

ЗА РУЛЕМ



19
1933

КНИЖКА ПОСВЯЩЕНА
НА ПЕРВОНАЧАЛНОТО

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Автомобиль — трудящимся!



ПОПУЛЯРНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ
ЖУРНАЛ ВСЕСОЮЗНОГО
ОБЩЕСТВА АВТОДОР

Шестой год издания
Редколлегия:

Н. Беляев, А. Головкин, А. Горюнович,

В. Заряч, М. Кольцов, Н. Осинский,

В. Рубцов, Т. Скачковская, проф.

Е. Чудяков, Н. Флак, В. Фридман,

И. Халелский, А. Штейнер.

Отв. редактор — Н. Осинский.

ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ

ЦС Автотора — Москва, Садовая
Кудринская, 17. Телеф. Д-150-82.

РЕДАКЦИЯ: Москва, Б. Страсти
бульвар, 11, тел. 3-31-91. Трам. А.
6 16, 18, 23, 25, 29, 41.

Массо-отиражный сектор: тел.
Б-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. ШТЕЙНЕР

ПЕРЕДОВАЯ „ПРАВДЫ“ „БЕРЕЧЬ АВТОМАШИНУ“ БОЕВАЯ ПРОГРАММА РАБОТЫ

Помещенная в ЦО партии «Правда» от 16 сентября передовая «Бережь автомашину» должна привлечь к себе внимание каждого автодорожца, каждого трудящегося, кому дорога советская автомашина, сделанная ударниками наших автомобильных заводов-гигантов, успешно осваивающих точнейшую технику производства автомашин.

Слова т. Сталина о том, что автомашины нужны Советскому союзу, «как воздух, как вода» еще не в достаточной степени усвоены многими нашими хозяйственниками и авторботниками, о чем совершенно правильно сигнализирует «Правда», указывая, что: «всюду — на заводе, в совхозе, в МТС автотранспортное хозяйство находится где-то на задворках. Руководители многих учреждений проявляют значительно больше заботы о пишущих машинках, нежели об автомобилях».

Это безобразное невнимание к машине, сильнейшим образом сказывающееся на работе нашего автопарка, очень часто проявляется при молчаливом бездействии автодорожских организаций, работающих в том же предприятии, где вредители ломаются автомашины, и занимающихся чем угодно, только не основной своей обязанностью — борьбой за здоровый автомобиль и хорошую дорогу.

Общественный массовый контроль за работой шофера, за эксплуатацией автомашин не стал еще в центре внимания многих автодорожских организаций, особенно низовой ячейки, призванной в первую очередь подымать ярость масс против аварийщиков, пьяниц, разложившихся «жоржиков» и горе-авторботников, укорачивающих жизнь нужной нам автомашине.

Продолжающиеся еще кое-где нудные разговоры среди некоторых автодорожских «активистов» о том, что они не видят перспективы в своей работе, не знают, что делать ячейке Автотора, являются по существу оппортунистическими настроениями, объективно содействующими наплевательскому отношению к автомашине.

Жизнеспособность и авторитет ячейки Автотора может быть завоеван только в борьбе за конкретные дела — дела, направленные на сбережение машины, на развертывание массового общественного контроля за ее техническим состоянием, на разоблачение кулацкой сущности «философии» шоферов Файкиных, которых еще достаточно много среди работников автотранспорта.

Особенное значение приобретает работа ячеек Автотора в предприятиях и учреждениях, имеющих небольшое автотранспортное хозяйство. «Управление автохозяйством — дело сложное. Нельзя забывать, что оно чрезвычайно распылено (16 тыс. автохозяйств, причем около 13 тыс. из них имеют всего до 5 автомашин)».

Вот эти-то автохозяйства, имеющие до 5 автомашин, и должны особенно быть в поле общественного контроля, наблюдения и помощи со стороны автодорожских организаций.

Ведь если большие автохозяйства, имеющие десятки и сотни автомашин, находятся под непрерывным наблюдением партийных, комсомольских и профсоюзных организаций этих автохозяйств, ведущих там соответствующую массовую работу, то небольшие автохозяйства при фабриках и заводах, совхозах и учреждениях этого внимания к себе со стороны треугольников и общественных предприятий обычно не привлекают, так как задачи борьбы за профинплан, за работу всего данного предприятия отвлекают это внимание в другую сторону.

СОДЕРЖАНИЕ	A. ШТЕЙНЕР—Передовая «Правды» «Бережь автомашину»—Боевая программа работы	1
	Памяти П. И. Баранова и В. А. Засява	3
	М. СОЛОМОНОВ—Автомобильная промышленность предвещает заводы-смежники суровый счет	4
	КАУФМАН—Предварительные выводы о ходе дорожного строительства в 1933 г.	6
	Автотор на уборочной	8
	Г. ДЕМИН—Об худших шоферах и вагубленных автомашинах	10
	С чем Автотор приходит к финишу конкурса на лучший коллектив	12
	На обложке—фото, изображающее перекресток московской улицы с новым автоматически вращающимся светофором.	

Ю. ДОЛМАТОВСКИЙ—Советская малолитражка в тульнике	14
С. УРНИС—Автомобиль	16
Инж. КОРОСТЕЛИН—Газовый автомобиль	19
А. ТИМОНОВ—Автотор на маневрах Инж. МОРОЗОВ—Еще об улучшении конструкции автомобилей ГАЗ	20
Обмениваемся опытом гаражей	22
Из опыта загарающих гаражей	24
Новости мировой автодорожной техники	27
Техническая консультация	30
Рабселькоры-автоторовцы пишут	31

15 октября 1933 г



Меньше широковещательных деклараций, больше живых «маленьких дел» в виде приведения в порядок гаража и машин, установления общественного контроля за работой шоферов, помощи им в повышении своей производственной квалификации и политической сознательности,—таковы основные большевистские задачи ячейки и коллектива Автодора в борьбе за здоровый автомобиль.

Немалая ответственность ложится на о-ва Автодор и в вопросе подготовки кадров.

«Вопрос о подготовке кадров — один из решающих на автотранспорте. От того, кто будет сидеть за рулем советской автомашины, в очень многом зависит и ее сохранность и выполнение планов перевозки и расходования горючего. Подготовка кадров водителей сильно отстает от выпуска автомобилей. Этот разрыв необходимо как можно скорее ликвидировать».

Эти указания «Правды» особенно необходимо учесть всем организациям о-ва, так как на сегодня Автодор — основная организация, поставляющая шоферские кадры социалистическому автотранспорту.

Несмотря на постановление ЦК ВКП(б) «О шоферских кадрах», а также постановление II расширенного пленума Центрального совета Автодора, мы наряду с несомненными сдвигами в повышении качества подготовки шоферов имеем ряд организаций, продолжающих практику позорного делячества и преступного использования школьно-курсовой сети как средства к извлечению прибыли для существования аппарата.

Возмутительны факты головотяпского отношения к подготовке шоферских кадров в Северном крае, где присланные специально для курсов учебные машины использовались при молчаливом согласии зампреда краевого совета о-ва Автодор т. Хребтова для перевозки грузов в порядке извлечения средств. Известны факты безобразной коммерческой эксплуатации учебных автомашин Туркменистанком Автодором, в то время как 30 курсантов Чарджуйских курсов не могли получить практической езды. Все это говорит о том, что среди руководителей автоторовских организаций есть еще люди, которые не понимают или не хотят понимать, что подготовка кадров для социалистического автотранспорта является ответственнейшей политической задачей о-ва, требующей особо внимательного отношения к себе.

ЦС Автодора ведет и будет вести жесточайшую борьбу против этих искривлений в области подготовки кадров. Но этого мало. Необходимо также развернуть борьбу и с низов, со стороны обучающихся, преподавателей и всей автоторовской массы против нарушителей правительственных и партийных директив.

Особо надо отметить также невнимание к проблеме подготовки кадров, проявляемое многими наркоматами и хозорганами, не желающими заранее подготовить шоферов для себя, ссылаясь на то, что «когда, мол, к нам придут машины, тогда мы будем готовить кадры».

Эти «расуждения» привели в ряде случаев к тому, что на прибывающие машины сажают первых попавшихся неподготовленных и непроверенных людей, которые ломают новые машины.

В качестве примера можно указать на бездельность в подготовке кадров, проявленную Наркомземом. Вместо плановой заблаговременной подготовки шоферов к уборочной кампании 1933 г. Наркомзем в разгар уборочной, получив свыше 6 тыс. машин, начал спешно сажать на машины неподготовленных трактористов, в результате сотни машин были выведены из строя. Понадобилось специальное правительственное постановление о мобилизации городских шоферов в совхозы и МТС для ликвидации прорыва в работе сельскохозяйственного автотранспорта.

Следует также отметить практикующееся почти повсеместно явное нарушение указаний ЦК ВКП(б) о стажировке выпущенных шоферов.

С этими искривлениями указаний партии автоторовские организации должны повести, невзирая на лица, самую решительную борьбу.

«Коммерсанты» из автоторовского руководства, использующие учебные машины и автокурсы для легких заработков, должны безжалостно изгоняться из рядов о-ва и привлекаться к строжайшей ответственности.

Повседневной борьбой за укрепление школьно-курсовой сети, за оснащение школ и курсов необходимым оборудованием, пособиями и учебными машинами, борьбой против «выгоняющих часы» гастролеров и халтурщиков среди преподавательско-инструкторского состава, через развернутое состереование и ударничество среди обучающихся, — автоторовские организации должны дать стране действительно крепкие политически и технически грамотные кадры советских водителей.

«Автомобиль требует хорошей дороги» — это указание «Правды» также еще не в достаточной степени усвоено кое-кем из автоторовских работников. Мы имеем прекрасные примеры работы некоторых автоторовских коллективов. Можно было бы привести десятки примеров большевистской работы энтузиастов-автоторовцев по дорожному строительству, но все же мы должны констатировать, что за исключением отдельных организаций большинство планомерной и конкретной борьбы за поднятие масс на дорожное строительство не ведет.

Особенно позорно отставание таких больших организаций о-ва, как северокавказская, московская, иваново-промышленная и нижегородская.

Указывая «Правды» о том, что: «оставшееся до зимы время необходимо в максимальной мере использовать для ремонта и постройки дорог», необходимо конкретно и практически провести в жизнь, направив основное внимание низовых звеньев о-ва (ячеек и коллективов) на мобилизацию масс по проведению осеннего дорожного двухдекадника, на подтагивание отстающих в выполнении плана дорожных работ районов, на организацию автоторовских субботников по ремонту подъездных путей, мостов и дорог в районах усиленных потоков хлебных перевозок.

Активность автоторовских коллективов в дорожном строительстве должна измеряться не количеством заседаний и протоколов, а количеством человекодней, члометров построенных и отремонтированных дорог и погонных метров построенных и отремонтированных мостов.

«Бережный уход за машинами, проверенный опытный водитель, культурная дорога, конкретное большевистское руководство — вот что необходимо нашему автотранспорту». Эти заключительные слова передовой «Правды» являются боевой программой действий для каждого автоторовца и для всего Автодора в целом.

А. Штейнер

Памяти тт. П. И. Баранова и В. А. Зарзара

Трагическая безвременная смерть вырвала из наших рядов группу лучших большевиков и в том числе двух лучших общественников-автодорожцев т. Баранова и т. Зарзара.

Тт. Баранов и Зарзар наряду с выполнением огромной руководящей работы в правительственных органах являлись одновременно лучшими организаторами и руководителями освоахимовской и автодорожской борьбы за освоение авиационной и автомобильной техники.

Работа и достижения наших глссерной, аэросанной, автомобильной и других секций во многом обязаны руководящему участию тт. Баранова и Зарзара. Эти товарищи были бесценными вдохновителями и организаторами общественной инициативы и борьбы за развитие моторной техники.

Тов. Баранов был одним из основателей и организаторов развития в Автодоре аэросанного и глссерного дела, оставаясь активным шефом этого дела до самых последних дней.

Большую активность и постоянное руководящее участие в работе ЦС Автодора принимал т. Зарзар. За пять лет существования Автодора

не было ни одного крупного мероприятия в работе о-ва, в котором бы т. Зарзар не принимал горячее руководящее участие. Целый ряд важнейших мероприятий в области автомобильного, глссерного и аэросанного дела Автодором провел по непосредственной инициативе т. Зарзара.

Всего лишь за день до своей трагической смерти т. Зарзар на заседании Бюро президиума ЦС выдвинул предложение о проведении большой массовой кампании за новые задачи автомобилизации, в связи с решением партии и правительства о расширении автостроения. Тов. Зарзар взял на себя руководство подготовкой и проведением этой кампании.

Тов. Зарзар готовил дать в ближайшие дни статью о новом этапе в развитии автомобилизации страны и о задачах общественности в борьбе за новое автостроение и автоэксплуатацию.

Лучшая наша память о погибших товарищах должна быть выражена еще большим напряжением бдительности и упорства за освоение моторной техники.

В. Рубцов

ВОСПОМИНАНИЯ О НАЧАЛЕ ПОДПОЛЬНОЙ РАБОТЫ т. П. И. БАРАНОВА

17-летним юношей т. П. И. Баранов в Петрограде поступил в Железный синдикат о-ва «Продамета», объединяющий до 30 крупных металлургических заводов в царской России. С 1909 г., где работала и я в качестве счетовода, я встретился с т. Барановым—Петей Барановым, тогда—скромным работником архива, разносящим в регистрациях бухгалтерские документы для обработки служащим синдиката. Скромный и уравновешенный т. Баранов, молча выполняя свои небольшие обязанности, в то же время включался в полуподпольную общественную работу профессионального союза конторского труда, членами которого, начиная с 1910—1911 гг., состояли: Ив. Ал. Акулов, т. Фабержевич, убитый впоследствии в Польше, братья Михельсон, Петя Баранов и я. Мы с т. Акуловым входили в правление этого сою-

за, а т. Баранов принимал участие в сборе членских взносов, распространял среди служащих синдиката наш печатный орган «Бюллетень конторщика», в котором печатались иногда сообщения о жизни в синдикате, что не то внутри было руководителям его, а потому и распространение этого журнала было сопряжено с возможностью навлекть гнев начальства и быть уволенным.

