но в то время, как в железнодорожном транспорте уже выделено вагонное хозяйство, в автотранспорте техническое обслуживание автомашин продолжает оставаться в обезличенном состоянии.

Автодорожные организации вместе с другими транспортными организациями несут ответ-



Первая одесская МТС раньше других выполнила годовую план вдобавачи и взяла на буксир вторую одесскую МТС. На снимке — буксирная автоколонна перед отправкой на помощь второй одесской МТС

Фото А. Рыбальченко (Союзфото)

Перевозка колхозного урожая идет усиленным темпом. На снимке — поезд с тракторной тягой везет зерно на ссыльный пункт. Колхоз «III Интернационал» Северная Осетия

Фото Союзфото



ственность за плохую техническую подготовку автотранспорта к осенним перевозкам.

Необходимо активизировать роль автодорожских организаций на автотранспорте в период осенних перевозок. Автодорожские коллективы могут многое сделать в укреплении ремонтной базы автохозяйств, в лучшем использовании автомашин, бережном обращении с ними.

Существенную помощь оказали бы автодорожские организации, если бы приняли меры общественного воздействия для улучшения

состояния товарных пристанционных дворов и мест скопления машин и гужевого транспорта. На эти «мелочи» нужно обратить должное внимание. Часто бывает так, что непролазная грязь станционных дворов и элеваторов надолго выбивает из строя машины и, во всяком случае, задерживает темпы отгрузки.

На осенний месяц назначен двухнедельный дорожный строительства. Автодорожские организации должны использовать этот двухнедельник для подготовки дорог к осенним перевозкам.

М. Надеждин

В ЦЕНТРАЛЬНОМ СОВЕТЕ АВТОДОРА

ОСЕННИЙ ДВУХДЕКАДНИК ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Месячники дорожного строительства, проведенные почти во всех областях и республиках Советского союза, дали большой результат, обеспечив значительное выполнение плана дорожного строительства. Но учитывая, что в целом ряде краев и областей еще далеко от 100-процентного выполнения программы дорожных работ, в сентябре предполагается провести двухнедельник дорстроительства, в течение которого надо будет быть выполнен полностью, произведена приемка построенных дорожных участков и мостов и развернута усиленная борьба за качество дорожных работ.

ВСЕСОЮЗНАЯ ДОРОЖНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

ЦС Автодора и Цудортранс созывают в октябре вторую всесоюзную дорожную конференцию, которая должна обсудить итоги выполнения плана дорожных работ за три квартала этого года, итоги практического участия Автодора, комсомола и печати в дорожном строительстве и план 1934 года.

Особое внимание будет уделено строительству и ремонту подъездных путей и внутрихозяйственных дорог совхозов, колхозов и МТС.

На конференцию приглашаются представители краевых и областных дортрансов, республиканских, краевых и областных советов Автодора, лучших и худших райисполкомов, лучших МТС и колхозов, лучших коллективов Автодора, а также представители областных и районных штабов, комсомола и печати — всего до 120 человек.

КАК ПРОХОДИТ РЕАЛИЗАЦИЯ 4-й ЛОТЕРЕИ

ЦС Автодора принимает сейчас все меры к тому, чтобы форсировать реализацию 4-й лотереи, которая должна быть закончена 15 ноября.

По сведениям на 18 августа распространение билетов лотереи проходит недостаточными темпами. Из причитающихся лотерейному комитету 11 460 тыс. руб. получено лишь немного больше 1 млн. или 9,2 проц. Отдельные крупные организации, как, например, Западно-Сибирская, Нижне-Волжская, Туркменская и Казахская, выполнили от 1 до 2 проц. задания. Целый ряд областных и краевых советов (Средневолжский, ЦЧО и др.) до 18 августа еще ничего не перевели Центральному совету.

Для помощи и ускорения работы по реализации лотереи на места направляются руководящие работники аппарата ЦС.

Автопробег — МОСКВА — КАРА-КУМ

МАШИНЫ В ПРЕДДВЕРИИ ПУСТЫНИ

«Первый этап грандиознейшего автомобильного пробега пройден», — телеграфировали 2 августа корреспонденты-участники автопробега Москва—Кара-Кум—Москва из Ташкента.

Позади остались 3950 км пути, пройденного через Московскую область, Горьковский край, Чувашию, Казакстан.

По протяжению и разнообразию дорожных и климатических условий первый этап явился несомненно чрезвычайно трудным и по сути дела большим самостоятельным пробегом. Особенно трудным участком был путь от Иргиза до Аральского моря через пески Малых Кара-Кумов.

Первый большой этап позволяет подвести и первые — предварительные — итоги того, как вели себя в пробеге машины от Москвы до Ташкента.

Серийные советские машины показали свои высокие качества. Они обладают большой проходимостью, выносливостью и прочностью. К машинам завода им. Сталина можно предъявить лишь одно требование: при работе в южных районах их нужно оборудовать более емкими радиаторами для быстрого охлаждения воды. Хуже работали импортные трехоски: они чаще портились и застревали в пути.

Что касается «обуви» автомашин, то надо сказать, что покрышки из синтетического каучука — безусловно прочны; покрышки из тау-сагыза работали превосходно; сверхбаллоны показали хорошую проходимость.

За весь путь из строя не выбыл ни один из крупных электроагрегатов, что говорит о повышении качества продукции московского Электрокомбината.



Головная машина колонны Кара-кумского пробега в пути. На снимке слева направо: начальник автоколонны т. Мирецкий, корреспондент «Известий» т. Эль-Регистал, лучший водитель т. Уткин

Фото Пенсона (Союзфото)

После шестидневного отдыха в Ташкенте колонна автомашин вышла в Ура-Тюбе. Проходя через узбекские и таджикские районы, колонна встречала исключительно радушными прием. Буквально через полчаса колхозные конные отряды со знаменами приглашали участников пробега остановиться в том или другом колхозе. В каждом кишлаке к машине выносили блюда с горячими кушаньями и фрукты.

Дороги приведены в прекрасное состояние.

На другой день после выхода из Ташкента колонна в полном составе, без аварий и поломок, строго соблюдая график движения, прибыла в Самарканд. Дальше — путь на Старую Бухару. Он лежал через Кермине. Этот участок будет памятен колонне по обилию пыли. Тончайшая «лессовая» пыль покрывает дороги Средней Азии, причем слой ее достигает местами 20 см толщины. Машины шли в непроницаемых тучах пыли. Временами было трудно дышать, так как поднятая машинами пыль настолько легка, что при отсутствии ветра часами висит в раскаленном воздухе. Путешествие по таким дорогам без пылеочистителей сокращает скорость машин в четыре раза, ибо «лессовая» пыль содержит большое количество кремния. Попав в цилиндры и смешавшись с маслом, пыль действует на металл, как наждак.

После Кермине, по просьбе Гиждуванского райкома партии и рика, колонне пришлось несколько изменить маршрут. Колхоз им. Молотова просил участников пробега убедиться в том, насколько хороши у него дороги.

Автоколонна сделала небольшую петлю и не пожалела об этом. Накануне хлопкоуборочной кампании молотозцы так подготовили дороги, что им могут позавидовать даже подмосковные районы.



Перед отправкой из Ташкента машины автоколонны Каракумского пробега были тщательно осмотрены и проверены

Фото Пенсона (Союзфото)

И дальше, двигаясь через Бухарский оазис, мимо колхозов им. Ленина, им. Сталина и др., участники пробега всюду видели покрытое гравием ровное шоссе, прочные мосты, арки.

Так колхозники Средней Азии встретили автоколонну. Они покрыли гравием 70 км шоссе. ... Осталась позади Старая Бухара. Машины идут на Чарджуй. Грязельный путь, в особенности между Каракулем и Фарабом. Он оказался не менее трудным, нежели барханы Малых Кара-Кумов. Машины двигались по мелким сыпучим пескам, вышедшим до сих пор только нишаков да верблюдов.

Чтобы дойти до Фараба, командор распорядился пустить в ход прорезиненные ленты длиной в 25 метров. По разостланным лентам шли тяжелые машины. Чтобы освободить от песка буксующие колеса, людям пришлось пускаться в ход лопаты, доски и чаще всего... руки. Борьба с песками продолжалась всю ночь. Машины с большим усилием шли на первой и второй скоростях. Сверхбаллоны еще раз показали на этом трудном участке свое преимущество: они не только легко и свободно преодолевали тяжелые места, но машина с сверхбаллонами даже буксировала машину № 5. Обутую в нормальные узкие шины.

Этот путь явился одной из самых тяжелых проб стандартной советской машины. Проба кончилась победой: все машины прошли участок Кызыл-Кумов. За 10 часов машины покрыли только 18 км, но и это — победа. Здесь уместно припомнить, что в песках Средней Азии даже машины «Рено-Сахара» иногда проходили в сутки 4—5 км.

Вот она — пустыня. Знойная, беспощадная, с 50-градусной жарой днем и с холодом по ночам. Пустыня, которой боится, виноват, боялся человек. На границе ее 100 участников первого в мире по длине, трудности и большому количеству машин пробега бесстрашно смотрят вдаль, готовые к любым трудностям, любым испытаниям.

Два дня стояла колонна на пороге Кара-Кумов, осматривая и выверяя моторы. Осмотр их показал всю вредность «лессовой» пыли. Когда сняли головки моторов машин, шедших без

пылеуловителей, водители увидели густую, грязную массу, покрывавшую цилиндры и поршни. Пришлось сменить поршни.

Остальные машины, снабженные пылеуловителями, работали в пути нормально. Лучше всех работал пылеуловитель системы Мальберга. Пылеуловитель Ветчинкина почти не защищал мотора. В условиях Средней Азии пылеуловители должны стать обязательной деталью каждой машины, так как применение его позволяет вдвое увеличить срок работы мотора по сравнению с машинами, работающими без пылеуловителей.

Первые километры по пустыне были полны неожиданностей. Из машины видны обширные хлопковые поля, бахчи, посевы кукурузы, джугара. Только после Арыша, где стоял столб с надписью: «Не забудьте взять с собой воду», потянулись мелкие сыпучие барханы.

Покрытые песками участки встречались редко, большей частью машины шли по твердой дороге, позволявшей развивать скорость до 50 км.

Два дня колонна шла левым берегом Аму-Дарьи. Пейзаж и климатические условия изменили у участников пробега представление о Кара-Кумах.

Где голые, жаркие пески? Где зной? Машины шли по твердому прунту третичной эпохи, вместо жары — сильный прохладный ветер. В этой части пустыни было холоднее, чем на Средней Волге. Температура с 40—45° падала до 20—18°.

За двое суток езды по пустыне Кара-Кум машины прошли 500 км со средней скоростью 30 км в час.

Дальше колонна шла туркменскими джунглями, где кустарники зачастую выше тенгов грузовых машин, а корни их вьются по дороге. Тем не менее, в колонне не было ни одной поломки. Целы и покрышки.

В полдень 19 августа автоколонна стартовала из Ново-Ургенча на Ташауз.

Преддверие пустыни встретило колонну довольно мощистиво. Но впереди — сотни километров страшных сыпучих барханов, впереди настоящая пустыня — безводная, безлюдная, дикая.

20 августа

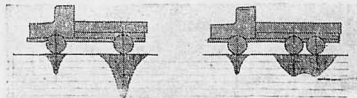
А. К-н

СПЕЦИАЛЬНЫЕ АВТОМОБИЛИ И ТРАКТОРЫ

СОВЕТСКОГО ПРОИЗВОДСТВА

Прежде чем перейти к специальным грузовым автомобилям, расшифруем понятие стандартный грузовик.

Стандартный грузовик — это автомобиль, предназначенный для грузов общего порядка и состоящий из шасси, кабины водителя и грузовой платформы. Грузовая платформа снабжена тремя откидными бортами.



Фиг. 1. Давление на грунт двухосного и трехосного грузовиков

Все остальные видоизменения стандартного грузовика, начиная от опрокидывающейся платформы — самосвала и кончая лесовозом, превращают его из стандартного в специальный.

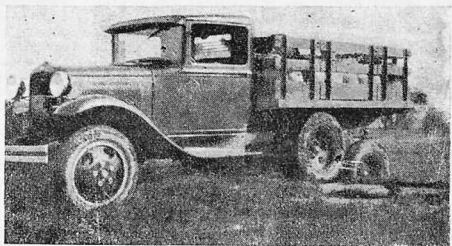
автомобилей (см. фиг. 1). Благодаря этому, сохраняются шины и дороги.

Для легкости управления рулем очень важно, чтобы передняя управляемая ось была разгружена. Усиленная нагрузка двух задних осей как раз дает возможность разгрузить переднюю поддерживающую ось.

Теперь рассмотрим, какие возможности увеличения проходимости дает трехосный автомобиль. Прежде всего он имеет сцепление с почвой в шести точках, что дает ему значительные преимущества перед двухосными машинами, так как большее сцепление обеспечивает полное использование тягового усилия и при этом дает малое удельное давление на покров дороги.

Демультимпикатор трехосного автомобиля играет роль дополнительной коробки скоростей для увеличения крутящего момента на ведущих осях, с одной стороны, и для понижения наименьшей скорости движения, — с другой.

Основные требования, предъявленные к подвеске трехосного автомобиля, сводятся к следующему:



Фиг. 2. Трехоска фofd-НАТИ производства Горьковского автозавода

В классификацию специальных автомобилей входят трехосные и многоосные автомашины, гусеничные автомобили, тракторы, тягачи, лесовозы, автомобили для очистки улиц, снегоочистители, санитарные автомобили, автомобили скорой помощи, пожарные автомобили и автобусы.