Наш союз помещался в Ленинграде, на улице Жуковского, в доме № 35, где протекала вся наша работа. Посещал его в ту пору и т. Баранов.

В 1912 г. т. Баранов вступает в ряды нашей партии и состоит членом фракции профессионального союза конторщиков, включившись полностью в профессиональную работу.

Мар. Сулимова

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРЕЗИДИУМА ЦС АВТОДОРА

Вместо венков на гроб трагически погибших 5 сентября тт. БАРАНОВА и ЗАРЗАР учредить стипендии их имени в Московском и Ленинградском автодорожных институтах.

Присвоить Водомоторному клубу Автодора в Москве название: ВОДОМОТОРНЫЙ КЛУБ АВТОДОРА ИМЕНИ П. И. БАРАНОВА.

АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ ПРЕДЪЯВЛЯЕТ СЧЕТ ЗАВОДАМ - СМЕЖНИКАМ СУРОВЫЙ

Автотракторная промышленность идет впереди всех наших отраслей машиностроительной промышленности. В частности, автозаводы хорошо справляются с выполнением производственной программы. За истекшие восемь месяцев 1933 г. выпущено 25 566 грузовиков против 12 092 за тот же период прошлого года (рост на 111,4 проц.). Годовой план выполнен на 75,2 проц.

В течение августа выпущено грузовых автомобилей 3 605 (101,8 проц. плана) против 3 460 в предыдущем месяце и 3 540 по плану.

Горьковский автозавод дал за 8 месяцев 14 тыс. машин, в том числе 5 тыс. легковых, не считая моторов для комбайнов.

Роль этого автогиганта в автомобилизации страны исключительно велика. Достаточно напомнить, что если в лучший, докризисный период (1929 г.) Италия выпускала 54 тыс. автомобилей, Германия — 70 500, Англия — 138 800, то один Горьковский автозавод при полной мощности рассчитан на выпуск 140 000 машин в год.

В настоящее время средний ежедневный выпуск завода — 120—125 эквивалентных машин. В декабре норма выпуска должна достигнуть 200 машин (вместе с моторами для комбайнов и пр.). Но чтобы завод действительно выпускал эти 200 машин, требуется соответствующий размах производства комплектных деталей.

Между тем, многие смежные предприятия даже теперь, при норме в 125 штук, положительно тормозят выпуск машин.

Как известно, ни одна отрасль промышленности не находится в такой зависимости от смежных предприятий, как автомобильная. Горьковский автозавод, например, связан с 53 заводами и фабриками, которые вырабатывают для него самые различные детали и материалы. Из 4 000 всех деталей 1 047 деталей ГАЗ получает от своих «смежников». В отношении стоимости автомобиля завод также зависит от «смежников».

Поточно-конвейерное производство автопигантов требует, чтобы поставляемые детали были максимально точны, стандартны. Между тем, многие из поставляемых автозаводу деталей не отвечают этим элементарным требованиям. Болты «Красной Элны» или «Красного гвоздильщика» не соответствуют габаритам. Части некомплектны, не отвечают чертежам.

Дефекты в карбюраторах, производимых Ленинградским карбюраторным заводом, были до последнего времени очень серьезны. Рычаг воздушного заслонки сооскакивал с пазов, держался выше уровня бензина, вся закурочка карбюратора была небрежной.

Брак по вырабатываемому заводу АТЭ замку машины достигает 80 проц. Шелка ломается, генератор не дает возбуждения, замок зажигания дает сплошной брак (дефект во коротком замыкании). Владимирский «Автоприбор» дает спидометры, которые не оправдывают своего назначения; они не показывают

скорости пробега, а на очень коротких дистанциях вовсе не показывают пройденного расстояния.

Стекло Константиновского завода быстро желтеет, непрозрачно, имеет кривизну, нестандартно по размерам. Брак по авторезиновой продукции («Каучук») доходит иногда до 76 проц. Егорьевская фабрика дает 66 проц. брака. «Мосштамп» и «ЗАТИ» по отдельным наименованиям деталей дают до 100 проц. брака.

Из общего количества 53 предприятий — поставщиков ГАЗ 25 выпускают детали с дефектами, причем систематически недовыполняют плана выпуска изделий. Эти дефекты особенно недопустимы в то время, когда решающие агрегаты машин — мотор, коробка скоростей, задний мост — вполне удовлетворительны, когда материал, производимый на самом автозаводе, например ковкий чугун, выше кондиционного качества, предусмотренного условиями Форда.

В одном только первом квартале текущего года «смежники» недодали московскому автозаводу им. Сталина материалов и деталей на 3 млн. руб. АТЭ Электроскомбината например, не дал 4 190 стартеров, 765 распределителей, 1 435 сигнальных жлопок.

Важнейшим показателем степени овладения технологическим процессом является снижение себестоимости. За первое полугодие ГАЗ снизил себестоимость машин на 40 проц.; себестоимость грузовиков снизилась (по сравнению с 1932 г.) на 49,7 проц. Значительно снизил себестоимость продукции и московский автозавод им. Сталина. В то же время заводы «смежники», непосредственно влияющие на стоимость машины, вопросами снижения себестоимости не занимались. В стоимости машины, выпускаемой автозаводом им. Сталина, продукция одного только АТЭ занимает свыше 10 проц. А АТЭ за полтора года не снизил стоимости своей продукции.

Автозаводы предъявляют суровый счет предприятиям-смежникам. Этот счет должен быть адресован также общественным организациям смежных предприятий и в том числе одной из первых — автодорожской организации.

Партия, правительство, вся советская общественность придаст огромное значение автомобилизации страны в условиях развернутого социалистического строительства. Совершенно очевидно, что дальнейшее развитие автостроительства, улучшение качества выпускаемых машин и снижение себестоимости в значительной мере зависят от смежных предприятий. Автодорожные коллективы этих предприятий не могут оставаться безразличными к тому, как цеха и бригады переключаются на лучшее производство деталей, необходимых автозаводам.

Мы имеем уже отдельные случаи активного участия автодорожных коллективов смежных предприятий в улучшении производства автомобильных деталей, в своевременной и комплектной их отгрузке автозаводам. Уже дали

результаты контрольные посты Автодора на больших смежных предприятиях.

Благодаря активизации автодорожских коллективов, включившихся в самое производство, значительно улучшилось за последнее время производство необходимых деталей на Карбюраторном, Шинном заводах и на «Промтехнике».

Но это пока только единичные случаи. Интересную попытку сдѣлал Ленинградский совет Автодора, мобилизовав силы коллективов смежных предприятий путем организации при облсовете и районных советах комиссий содействия смежным предприятиям.

В огромном же большинстве случаев работа автодорожских коллективов на смежных предприятиях незначительна. Автосекция ЦС Автодора не сумела до сих пор стать действительным центром мобилизации коллективов смежных предприятий на борьбу с прорывами в производстве.

Автодорожские коллективы, призванные содействовать автомобилизации страны, продолжают на смежных предприятиях заниматься «текущими» «обычными» автодорожскими делами, забывая о важнейшем. Районные и краевые советы Автодора должны конкретно разъяснить коллективам, какое значение имеет производство на их предприятиях деталей для конвейерного выпуска автомашин, как важно качество этих деталей, как важно выполнение плана.

Но дело не только в том, чтобы агитировать среди автодорожского актива или чтобы организовать агитмассовую автодорожскую работу на предприятиях-смежниках. Положение требует, чтобы автодорожский заводской актив непосредственно включился в производство дефицитных деталей, чтобы автодорожцы ударными бригадами у станка, на деле, а не только на словах боролись за лучшее производство деталей.

На ленинградском Карбюраторном заводе Автодор улучшил производство карбюраторов одним «простым» способом. Бригады автодо-



На заводе ЗЕТ. Мастер щиточного цеха т. Брезгалов
Фото Карасева

рожских коллективов завода приняли активнейшее участие в самом производстве карбюраторов. Работая ударными производственными бригадами, они показали пример другим.

Соответственным образом должны перестроить свою работу горсоветы и райсоветы Автодора. Они должны повседневно руководить работой автодорожских ячеек на смежных предприятиях, следить за тем, чтобы эта работа была наполнена производственным содержанием. Должны быть организованы контрольные посты и комиссии содействия Автодора на смежных предприятиях.

В этом им должны помочь областные и краевые советы и автосекции ЦС Автодора.

Звездный пробег машин Горьковского автозавода апеллирует к заводам-смежникам, к их общественным организациям. Ответом автодорожских организаций должно быть переключение на производственные рельсы и активное участие в устранении дефектов производства.

Мы научились строить первоклассные машины, смело преодолевающие пески пустыни и бездорожья проселка.

Наши автотранкторные заводы в рекордно короткий срок добились блестящих успехов в освоении передовой автомобильной техники.

Советская общественность не может допустить, чтобы заводы-смежники тормозили успехи автомобилизации СССР.

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ВЫВОДЫ О ХОДЕ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В 1933 ГОДУ

Одним из ответственных участков народно-хозяйственного плана текущего года является автодорожный транспорт и, в частности, дорожное хозяйство.

В 1933 г. на строительство дорог по всему Союзу ассигновано 268,5 млн. руб. (новое строительство, капитальный и текущий ремонт), освоено же за первое полугодие 106,2 млн. руб., т. е. 39,6 проц.

По сравнению с прошлым годом план выполняется лучше, но все же в недостаточных темпах. На 1 июля план заготовок был выполнен на 50 проц. Между тем, при правильной организации работ в конце второго квартала заготовки должны были приближаться к концу. Зимний период не был надлежаще использован для заготовок; трудучастие, которое особенно применимо для заготовок и вывозки материалов, именно в этот период дало весьма слабые результаты.

За полгода результаты работы в физическом выражении характеризуются следующими показателями. Построено 600 км дорог, капитально отремонтировано 874,1 км, по текущему ремонту — 10 577,6 км.

Постановлением СНК СССР от 20 июня этого года на Цудортранс возложено задание по строительству дорог в районах сахарного свеклосеяния. Но далеко не все дорожные органы, риксы и сельсоветы проявляют должное внимание к строительству и ремонту дорог в этих районах.

На 5 сентября выполнение плана по районам сахарного свеклосеяния характеризуется следующими данными (в % к плану):

	Строительство		Ремонт	
	Дороги	Мосты	Дороги	Мосты
РСФСР	53,5	37,5	54,0	95,0
УССР	44,0	88,7	87,5	115,0

В ряде областей к моменту уборки свеклы дорожное строительство дало, в среднем, лишь 50 проц. выполнения плана. Причиной этого отставания является медленная организация работ, позднее начало подготовительных мероприятий и недостаточное внимание к делу дорожного строительства.

Значительные сдвиги произошли в текущем году в области трудучастия населения в дорожном хозяйстве.

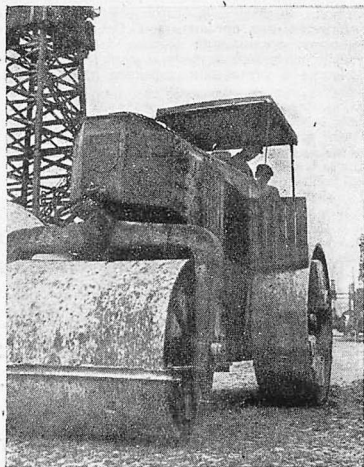
Использование трудовых ресурсов вместе с денежными средствами, собранными взамен трудового участия, составляет (по РСФСР, Грузии и Белоруссии на 1 сентября, а по остальным союзным республикам на 1 августа) 63 проц. по отношению к годовому плану. За это время построено 19 882 км грунтовых дорог, 5 226 грунтовых дорог с добавками, 1 060 км гравийных дорог, 571 км дорог с каменной одеждой. Отремонтировано 173 268 км грунтовых дорог, 9 348 прунтовых с добавками, 1 890 км гравийных дорог и 1 879 км дорог с каменной одеждой. Кроме того, за счет трудучастия построено и отремонтировано значительное число искусственных сооружений. По физическому объему стоимость выполненных работ составляет 245 млн. рублей, или 86 проц. плана.

Данные на 1 сентября следующим образом рисуют выполнение плана ремонтных работ:

	Текущий ремонт % к плану	Капитальный ремонт % к плану
БССР	61,3	49,8
Азербайджанская ССР	58,3	28,4
Армянская ССР	52,0	53,8
Грузинская ССР	88,0	59,4
Узбекская ССР	—	68,4
Таджикская ССР	63,7	52,1

Ход дорожностроительных работ в общем нужно все же признать неудовлетворительным, а по ряду строек и дортрансов — внушающим опасение за выполнение плана.

Автодорожные организации могут и должны добиться лучших результатов. В системе дорожных органов все еще не изжиты обанкротившиеся канцелярско-бюрократические методы работы. Шесть условий т. Сталина вы-



Укатка шоссеиной дороги, ведущей к центральному складу Азнефти (Ленинские промысла, Азербайджан)
Фото: Шевцова (Союзфото)

пополняются недостаточно, и дорожники слабо и плохо борются за их осуществление. Организация дорожных работ страдает крупными недочетами. К их числу надо отнести неудовлетворительное использование механических отрядов, частые простои машин, неумелое их использование и распределение на различных видах работ, недостаточное внедрение соцсоревнования и ударничества.

Правда, в текущем году определенные положительные сдвиги есть и здесь. Ряд дорожных организаций добился выполнения заданных коэффициентов эксплуатации, но имеются также дорожные органы, где грузовые машины и механические отряды безобразно используются. Нужный перелом в области механизации дорожностроительных работ далеко еще не достигнут. Производственная база дормашстроения остается недостаточной, в результате чего потребность дорожного хозяйства в механизмах слабо удовлетворяется. Так, например, при потребности в 1933 г. в 167 моторных катках годовой план установлен в 40 моторных катков, поступило за три квартала 26 шт.; по трейдерам тяжелым соответственно 32 шт., 12 шт. и 8 шт. Наряду с этим оказывается некомплектность механического парка, несоответствие тяговых сил и прицепных снарядов, слабое обеспечение запасными частями и т. д.

Задачи, стоящие перед дорожным хозяйством во втором пятилетии, требуют скорейшего создания надлежавшей материально-технической базы дорожного строительства.

На ходе работ текущего года неблагоприятно отразился сильный дефицит рабочей силы. Во

втором квартале среднемесячный контингент рабочих ИТР на строительстве и эксплуатации составлял 51,5 проц. к плану. Здесь оказались недостаточное внимание и забота о бытовых условиях рабочих и ИТР.

В общем можно констатировать, что в тех случаях, когда подготовка к строительству была надлежаще проведена, когда работы были правильно организованы, были достигнуты и благоприятные результаты.

Это является лучшим свидетельством того, что план дорожного хозяйства может быть выполнен.

Автодорожные организации должны включиться в борьбу за выполнение плана дорожного строительства. Больше инициативы и самостоятельности следует порекомендовать местным ячейкам Автодора в борьбе за качество низового дорожного строительства и освоение техники дорожного дела. Прежде всего ячейки Автодора могут и должны помочь в отношении контроля и наблюдения за качеством и учетом работ, проведенных с трудучастием населения, так как здесь положение особенно скверно. В отдельных случаях самые простейшие работы квалифицируются как постройка дороги, а подвозка песку и заделка нескольких выбоин,— как ремонт километров дорог и т. д.

Совсем не поставлен учет качества дорожностроительных работ.

На постановку учета трудучастия населения в дорожностроительных работах необходимо обратить особое внимание ЦС Автодора.

Кауфман

АВТОТРАКТОРНЫЕ ЗАВОДЫ ПЕРЕВЫПОЛНИЛИ УВЕЛИЧЕННУЮ ПРОИЗВОДСТВЕННУЮ ПРОГРАММУ

ИТОГИ ЗА 9 МЕСЯЦЕВ 1933 ГОДА

	Задано по плану на 9 мес.		Фактически выполнено За 9 мес.	% выполнения плана на 9 мес.	
	Основному	Увелич.		Основному	Увелич.
Автомобили грузовые					
Завод им. Сталина	16 380	16 800	17 009	103,8	102,0
„ Ярослав.	1 455	1 505	1 527	104,9	101,4
„ им. Молотова	9 700	10 400	10 651	109,8	102,4
Итого	27 535	28 585	29 187	106,0	102,1
Автомобили легковые					
Завод им. Молотова	5 950	6 000	6 140	103,2	102,3
Всего автомашин	33 485	34 585	35 327	105,6	102,1
Тракторы					
СТЗ им. Дзержинского	25 600	30 365	30 452	118,9	100,3
ХТЗ им. Орджоникидзе	16 580	23 050	23 510	141,8	102,0
ЧТЗ им. Сталина	635	635	652	104,2	104,2
Всего тракторов	42 815	54 050	54 624	127,6	101,1

АВТОДОР НА УБОРОЧНОЙ

Уборка урожая — одна из важнейших сельскохозяйственных кампаний, в которой автодорожные организации могут и должны принять активнейшее участие. Условия текущей уборочной кампании особенно обязывают автодорожный актив.

Обильный урожай, необходимость почти одновременного вывоза огромного количества хлеба, зерна, хлебофуража, грубых кормов, овощей и фруктов, жесткие сроки вывоза хлеба, зерна, продиктованные правительством и форсированные сырой погодой в разгар уборки, — все это заставило думать о мобилизации всех сил и средств для своевременной уборки и вывозки урожая.

В отчетах крайсоветов ЦЧО, Урала, Западной области, Средней Волги и Северного Кавказа приводится множество фактов, свидетельствующих об участии автодорожных организаций в уборочной кампании в гораздо большем размере, чем в прошлом году, но эти мероприятия большей частью крайне разрозненны, бессистемны, проводятся от случая к случаю. Не чувствуется, что автодорожные организации нацупали решающее стержневое звено работы и за него крепко ухватились.

На 10 сентября из 84 краевых, областных и республиканских советов Автодора лишь 10 информировали ЦС Автодора об участии в уборочной кампании.

Как общее правило, в отчетах мест не указываются, не анализируются результаты работы Автодора на уборочной, эффективность этого участия. В своей информации северокавказский крайсовет Автодора как бы мимоходом, невзначай, сообщает, что им переданы зерносовхозам к уборочной 254 шофера и послан в районы на организацию автотранспорта автодорожный актив в составе 60 студентов дорожного техникума. Но сведений о результатах их работы не дает.

Крайсовет послал на места планы подготовки и участия Автодора в уборочной, а как эти планы выполнялись — не проследил.

Этим же крайсоветом посланы в районы 4 агитбригады, проведен агитпробег с участием 13 машин. Результаты этих мероприятий также неизвестны. Проведено 4 субботника по дорожному строительству, приуроченному к нуждам уборочной, в субботниках участвовали 860 человек автодорожного актива и 8 машин. О результатах опять-таки ни слова.

Во всех отчетах краевых и областных советов Автодора имеется указание на посылку агитбригад, но тоже нет сведений о результатах этой помощи.

Но и по тем бессистемным сведениям, которые поступают в ЦС Автодора, можно судить об участии в уборочной кампании автодорожцев и автодорожных организаций.

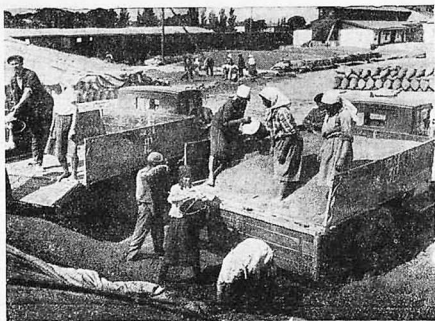
Совет Автодора Борского района (Средняя Волга) направил 1100 автодорожцев на ремонт местного автотранспорта. Орский район того же края организовал ремонт уборочных машин силами автодорожцев. В Саранском районе силами Автодора проведены к началу уборочной рейдерные дороги в районах действия МТС.

В Ивановской области автодорожный актив совершенно не был мобилизован на уборочную кампанию; коллективы предприятий автотракторной промышленности, смежных производств были мало вовлечены в уборочную кампанию.

Ленинградский облсовет Автодора признает, что «решающие хозяйственные участки (МТС, совхозы, колхозы) не охвачены автодорожной организацией к уборочной кампании».

По этим же сведениям можно заключить, что работа краевых и районных советов Автодора шла в полном отрыве от первичных коллективов.

Нет признаков воздействия Автодора на работу автоколонн МТС и совхозов. Автодорожные организации редко принимали участие в создании на местах прочной технической базы для автотранспорта, постоянной сети ремонтных и передвижных мастерских с подготовленным составом ремонтников



Погрузка пшеницы на автомашины для отправки на элеватор (Феодосийский зерносовхоз, Крым)

Фото Савченко (Союзфото)

Уборочная кампания должна была раньше всего оживить и укрепить первичные коллективы Автодора, в особенности в МТС, совхозах и колхозах, где перед ячейками Автодора стояли совершенно конкретные и неотложные задачи. На самом же деле во многих ячейках было обратное.

На Нижней Волге, например, проведение уборочной кампании совпало с понижением деятельности автодорских коллективов и ячеек.

Сейчас крайне важно учесть опыт участия Автодора в уборочной кампании. Для этого необходим систематизированный объективный материал от всех краевых и республиканских советов. Орготдел ЦС Автодора пытался получить с мест такого рода материал. Им были разосланы для этой цели анкеты... с 80 вопросами. В самих этих анкетах нет системы, не видно, какие же стержневые вопросы интересуют ЦС. Немудрено, что краевые советы этих анкет не заполнили.

Остается сделать заключение, что ни райсоветы, ни краевые советы, ни ЦС Автодора не сумели как следует организовать массы автодорцев на участие в уборочной кампании.

Учитывая этот печальный опыт, необходимо



Чтобы не задерживать автомашины на току, в немоторных колхозах зерно заранее отвешивается и насыпается в бестарные повозки. Это дает возможность нагружать автомашину в 7 минут. На снимке — перегрузка зерна с бестарной повозки в автомашину
Фото Пушкарского (Союзфото)

выправить работу Автодора при переключении на работу по озимому севу.

М. Н.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИЗНОШЕННЫХ ЧУГУННЫХ ПОРШНЕЙ

(Предложение т. Степаненко Г., Москва)

Применяемые в автомобильных и тракторных двигателях чугунные поршни при износе обычно выбрасываются. Однако подобные изношенные чугунные поршни могут быть восстановлены путем соответствующей термической обработки. Явление это основано на общеизвестном свойстве чугуна увеличивать свой объем при высоком нагреве.

Опыты, проведенные последнее время у нас в Союзе как отдельными товарищами (Божко-Степаненко), так и НАТИ выявили следующее:

Наиболее подходящие условия для роста поршней: нагрев до 800—850°, выдержка 2—3 часа, охлаждение до 650° с печью, выдержка 2—3 часа и последующее охлаждение до нормальной температуры с печью.

Отжиг следует производить в ящиках с запылкой поршней углем для предохранения последних от коррозии.

Отжиг понижает механические свойства поршней и ухудшает материал.

Эти опытные данные необходимо проверить в эксплуатационных условиях.

Вопрос использования изношенных поршней чрезвычайно важный, так как в некоторых случаях (при отсутствии поршней на складе) использование старых поршней является единственной возможностью, которая обеспечивает своевременный выход на работу тракторов и автомобилей.

ОТ РЕДАКЦИИ:

Редакция ждет от читателей замечаний по существу настоящей заметки и сообщений о результатах наблюдения за применением восстановленных поршней.

СЪЕМНЫЕ ГИЛЬЗЫ В МОТОРЕ АМО-3

(Предложение т. Чувилина А., Москва)

При ремонте машин АМО-3-4 приходится производить расточку цилиндров, приобретших вид эллипса. Произвести эту расточку даже и в Москве очень трудно, не говоря уже о совхозах, где совершенно отсутствуют станки для подобной работы. Вследствие этого гаражи обходятся без расточки, меняя поршень и кольца и оставляя эллипс в цилиндрах. Это уменьшает мощность мотора и увеличивает расход горючего и масла.

Я предлагаю внести изменение в конструкцию мотора АМО-3-4, сделав съемные гильзы по типу трактора СТЗ. Стоимость мотора при этом, правда, повысится, но при эксплуатации машина даст большую экономию, при условии, что завод снабдит каждую машину комплектом уменьшенных гильз (по внутреннему диа-

метру). Последнее нужно для того, чтобы можно было использовать снятые до загибки поршни, как это делается в Бахметьевском автобусном парке с машинами «Лейланд». Выпуск блока с гильзами как в конструктивном отношении, так и в отношении обработки никаких затруднений не представляет. Гильзование блока некоторыми автопредприятиями уже практикуется, например, автодорскими мастерскими Мособдортранса. Если завод им. Сталина будет выпускать моторы со сменными гильзами, не будет надобности тратить на станки для расточки валуто.

Слово за конструкторами завода им. Сталина.

ОБ „УДАЛЫХ“ ШОФЕРАХ И ЗАГУБЛЕННЫХ АВТОМАШИНАХ

Наши гигантские автомобильные заводы дают сельскому хозяйству тысячи образцовых автомобилей.

И если спросить шофера колхоза или совхоза, плоха ли конструкция советских автомашин, он ответит, что нет, не плоха.

Тогда почему же, например, в Калачеевском зерносовхозе из пятидесяти автомашин 15 бездействовали, да и остальные едва работают?

К сожалению, такое положение можно наблюдать не только в Калачеевском совхозе, но и в ряде других.

Вот приходит с завода совсем новый автомобиль. Не успели его еще как следует осмотреть и заправить, а за руль уже садится самый удалой, самый «первый спец».

Сначала он как бы с опаской выезжает осторожно со двора, осторожно поворачивает на дорогу. Но как только автомобиль показывается на дороге, газовая педаль нажимается до отказа, и машина с головокружительной быстротой скрывается за первым поворотом. Ухабы, изгибы дороги, валяющиеся на пути камни, конечно, не могут служить препятствием этому дикому ухабскому «арещению» автомобиля.

Через 15 минут машина возвращается обратно. «Спец» одобрительно кивает на машину: «хороша!». В этом хочется убедиться и другим. За руль садится второй «ухарь», за ним третий, четвертый. Наконец, все «испытали» машину, и ее руль получает шофер.

За первые три месяца работы удалой шофер не раз загонит машину в канаву, сломает не один забор.

А осмотреть машину, во время сменить изношенные части «не хватает времени». «Ходит, и ладно», — думает шофер, а зав. гаражем тоже не заботится. У него, видите ли, «другой работы по горло». Да и частей в мастерской «не так уж много», чтобы «по пустякам» тратить их.