ТРЕХОСНЫЕ АВТОМОБИЛИ

Конструкция трехосных машин вызвана необходимостью, во-первых, увеличения грузоподъемности при передвижении по нормальным дорогам и, во-вторых, увеличения проходимости автомобиля при нормальной грузоподъемности.

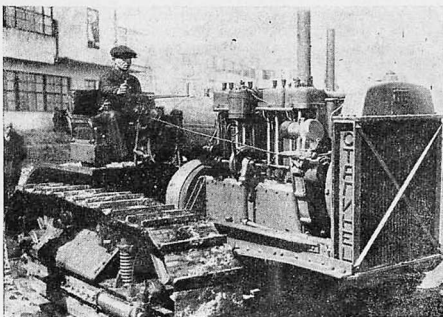
Если распределить большое осевое давление одной задней оси грузовика высокой грузоподъемности на две задние оси, то можно достигнуть того, что давление на каждую из задних осей не будет превышать осевых нагрузок легких грузовиков. В трехосном автомобиле давление на каждую из задних осей равняется половине давления на заднюю ось двухосного

1) Оси и рессоры должны быть подвешены так, чтобы каждая из осей (или в случае независимых колес — полуосей) могла независимо одна от другой следовать по всем неровностям пути.



Фиг. 3. Вездеход НАТИ

Фиг. 4. Один из первых стаиццев, выпущенных ЧТЗ



2) При езде по плохим дорогам подвеска должна допустить перекосы ведущих осей до 24° .

3) Статическая нагрузка должна распределяться поровну на обе оси.

Остановимся теперь на трехосном автомобиле НАТИ производства Горьковского автозавода — Форд-НАТИ (фиг. 2).

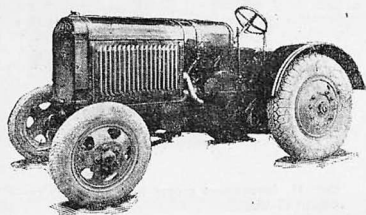
Ведущие мосты здесь сконструированы в двух вариантах — с конической передачей и с червячной.

Спецификация грузовика следующая.

Мотор — тип Форд, производства ГАЗ, литр-раж мотора 3 300 куб. см, мощность — 45 л. с., число оборотов мотора — 2 500 в минуту, де-мультипликатор — 2-ходовой, расположен за коробкой передач, тоннаж 2 т, расстояние между передней осью и серединой тележки — 3 200 мм, расстояние между ведущими осями — 340 мм, передача в заднем мосту 1:7,4.

АВТОМОБИЛИ С ГУСЕНИЧНОЙ ТЯГОЙ

Несущая способность колеса зависит от его диаметра и еще больше от ширины обода. Воз-



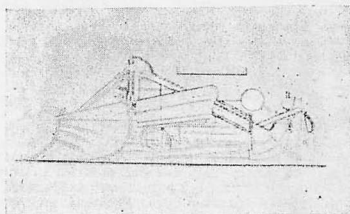
Фиг. 5. Трактор-тягач НАТИ

можность изменения этих двух величин ограничена узкими рамками, из чего следует, что транспортные возможности колеса также очень ограничены. На слабых почвах — песчаном грунте, песке и снегу — сила колесной тяги сильно падает: при больших нагрузках и при подъеме колеса буксуют.

Для борьбы с буксованием и для увеличения сцепления автомобиля с почвой в автомобилях

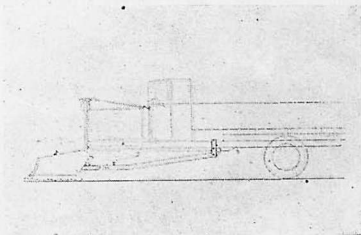
специальных конструкций пользуются гусеницами.

Основные преимущества гусеничной тяги заключаются, во-первых, в большей поверхности сцепления с грунтом; во-вторых — в пониженном удельном давлении на почву (в гусенице удельное давление равно удельному дав-



Фиг. 6. Снегоочиститель на тракторе «Коммунар»

лению от ноги человека, т. е. 0,50 кг на 1 кв. см); в-третьих, благодаря этим двум качествам и ряду конструктивных возможностей, например, врезание «башмаков» гусеничной ленты в почву, гусеничный автомобиль становится вездеходным.



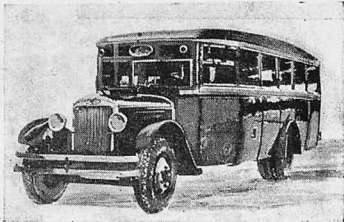
Фиг. 7. Снегоочиститель на грузовике Я-5

К недостаткам гусеничной тяги относится, в первую очередь, небольшая максимальная скорость (40—45 км в час), износ ходовых частей гусеницы; усложнение конструкции тягового механизма и шумность работы всего гусеничного механизма в целом и самих гусениц в частности.

Гусеничный ход представляет собой в большинстве случаев тележку с двумя двигателями. Конструкция рамы этой тележки видоизменяется в зависимости от устройства опорных катящихся деталей и от подвески.

Гусеничный автомобиль-вездеход НАТИ-2 (см. фиг. 3) отличается от всех других гусеничных автомобилей вездеходного типа тем, что он шарнирно подвешен в трех точках.

Вездеход НАТИ-2 представляет собой полугусеничный автомобиль на базе автомобиля Форд-АА. На вездеходе НАТИ-2 установлен мотор Форд модель А с увеличенным радиато-

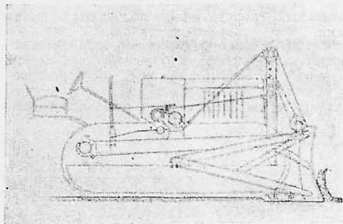


Фиг. 10. Автобус АМО-4

ставом заслужившие мировую известность гусеничные автомобили Ситроен. Вездеходы НАТИ-2 в этом пробеге полностью доказали свои высокие качества и преимущества перед Ситроеном. В конце пробега на наиболее трудных участках, там, где машины Ситроен не могли пройти, вездеход НАТИ легко и свободно перекатывался через барханы песчаных гор, проходил через песчаные овраги, не делая так называемого «моста», т. е. не провисая над оврагом, а заполняя своими движениями все неровности почвы.

К специальным автомобилям на гусеничном ходу можно отнести также гусеничные тракторы.

В СССР в настоящее время производятся два типа гусеничных тракторов — «Коммунар» и ЧТЗ — «Сталинец» (фиг. 4). Оба трактора — бесколесные, причем повороты осуществляются при помощи боковых муфт включения, которые управляют ручными рычагами. Трактор ЧТЗ «Сталинец» имеет 4-цилиндровый двигатель, который дает при 1100 об/мин. 20 л. с.

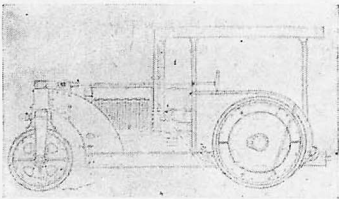


Фиг. 8. Бульдозер Дормашобеднения

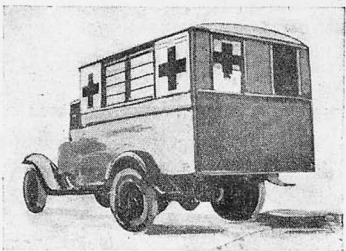
ром для работы в условиях жаркого климата. Вездеход может быть превращен из «пустынного» типа в «снежный» путем монтажа к передним колесам снежных лыж. Максимальная скорость вездехода — 40 км в час, максимальный подъем — 50 проц.

Вездеход НАТИ в течение одного года был испытан в пробеге. Подмосковные пробеги зимой 1931—1932 гг. по мокрому размытому грунту и по снежному покрову показали чрезвычайно высокую проходимость советского вездехода.

Кроме того, он был еще испытан осенью 1932 г. при пробеге через пустыню Кара-Кум. Этот пробег был своего рода конкурсом на лучший вездеход в мире, так как в нем уча-



Фиг. 9. Девятитонный моторный каток Дормашобеднения



Фиг. 11. Автомашина скорой помощи на шасси Форд-ГАЗ-АА

ТЯГАЧИ

Этой зимой НАТИ закончил проектирование 5 и 10-тонных полуприцепов и соответствующей мощности тягачей на базе автомобилей АМО-3 и Я-5.

Тягачи и полуприцепки снабжены серво-тормозами.

По своей конструкции эти полуприцепки не должны уступать лучшим заграничным образцам. Они снабжены автоматической сцепкой и автоматически действующими тормозами.

Когда прицепка отсоединена от тягача и опирается на свои передние колеса, то тормоза на ее задних колесах автоматически зажаты. Если нужно перекачать прицепку с места на место, то ручной тормоз на полуприцепке опускается. Путем относительно небольших переделок НАТИ переконструировал также сельскохозяйственный трактор СТЗ в промышленный тягач (фиг. 7).

В основном переделки сводятся к следующему.

Переделок (мотор) трактора поддресорен, задние и передние ступицы заменены другими и к ним крепятся дисковые колеса с пневматиками, в коробке передач изменена одна пара шестерен.

Задние колеса — производства Ярославского автозавода, передние — фордовские производства ГАЗ. Подвеска выполнена из фордовских частей (ресоры, подушка и пр.). Несколько деталей СТЗ изменено. Превращение с.х. трактора в промышленный тягач и обратно при наличии необходимых деталей можно произвести в 2—3 дня в условиях наших МТС.

Предварительные испытания промышленного тягача дали благоприятные результаты. Испытания производились по булыжной мостовой и по просеянной дороге с полезным грузом в 5 и 10 т. С грузом в 10 т. тягач на подъеме в 12 проц. развивал скорость в 8—10 км.

ЛЕСОВОЗЫ

Автолесовоз конструкции НИИПТ (Институт промышленного транспорта) представляет собой обычный автомобиль, смонтированный на портальной П-образной раме, снабженный подхватом для груза. Этот грузовик специально-

го назначения не ожидает погрузки и выгрузки, так как имеет возможность, благодаря свлему порталу, наехать на заранее уложенный груз (лес, доски, длинные брусья, трубы, железные фермы и т. п.). Лесовоз оборудован грузоподъемником с лапами, которые могут быть подведены под груз и сведены затем как клещи. При подъеме лап с ними поднимается также и груз на высоту до 400 мм. Операция захвата и подъема груза длится 5—6 секунд, после чего лесовоз может быть пущен в ход. Эксплуатация лесовозов показала, что транспорт леса автолесовозами обходится в 2,6 раза дешевле конного. Грузоподъемность лесовоза НИИПТ — 7 т, причем габариты груза 1220×1275, а скорость 30 км в час. Мотор и дифференциал — АМО-3, трансмиссия системы Браун-Лайн, ведущие колеса — передние для увеличения видимости дороги, рулевое управление на все четыре колеса.

СНЕГОЧИСТИТЕЛИ

Снегоочистители выпускаются Дормашобъединением двух типов: на тракторе «Коммунар» (фиг. 6) и на грузовике Я-5 (фиг. 7). Кроме того, Дормашобъединение выпускает еще бульдозеры для земляных работ по профилированию грунта (см. фиг. 8) и 9-тонные моторные катки на базе трактора СТЗ (фиг. 9).

Из специальных автомобилей советского производства следует также отметить пожарный автомобиль на шасси АМО-3, автобус АМО-4 на шасси АМО-3 (фиг. 10) и автомобиль скорой помощи на шасси Форд-ГАЗ (фиг. 11).

Инж. С. Д. Келлер

СОВЕТСКИЙ САЙКЛАР

Энтузиаст-автомодоровец инж. Киришевский в Новочеркасске сконструировал собственными силами трехколесный автомобиль нового типа. Используя для своей машины старый двигатель Рудж и трансмиссию БСА и выточив вручную необходимые шестерни и мелкие детали, он создал первую советскую конструкцию сайклара. Работа продолжалась 7 лет.

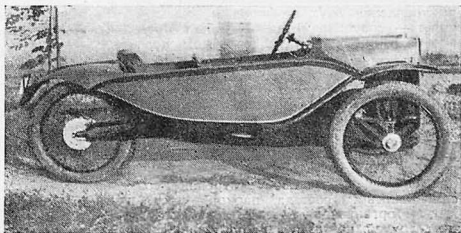
Центральный совет Автотора заинтересовался сайкларом г. Киришевского и решил оказать ему содействие в дальнейшей работе. Можно ожидать в ближайшее время появления в свет более совершенной и своевременной во

всех своих деталях модели советского сайклара.

Автомобиль, названный ОКТА (опытная конструкция трехколесного автомобиля), имеет два управляемых колеса опереди и одно ведущее сзади. Двигатель объемом 0,5 л связан с задним колесом карданным валом. Подвеска передних колес независимая. Двухместный кузов по удобству мало чем отличается от автомобилей средней величины. Вес ОКТА — 236 кг. Машина развивает скорость до 60 км в час и проходит по самым плохим дорогам.

Ю. Д.

Рис. 1. Внешний вид сайклара ОКТА



НЕОТЛОЖНАЯ ЗАДАЧА

Система Наркомсовхозов к 1 июля располагала автопарком, примерно, в 8600 машин, из которых 5700 находилось в зерносовхозах. Этот мощный автопарк, непрерывно увеличивающийся и составляющий уже, примерно, десятую часть всего автомобильного парка страны, до последнего времени находился в состоянии полного неустойства. Машины своевременно не ремонтировались, подвергались варварской эксплуатации, автопарк не справлялся с перевозкой посевных грузов и хлебо-вывозом, и тот сравнительно небольшой процент парка, который был на ходу, поддерживался, главным образом, за счет притока новых машин с наших автозаводов, успешно перевыполняющих свой план.