Так подчас и ходит автомобиль, — пока не превратится в «барахло», куда негодное, никого не интересующее, связанное проволокой, подбитое гвоздями, подкрепленное палками.

А удалой шофер уже наметил себе «в жертву» новую только пришедшую с завода машину.

К сожалению, все это не выдумка, это имеет место в ряде гаражей, об этом красноречиво говорят сотни заметок в газетах, пачки актов в разных организациях и отчеты командированных работников, вернувшихся из совхозов и МТС.

Мне самому пришлось быть свидетелем возмутительного обращения с машинами в калачеевском зерносовхозе.

13 августа полутонная машина № 10, вышедшая из ремонта, имела неисправный замок механизма переключения скоростей. «Изобретательный» шофер додумался присоединить палку для удерживания рычага переключения на той или иной скорости. Так с этой палкой, одним концом упертой в щиток, а другим — в яблоко вилки, машина ходила несколько дней. На установку палки уходило много времени, она мешала управлению, но ни сам шофер, ни технический директор, который ездил на этой машине, не подумали, что устранение этой пустячной неисправности — пятиминутное дело.

14 августа шофер, работающий на автогостерне, пытался завести мотор по нескольку минут от стартера в то время, как зубчатка последнего не сцеплялась с зубчаткой маховика. На мой вопрос — почему не заведишь мотор пусковой рукояткой, шофер с досадой в голосе ответил: «Уж вот неделю так. Иногда все-таки заводится».

Четырнадцатого августа у автомобиля АМО-3 № 47 в пути испортился насос. Шофер снимает бак, устанавливает его рядом с собой на сиденья, соединяет патрубок с поплавковой камерой, вывертывает крышку. На ходу горячее,



Плохие дороги и мосты срывают хлебослачу. На снимке — автомашина с хлебом по пути из станции Владимирской на элеватор провалилась на гнилом мосту (Лазинский район, Северный Кавказ)

Фото Мазневича (Сюзюфот)

выплескиваясь из бака, заливают всю кабину, брызги попадают и на самого шофера, а он при этом, сидя за рулем, спокойно раскуривает.

И дело не только в неумелом обращении с машинами, а и в нерациональной их эксплуатации.

Так, например, в Ленинградской МТС зафиксированы случаи напрасного прогона машин за зерном, которого не оказалось, и с сырым зерном (из колхоза им. Кавполка), которое, как правило, не принимается элеватором.

Такому положению, когда машина варварски и неумело эксплуатируется, должен быть положен конец. Постановление НК совхозов об автохозяйствах требует бесперебойного снабжения машин запчастями, регулярного ремонта, правильного контроля над работой автопарка.

В этом постановлении говорится: «За поломки автомашин, вызываемые небрежностью, по-

хим уходом, варварским обращением и вредительством, привлекать к ответственности (уголовной и материальной)».

Многие совхозы и МТС по-серьезному взяли сейчас за упорядочение работы автотранспорта, за обеспечение его хорошим уходом, за налаживание образцовых дорог. Ленинградская МТС (Украина) простругала 70 км дорог. Она снабжает сейчас машины запчастями, обеспечивает им хороший уход и строго контролирует их работу.

В письме ко всем шоферам рабочие этой МТС пишут: «Мы будем добиваться того, чтобы каждый автомобиль сослужил свою службу... Мы вызываем всех последовать нашему примеру».

По примеру этой МТС и другие хозяйства, эксплуатирующие автотранспорт, должны объявить серьезную борьбу за целость и долговечность советского автомобиля.

ДАТЬ АВТОЗАВОДАМ ДЕШЕВЫЕ АВТОЧАСТИ ЛУЧШЕГО КАЧЕСТВА

Завод ЗЕТ должен выпустить в 1933 г. на 8 млн. руб. автогудков, щитков АМО, конденсаторов и другой продукции для автопромышленности.

Десятки тыс. руб. золотом сэкономили рабочие завода ЗЕТ, наладив выпуск автомобильных частей, ранее ввозимых из-за границы.

Как же идет выпуск авточастей? По некоторым видам продукции завод перевыполняет составляет 33,2 проц., по щиточному — 61,3 проц. Но, несмотря на это, работа в цехах проводилась беспланово, самотеком, и программа выполнялась рывками, что говорит о том, что завод при нормальных условиях работы оделал бы еще больше.

Старое руководство (председатель правления Шурахов, секретарь коллектива Маркин, которые были сняты Нарвским РК ВКП(б) за самоснабжение и невыполнение профинплана) оставило после себя изношенное оборудование, скверную дисциплину, что крепко било по производству.

На заводе нет твердого технического руководства, цеха несвоевременно снабжаются необходимыми материалами и деталями, к концу каждого месяца начинается гонка.

Новое правление и партруководство, ссылаясь на трудности, продолжают руководить по-старому, надеясь на самотек, и в результате июньская программа была выполнена с прорывом — на 78,3 проц.

Как же шла работа в цехах?

В гудочном цеху брак по винту крепления доходит до 13 проц., регулировочному винту — 12 проц., по винту колпака — 8 проц. и т. д. Такая же картина и в других цехах.

Ударники работают в две смены, без выходных дней. Энтузиазм лучших ударников сказывается на выполнении программы завода. В результате августовский план выполнен на 109,5 проц.

Лучшие ударники щиточного цеха тт. Фидельман, Комаров, Козьмин, комсомольцы цеха и беспартийные тт. Чемоданов и Дмитриева во главе с заведующим цехом — бригадиром комсомольской бригады Володей Парфе-

новым, не выходя из цеха, работали в две и иногда в три смены и не только покрыли июльский прорыв, но и перевыполнили августовскую программу.

Гудочный цех (заведующий Исполатов) не отстает, выполнив 149,9 проц. плана. Плетется в хвосте цех конденсаторов (заведующий Метропольская), выполнив на 68,3 проц., цех



один из лучших рабочих-ударников щиточного цеха т. Фидельман

Фото Карасева

ширпотреба (заведующий Ривин) — 76,5 проц., цех арифмометров — 59,7 проц.

На заводе однако нет еще должной борьбы за качество продукции, рабочие не знают, для чего идет та или иная деталь, как она должна работать. Техпропагандой здесь почти не занимаются.

Ленинград

Н. Карасев

С ЧЕМ АВТОДОР ПРИХОДИТ К ФИНИШУ КОНКУРСА НА ЛУЧШИЙ КОЛЛЕКТИВ

1 октября заканчивается всесоюзный конкурс на лучший коллектив Автодора, объявленный Центральным советом о-ва 9 месяцев назад.

9 месяцев — срок, достаточный для того, чтобы коллективы и ячейки могли развернуть работу на основе показателей конкурса, и каждый на своем участке добиться определенных практических результатов.

Напомним, что основная задача конкурса заключалась в том, чтобы каждый коллектив выполнил свою работу живым конкретным содержанием, в зависимости от того, где он находится — на заводе, в гараже, в совхозе, колхозе или МТС, — чтобы каждый коллектив стал активным борцом на фронте социалистического строительства, верным помощником партии и правительства в реализации шести исторических условий т. Сталина в автотранспорте и дорожном хозяйстве, в проведении важнейших хозяйственно-политических кампаний.

Судя по имеющимся материалам, конкурс не дал ожидаемых результатов, большинство коллективов до самого последнего времени не включилось в конкурс, многие не нашли своего

лица, не сумели наметить боевой программы работы.

Это объясняется, главным образом, недочетами руководства, недочетами организационного порядка.

Естественно, что для успешного проведения конкурса, в котором должны были участвовать тысячи низовых организаций — коллективов и ячеек, — необходимо было обеспечить постоянное оперативное, живое, действенное руководство.

К сожалению, коллективы не чувствовали внимания и контроля со стороны вышестоящих организаций, начиная от районного совета в кончая Центральным. Орготделы как ЦС Автодора, так и областных и краевых советов о-ва заменили живое инструктирование и деловую конкретную помощь низовому звену циркуляром, директивой — бумажкой.

Вот почему основные указания об организации и проведении конкурса, данные еще в условиях и программе, разосланной на места в конце прошлого года и напечатанной в газете «Автодор» и журнале «За рулем», не выполнены огромным большинством автодорожских организаций.

К чему сводились эти указания?

Прежде всего каждый районный, городской, областной, краевой, республиканский совет о-ва должен был создать конкурсную комиссию из представителей автодорожской, партийной, комсомольской, профсоюзной организации и местной печати.

Конкурсные комиссии в свою очередь должны были всячески популяризировать задачи конкурса, наметить и осуществлять план его проведения, проверять правильность поступающих на конкурс материалов.

Проведение конкурса в коллективе должно было обсуждаться на бюро, а затем на общем собрании, причем каждый член бюро и каждый активист обязан был принять участие в реализации основных показателей по конкурсу, которые брал на себя данный коллектив.

Но в большинстве организаций конкурсные комиссии или не были созданы вовсе, или существовали формально, не проводя никакой ни организационной, ни агитационной работы, большинство коллективов не обсуждало этого вопроса на общих собраниях.

Вот главные причины того, что в конкурсе участвуют сотни, а не тысячи коллективов, что некоторые из них, сначала горячо взявшись за работу, вскоре сдали темпы, что только отдельные коллективы, в порядке исключения, рассказали об опыте своей работы, что местная печать не отражала хода конкурса.

И все эти недостатки имели место, несмотря на то, что второй пленум Центрального совета своевременно констатировал недооценку значения конкурса местными организациями, попытку смазать его значение или противопоставлять ему другие кампании. Пленум в своих решениях твердо записал, что все кампании, проводимые Автодором, должны стать органической частью конкурса и что только тот коллектив может рассчитывать на первенство, который



Выстроенный до революции каменный мост через большую речку у станции Росиеватской (Ново-Александрский район, Северокавказского края) оказался негодным для проезда тракторов и грузовиков. На снимке — установка новых ссы для расширения моста

Фото Андреева (Союзфот)



Зяблевая вспашка в совхозе «Завет Ильича» (Горьковский край)

Фото Гуревич и Напелюш (Союзфото)

проявит наиболее активное участие в этих кампаниях.

Решения пленума слабо всколыхнули автодорожную общественность.

Все же, несмотря на указанные выше серьезные недостатки, нельзя сказать, что конкурс сорван, что он не дал никаких ощутительных результатов. В целом ряде районных, областных и краевых центров накопилось немало материалов о работе образцовых низовых организаций. 20 июня в Москве состоялся слет 25 лучших коллективов Москвы, Ленинграда, Харькова, которые поделились опытом своей работы. Президиум Центрального совета заслушал ряд отчетов о ходе конкурса в районных советах и отдельных коллективах, в каждом номере газеты «Автодор» говорится о работе низовых звеньев о-ва.

Конкурс содействовал тому, что коллектив стоит теперь в центре внимания целого ряда организаций — Ленинградской, Западной, ЦЧО, Средневолжской и др. Конкурс выявил образцы автодорожной работы на отдельных участках.

Назве не показательна работа коллектива ленинградского Карбюраторного завода, борющегося за доброкачественную и комплектную поставку карбюраторов нашим автогигантам. Он может смело служить примером всем коллективам заводов-смежников.

Разве не показательна работа коллектива на московском заводе «Красный пролетарий», активно участвующего в проведении сельскохозяйственных кампаний, в дорожном строительстве, в техпропаганде и подготовке кадров.

В шеренге лучших шагает коллектив № 115, объединяющий работников Совнаркома и ЦИК. Он нащупал верные пути работы автодорожного коллектива в учреждении. Агитмассовая, военная работа, организация большой учебной базы, деловая помощь подшефным колхозам, воспитание юных друзей Автодора — вот задачи, которые поставил себе коллектив и с которыми он успешно справляется.

Коллектив 2-й автобазы Союзтранса в Москве (см. газету «Автодор» № 18) может служить примером работы автодорожной организации в гараже. Он создал ряд ударных бригад, которые в результате социсоревнования и ударничества перевыполняют намеченные показа-

тели. Он сколотил большой актив и правильно расставил свои силы. Коллектив конкретно борется с авариями, за экономно горючего, резины, за рационализацию автохозяйства. Автодорожцы бичуют дезорганизаторов производства и сами показывают образцы ударной работы.

Хорошо работает коллектив Динской МТС Северокавказского края и многие другие, активно проявившие себя на дорожном строительстве и практически помогавшие подготовке и проведению важнейших сельскохозяйственных кампаний.

Нет никакого сомнения в том, что есть еще немало хорошо работающих автодорожских коллективов, которые до сих пор не заявили о себе, не рассказали о своей работе.

За последнее время появляются, правда, крайне немногочисленные, специализированные коллективы Автодора. Примером может служить, не считая Карбюраторного завода или 2-й автобазы Союзтранса, коллектив Ахматовского сельсовета Чувашской республики, который по праву может быть назван дорожным. Объединяя 128 членов, он добился больших результатов в деле помощи дорожному строительству. Каждый активист коллектива прикреплен к отдельному участку дороги и отвечает за его содержание и своевременный ремонт. Автодорожцы своими силами вывезли 1432 кубометра земли, посадили 511 деревьев, построили один мост, отремонтировали 17 км дорог и 6 мостов. И это сделал коллектив, насчитывающий немного больше сотни членов, всего за несколько летних месяцев.

Сейчас задача областных, краевых и в первую очередь районных советов и коллективов заключается в том, чтобы организовать правильный учет работы низового звена, чтобы подвести итоги конкурса на местах, обсудив их на общих автодорожских собраниях, осветить результаты работы как передовых, так и отстающих ячеек на страницах местной печати, а также в многотиражках и стенночках и, проверив все эти материалы, направить их в вышестоящие организации.

За эту работу, имеющую огромное значение, должны немедленно взяться местные автодорожные советы при содействии комсомольских и профсоюзных организаций.

СОВЕТСКАЯ МАЛОЛИТРАЖКА В ТУПИКЕ

НЕОБХОДИМО СРОЧНОЕ ВМЕШАТЕЛЬСТВО ОБЩЕСТВЕННОСТИ

Вопрос о создании советского малолитражного автомобиля уже давно разрешен в положительном смысле всеми заинтересованными организациями и общественностью.

О том, каким должен быть советский малолитражный автомобиль, говорились очень много. Появление НАМИ-1 и НАТИ-2 также сопровождалось длительными дискуссиями. В дискуссиях подтвердилось, что советская малолитражка не имеет ничего общего с бэби-каром (автомобиль - малютка) или заграничным смодикаром (малый автомобиль). И все-таки некоторые конструкторы продолжают утверждать, что советская малолитражка должна копировать заграничные образцы (передний привод, низкая рама, двигатель сзади и т. д.). Между тем совершенно ясно, что иностранные малолитражки большей частью непригодны в наших условиях.

Передний привод — и это доказано зарубежными специалистами — оправдывает себя лишь на хороших дорогах, он слаб на проселочных и безусловно неприемлем при бездорожье. Независимая подвеска передних колес не сможет выдержать той напряженной работы, какая предстает советской малолитражке. Установка двигателя сзади связана с усложнением системы управления, контроля и охлаждения (особо важно!), и, так же как и передний привод, ведет к неравномерному распределению нагрузки на переднюю и заднюю ось.

В итоге: в одном случае — ухудшение сцепления колес с поверхностью дороги, в другом — затруднение управления. Это особенно сказывается на подъемах и плохих дорогах.

Опускание рамы, вполне возможное и при «классической» схеме автомобиля, послужит причиной уменьшения клиренса (расстояние от поверхности дороги до нижней точки машины) и при езде по плохим дорогам приведет к поломкам и задержкам.

О том, что лучше — рама или центральная труба — спорить трудно. Практика же показала, что наилучшим средством против перекусов шасси и кузова является именно центральное расположение одного или двух лонжеронов

в виде ли трубы (Татра, Пер, Австро-даймлер и, наконец, НАМИ-1 и НАТИ-2), или в виде суженной рамы (БМВ, ДКВ, АУДИ).

Мы не берем утверждать, что машина НАТИ-2 представляет собой идеал малолитражного автомобиля. Но в том, что основные принципы его построения подобраны удачно нет сомнения. НАТИ-2 — автомобиль, построенный действительно для советских условий. Автомобили НАТИ-2 были испытаны в самых различных условиях, начиная с асфальта и кончая бездорожьем (в худшем смысле этого слова), и на разных скоростях. Там, где форт снижает ход до первой передачи, когда седоков подбрасывает и езда на машине мучительна, — там НАТИ-2 проходит на третьей передаче мягко, с небольшим замедлением хода. Переход с асфальта на бульварчик без какого-либо изменения скорости с трудом заметен. Машина свободно забирает 4-го человека.

Подытоживая все сказанное, можно уже сейчас сделать вывод, что НАТИ-2 в основном (подчерчиваем — в основном) может явиться искомым объектом для производства советской малолитражки и что многолетняя работа по усовершенствованию конструкции НАТИ-2 пошла впрок.

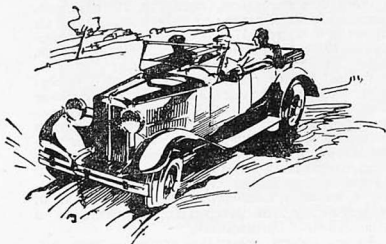
К сожалению, НАТИ до сих пор еще не смог закончить испытание и выпустить опытные малолитражки. Из-за этого нет возможности сделать решающие выводы.

Конструктор НАТИ-2 инженер К. А. Шарпов работает над дальнейшим усовершенствованием НАТИ-2 и уже предусмотрел некоторые изменения. Со своей стороны, мы считаем необходимым облегчение кузова. Что касается применения к конструкции НАТИ-2 фордовских частей, то мы думаем, что оно допустимо лишь в самых незначительных пределах во избежание увеличения тяжести машины.

С момента выпуска первых машин НАТИ-2 прошло 10 месяцев. ЦС Автодора и конструктор машины настаивали на дополнительном выпуске машин, в целях исключения возможных при кустарной и опытной работе случайностей и в целях наилучшего изучения конструкции этой машины. Было решено выпустить всего 10 машин. ЦС Автодора отпустил средства. Затем, по требованию НАТИ, это число было уменьшено до 5, теперь до 2.

После десятимесячной работы — имелись 6 двигателей, 5 шасси и 5 кузовов. На ходу всего лишь две машины. Научный автотракторный институт, загруженный другими работами, и его опытный завод, целиком работающий на внешние заказы, «не справляются» с программой по малолитражкам. Нет людей (над НАТИ-2 работает всего 5 человек), нет базы для ремонта и замены портящихся в процессе испытания частей. Были случаи, когда части, требующие замены, маринвались на заводе и задерживали испытания на месяц-полтора.

Получив средства и не заключив договора с Автодором (ошибка Автодора), институт счел возможным тратить эти средства на малолит-



Легковой малолитражный автомобиль НАТИ-2 в пробеге

Малолитражный грузовик НАТИ на испытании по бездорожью

Фото автора



ражки вообще, а не на скорейшее окончание опытной серии и испытаний.

НАТИ ссылается на отсутствие интереса, внимания и поддержки извне. Решение НАТИ о работе лишь над двумя машинами (якобы для сосредоточения внимания на небольшом количестве объектов) и плохая постановка дела привели к остановке работ над малолитражками.

Положение создалось такое, что конструктор машины т. Шарпов принужден был уйти с этой работы.

Президиум автомобильной секции ЦС Авто-

дора вынес на расширенном заседании резкий протест против такого ведения дела в НАТИ. Прошел месяц, однако, положение не изменилось.

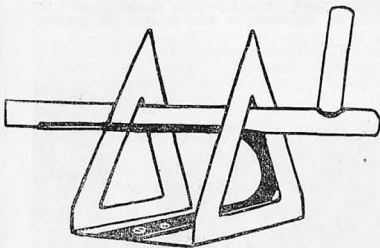
Нужно сдвинуть дело советской малолитражки с мертвой точки. Немалую роль должна сыграть здесь и автодорожская общественность.

Необходимо заставить НАТИ в кратчайший срок закончить сборку еще хотя бы трех машин (они почти готовы) и провести испытания с тем, чтобы к 1934 г. вопрос о пригодности НАТИ-2 был окончательно решен.

Ю. Долматовский

ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ДЛЯ ПАЙКИ ТРУБОК

На рисунке приведена простая конструкция державки для медных трубок, подлежащих пайке. Преимущество этой державки — простота устройства, с одной стороны, и возмож-

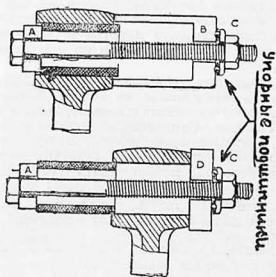


ность зажима самых тонких трубок без следа промятия — с другой.

Державка представляет собой два треугольника с внутренними вырезами, согнутых из одного куска железа. Трубка, подлежащая пайке, вкладывается в боковые вырезы треугольников и прижимается к верхним углам их стальной листовой пружиной, нижний конец которой врезается в донышко державки, как показано на рисунке.

ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ДЛЯ ЗАПРЕССОВКИ И УДАЛЕНИЯ ВТУЛОК

На наших рисунках приведены два приспособления: одно для запрессовки, другое для удаления втулок. Эти простые приспособления



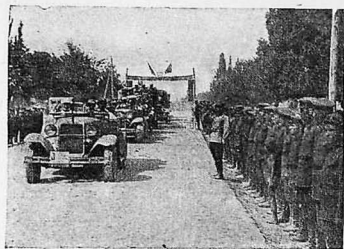
ценны тем, что позволяют произвести данные операции без помощи пресса в том случае, когда его не имеется. Устройство обоих приспособлений вполне понятно из рисунков.

АВТОМОБИЛЬ ПОБЕДИЛ ПУСТЫНЮ

ИЗ ЗАПИСОК УЧАСТНИКА КАРАКУМСКОГО ПРОБЕГА

Куна-Ургенч. 4 часа утра. В широком кожаном пальто без пояса, похожем на мешок, Алексей Иванович Соловьев, водитель машины № 13, в сотый раз наклоняется над работающим мотором.

Он озабоченно действует. Опершись левой рукой на крыло, Алексей Иванович правой дири-



Встреча колонны каракумского пробега на границе Средней Азии

Фото Богдана и Прехнер

жирует газом, подает знаки контролеру машины Васе Ильину.

Вася дает газ. Алексей Иванович, иронически скривив губы, вслушивается в высокие ноты. Газ снижается. Затем опять увеличивается. И так несколько раз.

— Алексей Иванович, все в порядке! Мотор дает совершенно безукоризненные высокие и низкие ноты! Мы понимаем и уважаем вашу придирчивость автомобилиста с 25-летним стажем, — но мотор гудит и играет как новенький.

Вы, Алексей Иванович, прошли на ней уже около пяти с половиной тысяч километров по самым разнообразным дорогам и бездорожью, при резкой смене дневных и ночных температур.

Вы, очевидно, вспоминаете акробатические прыжки вашей машины по кочкам Казахстана, изнуряющую водителей и машину, езду по маршруту Ташкент—Самарканд, с соплями арчичных канав, пересекающих дорогу, пыль, глубиной до полуметра и настолько густую в воздухе, что, казалось, ее можно резать ножом.

От всего этого у машины были все основания, чтобы захрипеть, чихать и вообще вести себя далеко не так, как она ведет себя сейчас.

Очевидно, от этого и недоверчивая, ироническая улыбка на ваших губах, Алексей Иванович!

... Мы заканчиваем подкачку последнего запасного баллона. Чтобы особенно не уставать, мы качали по 50 ударов насоса каждый. Сейчас была очередь спецора «Правды» Бронзмана. Он уже снял ватники и не прочь был снять рубашку из-под комбинезона.

Вокруг шли последние приготовления перед труднейшим переходом через пустыню.

Бригада по горючему осматривала основные и запасные баки машин. Запражались «под пробку».

Главный мираб, заведующий всеми водными запасами колонны, Эль-Регистан, уже охрипшим голосом, но попрежнему с присущей только ему страстностью, повторял давно всем известные слова:

— По семиведерному боченку на машину, по два литра в сутки на человека, итого на шесть дней хватит с остатком ведро с небольшим. Это — как страховка на всякий непредвиденный случай. В эти два литра входит чай, обед, вода для умывания, чистки зубов и т. д.

Помощники Эль-Регистана, мирабы на машинах, становились ответственной людьми в пустыне. Они должны будут распределять воду среди едущих товарищей.

Помните, не больше двух литров в сутки на человека!

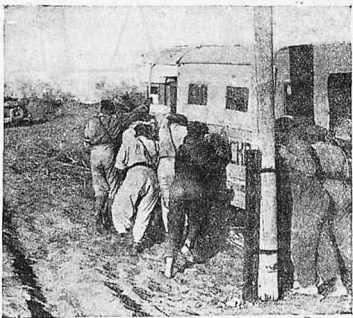
На нашей, тринадцатой, машине мирабом выбрали меня. Вместе с доверием товарищей мне была вручена мерная посуда (литровая бутылка) и резиновый шланг.

Через десять минут старт. Заправили утренние фляжки.

Командор, т. Мирешский, просматривает последние сводки о предполагаемом состоянии температур и ветров в пустыне на ближайшие дни. Графа об осадках, конечно, пустая...

У угла двора небольшой костер. Профессор Цинзерлинг варит кисель в литровой банке из-под консервов. Помешивая палочкой в банке, он рассказывает группе журналистов о белых пятнах в пустыне, о предстоящих трудностях в нашем пути.

Профессор объехал почти все пустыни и полупустыни мира. С нашим пробегом он едет еще не оправившись как следует от дизенте-

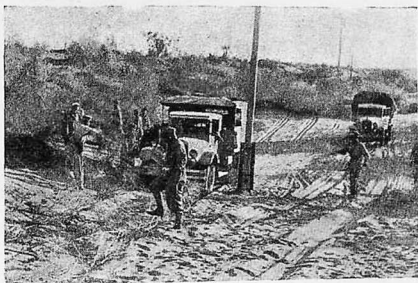


В песках Малых Кара-Кумов. Трудный подъем. Усталыми пробега общими усилиями толкают машину вперед

Фото Богдана и Прехнер

Первые пески Малых Каракумов. На песок под колеса машин подбрасывают саксаул (кустарник)

Фото Богдана и Прехнер



рии. Соблюдая диету, он варит кисель на дороге... Позже, в пути, его вечно можно было видеть с банкой киселя. Это была единственная пища профессора в пробеге через пустыню.

В 10 час. 30 мин. вице-командор т. Катушкин скомандовал:

— По машинам! Заводи моторы!

Это была последняя команда перед пустыней. Машины гуськом вышли с этапа...

**

Здесь пустыню можно сравнивать с морем. Так же медленно, как суша, пропадает последняя полоска Хорезмского оазиса.

Дольше всего был виден красный флаг на высокой махте.

У большинства людей представление о пустыне связано с обязательными песками. Но в пустыне есть грунты страшнее песков. Об этом стоит рассказать.

Первые десятки километров машины с хорошей скоростью шли по глиняным такырам. Начались лесовые почвы.

Это заметили не сразу. Сначала провалились в яму передние колеса одной из «амовок». Идущая следом машина решила объехать яму: взяла немного влево и провалилась в другую невидимую яму.