Начиная с весны текущего года, Наркомсовхозов взял линию на оздоровление и укрепление автопарка совхозов и при помощи политотделов, местных органов Цудортранса, профорганизации шоферов и автодорской общественности добился улучшения положения и повышения количества ходовых машин, примерно, до 70 проц.

В настоящее время организационной неразберихе, ослабляющей автопарк совхозов, положен предел. Совнарком СССР в постановлении об использовании автотранспорта совхозов и МТС дал четкую директиву как правильно организовать сельскохозяйственный автотранспорт.

В совхозах и МТС, имеющих свыше 10 грузовых автомашин, создаются автоколонны, являющиеся самостоятельными подсобными хозяйственными предприятиями в составе соответствующих совхозов. В основе работы колонны должен лежать трансфинплан, предусматривающий выполнение всех перевозок совхоза. Начальник автоколонны, подчиняющийся директору совхоза, должен обладать необходимыми техническими и эксплуатационными познаниями в автомобильном деле. Автоколонна не будет хозяйством, замкнутым в пределах одного совхоза, наоборот, по распоряжению треста, машины колонны могут перераспределяться для работы в другой совхоз на основе специальных договоров. Разгон машин по требованиям различных лиц из числа администрации будет ликвидирован — только начальник колонны назначает машины на работу, в соответствии с договорными обязательствами. Твердое прикрепление двух шоферов к каждой машине — спаренная езда — добьет обезличку, особенно вредную в транспортном хозяйстве.

Беспорядочный подчас автотранспорт, ремонтировавшийся за счет случайных станко-часов в совхозных мастерских, получает определенные права на средний и капитальный ремонт в мастерских совхоза на основе договоров между мастерскими и автоколоннами.

В практике совхозов были случаи свободного обращения с государственной собственностью — машины по усмотрению совхозов списывались из состава парков, продавались другим организациям, ремонтировались одна за счет другой, превращая часть парка в кладби-

ще, и т. д. Постановление СНК СССР возлагает проверку, инструктирование и инспектирование работы совхозов в области организации и использования автотранспорта на специальные автотранспортные инспекции, которые должны быть созданы в крайсовхозтрестах со штатом не более 5 человек.

Это постановление СНК СССР является документом исключительной важности для сельскохозяйственного автотранспорта. Техника управления всем автопарком совхозов должна быть перестроена так, чтобы полностью была обеспечена ответственность за состояние и работу машин. Контроль за работой машин и шоферов должен быть реальным, уход за машиной грамотным, а оказание машинам технической помощи своевременным.

Успех дела решают кадры. Совхозный парк беден кадрами, особенно для хозяйственно-командного звена. Достаточно указать, что в одном из совхозов Урала автотранспорт подчинен заведующему конным парком.

В соответствии с постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) о работе угольного Донбасса и ж.-д. транспорта квалифицированные эксплуатационники должны из кабинетов перейти на производство. В совхозных парках насчитываются десятки квалифицированных эксплуатационников, а их нужны сотни, о качестве шоферского состава совхозов уже писалось не раз. Шоферские кадры по качеству в общем малоудовлетворительны, по количеству недостаточны. Конвейер, выпускающий непрерывно все новые и новые машины для совхозов, не имеет параллельного конвейера, подготовляющего шоферские кадры. Опыт подготовки кадров в самих совхозах оправдал себя лишь в незначительной степени. К этой задаче надо подходить шире и серьезнее и вести подготовку кадров в более или менее крупных центрах под ближайшим руководством совхозтрестов.

Роль Автодора в подготовке и усилении совхозных парков необходимыми кадрами очень значительна. В посевную кампанию Автодор послал в совхозы около 2000 шоферов. Около 250 человек работало в ремонтных бригадах, 267 контрольных постов следили за продвижением грузов в совхозы и МТС. Наряду с профорганизацией шоферов Автодор должен выделить большое количество работников из своего актива на эту важнейшую работу.

Совхозы нуждаются не только в автомобильстах. Ряды борцов за хорошую дорогу также требуют пополнения. Мощный парк дорожных машин в совхозах, уступающий только парку системы Цудортранса, не используется в полной мере. Передовая «Правды» требовала, чтобы автодорожцы шли в борьбу за дорогу в первых рядах. Борьба за приведение в проезжие состояние низовой сети дорог, по которым идет интенсивнейшее движение сельскохозяйственного автотранспорта, будет деловым ответом на указание «Правды».

ПРАВИЛЬНАЯ ЗАПРАВКА

СЪЭКОНОМИТ ТЫСЯЧИ ЛИТРОВ ГОРЮЧЕГО

Два года прошло с момента опубликования одного из важнейших постановлений президиума ЦКК—ВКП(б) и коллегии НК РКК СССР об экономии горючего.

За эти два года многие совхозы и МТС добились больших успехов, они свели на-нет потери при перевозке, заправке и во время работы машин, но имеются и такие автохозяйства, которые до настоящего времени ничего не сумели сделать.

Сейчас в связи с наступающим осенним сезоном нужно вести решительную борьбу за экономию каждой капли бензина и керосина, добиться полного отсутствия потерь в первую очередь, путем организации правильной заправки.

Ниже мы приводим описание некоторых заправочных приспособлений, применение которых в целом ряде совхозов и МТС дало экономию тысяч литров горючего.

УСОВЕРШЕНСТВОВАННАЯ ВОРОНКА РУДКОВСКОГО

Часто для заправки тракторов, автомашин и комбайнов в совхозах пользуются стандартной воронкой. Применение стандартной ворон-

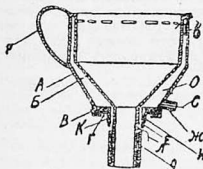


Рис. 1. Воронка

ки приводит обыкновенно к напрасному разливу горючего. Кроме этого, заправка тракторов и автомобилей с помощью стандартной воронки отнимает очень много времени.

Как показала практика 2-го учебноопытного зерносовхоза, эти потери могут быть значительно сокращены и заправка ускорена применением воронки Рудковского, которая действует следующим образом (рис. 1).

Воронка Б заключена в воронку А. В последний момент наполнения бака трактора или

автомобиля жидкость, поднявшись до отверстия Л, пройдет через него в пространство О между стенками воронок А и Б. Отсюда горючее будет вытекать через носок Ж в подставленный сосуд.

В то время, когда резервуар Б воронки наполнится горючим, а бак трактора или комбайна еще не будет наполнен до верха, то горючее из резервуара О по трубке Л также будет стекать в бак трактора.

Заправка с помощью этой воронки исключает надобность проверки уровня горючего в баке в процессе заправки, а также устраняет разлив. Все это ускорит заправку и исключает возможность потерь.

ПРИБОР БИБИКОВА ДЛЯ ЗАПРАВКИ ИЗ ЦИСТЕРН

Существует много различных типов заправочных самотеком. Однако все они имеют ряд недостатков: 1) заправка производится медленно, 2) резиновые шланги разъедаются горючим и требуют замены через непродолжительный срок службы. Эти недостатки исключаются при пользовании прибором, сконструированным г. Бибикиным.

Устройство прибора Бибикова следующее (см. рис. 2).

Основная полуторадюймовая труба в середине имеет насос и одним своим концом соединена с цистерной, а другим — с трубой Д. Кроме этого, она имеет две ответвляющиеся трубки Е. Труба Д имеет диаметр в один дюйм. Будучи соединенной с альвейеровским насосом, она служит для перелива горючего из бочки в цистерну. Трубки Е предназначены для заправки.

Перед тем, как приступить к заправке трактора или автомобиля, конец трубы Е соединяется с воронкой М, которая устанавливается в бак трактора. Перекачку горючего производят насосом, предварительно установив краники, имеющиеся на трубопроводах прибора, так чтобы горючее из цистерны через насос В в трубку Е перетекало в бак трактора.

Заправка с помощью этого прибора занимает 3—4 минуты. Благодаря тому, что все трубопроводы металлические, они служат значительно дольше резиновых трубопроводов.

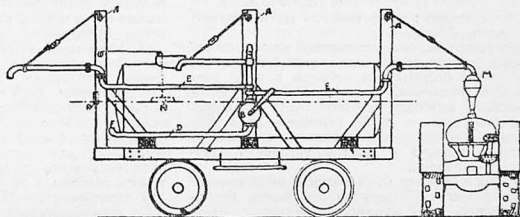


Рис. 2.
Заправка трактора
из цистерны

ПРОБКА ДЛЯ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ЗАПРАВКИ

Из всех приборов для автоматической заправки наиболее простым и дешевым является автоматическая пробка всесоюзного института с.-х. машиностроения (ВИСХОМ).

Выточенная пробка 1 просверлена лишь с одной стороны. В это отверстие вставлена трубка 2. Верхняя часть трубки 1 закрыта деревянной крышкой 4. На нижнюю коническую часть пробки одет кусок резинового шланга 3.

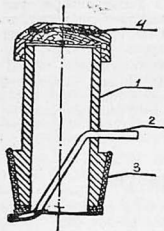


Рис. 3.
Автоматическая пробка

Схема заправки трактора с помощью автоматической пробки представлена на рис. 4.

Автоматическая пробка А вставлена в бак для горючего Б. Шлангом В пробка соединена с бочкой Г, в которой находится горючее. Трубочка, обозначенная на рис. 3 цифрой 2 и на рис. 4 буквой Д, соединена с краником Е, повернутым во всасывающую трубу заправляемого трактора или автомобиля.

Приступая к заправке горючим с помощью автоматической пробки, насколько возможно,

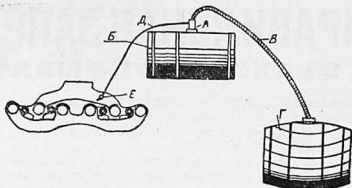


Рис. 4. Схема заправки с помощью автоматической пробки

уменьшают обороты мотора и открывают краник Е.

Как только краник Е открыт, сразу же появляется разрежение в баке Б. Благодаря разности давления в баке Д и в бочке Г горючее из последней начинает переливаться по шлангу В в бак Б. При наполнении бака Б горючее по трубке Д попадает во всасывающую трубу мотора, мотор начинает давать перебор и может через некоторое время остановиться. Это служит признаком наполнения бака. Вся заправка отнимает 1—2 минуты и исключает потери.

Описанные выше приборы достаточно хорошо зарекомендовали себя в работе. Изготовить их может любая участковая мастерская. Материалы для изготовления приборов можно найти в каждой МТС.

Применять усовершенствованную и автоматическую заправку обязательно на каждом участке, в каждой бригаде, работающей в поле. Свести потери на-нет — это прежде всего значит выполнить одно из важнейших требований партии и правительства.

Г. Демин

НОВЫЙ ПОРЯДОК ВЫДАЧИ БЕНЗИНА

Экономия горючего — одна из важнейших задач всех автохозяйств в целом, каждого автотранспортника в отдельности. Доказывать это в настоящее время нет необходимости. До сих пор со стороны Авторемснаба и Моссовета было немало попыток борьбы с перерасходом бензина на автотранспорте.

К сожалению, эти попытки ощутительных результатов не дали.

Только установленная два-три месяца назад новая система выдачи бензина внесла значительный сдвиг в регулировании расходования бензина и дала экономию по Москве до 100 т в день. Экономия будет еще ощутительней, если эту систему распространить на автотранспорт всего Союза.

Введенная система установила расходование бензина, исходя из твердых технических норм, уничтожила бесконечные очереди в часы наибольшего движения, дала возможность автохозяйствам свободно маневрировать бензиновыми ресурсами, а самое главное — дала возможность быстро обнаруживать виновников растраты бензина и быстро устранять замеченные неполадки.

До 1932 г. бензин продавался в неограниченном количестве. Ордера на получение бензина давались кому угодно, достаточно было

лишь представить требование от учреждения.

С 20 марта этого года начинается серьезное ограничение в выдаче бензина. Для всех автохозяйств Москвы были установлены лимиты расходования бензина, исходя из примерного пробега автомашин, в зависимости от предполагаемых условий эксплуатации и норм установленных Цудортрансом.

С целью более жесткого контроля маломощных хозяйств, которые больше других давали перерасход бензина, был введен добавочный учет по карточной системе. На каждую автомашину такого маломощного хозяйства заводилась специальная карточка. Перзброска бензина с машины, ставшей в ремонт, на машину, выпущенную из ремонта, не допускалась, что сильно стесняло хозяйственное маневрирование бензином и вызывало недовольство. Бензин продавался Авторемснабом согласно утвержденным для каждого автохозяйства нормам расходования бензина. Ежемесячно каждое хозяйство закупало талоны в Управлении бензиновых станций московской дирекции Авторемснаба и при получении бензина одна половина оставалась у заправщика бензинораздаточной станции, а другая служила оправданием для автохозяйства. Но эта система не уничтожила разбазаривания и перерасхода бензина,

и тогда после целого ряда совещаний, по инициативе Моссовета, в конце июня была введена новая система выдачи бензина.

По этой системе Моссовет непосредственно сам лимитировал и регулировал расходование бензина в крупнейших автохозяйствах Москвы, составляющих около 70 проц. всего автопарка Москвы. Лимитирование же и регулирование расхода бензина остального автопарка было передано районным советам.

Были пересмотрены в сторону уменьшения нормы расхода бензина Цудортранса.

Лимиты установлены, исходя из наличия ходового парка, по новым нормам расхода бензина на километр пути.

Бралась за основу вполне пригодная к эксплуатации автомашина.

Для первоочередных хозяйств, занимающихся перевозкой продуктов, топлива, материалов для важнейших строительных, установлена, впрямь до уточнения, примерная норма пробега в 100—130 км пути в сутки.