В ямы различной глубины, совершенно незаметные на поверхности грунта, начали проваливаться все машины. Пришлось ехать на легком газу, тормозя машины на всех подозрительных местах.

Ямы эти, как рассказал нам проф. Цинзерлинг, очень древнего образования. Они — не что иное, как остатки корней камышевых зарослей на берегу когда-то протекавшей здесь Аму-Дарьи (Куны-Дарья). Камыш сгнил и высох, корни тоже сгнили. Остались под землей совершенно невидимые довольно крупные ямы, иногда до метра глубиной, как бы формы бывших корневых сгущений камыша.

Ход колонны замедлился. Попутный ветер гнал поднятую машинами пыль, еще более осложняя движение.

Это было хорошим испытанием крепости пружин и подвесок наших машин.

И на этот раз обошлось без аварий.

Первые пески оказались совершенно неожиданными. Проехав дороги с подземными ямами, мы вошли на грунт, покрытый незначительным слоем мелкого илстого песка.

Для того чтобы подойти к первой остановке в пустыне, к колодцу Дахчи, надо было

пересечь русло старой Куны-Дарьи и подняться на правый берег реки.

Древние илстые и песчаные образования, оставшиеся с далеких времен, встретились на нашем пути. Нужно было пересечь эти барханы для того, чтобы подойти к колодцу.

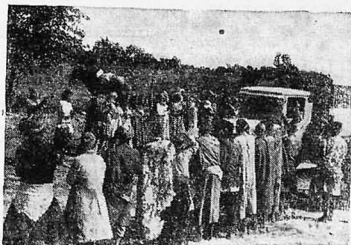
Был уже вечер. Машины с колоссальным трудом пробивались в песках метр за метром. В ход были пущены все имеющиеся вседорожные приспособления. Здесь фигурировала и веревочная лестница, и резиновая дорожка, и просто саксаул.

Замечательно шли машины по веревочной лестнице. Подложенная под одно колесо тяжелой машины АМО, она в сущности, и спасала положение. Гораздо труднее было с резиновой лентой: она горбилась, местами выскальзывала из-под колеса, вминалась в песок.

Уже на рассвете, когда машинам нужна была войти на вторую террасу берега, был использован самовытаскиватель конструкции рабочего Савинова.

Прибор, установленный на полуторке ГАЗ, совершенно легко вытаскивал на подъем тяжелые машины АМО. А ведь подъем доходил до 17°.

Вторые тяжелые пески колонна встретила выйдя из колодца Дахлы. Здесь расстояние в 3 км тяжелые машины шли около 20 часов. В ход были пущены все имеющиеся приспособления. И все-таки основной «движущей силой» были люди.



Колонна каракумского пробега прибыла в Гишдуванский район. На снимке — беседа с колхозниками
Фото Богдана и Прехнер



Преодолевав всевозможные препятствия, машины шли в приступ на пески Больших Каракумов

Фото Богдана и Прехнер

Моторы АМО шли с колоссальной рабочей нагрузкой. Иногда казалось, что «амовка», завевшая в песке, никогда не выберется, мотор испортится. Однако качество моторов ЗИС было выше похвал. Машины пересекли пустыню без единой поломки.

Лучше всего в песках чувствовали себя машины на шинах «сверхбаллон» (профиль 800 × 250), конструкции инженера Левина. На самых тяжелых песках они оставляли след глубиной в несколько миллиметров. Барханы любой крутизны машина брала со скоростью 25—30 км.

Наиболее серьезным испытанием для шин из синтетического каучука была температура поверхности почвы, достигшая 65°.

Руководитель резиновой бригады т. Левин оценил высокое качество шин из синтетического каучука, выдержавших самое опасное — высокую температуру.

По заключению председателя технической комиссии т. Эхт вся колонна прошла через пустыню блестяще.

Тяжелые машины АМО-3 показали высокое качество своих моторов. Они прошли весь путь от Москвы до Красноводска—6 200 км—без единой поломки.

Так же хорошо прошли машины ГАЗ. Только у трех пришлось сменить моторы, погибшие из-за пыли. Эти моторы были без воздухоочистителей. Специально на них проверялась работа моторов в условиях крайне пыльных дорог Казакстана и Средней Азии. Моторы оказались загрязненными.

Это красноречиво говорит о том, что в условиях Казакстана и Средней Азии нормальная эксплуатация машин без воздухоочистителей невозможна.

Кроме этого на машинах ГАЗ следует отметить преждевременное истирание поршневых колец. Это нужно отнести как за счет частичного проникновения пыли через фильтры, так и за счет недоброкачественного материала, из которого они изготовлены.

Тов. Эхт в беседе отметил разницу в работе машин «Форд-Тимкен» и советских трехосных машин, сделанных в экспериментальных мастерских ГАЗ. Наши трехоски прошли весь путь без единой поломки, а две трехосные машины «Форд-Тимкен» имели серьезные поломки, говорящие о плохом конструктивном качестве заднего моста. На одной из машин лопнул вторичный валик демультипликатора, а на другой — задняя полуось.

В Красноводске колонна пробегала через шесть с половиной суток после того, как она вступила в пустыню. По плану мы предполагали пустыню пересечь в тринадцать суток. Встречный план, героическая работа водителей и всех участников пробега сделали свое дело: первоначальный план был сокращен вдвое, и машины прошли пустыню за 6 дней.

Самая трудная часть пробега была закончена блестяще, без единой поломки советских машин.

Из Баку после чистки и промывки моторов все машины в полном порядке выехали из Тифлиса

С. Урнис

После сдачи в набор материалов этого номера колонна каракумского пробега пришла к финишу в Москве.

Редакция журнала „За рулем“ горячо приветствует участников грандиозного автопробега, показавшего высокое качество советских машин и достижения молодой советской авто-промышленности.

ГАЗОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ

Применение газа — продукта перегонки каменного угля — в автомобильной технике известно уже давно. Во время мировой войны, когда Англия и Франция испытывали острый дефицит в бензине, несколько тысяч грузовиков были переведены на питание газом от баллонов, наполненных на центральных заводах под давлением в 20—30 атмосфер. Чугунные баллоны иногда заменялись герметическими ящиками и прикреплялись к любому свободному месту грузовика. Ввиду того, что баллоны были очень тяжелы по весу и в то же время содержали в себе относительно небольшое количество газа, применение газовых автомобилей было очень ограничено.

Стоимость газа, получаемого на центральных заводах, в отношении единицы развиваемой мощности значительно ниже бензина и нефти. Это обстоятельство, а также наличие больших сырьевых ресурсов для получения газа и соображения военного характера (в случае потери нефтяных источников), вынудили Англию и Францию уделить особое внимание изысканию способов понижения веса газовых баллонов с одновременным увеличением давления. В Англии разработка названной проблемы была поручена директору Бермингемского научного газового института — доктору Вальтеру и фирме Армстронг-Виккерс. Совместная работа директора Вальтера с лучшей металлургической фирмой Англии увенчалась крупным успехом. Для баллонов была найдена специальная никель-хромоникелевая сталь под названием «Вибрак». При толщине в 1—1½ мм стенки баллонов выдерживают контрольное давление в 315 атм. Разрушающее давление стенок равно 735 атм., а рабочее давление — 210 атм. Баллоны имеют внутренний диаметр 200 мм и длину 1800 мм, что соответствует объему сжатого газа в 0,057 м³ или при переводе на атмосферное давление — в 12,1 м³. Наполнение баллонов газом производится при помощи специального четырехступенчатого компрессора Беллис. Стоимость перекачки 1 мт³ газа в баллоны не превышает 1 коп. Поезде, чем поступить в цилиндр двигателя, газ пропускается через двойной редукционный клапан с контрольной диафрагмой для точного понижения своего начального давления и через специальный карбюратор — для смешивания газа с воздухом.

При запуске двигателя газ идет прямо через первую ступень редукционного клапана к кар-

бюратору, поэтому давление его равно 1 атм. При возрастании числа оборотов двигателя проход газа автоматически переключается на вторую ступень клапана и давление газа повышается до 1,8 атм. Карбюратор (рис. 1) имеет в трубе впуска 1 азбестовую сетку 2 для предупреждения воспламенения газа. Подача воздуха регулируется заслонкой 3. Поплавковая камера здесь не нужна, и на карбюраторе она оставлена про запас, на случай питания двигателя бензином. Смешиваемые газ и воздух встречаются друг с другом под прямым углом

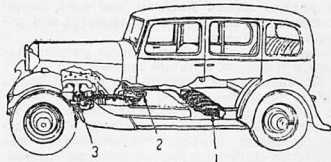


Рис. 2

в манжете с прорезами 4. Прорезы способствуют наилучшему перемешиванию газа. На четыре объемных части воздуха требуется одна часть газа. Готовая смесь через дроссельный клапан 5 поступает в цилиндр двигателя.

При переводе обычного бензинового двигателя на газ применение двойного редукционного клапана и специального карбюратора является совершенно необходимым, так как опыты показали, что в случае работы без названных приборов двигателями теряют 17 проц. своей мощности, а при наличии приборов — только 7,52. В общем при переводе бензиновых двигателей на питание газом мощность их падает на 7—7,5 проц.; но следует отметить, что газ по своей природе не склонен к детонации и потому не существует никаких затруднений к повышению степени сжатия в газовых двигателях. Если в бензиновом двигателе повысить степень сжатия с 4,5:1 до 5,5:1 и перевести его на газ, то мощность последнего даже немного повысится. Если применить компрессор, то мощность еще повысится.

Недостатком газовых автомобилей является повышение мертвого веса баллонов. При нагрузке на автомобиль пяти баллонов 1 (рис. 2) с редукционным клапаном 2 и специальным карбюратором 3 вес машины увеличивается на 425 кг. Пять газовых баллонов обеспечивают радиус действия автомобиля с двигателем в 20 л. с. в 130 км, или 25 км от одного баллона.

Повышение собственного веса газовых автомобилей полностью компенсируется снижением стоимости их эксплуатации. Газ является чрезвычайно дешевым продуктом. Во многих случаях топливом для его получения (нагрев угля) может служить тепло, отходящее от металлургических печей, т. е. почти бросовый продукт.

В нашем автотранспорте газовые автомобили должны занять подобающее им место.

Инж.-механик Коростелин

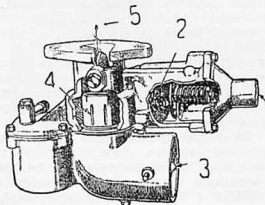


Рис. 1

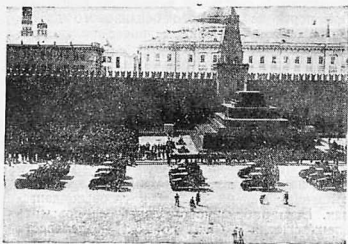
Автодор на маневрах

Из года в год автодорожские организации принимают участие в осенних маневрах Красной армии. Обычно это участие заключается в том, что советы и коллективы Автодора временно передают красноармейским частям некоторое количество автомашин для использования в маневрах. Реже это участие выражается в выступлении автодорожских мотоциклетных отрядов и автоколонн, иногда недостаточно хорошо организованных.

Можно ли такое участие Автодора в маневрах считать соответствующим той роли, которую должен играть Автодор, как о-во, имеющее огромное оборонное значение? Само собой разумеется — нет.

Какими же должны быть формы участия Автодора в маневрах Красной армии?

1. Мотоциклетные отряды. Эти отряды должны быть организованы из членов о-ва, имеющих собственные мотоциклы. Конечно, это не должны быть наспех сколоченные, а хорошо организованные отряды, существующие как постоянные добровольные соединения, связанные дисциплиной, формой одежды, систематически изучающие службу разведки и связи. Желательно также, чтобы они были связаны с воинской частью. Такие отряды должны быть созданы всюду, где имеются автодорожцы, обладающие собственными машинами.



Парад на Красной площади. Прохождение технических частей

Фото Погостского (Союзфото)

2. Автоколонны. Их нужно создавать так. Определенные учреждения и предприятия, и в первую очередь наши юридические члены, должны выделить некоторое количество машин в постоянные автодорожские автоотряды, имеющие соответствующий инструкторский состав; в качестве инструкторов может быть использован военный актив.

Там же, где имеются автодорожцы — собственники машин, в такие отряды должны быть привлечены и эти товарищи. Число их за последнее время неуклонно растет. На одном автозаводе им. Сталина среди рабочих и служащих имеется около трехсот собственных автомашин.

3. Передвижные ремонтные автотанковые мастерские. Общественная мобилизация автомашин, о которой говорилось выше, позволит нам

осуществить организацию автотракторных (автотанковых) ремонтных автоколонн.

Идя по этому пути, мы должны направить наши усилия на военизацию ремонтного автотракторного дела в МТС и совхозах и на организацию этого дела в крупных колхозах. Таким образом мы будем в дальнейшем иметь возможность создания стационарных ремонтных автотракторных (автотанковых) мастерских.

4. Аварийные «летучки». Организация этого дела также тесно связана с общественной мобилизацией автосредств и может быть осуществлена в виде легких подвижных единиц, готовых оказать первую техническую помощь пострадавшим или испортившимся в пути машинам войсковых мото-механизированных колонн. Такие «летучки», в зависимости от обстановки, могут прикрепляться к определенным войсковым соединениям или обслуживать определенный участок дороги.

5. Организация диспетчерских служб. Большое скопление моторных транспортных средств в тылах маневрирующих частей и организация боевых операций моторизированных и механизированных соединений потребует регулирования движения на безрельсовых путях в районе маневров, и здесь Автодор может и должен оказаться полезным. Создание диспетчерских бригад и диспетчерских пунктов на дорожных участках и узлах окажет громадную помощь Красной армии на маневрах.

6. Подвижные дорожно-ремонтные отряды. Общественная мобилизация машин, создание технического дорожного автодорожского актива и применение физических сил населения при хорошей организации дела дадут многочисленные технически грамотные подвижные ремонтно-дорожные отряды. Эти отряды обеспечат успех маневрирующим войсковым частям.

7. Стационарные саперно-дорожные и саперно-мостовые пункты. Развертывание оборонной работы в системе Автодора и, в частности, среди членов низовых коллективов, дает возможность принимать участие в маневрах ячеек Автодора путем создания стационарных саперных пунктов на дорогах районов, охваченных маневрами.

8. Служба заграждения. Тот же низовой оборонный автодорожский актив, вооруженный соответствующей тренировкой и инструктажем, может принять участие в маневрах, как организованная единица в помощь частям службы заграждения. Здесь он будет особенно полезен, зная рельеф местности.

9. Мото-механизированные отряды. Организация мотоциклетных отрядов и мобилизация легкового автодорожского автопарка создают условия не только для развертывания службы связи, разведки и обслуживания войсковых штабов, но и для организации автодорожских мото-механизированных отрядов, содействующих войсковым механизированным соединениям, охраняющим штабы, базы, войсковые колонны, обозы и пр. Здесь, не кто иной, как генерал Фуллер, дает нам урок использования общественных сил для усиления боевой мощи регулярных вооруженных сил страны. И не

кто иной, как Автотор, призван в этой области быть организатором общественных сил.

10. Противовоздушная оборона. Автоторовские коллективы в пожарных частях, отделениях милиции, в конвойных войсках, воензированной охране железных дорог и промышленных предприятий, а также наши заводские коллективы окажут свою помощь при военно-воздушной обороне в населенных пунктах, на транспорте, на заводах и фабриках, в районах маневров.

Итак, мы видим, что Автотор всей своей системой может включиться в боевую подготовку армии, увеличивая тем самым оборонную способность нашей страны.

Мог ли Автотор в текущем году принять участие в маневрах Красной армии в таких развернутых формах, в таком большом масштабе? Конечно, нет. Для этого мы не имеем пока ни воензированных отрядов, ни опыта. Мы только начинаем это создавать. Но мы твердо уверены, что к будущему году при помощи военного актива, влияющего в нашу организацию, мы построим мощную оборонную систему, способную принять активное участие в маневрах. А пока лучше что-нибудь, чем ничего. Пока мы принимаем участие в маневрах



Ганки, участвовавшие в параде на Красной площади
Фото Новицкого (Союзфото)

в ограниченном размере, в прежних примитивных формах.

Автоторовцы, за работу! Создавайте военные секции, развертывайте оборонную работу, Крепите обороноспособность страны!

А. Тимонов

ТРЕХКОЛЕСНЫЙ ТЯГАЧ КОБ

Английская фирма «Карьер» в последнее время выпускает трехколесный тягач марки «Коб». Первоначально выпущенная модель этого тягача была сделана малоосильной с 2-цилиндровым мотором мощностью всего лишь в 17 л. с., но она успеха не имела. Последняя модель, так называемая «Коб-Майор», значительно усовершенствована и представляет собой весьма оригинальную машину.

Мотор ее 4-цилиндровый с рабочим объемом 1346 куб. см, развивает до 30 л. с. Расположен он фактически под кабиной и смещен в левую сторону, имея крепление в трех точках. Блокирование с мотором сцепления и коробка скоростей смещены также в левую сторону, сразу за коробкой скоростей размещен демультипликатор, заключенный в картер, который крепит-

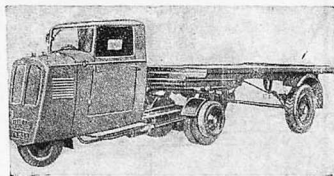
ся к мотору, а задни с дифференциалом, состоящим из двух конических шестерен.

Интересна также конструкция переднего колеса, которое поддерживается специальной вилкой, поддресоренной с обеих сторон. Колесо поворачивается вместе с вилкой от рулевого механизма нормального типа с двойным демультипликатором. Тормозами снабжены только задние колеса, действие тормозов двойное и не зависит от ножной педали и ручного рычага.

Рама вся штампованная из листовой стали; основные размеры шасси следующие: база—2,76 м, ширина—1,01 м, габаритная длина 3,6 м, радиус поворота тягача 5,71 м, вес шасси 1216 кг.

Низкое расположение центра тяжести обеспечивает тягачу хорошую устойчивость. При своих небольших размерах и невысокой первоначальной стоимости, благодаря значительной экономии в материалах, этот тягач обеспечивает высокие эксплуатационные возможности, что видно из следующих данных: тягач может вести двух- или четырехколесный прицеп с общей нагрузкой до 5 т, развиваемая при этом скорость может достигать 40 км в час. Соответственный расход горючего 20—22 л на 100 км. К этому необходимо добавить хорошую поворотливость тягача (максимальный угол поворота переднего колеса 150°), что дает ему высокую проходимость.

Применение тягача не ограничивается одной транспортировкой прицепов, не может быть осуществлено и в целом ряде подсобных работ вплоть до сельского хозяйства.



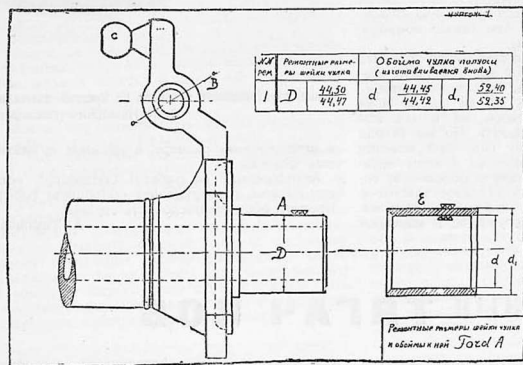
ся поперек шасси на двух шарнирах к лонжеронам рамы и связан с коробкой скоростей тоже посредством универсального шарнира. Карданный вал идет по средней оси тягача и шарнирно соединяется спереди с демультипли-

ЕЩЕ ОБ УЛУЧШЕНИИ КОНСТРУКЦИИ АВТОМОБИЛЕЙ ГАЗ

В № 11—12 журнала «За рулем» проф. Е. А. Чудаков внес ценные предложения по улучшению конструкции автомобиля Форд.

Работая в течение 3 лет по ремонту фордов, мне пришлось на практике убедиться в целом ряде конструктивных неудобств этой машины,

тормозной системы задних колес, а также увеличивает нагрузку на подшипники с обеих сторон дифференциала. Вследствие этого подшипники очень быстро снашиваются, что, в свою очередь, вызывает неправильное сцепление конических шестерен.



Черт. 1

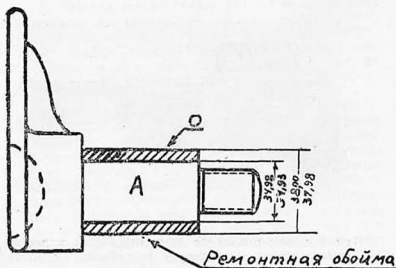
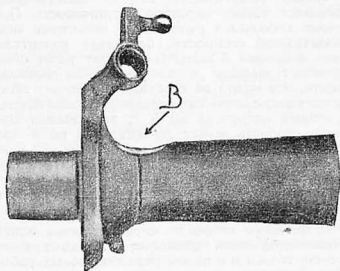
которые можно устранить, и поэтому я хотел бы в свою очередь поделиться с читателями «За рулем» своими соображениями об улучшении конструкции машин ГАЗ.

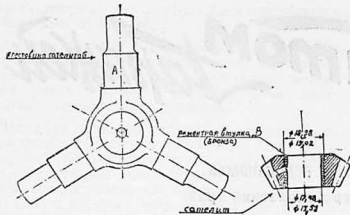
Чулок полуоси Форд-А (см. черт. 1 и рис. 2) даже в случаях острой необходимости не может быть выполнен средствами мастерских, он целиком производится Горьковским заводом. В конструкции чулка есть два основных недостатка, из-за которых очень часто задерживается и усложняется капитальный ремонт машины.

1. Быстрый износ шейки А чулка под витым роликовым подшипником ступицы вызывает люфт в заднем колесе и неправильную работу

2. Кронштейн В чулка, служащий, с одной стороны, для крепления сержки задней рессоры и, с другой, для соединения со стойкой амортизатора с помощью яблока С, имеет следующие характерные износы. При эксплуатации машин очень быстро снашивается втулка сержки рессоры и при недосмотрах вслед за втулкой происходит износ, а следовательно и ослабление тела кронштейна (по сечению а—а₁). Яблоко кронштейна приходит в негодность, оваллизируясь через 15—20 тыс. км.

Кроме того, при сильных толчках происходит выработка В тела чулка под концом рессоры (рис. 2). Этот дефект чрезвычайно усложняет процесс ремонта, а в гаражах, не





Черт. 4

имеющих оборудования, ставит работников их перед необходимостью браковать годный во всех остальных частях чулка.

В практике треста «Мосавторемонт» установлен следующий процесс ремонта чулка. Сношенную поверхность шейки А подвергают отточке на токарном станке с таким расчетом, чтобы в дальнейшем запрессовать на нее втулку В, шлифуемую впоследствии под номиналь-

ный размер $52,4$
 $52,35$. Что касается кронштейна

чулка, то здесь процесс ремонта усложняется тем, что после обварки яблока его не предвидяется возможным обработать на станке без специальных дорогостоящих приспособлений. Что же касается обварки изношенного ушка под сержку, то она в большинстве получается неудовлетворительной, так как проварить металл внутри ушка чрезвычайно трудно.

Для улучшения конструкции чулка полуоси и уменьшения простоя машин в капитальном ремонте необходимо Горьковскому автозаводу продумать вопрос о возможности введения в номенклатуру Форда специальной сменной втулки под витой подшипник ступицы заднего колеса, тем более, что запрессовка этой втулки на изношенную шейку дала положительные результаты.

Что касается кронштейна, то здесь необходимо сферический палец стойки амортизатора сделать съемным, а втулку пальца рессорной сержки в кронштейне чулка сделать более толстой, чтобы избежать износа тела кронштейна.

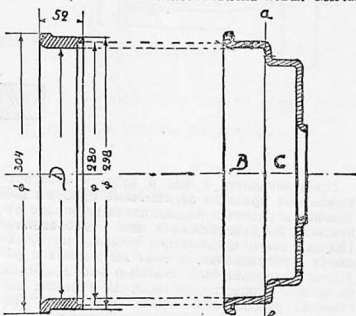
Чтобы устранить износ тела чулка от соприкосновения к нему витка задней рессоры при сильных толчках, необходимо продумать вопрос об увеличении высоты кронштейна для подвески задних рессор.

Опорный кронштейн задней рессоры Форд-АА является также одним из неудачных мест для ремонта. Цапфа А опорного кронштейна задней рессоры сильно изнашивается, в практике ремонта часто прибегают к обварке цапфы, что конечно не дает положительных результатов. Здесь опять-таки можно использовать опыт одного из заводов, ремонтирующих машины Форд, который производит отточку цапфы до диаметра $\frac{34,94}{34,93}$ мм и затем запрессовывает на нее втулку — обойму О. Таким образом при необходимости вторичного ремонта цапфы достаточно снять старую изношенную обойму и запрессовать новую, что может быть легко

сделано средствами гаражей (запрессовка производится в горячем состоянии) см. черт. 3.

В крестовине сателитов Форд-А (черт. 3) подвергаются износу шейки А под сателлитами и отверстия сателитов. Износы ощущаются в виде шума после пробега машины в 20—25 тыс. км. Гаражи и ремонтные мастерские, сталкивающиеся с ремонтом этих деталей, вынуждены в большинстве случаев заменять их новыми, так как обварка отверстия износившегося сателита и шейки крестовины вызывает термическое коробление этих деталей. А между тем у конструкторов ГАЗ имеется возможность удлинить срок службы этих деталей, переконструировав их так, что износу будет подвергаться не сам сателлит, а впрессованная в него бронзовая втулка В. При наличии этих втулок не будет происходить быстрого сноса шеек крестовины; изнашиваться будут главным образом втулки, сменить которые в случае необходимости можно без особых затруднений.

Тормозной барабан Форд-А (черт. 5) после третьей расгонки и шлифовки настолько ослабляется и деформируется от нажатия колодок, что дальнейший ремонт его невозможен. Между тем, вследствие дефицитности этой детали и гаражам и авторемонтным предприятиям приходится искать выход. Одним из заводов треста «Мосавторемонт» был произведен опытный ремонт пришедшего в негодность барабана. При наличии сильного износа поверхности соприкосновения барабана В с тормозными колодками первый был опрезан по линии а-в, затем была изготовлена новая обичай-



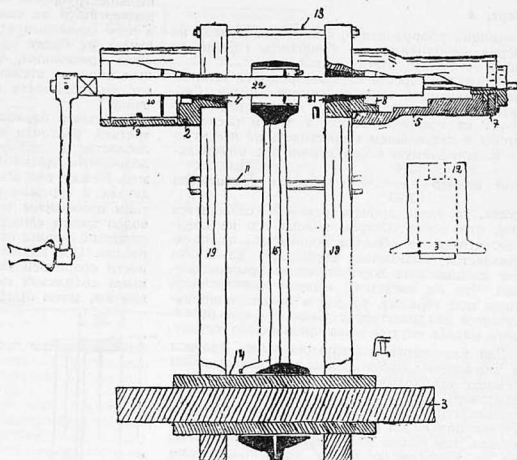
Черт. 5

ка, которая была приварена в неизношенной части барабана С. Этот опыт пока не закончен, машина находится в эксплуатации, но все говорит за то, что результаты будут положительными. Мне кажется, что и в этой части необходимо заострить конструкторскую мысль. Вопрос о более длительной работе барабана может быть разрешен в двух направлениях: или путем утолщения его стенок, что даст возможность растачивать или шлифовать его большее количество раз или сделать часть барабана В отъемной с целью замены ее при сильных износах.