Для второстепенных хозяйств лимит установлен, исходя из 100—110 км суточного пробега автомашин.

Для хозяйств третьей категории установлена норма 75—80 км пути и в редких случаях максимум 90 км.

Нормы устанавливаются на основании декадных эксплуатационных сводок, представляемых автохозяйствами Моссовету и районным советам, и для каждого отдельного автохозяйства изучаются и уточняются.

Крупные автохозяйства на основании установленных лимитов закупают ежедекадно талоны на получение бензина (20-литровые, 10-литровые, 5-литровые) непосредственно в Управлении бензинораздаточных станций, а мелкие автохозяйства приобретают талоны в районных советах.

Талоны установлены одного образца, ежедекадно сменяется только цвет талона.

Талон, не использованный в установленную декаду, недействителен и должен быть обменен.

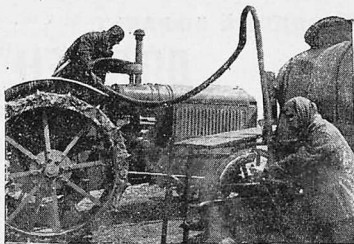
Автохозяйства, получившие талоны, обязаны на обороте талона проставить штамп автобазы с точным адресом и номером телефона.

При предъявлении талона заправщик бензинораздаточной станции сверяет штамп на обороте талона с наименованием гаража на путевке и номер машины в путевке с номером управляемой машины. Отпуска бензин, он ставит штамп бензинораздаточной станции на путевке и своей подписью и датой заверяет количество отпущенного бензина.

Талон остается у заправщика бензинораздаточной станции и служит основанием для отчетности о выдаче бензина.

По постановлению Московского совета от 2 июля 1933 г. установлен также и порядок очередности отпуска бензина.

В первую очередь бензин отпускается машинам скорой помощи, пожарным, аварийным; во вторую очередь бензин получают автобусы.



Заправлять трактор в поле нужно так, чтобы не пролить ни одной капли горючего. Для этого необходимо пользоваться не ведрами, а насосом. Так поступают трактористы Зименовского зерносовхоза (Фроловский район, Нижней Волги). На снимке — комсомолец-тракторист т. Свиридов за заправкой трактора

Фото Маклецова (Союзфото)

в третью — грузовые машины, в четвертую — легковые машины и мотоциклы.

Как мы наблюдали у нескольких колонок, очередность строго соблюдается самими клиентами.

Крупные автохозяйства попрежнему прикреплены для заправки к определенным колонкам, остальные хозяйства получают бензин, где они находят удобным. Очереди у колонок свелись к минимуму.

Новая система внесла большую четкость в распределение бензина, дала значительную экономию (до 100 т в день только по одной Москве), улучшила техническое состояние автопарка.

Хозяйства, получая жесткую норму бензина, вынуждены более тщательно следить за техническим состоянием автомашин, более тщательно их регулировать, своевременно ремонтировать, жестко бороться с растратчиками бензина, всячески поощрять наиболее аккуратных шоферов.

Но сделано еще не все. Предстоит еще большая работа по уточнению и улучшению введенной системы, и в первую очередь необходимо обратить серьезное внимание на состояние счетчиков бензинораздаточных станций.

Подавляющее большинство счетчиков импортного происхождения, рассчитано на определенные сорта бензина и должны тщательно регулироваться, что, к сожалению, не делается.

Требуется также урегулировать вопрос о сливе в цистерну излишне налитого в резервуар бензина.

Но во всяком случае новая система дала положительный результат.

А. Соколов

ХОЛОДНЫЙ АСФАЛЬТ

ДОЛЖЕН ПОЛУЧИТЬ

ШИРОКОЕ ПРИМЕНЕНИЕ В СОВЕТСКОМ СОЮЗЕ

Широкое развитие асфальто-бетонных покрытий за последние годы указывает на то, что они уже начинают занимать преобладающее место в дорогах высшего типа. Причина этого заключается в большой механизации асфальто-бетонных работ, в их сравнительно невысокой первоначальной стоимости, хороших показателях по сохранению экипажей и отличному санитарно-гигиеническому состоянию.

Но наряду с этим асфальто-бетонные покрытия требуют наличия камня высокого качества, опытного высококвалифицированного технического персонала для устройства дорог, сложного оборудования заводов, большого количества катков на месте укладки асфальто-бетона и хороших климатических условий.

Эти недостатки в известной мере устраняют при работе с холодным асфальтом.

В 1918 г. в Германии был изобретен холодный асфальт, или, как его иначе называют, «даман-асфальт» (по имени предложившего этот асфальт доктора Дамана). Даман-асфальтовые дорожные покрытия получили в короткий промежуток времени очень широкое применение как в Германии, так и в Западной Европе, вследствие хорошего состояния выстроенных дорог, простоты работы при укладке состава на дороге и наличия широкой базы местных материалов, идущих в дело при устройстве холодного асфальта.

Быстрое распространение дорог из холодного асфальта заинтересовало и дорожников Советского союза. Опытный участок из холодного асфальта германской продукции, полученной в готовом виде, был впервые построен под Москвой на Волоколамском шоссе в 1928 г.

Хорошее состояние этого участка в настоящее время, через 5 лет, указывает на то, что покрытие произведено вполне удачно.

В связи с широким применением асфальтовых покрытий как на городских проездах, так

и на загородных дорогах в последние годы, был возбужден вопрос о том, чтобы наладить производство холодного асфальта, в частности даман-асфальта, у нас в Союзе. С этой целью был оборудован завод для изготовления холодного асфальта в Москве и пущен в эксплуатацию в августе 1932 года. Материалом для производства холодного асфальта служит известняк, добываемый недалеко от Москвы.

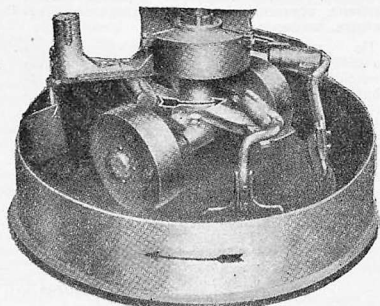
Известняк требуется крепких пород. Характеристика этого известняка следующая: объемный вес 2,70, удельный вес 2,71, водонасыщаемость около 1,5 проц., износ в барабане Дюваля 3,6 проц., пустотность 2,8 проц., набухания 0,12 проц., сопротивление сжатию 1100—1400 кг на 1 кв. см. В качестве битуминозного материала употребляется битум марки № 1 с добавкой антраценового масла.

Организация работ по устройству дорог из холодного асфальта концентрируется на заводах даман-асфальта. При укладке же дорог на месте вся работа сводится к тому, чтобы готовые массы из холодного асфальта разложить слоем равномерной толщины и слепка прокатать легким катком. Таким образом, технический персонал и квалифицированная рабочая сила для приготовления асфальта концентрируются в одном месте — месте изготовления даман-асфальта, т. е. на заводе. На линии же работа упрощается до того, что там вполне достаточно технического персонала, умеющего укладывать даман-асфальт равномерной толщиной по изготовленному профилю.

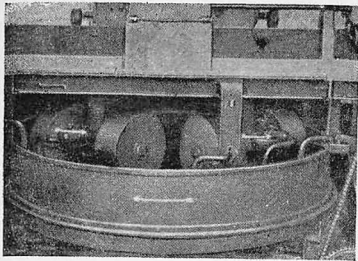
Работа на даман-асфальтовом заводе состоит в следующем. Прежде всего необходимо получить минеральные агрегаты запрокинутой крупности. На московском заводе, согласно последних образцов лучшего покрытия из даман-асфальта, употребляется известняк крупностью зерна от 0 до 30 мм.

Получение такого минерального агрегата на Московском заводе достигается путем следующих последовательных операций: первоначальное дробление известняка производится в дробилках Блэк, затем он попадает в просушку в барабан, где подогревается до 100—120°С, далее — в бункер и из бункера в шаровую мельницу Мюллера. Из шаровой мельницы известняк поднимается снова в бункер, откуда уже попадает в мешалку, несколько необычной для асфальто-бетонных смесителей конструкции. Образцы подобных мешалок приводятся на рис. 1. В эту же мешалку одновременно с поступлением минеральной массы поступает и заранее приготовленный битуминозный материал, в частности (как на московском заводе) битум марки № 1 с добавкой 20—25 проц. антраценового масла, тоже подогретого. Таким образом, перемешивание производится при суммарной температуре смеси около 100°С.

Из мешалки полученный асфальт отвозится на склад под навес, откуда, спустя некоторое время, в холодном состоянии доставляется на любом транспорте на место дорожных работ.



Мешалка для даман-асфальта. Один из типов



Другой тип мешалки для даман-асфальта

Приготовленный асфальт может сохраняться на складе даже под открытым небом в течение нескольких месяцев. По завершению немецких специалистов такое хранение может продолжаться от 4 до 6 месяцев и при этом строительное свойство холодного асфальта нисколько не теряется.

По существу вся сложность проектирования холодного асфальта при хорошо оборудованном заводе заключается в правильном подборе как количества, так и консистенции битуминозного материала. Получение же нужного гранулометрического состава минеральной части при стандартных машинах и при более или менее постоянной прочности камня не представляет затруднений.

Роль и значение битуминозного материала в холодном асфальте несколько иные, чем в асфальто-бетоне, так как покрытие из даман-асфальта, основанное не на принципе бетона, в котором монолитность и прочность достигаются главным образом благодаря связующему веществу (битуму), а на принципе взаимной расклиновки минеральных частиц даман-асфальта. Роль битуминозного материала сводится только к облегчению этой расклиновки как в период первоначальной укатки, так и в последующем при езде дороги в эксплуатации. Вследствие этого употребляют битумный материал в очень жидкой консистенции. Таким образом, битум или деготь, который идет в холодный асфальт, служит как бы смазочным материалом, способствующим расклиновке. С другой стороны, битум или деготь защищают покрытие от проникновения в него влаги. Такая структура даман-асфальта требует выбора несколько иного минерального агрегата, а именно, если в асфальто-бетон употребляется значительная доля (процентов 25, а иногда и до 50) пуску, имеющего округлую форму, то в даман-асфальт идет исключительно искусственно раздробленный минеральный агрегат, имеющий остроугольную форму. В качестве материала для минерального агрегата может служить, как уже было указано, известняк или каменная порода. Широко может быть использован для этой цели также известняк и шлак.

Для укладки даман-асфальта требуется правильно спланировать основание. В качестве основания может быть использован булыжник,

шоссе, клинкер, и проч. В случае надобности можно использовать и более надежные и прочные основания, как-то: цементно-бетонные, из черного щебня и проч.

Привезенный на дорогу даман-асфальт разравнивается равномерным слоем запроецированной толщины (обычно 5 см), причем следует учитывать, что даман-асфальт обладает большим коэффициентом уплотнения, а именно от 1,5 до 1,6. Таким образом, для получения нужного рабочего слоя в 5 см приходится укладывать в дорогу даман-асфальт толщиной в 7,5 см.

Укатка дороги производится обычно легким катком. В Москве употребляются для этой цели одновальцовые моторные катки весом около 600 кг. Дорога, прокатанная таким катком, пускается в эксплуатацию, и в первый период эксплуатации происходит фактическое уплотнение минерального агрегата, что продолжается около 70 дн.

При устройстве дорог из даман-асфальта не требуется тщательного просушивания основания. Работа может производиться при пасмурной погоде, допускается устройство дорог даже при влажном основании, и только сильный дождь, смывающий смесь холодного асфальта с дороги, может послужить препятствием для производства работ. Последнее свойство даман-асфальта чрезвычайно ценно, так как оно значительно удлиняет строительный сезон.

Область применения даман-асфальта у нас в Советском союзе чрезвычайно велика в связи с широкой автомобилизацией страны и строительством дорог высшего типа. Дорожное строительство с применением даман-асфальта в ближайшем же время несомненно получит у нас самое широкое развитие.

В Советском союзе для даман-асфальтового покрытия дорог имеется гораздо более широкая материальная база, чем для какого-либо другого типа усовершенствованных дорог. Наличие строящихся гигантов дает в Союзном случае прекрасную базу для развития даман-асфальтового производства, так как основным продуктом для изготовления даман-асфальта может служить шлак и каменноугольный деготь.

Производство даман-асфальта в пределах Союза имеет более обширную материальную базу, чем асфальто-бетон, так как последний требует непрерывного применения камня крепких пород, места залежек которого очень ограничены, а транспортировка на далекие расстояния нерентабельна. Построенный даман-асфальтовый завод может обслужить дорожное строительство в очень большом радиусе, ибо готовый даман-асфальт может транспортироваться по железной дороге без всякой тары.

Освоение даман-асфальтового производства у нас в Союзе является залогом того, что даман-асфальт найдет широкое применение. Это объясняет отнесение к первым опытам дорожного строительства из даман-асфальта с особой серьезностью и вниманием, а также установить широкий обмен опытом между дорожно-строительными организациями.

В заключение следует отметить, что окончательная стоимость построения дорог из даман-асфальта в подавляющем большинстве случаев обходится уже сейчас дешевле всех других способов постройки асфальтовых дорог.

Обмениваемся опытом *Тракторной*

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ СИГНАЛИЗАТОР

ПРЕДЛОЖЕНИЕ РАБОЧЕГО Т. ЕГОРОВА

(2-й учебноопытный совхоз)

Правильность управления автомобилем или трактором с прицепкой в значительной мере зависит от состояния прицепки.

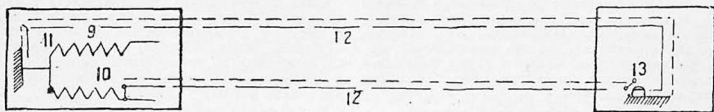
При езде по плохим дорогам и во время работы в поле прицепка или орудие может внезапно поломаться или оказаться в неправильном положении. Об этих поломках или неправильном ходе орудия необходимо немедленно сигнализировать водителю машины. Поэтому предложенный т. Егоровым электрический сигнализатор является особенно ценным.

Сигнализатор т. Егорова устроен следующим

образом. Мы соединимся, и следовательно электрический ток, вырабатываемый магнето, не будет идти к свечам, а пойдет на массу прицепного орудия.

Благодаря замыканию в свечах не будет появляться искра, а следовательно прекратится воспламенение в цилиндрах, отчего мотор перестанет работать. Остановку автомобиля или трактора с помощью описанного приспособления производит рабочий, сидящий на прицепке.

Кнопкой 13 можно пользоваться и для по



образом. К первичной обмотке 10 магнето (см. рис.) присоединен провод 12. Этот провод по своей длине должен быть несколько больше того расстояния, которое получается между прицепкой и автомобилем или трактором. Второй конец провода 12 присоединяется к одной из клемм звонковой кнопки 13. Другая клемма кнопки тоже соединяется с помощью провода с массой 14 прицепки.

Если нажать на звонковую кнопку, то клем-

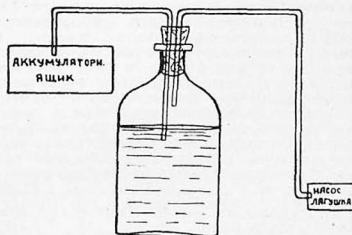
дачи сигналов с прицепки водителю. Для этого рабочий нажимает на звонковую кнопку и тотчас опуская ее, прерывает на несколько мгновений цепь первичного тока в магнето. От прерывания первичного тока в магнето на короткое промежутки времени мотор дает перебой. Услышав перебой, водитель оглядывается на прицепку.

Г. Демин

БЕЗОПАСНЫЙ РАЗЛИВ КИСЛОТЫ

Существующий способ разлива кислоты непосредственно из бутылки на практике становится причиной несчастных случаев — ожогов.

3-й парк Мосавиогруза применяет безопасный способ разлива кислоты путем применения гибких шлангов 1 и 2, пропущенных через пробку в бутылку. Шланг 1 нагнетает воздух в бутылку посредством насоса-лягушки, приводимого в действие ногой. Шланг 2 подает кислоту в аккумуляторный ящик. Разлив кислоты при указанном способе производится одним человеком и гарантирует от ожогов.



Инж. Н. Винклер

ВСТАВНЫЕ ЛОПАСТИ ВЕНТИЛЯТОРА МАШИНЫ ФОРД-АА

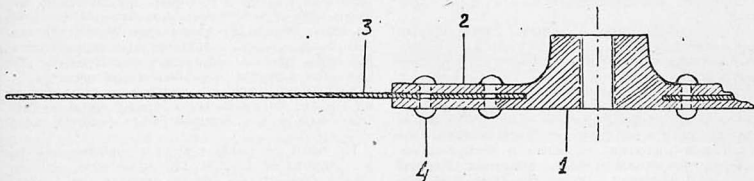
При поломке одной из лопастей штампованного вентилятора машины Форд-АА приходится вентилятор с одной неповрежденной лопастью заменять новым.

3-й парк Мосавтогруза изготавливает сборные вентиляторы, состоящие из кованного сердечника 1, с оттянутыми лапами 2. При помощи заклепок 4, к лапам крепится лопасть вентиля-

тора 3, изготовляемого из обрезков листового железа.

Сердечник имеет резьбу и навинчивается на шейку шкива вентилятора. Смена деформированной лопасти быстро производится при помощи переклетки.

В.



УГОЛЬНИК ДЛЯ ПРОВЕРКИ ПОРШНЯ

ПРЕДЛОЖЕНИЕ Т. БОЧАРОВА

(СЕВЕРОКАВКАЗСКИЙ ЗЕРНОТРЕСТ)

Для проверки поршней в большинстве ремонтных мастерских пользуются либо дедовскими нигде негодными способами, либо применяют для этой цели импортные сложные и дорогостоящие приборы.

Предложенный т. Бочаровым угольник для проверки поршней отличается простой конструкции и в то же время обеспечивает надежность действия.

Этот угольник имеет в одной планке отверстие Б, предназначенное для болта, которым угольник может быть привернут к верстаку.

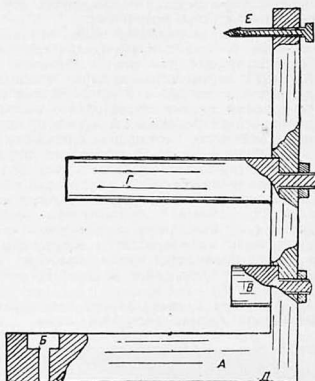
Отверстия, сделанные в другой планке, предназначаются для деталей В, Г и Е.

Деталь В представляет собой круглый короткий стержень с нарезным концом и гайкой. Стержень служит для проверки нижней части (юбки) поршня.

Деталь Г представляет собой палец, также прикрепленный к планке с помощью гайки, на вернутой на один из его концов. На палец Г одевается предназначенный для проверки поршня.

Деталь Е представляет собой болт с концом, заточенным, как конус. Этим болтом проверяются канавки поршневых колец.

Г. Д.



ВКЛЮЧИТЬ КОМПРЕССОР В СТАНДАРТ МАШИН ГАЗ-АА

В ПОРЯДКЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Меня давно интересовал вопрос, можно ли на машину Форд поставить воздушный компрессор «Келлог», который ставится на АМО-3 в Ярославках.

Работая шофером в НАТИ на испытательной машине ГАЗ-АА, я с помощью администрации достал компрессор «Келлог», присоединил его с правой стороны коробки скоростей к имеющемуся там отверстию, увеличив лишь толщину металлической прокладки на 6 мм и изогнув и удлинив трубу глушителя, обведя ее вокруг компрессора.

Компрессор работает хорошо, но по ряду устаревших причин при работе получается стук шестерен.

Не следует ли поставить вопрос о включении компрессора в стандарт нашей ГАЗовской машины, учитывая преимущества компрессора перед насосом.

На тех же фордах, где есть демультипликаторы, никаких переделок не нужно. Он стоит на трехоске ГАЗ-НАТИ, которая ушла в пробег Москва—Кара-Кум—Москва и работает прекрасно.

Н. Федулкин

АВТОДОР ДОЛЖЕН СТАТЬ АКТИВНЫМ УЧАСТНИКОМ ВСЕСОЮЗНОЙ ПЕРЕПИСИ ДОРОГ

Всесоюзная перепись автомобильно-гужевого дорог, проводимая Цудортрансом впервые, в истории как бывшей России, так и Советского союза, является огромной хозяйственно-политической задачей.

Перепись автомобильно-гужевого дорог должна:

а) установить точный список автогужевого дорог низовой сети;

б) выявить их протяженность и техническую вооруженность;

в) определить экономическую роль каждой дороги в хозяйственной жизни района;

г) изучить географическое размещение дорог низовой сети и густоту их расположения по отдельным районам, областям и республикам.

Переписью должны быть охвачены: дороги районного значения, дороги сельского значения и дороги хозорганов.

Если у нас при территории Союза в 21,4 млн. кв. км (т. е. почти в три раза больше, чем территория САСШ) имеется только 80 тыс. км железнодорожных линий (САСШ имеет 430 тыс. км) и 90 тыс. км водных путей, то совершенно естественно, что роль и значение автогужевого транспорта при недостатке железных дорог и водных путей резко возрастает.

Для того чтобы наиболее полно освоить естественные богатства и производительные силы страны, необходимо сильно увеличить сеть культурных автомобильных дорог. Рациональное строительство дорог и органическая связь их с другими видами транспорта возможны лишь на основе результатов переписи, так как только после этого партия и правительство могут правильно наметить и проводить широкую программу дорожного строительства, в котором крайне заинтересована вся страна.

Огромного значения переписи дорог, к сожалению, недооценивает большинство местных дорожных органов, рики и сельсоветы, а также отдельные края и области, вследствие чего эта работа проводится крайне слабо и нарушаются сроки выполнения заданий Цудортранса.

ЦС Автодора в конце апреля в специальном директивном письме республиканским, кра-

евым и областным советам Автодора указал, что автодорожные организации, и в частности их дорожные секции и уполномоченные, должны обеспечить успех учета дорог своим активным участием в комиссиях, руководящих переписью, оказывая непосредственную практическую помощь или осуществляя общественный контроль за выполнением постановления правительства.

В более сильных районах необходимо организовать бригады общественного бускира для оказания помощи отстающим районам.

Необходимо принять участие в организации на местах специальных краткосрочных курсов учетчиков и в освещении хода работ в местной прессе.

Не имея сведений с мест о работе Автодора, дорожная секция ЦС проверила участие нашей общественности по материалу Цудортранса и оказалось, что почти все организации сверху донизу стоят в стороне, что несмотря на настоятельные приглашения дортрансовы советы Автодора не только не мобилизуют свою общественность на работу по переписи, но даже упорно не являются на совещания, созываемые дортрансами по этому вопросу. Исключением являются только три района Союза — Средневолжский край, Западносибирский и Азербайджан.

Считая такое положение совершенно недопустимым, дорсекция ЦС 26 июля послала вторично письмо республиканским, краевым и областным советам Автодора. В этом письме еще более конкретно, чем в первом, указано всем организациям Автодора, что:

«К мероприятиям реальной помощи районным дорожным организациям в работах по переписи прежде всего должны быть отнесены:

1) Организация из активистов-автодорожцев показательных мерных бригад, работа которых должна быть построена на принципе соцсоревнования и ударничества.

2) Мобилизация на эту работу всего наличного количества мерных лент, рулеток, а также велосипедов и мотоциклов со счетчиками.

3) Ближайшее участие в работах районных комиссий по проверке материала переписки и контролю за работой мерных бригад.

При поездке в июне-июле с. г. в отстающие края, области и республики председатели Цудортранса констатировали попрежнему полное отсутствие помощи Автодора в переписи дорог.

Плохо обстоит дело по республикам Средней Азии. Вопреки установившейся хорошей славе о Чувашии последняя до сих пор еще не промерила до 60 проц. своих дорог. Крайне слабо идет работа по переписи в Нижневолжском крае, на Северном Кавказе и Украине.

Учитывая огромное хозяйственно-политическое значение переписи, автодорожные организации должны немедленно по-большевистски взяться за эту работу и своим практическим содействием обеспечить ее высококачественное выполнение в один-два ближайших месяца.



Ремонт асфальтовой мостовой в Москве

Фото Кудоярова (Союзфото)

С. Куликов

СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ МОСКВА-ГОРЬКИЙ

ТРЕБУЕТ УСИЛЕННОГО ВНИМАНИЯ
ЦУДОРТРАНСА и АВТОДОРА

Принято следующее решение о строительстве дороги Москва — Горький. Дорога будет гудронирована на протяжении 300 км, на 100 км останется «белое» шоссе. Ширина дороги — 5,5 м. Через реку Клязьму будут построены два моста. Для персонала, обслуживающего дорогу, будут выстроены 5 домов. Стоимость строительства — 18 млн. руб. «Одежда» шоссе будет трех видов: на отдельных участках дороги применяется асфальто-бетон (стоимость строительства 1 км 74 тыс. руб.), облегченная пропитка (стоимость километра 44 тыс. руб.) и поверхностная обработка (стоимость — 10 тыс. руб.). Сейчас такого рода одежда сделана на участке от 20-го до 30-го километра от Москвы по направлению к Горькому.

Как идет строительство? Нужно прямо сказать — неважно.

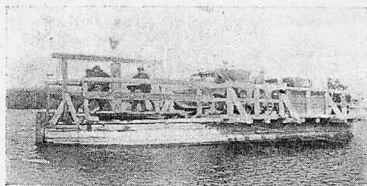
По капитальным работам план выполнен на 35 проц., т. е. вместо трех километров построен один. По текущему ремонту и содержанию дорог план этого года выполнен на 75 проц., — сделано 46 пог. м мостов вместо 100.

Невыполнение плана объясняется исключительным невниманием к строительству со стороны, главным образом, железных дорог, которые, казалось бы, должны учесть помощь им со стороны шоссе при транспортировании грузов на автомобилях из Москвы в Нижний и наоборот. Со ст. Арзамас вместо 400 вагонов для погрузки камня дали только 100 вагонов. Со ст. Храповицкой до сих пор не дают «вертушку» — поезд из 30 вагонов с паровозом. Не дают 33 вагонов для перевозки камня и из Великих Лук.

В невнимании к строительству дороги Москва—Горький с железными дорогами конкурирует Цудортранс, в ведении которого находится это строительство. Для производства работ нужны были 22 автомашины. Вместо того чтобы дать их в мае, их дали лишь в августе и, таким образом, 3 самых «горячих» дня строительства месяца пропали. Чтобы восполнить этот пропуск, нужно еще 14 автомашин, но их также не дают.

Много теряет строительство от некомплектности дорожных механизмов. Например, только в самое последнее время с Рыбинского завода были получены грохоты для камнедробилок. Нет полного комплекта катков, нехватает битума, недостает рабочей силы.

«Прорех» в строительстве много, и автодорожные организации на местах несомненно могли бы сильно облегчить работу строительства, если бы они оказали помощь в получении нужных ему материалов и механизмов. Особенно это относится к организациям Автодо-



Переправа на преме по магистрали Москва-Горький
Фото автора

ра Москвы, Владимира, Дзержинска, Рыбинска и Горького. Своей конкретной помощью они ускорили бы темпы строительства дороги Москва—Горький.

Неблагополучно и с финансированием строительства. Из 18 млн. руб. на работы этого года отпущено Автодором и Цудортрансом только 2035 тыс. руб. На будущий год предложено отпустить 5 млн. руб., но и они пока в проекте. Между тем, нужно знать совершенно твердо и заранее, сколько будет отпущено на работы, ибо от этого зависит заготовка материалов, заказы на дорожные механизмы и машины и, наконец, размах работ.

Строительство дороги Москва—Горький предполагается закончить в 3 года. Один год уже прошел и с весьма слабым эффектом. Следующие два года требуют интенсивной работы и, следовательно, значительных капиталовложений.

Работы этого сезона на строительстве дороги заканчиваются 15 сентября. Зимой управление строительством берет на себя обязательство поддерживать дорогу в безуровневном состоянии. Автомобили ЯЗ, снабженные специальными снегоочистителями Онежского завода, будут очищать дорогу от снега под Москвой, Владимиром и Горьким.

Управление строительством наметило на будущий год следующие работы: покрыть асфальто-бетоном 16 км дороги, построить 10 км дороги с утолщенной пропиткой и 30 км — с облегченной пропиткой, перестроить 20 км белого шоссе, построить 300 пог. м мостов и 5 казарм для рабочих.

Этот план, повторяем, будет реальным лишь в том случае, если Цудортранс и Автодор обеспечат все условия для продуктивной работы строительства дороги.

Равов

**ВНИМАНИЮ ПОДПИСЧИКОВ
БИБЛИОТЕКИ „ЗА РУЛЕМ“**

В ближайшее время выйдет из печати книга проф. Е. Чудакова „Карбюрация“. В книге до 12 печ. листов и 119 чертежей и рисунков

ПРЕВРАТИМ В УДАРНУЮ

ОБЩЕСТВЕННУЮ КАМПАНИЮ

21 августа в Центральном совете Автодора состоялось совещание представителей областных и краевых организаций о-ва по вопросу о реализации 4-й автолотереи.

Решением правительств срок реализации лотереи продлен до 15 ноября. Учитывая крайне сжатые сроки распространения билетов лотереи, а также новые методы работы, совещание представителей местных организаций должно было наметить и наметило четкие организационные формы реализации лотереи в условиях коренной перестройки работы.

Выступивший на совещании зам. председателя ЦС Автодора т. Н. В. Куйбышев остановился на некоторых особенностях 4-й лотереи по сравнению с предыдущими.

— Этих особенностей несколько. Первая из них заключается в том, что в связи с перерывом в распространении лотереи нужно снова начинать и агитационную и организационную работу, чтобы наверстать потерянное время.

Вторая особенность заключается в том, что 4-ю лотерею мы проводим без платного аппарата, без агентыры, без использования целого ряда методов, которые довольно широко применялись в прошлом.

Реализация лотереи должна проводиться исключительно на общественных началах, как общественное мероприятие, как большая общественная кампания, а это, в свою очередь, говорит о необходимости перестройки работы.

Отказ от агентыры вызван не только необходимостью выполнять соответствующее постановление правительства, но вызван жизненной необходимостью, опытом всей предыдущей лотерейной работы.

Уже при реализации 3-й лотереи мы совершенно ясно поняли, что только в тех районах и организациях, где общественные элементы распространения билетов лотереи преобладали, если так можно выразиться, над казенными, там кампания проходила гораздо успешнее и одновременно сопровождалась развертыванием всей автодорожской работы.

В процессе проведения 3-й лотереи было создано немало новых коллективов, завербовано немало новых членов, укреплено немало существующих автодорожских организаций. Другими словами, мы проводили массовую общественную автодорожскую работу.

Реализация 4-й лотереи должна проводиться при самой активной непосредственной помощи членов Автодора. Проводя лотерею исключительно общественными методами, мы должны заботиться о том, чтобы эта кампания содействовала оживлению и укреплению работы районных советов и низовых автодорожских организаций.

Успешно провести лотерею в такой короткий срок можно лишь при условии участия в этой работе прежде всего аппарата всех сове-

тов. Эту кампанию не смогут провести один-два выделенных товарища. Она требует участия сотен автодорожцев.

На местах за реализацию лотереи должны отвечать президиумы, и прежде всего руководители каждой организации — областной краевой, районной и т. д. Председатель организации должен нести ответственность за это дело, независимо от того, освобожденный он или несвободный.

Во время подготовки к 4-й лотерее мы в Центральном совете поставили вопрос так, что не должно быть ни одного не только оперативного отдела (организаторский, массовый и др.), но и ни одной секции и подразделения ЦС, которые бы самым активным образом не включились в работу по реализации лотереи. Мы проработали специальный план, в котором было точно указано, кто за что отвечает, какую работу и в какие сроки делает. И оказалось, что всякой секции нашлась нагрузка. Этот опыт нужно использовать во всех советах, и он, несомненно, даст неплохие результаты.

Наряду с этим необходимо, конечно, широко применять социалистические методы работы — социальное соревнование и ударничество. В течение 2—3 месяцев нужно реализовать 20-миллионную лотерею, поэтому нужно применять и методы поощрения организаций, идущих впереди, и премировать их не только по окончании лотереи, но и во время хода реализации. Вопросы премирования отдельных организаций нужно подвергать тщательному обсуждению.

Главная беда в проведении различных кампаний заключается у нас в том, что мы здесь в центре напишем хорошую директиву, пустим ее на места, а затем не имеем ни времени, ни рук для того, чтобы проверить ее выполнение. И эта директива зачастую превращается в бумажку. Нужно серьезно продумать вопрос о том, как наладить постоянный контроль над ниже стоящими организациями, нужно добиться, чтобы президиумы получали подробную информацию с мест, чтобы мы знали, что делать, где поправить, где помочь.

Ни в коем случае нельзя забывать, что реализация 4-й лотереи дает нам основные средства к существованию. Если не будет этих средств, трудно будет работать, придется сокращаться, и тем самым задерживать рост автодорожской организации.

Реализацию 4-й лотереи нужно рассматривать не как очередную обычную кампанию, а как ударную, в которую должен быть вовлечен весь автодорожский актив, все руководство, все аппараты местных организаций. В дело реализации 4-й автолотереи нужно вложить всю большевистскую энергию и настойчивость, чтобы провести ее полностью и закончить в срок.

ШИРОКОМ ПРИМЕНЕНИИ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ МЕТОДОВ РАБОТЫ—СОЦОРЕВНОВАНИЯ И УДАРНИЧЕСТВА—ДОБЬЕМСЯ ПОЛНОЙ РЕАЛИЗАЦИИ 4-й ЛОТЕРЕИ АВТОДОРА К 15 НОЯБРЯ

ШЛИФОВКА ДЕТАЛЕЙ ПОРШНЯ В ГАРАЖНЫХ УСЛОВИЯХ

ОТ РЕДАКЦИИ

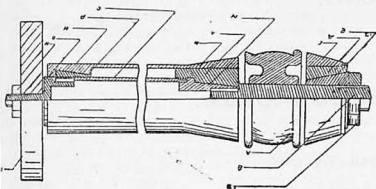
Целый ряд изношенных автомобильных деталей может быть восстановлен тем или иным способом. Например, старую цилиндрическую гильзу, имеющую эллипсность, можно восстановить шлифовкой. Также шлифовкой могут быть восстановлены поршневый палец, поршень и т. д. Однако в гаражных условиях подобного рода шлифовальные работы оказываются невозможными из-за отсутствия соответствующего инструмента и оборудования (шлифовальных приборов, станков).

Печатаемая ниже статья т. Демина знакомит читателя с простейшими приспособлениями, которые при наличии в гараже токарного станка могут быть изготовлены и применяться для различного рода шлифовальных работ, в частности для шлифовки цилиндрических гильз, поршней и поршневых пальцев.

ПРИБОР ДЛЯ ШЛИФОВКИ ЦИЛИНДРОВЫХ ГИЛЬЗ

Токарем т. Молчаловым (г. Ростов. Гараж Крайкома) сконструирован прибор, позволяющий производить расшлифовку цилиндрических гильз на токарном станке. Этот прибор устроен следующим образом (см. рис. 1).

На валик Б насажен шкив А и конус Е. Конус Е помещен внутри бронзовой трубки Д, которая охватывается снаружи обоймой Г. На



одном конце валика Б накручена гайка В, служащая для закрепления конусов Е, Г и втулки Д. Другой конец валика ввернут в наконечник М пустотелого стержня С. Этот стержень заключен в кожух П, в котором помещаются две бронзовые втулки Л и Р. Правый конец стержня С соединен с наконечником О, на который одет шлифовальный круг Т и накручена гайка Н. Устроенный таким образом прибор зажимается в резцодержатель супорта токарного станка. Шкив прибора соединяется ремнем с контрприводом или с шкивом электромотора. Вращательное движение, передаваемое на шкив прибора, отдается валику Б, который в свою очередь вращает стержень С с наконечником О и шлифовальным кругом Т.

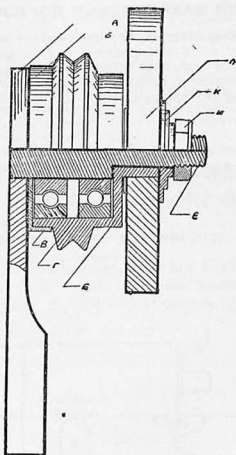
Цилиндрическая гильза, предназначенная для шлифовки, укрепляется в патроне токарного станка. Подача шлифовального круга производится супортом.

ПРИБОР ДЛЯ ШЛИФОВКИ ПОРШНЕЙ И ПОРШНЕВЫХ ПАЛЬЦЕВ

Прибор для шлифовки поршней и поршневых пальцев (рис. 2) сконструирован механиком т. Орлом (Горновская МТС, Северокавказский край). Он так же, как и прибор Молчалова, укрепляется в супоре токарного станка и приводится в действие от контрпривода или

электромотора; в процессе шлифовки подача прибора производится супортом.

Прибор конструкции т. Орла состоит из следующих частей. Подставки А, кожуха со шкивом Б, второго прикрывающего кожуха В,



двух шарикоподшипников Г, надетых на вал Б, на котором укреплен шлифовальный круг Л с помощью гайки И.

Правильность действия описанных выше двух приборов не столько зависит от них самих, сколько от правильности установки шлифуемых деталей. Поэтому мы считаем нужным привести ниже описание двух приспособлений, которые наиболее удачно можно применять для закрепления поршневого пальца и поршня на время шлифовки.

ОПРАВКА ДЛЯ ЗАКРЕПЛЕНИЯ ПОРШНЕВОГО ПАЛЬЦА

Оправка для закрепления поршневого пальца, предложенная т. Орлом, значительно проще и надежнее всех самоцентрирующих опра-

вок, обыкновенно применяемых для указанной цели.

Стержень А (рис. 3) имеет борт В. На стержень А надевается поршневой палец. За-

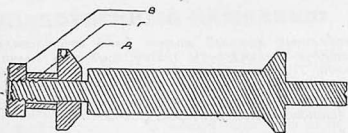


Рис. 3

крепление пальца производится конусом Д, который прижимается гайкой В посредством втулки Г.

Закрепленный палец, благодаря конусу Д и борту В, самоцентрируется.

ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ДЛЯ ЗАКРЕПЛЕНИЯ ПОРШНЯ

Закрепление поршня перед шлифовкой может быть произведено с помощью очень простого приспособления, состоящего из болта с втулкой и гайкой, предложенного автомехаником Бочаровым.

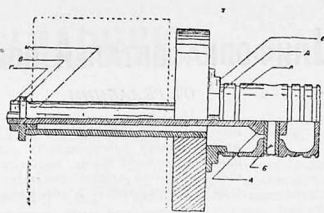


Рис. 4

Предназначенный для шлифовки поршень устанавливается на обратных кулачках американского патрона (рис. 4). Через пустотелый шпindel пропускают болт с проушиной А на конец. В эту проушину вводят поршневой палец Д. На противоположный конец шпиделя надевают втулку В и накручивают гайку Г. Укрепленный таким образом поршень держится довольно хорошо и совершенно не требует какого-либо дополнительного закрепления, например, упора центра задней бабки в днище, что, между прочим, является вовсе нежелательным.

Г. Демин

КАК УСТРАНИТЬ ГОРЕНИЕ БЕНЗОНАСОСА НА „НОВОМ АМО“

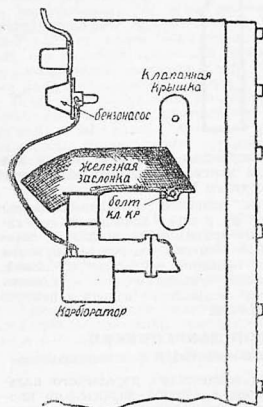
«Предложение шофера Туткаева, Витебский гараж, Белтранс»

На 2,5-тонных автомобилях автозавода им. Сталина выпуска 1932 г. бензонасос расположен против карбюратора, причем отверстие

смесительной камеры вместе с воздушной заслонкой обращено в сторону бензонасоса.

Иногда в бензонасосе диафрагма или отстойник пропускают бензин, а сменить их немедленно нет возможности. Во время обратной вспышки в карбюраторе бывает так, что пламя доходит до бензонасоса и последний загорается. Для того чтобы устранить пожар приходится разряжать огнетушитель и немедленно запастись другим (а в дальней дороге использованный огнетушитель заменить новым).

Профилактической мерой против горения бензонасосов может служить следующее приспособление, дешевое и несложное. Между карбюратором и бензонасосом крепится к мотору посредством первого болта второй клапанной крышки изогнутый кусок жести шириной от мотора до рамы, по высоте он должен идти от клапанной крышки и заходить под карбюратор. После установки такого приспособления на «новом АМО» с момента прибытия машины с завода за время более 40 тыс. км пробега не было ни одного случая горения бензонасоса.



ПЕЧАЛЬНАЯ СУДЬБА

СОВЕТСКОГО ПОЖАРНОГО МОТОЦИКЛА

В прошлом году при невероятно трудных условиях группой ударников-рабочих завода «Промет», под руководством и при непосредственном участии конструктора — известного мотоциклиста т. Байкова, был сконструирован и собран исключительно из советских материалов первый советский пожарный мотоцикл.

После целого ряда заводских испытаний мотоцикл 11 декабря (пр. г.) держал испытание перед комиссией пожарных специалистов, ленинградской пожарной и автодорожной общественности. Испытание показало прекрасную работу двигателя и насоса. Комиссия во главе с начальниками городского и областного управлений пожарной охраны тт. Генштейном и Андреевым признала, что советский пожарный мотоцикл в значительной мере освобождает пожарное хозяйство от затрат на дорогостоящие автомобили и в то же время в значительной мере облегчит выполнение пожарно-тактических задач.

В конце декабря пожарный мотоцикл был испытан в Москве комиссией с участием членов правительства, членов ЦС и президиума пожарного бюро ЦС о-ва Автодор. Одновременно с этими испытаниями президиум пожарной секции ленинградского Автодора и президиум пожарного бюро ЦС Союзного Автодора поставили перед соответствующими органами вопрос об организации производства пожарных мотоциклов, указывая, что завод «Промет» имеет все возможности наладить выпуск этих мотоциклов и ему для этого потребуются лишь небольшое дооборудование станками и увеличение литейной.

Пожарный мотоцикл в колхозах можно использовать не только как средство борьбы с огнем, но и как средство обращения огородного хозяйства. В промышленных предприятиях для борьбы с пожарами мотоциклы незаменимы: ни один автотранспорт не подойдет туда, куда может пройти или подойти пожарный мотоцикл.

Эту простую истину никак не могут понять руководители «Промета» и особенно ВОКО. Когда президиум пожарной секции Ленавто-



Пожарный мотоцикл, сконструированный А. Байковым
(Из фотоальбома пожарной секции Автодора)

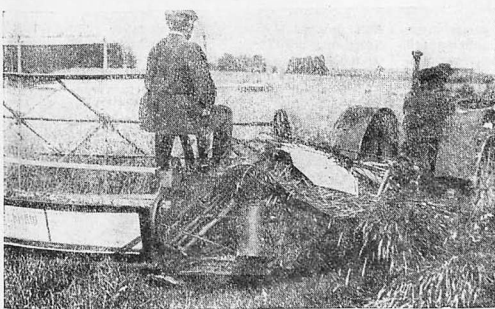
дора обратились к этим организациям с предложением приступить к выпуску первой пробной партии в количестве 10 мотоциклов на заводе «Промет», т. Базилевский из ВОКО ответил, что никто не имеет права предлагать им изменять номенклатуру завода (!).

Дальше, когда мы обратились к дирекции «Промета» с просьбой о передаче мотоцикла для длительного испытания Ленинградскому областному управлению пожарной охраны и снять чертежи мотоцикла, мы получили ответ, что «с чертежей на пожарный мотоцикл конструктор Байкова мы можем снять копии при условии оплаты этой работы».

Пока пожарное бюро и мотосекция ЦС Автодора ведут переговоры с правительственными органами по вопросу о месте организации выпуска пожарных мотоциклов, «Промет» разобрал мотоцикл, приспособив его для обслуживания администрации завода для, как выражается директор завода, «для продолжительного испытания двигателя».

Ленинград

Г. Ромариук



Уборка ржи в животноводческом совхозе «Молочное» (Северный край, Вологодский р-н).
Фото Н. Орлова (Союзфото)

НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТО

ПРИБОР, РЕГИСТРИРУЮЩИЙ НЕРОВНОСТИ ДОРОГИ

За границей выпущены новые приборы, устанавливаемые на автомобиле для обнаружения нуждающихся в ремонте участков мостовой.



Аппарату, связанному с передним правым колесом, передаются все колебания от выбоин и неровностей асфальта, которые регистрируются в виде кривых на специально разграфленной бумажной полосе.

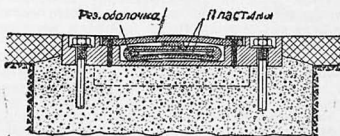
Одновременно с неровностями шоссе на бумажном рулоне, связанном со спидометром, отмечается и расстояние дальней точки от начала пути.

Таким образом, при неоднократном проезде по мостовой выясняется количество и местонахождение нуждающихся в ремонте участков.

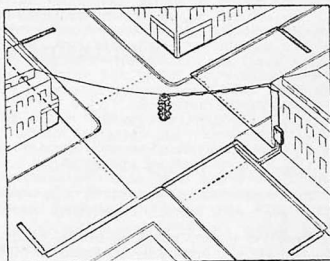
РЕШЕТЧАТАЯ СТАЛЬНАЯ МОСТОВАЯ

В Австрии появился новый тип усовершенствованной мостовой. Мостовая складывается из стальных труб или полос зигзагообраз-

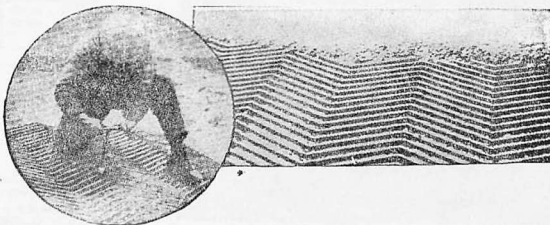
АВТОМАТИЧЕСКАЯ РЕГУЛИРОВКА УЛИЧНОГО ДВИЖЕНИЯ



Немецкая электрофирма Сименс и Хальске сконструировала новый вид механизма для регулирования уличного движения. Регулирование производится самими автомобилями. При подъезде к перекрестку автомобиль пересекает заложенную в мостовую контактную пластину, включающую зеленый свет светофора. На верхнем чертеже — разрез контактной пластины, внизу — общий вид перекрестка с автоматической регулирующей установкой.



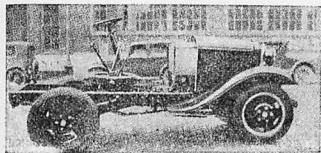
ной формы. Обеспечивая машине спокойный ход, она вместе с тем гарантирует движение от заносов.



ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

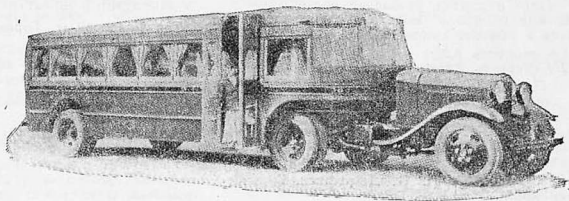
ПОЛУПРИЦЕПНОЙ АВТОБУС

Одна известная американская пригородная транспортная компания ввела в эксплуатацию



новый тип автобуса, выполненный в виде полуприцепки и рассчитанный на 26 сидячих мест. В качестве тягача для него принят стандартный грузовик фورد с четырехцилиндровым мотором.

Подобный автобус имеет ряд преимуществ: первоначальная стоимость автобуса вместе с тягачом значительно меньше, чем стоимость стандартного автобуса; в случае ремонта тягача, последний может быть отцеплен менее чем в одну минуту и к автобусу может быть прицеплен другой тягач. Благодаря отсутствию трансмиссии автобус имеет низкую посадку и минимальный радиус поворота.



ПРАВИЛЬНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ РУК НА РУЛЕВОМ КОЛЕСЕ

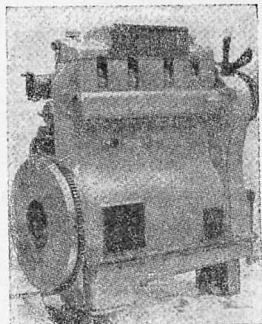
Советом национальной безопасности САСШ выработан наиболее правильный способ управления машиной, при котором правая и левая руки занимают на окружности рулевого колеса положение, соответствующее часовым стрелкам на циферблате в 10 час. 20 мин.



При таком положении рук шофер имеет возможность легко ориентироваться при внезапном появлении встречных машин или пересечений дорог пешеходом.

ДИЗЕЛЬДВИГАТЕЛЬ ДЛЯ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Известная английская фирма автомобильных дизелей опубликовала наконец снимок двигателя для легкового автомобиля. Этот двигатель — четырехцилиндровый и развивает



40 л. с. Двигатель обладает большой эластичностью и спокойным ходом. Старт осуществляется спокойно и без обычного неприятного запаха. На фото—дизельдвигатель Перкинс.

Техническая Консультация

ПОД ОБЩЕЙ РЕДАКЦИЕЙ ПРОФ. Е. А. ЧУДАКОВА.

Тов. Кухтинову (Учумский совхоз).

1. Почему в автомашине АМО-3, работающей на лигнине, в картер мотора попадает много топлива, масло разжижается и его приходится ежедневно менять, мотор плохо тянет и на малом газе глохнет?

Двигатель и карбюратор автомобиля АМО-3 рассчитан на бензин. При работе на лигнине необходимо обеспечить предварительный подогрев горючего, так как в противном случае лигнин, плохо испаряясь, в жидком состоянии поступает в цилиндр и, смывая смазку со стенок последнего, перетекает в картер, разбавляя масло.

2. Как понимать выражение передаточных чисел в коробке скоростей, например, АМО-3.

1-я скорость 5,35:1

2-я скорость 2,84:1 и т. д.

Передаточные числа в коробке скоростей указывают соотношение между оборотами первичного и вторичного валиков. Так, например, 2,84:1 означает, что когда первичный вал делает 2,84 оборота, вторичный делает только один оборот.

Тов. Белову А. И. (г. Дзержинск, Горьковский край).

3. Какая обмотка — первая или вторая — намотана на стержень в катушке у Форда?

На стержень катушки автомобиля Форд намотана тонкая (вторичная) обмотка и сверху нее — толстая (первичная).

4. Почему и обо что стучат клапаны при опережении зажигания и при перегреве?

При раннем зажигании и перегрузке стучат не клапаны, а детонирует (взрывно сгорает) топливо.

Тов. Абасович (Баку).

5. Почему в некоторых машинах перешли с четырехцилиндрового двигателя на шестицилиндровый?

Шестицилиндровый двигатель является более уравновешенным.

6. Почему в аккумуляторе положительных пластин на одну меньше, чем отрицательных?

Положительные пластины при работе аккумулятора искривляются. Располагая их между двумя отрицательными, устраняют указанное явление.

Тов. Кузнецову (Михайловский з-д, Урал-область).

7. Какая разница между световыми и зажига-тельными аккумуляторами?

В тех случаях, когда оба аккумулятора свинцовые или железоникелевые (т. е. одно-типные) никакой разницы нет.

Тов. Бильченко (Люксембург).

8. Есть ли какой-либо способ пайки эбонита, скрепления его частей в одно целое или какой-нибудь другой способ восстановления ротора и корпуса Трамблера?

Поломанные эбонитовые детали в гараж-ных условиях восстановить нельзя.

Тов. Лобанову (Москва).

9. Когда появляется наибольшая величина электрического тока в первичной обмотке магнето Сцинтилла и Электрозавода?

В момент, когда выступы сердечника на-ходятся между стойками.

10. Может ли разрядиться батарея при включенном зажигании и замкнутых контактах прерывателя, если двигатель стоит на особых железных лапах?

При замкнутых контактах прерывателя аккумулятора может разрядиться.

Тов. Калачеву (г. Горький).

11. Как переделать магнето Бош правого вращения без перемены прерывателя на левое вращение и что для этого нужно сделать?

Без смены прерывателя этого сделать нельзя.

К. К. (Донбасс, Ровенский район).

12. Почему осветительный ток, имеющий напряжение 220 вольт, убивает или повреждает человека, в то время как магнето вырабатывает ток до 15—18 тыс. вольт, для человека не опасный?

Потому, что в магнето сила тока очень малая. Для организма опасна главным образом сила тока, а не напряжение.

Тов. Петрову (г. Чита)

13. Как исчисляется налоговая мощность автомобиля по советской формуле?

Советская налоговая формула для исчисления мощности = $0,3 i \cdot d^2 \cdot s$.

где i — число цилиндров,

d — диаметр цилиндра в см

s — путь поршня в метрах.

14. Как устроен диафрагменный насос «Стюарт-Варнер»?

Подробное описание насоса «Стюарт-Варнер» будет дано в одном из ближайших номеров журнала.

Тов. Тверскову (г. Кыштым)

15. Есть ли у Форда-АА предохранитель для избежания излишней траты энергии на предохранения первичной обмотки от пережога?

Предохранителя в системе зажигания автомобилей Форд-А и АА нет.

16. Какой состав запрессовывается в положительные и отрицательные пластины аккумулятора?

В положительные пластины запрессовывается перекись свинца (сурик), а в отрицательные окись свинца (глет).

РАБСЕЛЬКОРЫ-АВТОДОРОВЦЫ

Колхоз

С ПОСЕВНОЙ СПРАВИЛИСЬ УСПЕШНО, С УБОРОЧНОЙ НЕ ПОДКАЧАЕМ

Несмотря на бездорожье, весенняя посевная кампания не застала автоколонну Ольховской МТС (ЦЧО) врасплох — посевной материал был переброшен своевременно. Сейчас мы развернули работу по подготовке к уборочной. Если раньше отсутствие аккумуляторов и резины сильно тормозило работу, т. к. на ходу было 80 проц. машин, то теперь мы достали резину для машин АМО-3. Скверно пока лишь с поршневыми кольцами, рессорной сталью и аккумуляторами. Все наши заявки в области лежат без движения: ни Авторемснаб, ни Сельхознабремонт нам ничего не присылают.

Несмотря на эти трудности, автопарк к убо-

рочной будет готов во-время. Проведен подбор и проверка кадров шоферов, заключены договоры с колхозами на перевозку зерна, оказана реальная помощь в приведении дорог в надлежащее состояние. Весь коллектив автоколонны крепко сколочен и пользуется доверием и полной поддержкой дирекции и политотдела МТС.

Посевная кампания была нашим первым опытом, сейчас, вступая в уборочную, мы уверены, что выполним программу перевозок ударно и своевременно.

Ольховатка, ЦЧО.

Инж. Трофименко

ХЛЕБ ПОВЕЗУТ ПО ХОРОШЕЙ ДОРОГЕ

В прошлом году еще трудно было добраться в весеннюю и осеннюю распутицу до Браздичинского сельсовета БССР. Подъезда от шоссе к сельсовету не было, и везы, нагруженные хлебом и другими продуктами, буквально утапливались в грязи, ломались телеги, рвалась упряжь, калечились лошади.

Совсем другое дело в этом году. Руководство сельсовета, во главе с секретарем партийной ячейки т. Соловьевым и председателем сельсовета т. Сорочкиным решило покончить с бездорожьем и построить подъезд от шоссе к сельсовету протяжением 3½ км. Поставленная задача к концу июля была выполнена на 100 проц., и теперь уже подводы с хлебом и другим грузом будут передвигаться беспрепятственно.

Этих успехов сельсовет добился путем про-

ведения широкой массовой работы среди колхозников и трудящихся крестьян. Большую роль в выполнении плана сыграл дорожный организатор т. Провалинский, который наладил постоянное оперативное руководство, давал указания, проверял, как члены сельсовета и председатели колхозов выполняют директивы сельсовета и т. д.

В результате умелой и энергичной работы отсталый Браздичинский сельсовет вышел на линию передовых в дорожном строительстве.

Учитывая энергичную работу Браздичинского сельсовета, районный штаб дорожного строительства ходатайствует перед Белорусским штабом о премировании тт. Сорочкина, Соловьева, Провалинского и председателя колхоза т. Карманова.

Орша, БССР

А. Милошеский

АВТОБУСНЫЙ ПАРК ТИФЛИСА НУЖНО УПОРЯДОЧИТЬ

Автобусное сообщение в Тифлисе за последнее время значительно увеличилось и заняло видное место в городском транспорте.

Ремонтные мастерские Тифлиского совета, основной работой которых был мелкий текущий ремонт грузовых машин, за короткий срок перестроили свою работу и выпустили на улицы Тифлиса три первенца — автобусы, переоборудованные из грузовых машин АМО.

Это было в прошлом году, а сейчас Тифлис имеет уже 10 автобусов, рассчитанных на 16 и 32 пассажира. Возросшее количество автобусов позволило ввести новые маршруты. К концу этого года число городских автобусов будет доведено до 15.

Несмотря на ряд достижений, работа автобусного парка имеет немало серьезных дефектов. Это — вопросы качества, удорожающие себестоимость километра-пробега.

Заключенный в начале лета договор с Авторемснабом на внеочередное бесперебойное

снабжение автобусов бензином не выполняется. Машины в ожидании бензина проставают 2—3 часа, причем шофер в поисках бензина гоняет машину от одной колонки к другой. Плохо поставлен и ремонт автобусов. Работники автопарка неквалифицированные и не справляются с осмотром машин. Дисциплина среди шоферов не на должной высоте, о чем свидетельствуют частые аварии. Массовая просветительная работа среди шоферов отсутствует. Сосредоточение и ударищество в парке не в почете.

Все эти недочеты нужно немедленно устранить. Тифлисский Автодор должен принять самое активное участие в этом, мобилизова передовых ударников автобусного парка на выполнение плана как по количественным, так и по качественным показателям.

Тифлис

В. Каракозов

На снимке — погрузка снопов на автомашину для подвоза к молотилке в совхозе № 1 селькомбината Московского автозавода им. Сталина (Лопанский район, Моск. обл.).

Фото Тузова (Союзфото)



БЕЗДОРОЖЬЕ В ДОНБАССЕ ПРИНОСИТ ОГРОМНЫЕ УБЫТКИ

НК РКК СССР установил для автотранспорта 310 рабочих дней в году. Но в Донбассе каждая автомашинка работает не более 240 дней в год, что объясняется непроходимостью местных дорог в остальное время.

Поздней осенью и ранней весной дороги Донбасса совершенно непроезжие, а зимой по ним нельзя ехать вследствие сильных снегопадов, мятелей и буранов, создающих глубокие снежные заносы.

Несмотря на то, что на страницах общей и специальной печати много раз поднимался вопрос о необходимости сделать дороги Донбасса проезжими при всяких климатических условиях, это дело с места не движается.

Не могут быть терпимы в дальнейшем такие случаи, когда машина, поехавшая с периферии в Артемовск, должна после дождя ждать двое суток, пока дорога сделается проезжей, или зимой, когда машины на несколько дней застревают в глубоком снегу и с большим трудом доставляются обратно в заводской гараж.

Работники Донбасса, соприкасающиеся с автотранспортом, отлично знают, сколько времени после каждого значительного снегопада простаивают машины в ожидании, пока будут прорезаны дороги.

АВТОДОРОВЦЫ АВТОЗАВОДА ИМ. СТАЛИНА

Коллектив Автодора на автозаводе им. Сталина стоит в стороне от борьбы за качество продукции.

Если раньше можно было ссылаться на «объективные причины» — реконструкция, пусковой период и т. п., то теперь это время прошло.

Но, может быть, на фронте качества на автозаводе им. Сталина все благополучно? Ничуть не бывало. Рекламация и жалобы с мест говорят о том, что с качественной стороны на заводе есть целый ряд пробелов.

Общезвестны следующие дефекты: задиры шеек коленчатого вала, свертывание карданного вала по месту сварки, поломка кронштейнов крыльев и др.

Чрезвычайно существенны дефекты целого ряда деталей, поставляемых заводами-поставщиками. Эти дефекты встречаются в кар-

Между тем в степной местности, около портового городка Гурьева (на Каспийском побережье), дорога на промыслы Эмбанефти после самых сильных буранов и снежных заносов быстро становится проезжей для грузовых автомашин, благодаря расчистке дороги мощными гусеничными тракторами и другими специальными дорожными механизмами, прикрепленными к определенным участкам дороги для постоянной работы.

В таком крупном индустриальном центре, как Донбасс, где имеется достаточное количество всевозможной механической силы, неизмеримо легче разбить дороги по районам и создать на каждом участке специальные дорожные пункты — станции с прикреплением к ним гусеничных тракторов и специальных дорожных машин для содержания дорог в проезжем состоянии, независимо от природных и климатических условий.

Расходы по всем этим мероприятиям в несколько раз покроются экономией бесчисленных убытков, которые приносит советскому хозяйству бездорожье Донбасса.

Дорожные организации Донбасса и Автодор должны активно взяться за осуществление этого мероприятия.

Донбасс.

Н. Сумцов

ЗАБЫЛИ О БОРЬБЕ ЗА КАЧЕСТВО

бюраторах, в электрооборудовании, в бензонасосах и т. д.

Задача заводской автодорожной организации активно включиться в общую кампанию борьбы за качество машин, выпускаемых заводом. Заводской Автодор должен связаться с отделом технического контроля и в кратчайший срок организовать в цехах контрольные автодорожные посты, которые должны вести упорную борьбу с браком, мобилизуя на это всю общественность.

Такие же посты должны быть организованы и на смежных заводах и в автохозяйствах, эксплуатирующих машины АМО-3 и 4. Контрольные посты в гаражах сумеют выявить действительные причины поломок и таким образом помогут заводу в его борьбе за качество продукции.

Москва

А. Штейнберг

На общественный суд!

Некоторые элеваторы плохо справляются с приемкой нового урожая. Ново-Алексеевский элеватор (Генический район, Украина) забит хлебом. Приемщиков не хватает, образуются очереди и пробки, зерно сыпается где попало. На снимке — автомашина увозит на своих колесах зерно со двора элеватора

Фото В. Савченко (Союзфото)



ОБРАЗЦЫ БЮРОКРАТИЧЕСКОГО РУКОВОДСТВА

Еще в марте 1932 года при мясосовхозе № 6 Петровского района, Северокавказского края, существовал райсовет Автодора. Нельзя сказать, чтобы он работал хорошо, но все же кое-что делал, помогал строить дороги совхозу. Но 16 марта совхоз окончательно разукрупнился, а райсовет рассыпался...

С тех пор прошло полтора года. Крайсовет до сих пор щелт угрожающие предписания райавтотору: «Срочно шлите итоги участия вашей организации в весенней посевной». «Ввиду запроса ЦС Автодора спешным порядком высылайте сведения о количестве членов, наличии автомобилей, глассеров и т. д.». И на бумажках подписи: зав. орготделом северокавказского Автодора Гейнис, экономист-плановик Шторм.

Сейчас в разгаре хлебоуборочная. Потянулись первые обозы с хлебом нового урожая. Хлебу нужны хорошие дороги, а их нет. Проводимый в районе месячник дорожного строительства зачастую проходит без активного участия сельсоветов. Автомашин зерносовхозов к перевозке зерна не готовы, отсутствуют запасные части.

Но все это не интересует крайавтотор, в его

списках числится Благодаренский райсовет, а как он живет и чем занимается — его это не касается.

Северокавказский край, Петровский район.

Вас. Прок.

КАК НЕ НАДО РАБОТАТЬ

Увлечшись денежными делами, секретарь базового совета Автодора т. Лябах (Новогорловка, Синтезстрой), не заметил, как коллектив Автодора развалился, как курсы шоферов распались.

С начала своей работы Лябах «энергично» взялся за дело. Он поставил дело так, чтобы его никто не контролировал, сумел отделиться от районной организации и стать «самостоятельной республикой». Деньги за обучение от кружковцев принимал сам, а сдавал в район столько, сколько ему вздумается.

Сейчас Лябах абсолютно ничего не делает. Он добивается, чтобы его поскорее сняли с работы.

Его нужно не просто освободить от работы, а показать автодоровской общественности, кто пробирается в ряды Автодора для корыстных целей.

Новогорловка

А. Б.

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ**

Зам. редактора **Н. БЕЛЯЕВ**

Издатель: **Журнально-газетное объединение**

Уполн. Главлита В-65856. Выпуск. Слешников Набрано в 7-й тип. «Искра революции» Мосбюлпограф, Филипповский, 13
З. Т. 984. Тираж 43 300. СтАт 65 — 176×260 мм. 2 бум. лист., количество знаков в одном бумажном листе 211 700.

Журнал сдан в набор 26 августа, подписан к печати 9 сентября 1933 г. Изв. № 296. Стп. в 89-й типографии Мосбюлпограф, ул. Скворцова-Степанова, д. 8. Заказ № 1899.

Продолжается подписка на радиожурнал

ГОВОРИТ СССР

Орган Всесоюзного комитета по радиофикации и радиовещанию при Совнаркомех СССР.

К работе в журнале „Говорит СССР“ привлечены лучшие специалисты по радиовещанию, а также лучшие работники художественного труда на радио.

„Говорит СССР“ освещает творческие и практические вопросы радиофикации и вещания, проблемы телевидения и звукозаписи, строительство новых радиостанций, новейшие достижения советской и заграничной радиотехники, проблемы политического и художественного вещания, подготовку радиокадров.

Подписная цена: на год — 12 р.
на 6 м. — 6 р.
на 3 м. — 3 р.

Отдельный номер в розничной продаже
(в газетных киосках) — 50 к.

Подписка принимается почтой.

Жургазобъединение

Открыт прием подписки на двухнедельную массовую газету Всесоюзного комитета по радиофикации и радиовещанию при СНК Союза ССР

РАДИО — ПРОГРАММЫ

В „Радиопрограммах“ печатаются письма радиослушателей о передачах, о работе низовых трансляционных узлов, статьи, очерки, фельетоны на радиотемы и рецензии на новые радиопостановки и передачи. Кроме подробных программ передач всесоюзного радиовещания на 2 недели вперед будут печататься наиболее значительные передачи Ленинграда, Харькова и других республиканских, краевых и областных центров, а также передачи заграничных радиостанций. „Радиопрограммы“ рассчитаны на массового радиослушателя.

Подписная цена: год — 2 р. 40 к.,
6 мес. — 1 р. 20 к., 3 мес. — 60 к.,
1 мес. — 20 к., отдельно номер — 10 к.
Подписку сдавайте почтой.
Розницу требуйте во всех киосках.

Жургазобъединение

Каждая ячейка
Каждый автодоровец
Должны читать газету

А В Т О Д О Р

Орган ЦС Автодора
Выходит 2 раза в месяц

Газета освещает текущую работу автодоревских организаций, борется за выполнение автомобильной, тракторной и дорожной пятилетки, за превращение Автодора в подлинно массовую, многомиллионную организацию.

Подписная цена: год — 3 р. 60 к.,
6 мес. — 1 р. 80 к., 3 мес. — 90 к.

Отдельный номер — 15 к.

Подписка принимается повсеместно почтой.

В розницу требуйте в киосках.

Журнально-газетное объединение