Обмениваемся опытом *Татарской*

КОМБИНИРОВАННЫЙ ПРИБОР ДЛЯ ЗАЛИВКИ И РАСТОЧКИ ПОДШИПНИКОВ

Предложение т. Орла, Горловская МТС, Северокавказский край)



Применяющиеся у нас в авто- и тракторо-ремонтной практике заграничные приборы для заливки и расточки подшипников не вполне отвечают предъявляемым к ним требованиям. Прежде всего чрезвычайно сложна их установка и регулировка. К тому же заливка и расточка подшипников с помощью этих приборов не всегда удовлетворительны, да и не все мастера располагают этими приборами. Поэтому очень часто подшипники заливают с помощью самодельных приспособлений, а расточку производят на токарном станке. Это затрудняет заливку и загружает токарный станок.

Предлагаемый сконструированный т. Орлом прибор для заливки и расточки шатунных подшипников представляет большую ценность. По простоте устройства и надежности действия этот прибор превосходит заграничные.

Прибор т. Орла состоит из рамы 19, на которой монтированы части 2 и 5.

В нижней своей части рама 19 имеет два отверстия, в которые устанавливаются втулка 14 и палец 9, служащие для укрепления нижнего шатунного подшипника. Верхняя часть рамы скреплена двумя стяжками 18. В середине рамы находятся два болта 11, которые

служат для закрепления шатуна. С правой стороны верхней части прибора находится кожух 5. Кожух 5 навернут на часть 17, в которой помещена бронзовая втулка 21. Через бронзовую втулку проходит резцовый вал 22. Правый конец этого вала нарезан и ввертывается в половинчатую нарезную обойму 6, укрепленную частью 7, которая, в свою очередь, привернута к кожуху тремя болтами.

С левой стороны рамы помещен кожух 2 с укрепленной в нем конусной бронзовой втулкой. Через эту втулку также проходит резцовый вал. В кожух 2 помещаются три вкладыши 9, которые служат для удерживания вкладышей подшипника 10.

Резцовый вал 22 имеет с левой стороны ручку 1 и два резца. Первый резец служит для расточки баббитовых вкладышей. Второй резец предназначен для проточки бронзовой втулки верхней головки шатуна.

К этому прибору прилагается сердечник 12 патрона для заливки, с шайбой 13 — укрепления.

Заливка подшипников на приборе т. Орла производится следующим образом: бронзовые вкладыши укрепляются в кожухе 2 с помощью трех частей 9. На резцовый вал одевается сер-

дечник патрона для заливки 12 и укрепляется с помощью шайбы 13.

Заливка баббита в подшипник производится с помощью обыкновенного ковша. Баббит заливает все пространство, образованное между сердечником патрона 12 и бронзовыми вкладышами, прилипая к последним.

Вслед за заливкой точак же может быть произведена расточка вкладыша. Для этого резцовый вал устанавливается в такое положение, при котором резец находится с левой стороны предназначенного для расточки вкладыша. Самую расточку производят в два прохода реза. Первым проходом снимают основную часть материала, а вторым отделяют начисто поверхность вкладыша. Подача реза производится автоматически, благодаря части (6), нарезанной изнутри, и нарезному концу вала, который, вращаясь внутри этой части, с каж-

дым оборотом продвигается все дальше вправо.

С помощью описанного прибора может быть произведена также проточка бронзовой втулки верхней головки шатуна. Для этого шатун укрепляется в приборе, как это видно из нашего рисунка, с помощью пальца 3, втулки 9 и двух болтов 11. Техника проточки остается той же, что и для вкладышей, залитых баббитом.

По примерным подсчетам стоимость изготовления подобного прибора кустарным способом в ремонтной мастерской обойдется не более 100 руб. Необходимый материал для изготовления этого прибора можно найти среди старых поломанных частей от автомобилей и тракторов.

Любая мастерская, располагающая оборудованием, может изготовить прибор по типу конструкции, предложенной т. Орлом.

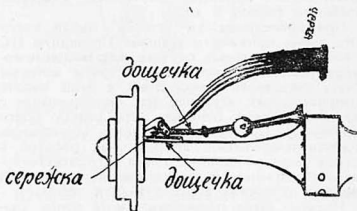
Демин

СЪЕМКА РЕССОРЫ

(Предложение т. Ушакова, Вольск)

Снять заднюю рессору легкового автомобиля Форд одному очень трудно. Я предлагаю следующий способ съемки рессоры, при котором эту работу может выполнить один человек без затраты значительных усилий и применения специальных инструментов.

Под сержку рессоры подкладывается дощечка 25 мм толщиной и 200 мм длиной. Затем берется вторая дощечка, один конец которой упирается в ушко рессоры, а другой — в головку домкрата, приставленного к верхней части кожуха дифференциала. При вывертывании домкрата натягивается рессора (распрямляется). Ушком она скользит по нижней дощечке, уложенной на кожухе полуоси. В это время отверстия гайки сержки и снимается накладка. Когда сержка ослабнет, так что ее легко вытащить рукой, опускается



домкрат и освобождается другой конец рессоры.

Этот способ я испытал на практике.

КАК ПЕРЕВЕСТИ ПОДАЧУ БЕНЗИНА У АМО-4 НА САМОТЕК

(Предложение шофера Литвинова Н., г. Ходжент, Таджикской ССР)

Имеющийся у АМО-4 диафрагменный насос в большинстве случаев пропускает бензин, а бензин образует легко воспламеняющиеся пары. В силу этого при «чихах» карбюратора, если работать на неоднородном топливе, возможны случаи воспламенения насоса от выходящего из карбюратора пламени.

В пожарных машинах этого можно избежать, переделав подачу бензина на самотек. Для этого бензиновый бак следует перенести в ящик, находящийся сзади кабины. Для прохода питательной трубки в полу делается отверстие, диаметр которого равен, примерно, диаметру отстойника, находящегося у бака. Наливное отверстие делается сверху ящика

так, что пробка его выходит наружу. Для этой переделки понадобится трубка длиной около метра и штуцер для соединения добавленной трубки. При отсутствии последней трубку от воздушного компрессора для накачивания шин; а также и штуцер, выводящий воздух через раму, и крепящийся к раме второй конец воздушной трубки, можно отнять. Бак устанавливается на планках, взятых с прежнего места.

При такой установке легко наливать бензин и для перекрытия краника не надо лезть под машину.

Добавочный отстойник может быть установлен по усмотрению шофера.

ИСПРАВЛЕНИЕ ШЕЙКИ КОЛЕНЧАТОГО ВАЛА ХРОМИРОВАНИЕМ

Предложение инж. Щербанова М. П., Ленинград)

При сильном износе коленчатых валов двигателей АМО-3 предлагаю шейки коленчатого вала хромировать, не улучшая качества материала, так как прогибов в валах не наблюдается. Хромирование шеек дает возможность

исправлять брак и более точно пригонять детали. Во многих случаях хромирование может заменить цементацию.

Опыт исправления износа хромированием дал прекрасные результаты.

ОПЫТ ТРЕТЬЕЙ ЛОТЕРЕИ ПЕРЕДАТЬ ЧЕТВЕРТОЙ

Недавно президиум Центрального совета Автодора подвел окончательные итоги 3-й автолотереи.

При контрольном задании в 20 млн. руб. было реализовано билетов на 19 616 729 руб. Таким образом погашено крайне незначительное количество билетов — немного более 380 тыс.

3-я лотерея дала местным организациям 10 250 тыс. руб. на укрепление и оживление автодорожной работы. 3-я лотерея дала Центральному совету 7 597 тыс. руб. прибыли, которые расходуются, главным образом, на крупные целевые назначения — постройку дороги Москва—Горький, оборонную работу, подготовку кадров, оборудование Ижевского мотоциклетного завода им. Автодора, постройку опытных моделей автомашин, лодочных моторов, глиссеров, аэросаней, помощь НАТИ, содержание опытных дорожных участков, шестую работу и т. д.

При проведении 3-й лотереи имели место отдельные промахи и ошибки. Президиум ЦС отметил в отдельных случаях неправильные методы, реализации лотереи и растраты, которые были следствием привлечения к этой работе непроверенных агентов. Но одновременно с этим президиум отметил, что успех почти полного распространения билетов объясняется удачно проведенной агитмассовой работой в целом ряде областей и краев, что способствовало укреплению и оживлению автодорожной работы на местах и росту о-ва в целом.

Недавно были подведены также итоги конкурса на лучшую реализацию 3-й автолотереи, в которой участвовали не только автодорожные организации от республиканских советов до коллективов, но и комсомольские организации, местные газеты и отдельные активисты-автодорожцы.

Автодорожные организации, показавшие действительно ударные темпы в реализации лотереи, премированы.

Дальневосточный крайсовет Автодора рассчитался с Центральным советом в течение 6 месяцев и перевыполнил план реализации на 29 тыс. руб.

Ленинградский областной совет широко развернул массовую работу, организовав в про-

цессе лотерейной работы 280 коллективов и 250 дежачеек с охватом 40 тыс. членов. Он привлек печать, использовал конкурсы на лучший коллектив Автодора.

Белорусский совет Автодора также по ударному провел кампанию по реализации 3-й лотереи, увязав ее с широкой массовой работой по укреплению автодорожных организаций.

Все они премированы Центральным советом автомобилями.

Кроме того целый ряд районных, областных и краевых советов премирован велосипедами. Среди них следует указать на Киргизию, Армению, Северный край, Западную Сибирь, Крым, ЦЧО и др.

Премированы также Владивостокский горком ВЛКСМ, ленинградская газета «Смена», «Красная газета»; большое количество отдельных активистов награждено грамотами, почетными значками или предметами ширпотреба.

Президиум ЦС Автодора отметил и неудовлетворительную работу некоторых автодорожных организаций — к ним относятся Грузия, Азербайджан, Туркменстан и Иваново.

Сейчас автодорожные организации мобилизуют свои силы на быстрейшее распространение билетов 4-й лотереи, которая должна быть закончена к 15 ноября. К сожалению, до настоящего времени не чувствуется еще достаточного перелома в этой работе. Цифры инкассации ничтожны. Разница в поступлениях на текущий счет Центрального совета за две недели (с 26 августа по 10 сентября) составила немного больше 100 тыс. рублей. Из 10 210 тыс. руб., причитающихся ЦС, поступило лишь около 1 300 тыс. руб.

Нужно срочно форсировать работу по 4-й лотерее путем привлечения к распространению билетов массы автодорожцев-активистов, путем развертывания различных форм агитмассовой работы (беседы, доклады, радио, листовки, кино и пр.).

Отстающие организации — Северокавказская, Украинская, Средневожская, Центральная - черноморская, Восточносибирская, Грузинская и др. — должны немедленно подтянуться, поставив этот участок работы в центр своего внимания. Эп.

Полная реализация 4-й автолотереи даст 20 млн. рублей на усиление автомобилизации страны, расширение дорожного строительства, подготовку автодорожных кадров и укрепление автодорожных организаций.

Каждый автодорожец, каждый автодорожный работник должен быть активным участником в реализации 4-й лотереи Автодора.

УСОВЕРШЕНСТВОВАННАЯ ВОРОНКА

На рисунке показана появившаяся недавно в Англии усовершенствованная воронка для заливки масла или горючего. Воронка отлича-

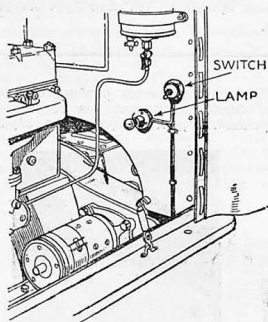


ется от обычной устройством особых каналов для свободного прохода воздуха, вытесняемого из резервуара, в который производится заливка жидкости. Каналы расположены в нижней части воронки по внешней поверхности ее корпуса.

Благодаря устройству таких каналов процесс заливки масла или бензина протекает значительно быстрее, чем при употреблении обыкновенной воронки. Внутри воронки помещена металлическая сетка.

УСТАНОВКА ЛАМПОЧКИ ПОД КАПОТОМ

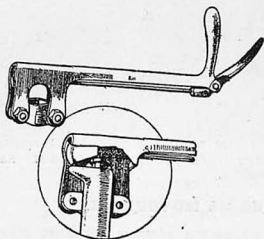
Многие водители машин, работающие в ночное время, испытывают большие затруднения из-за отсутствия света во время мелкого



дорожного ремонта двигателя. Для устранения этого неудобства под капотом можно установить постоянную лампочку, питающуюся током от аккумуляторной батареи.

УДЛИНИТЕЛЬ ТОРМОЗНОГО РЫЧАГА

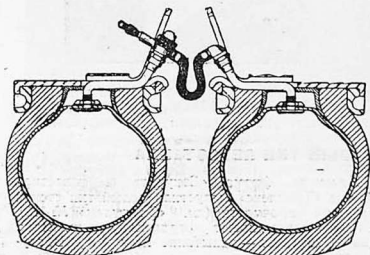
В свое время подобный удлинитель был применен на московских автобусах для рычага перемены передач. Для тормозного рычага это усложнялось необходимостью добавочного устройства собачки для нажима. Новая система двигателя тормозного рычага, оборудованного простой тягой и небольшим рычажком, позволяет, не изменяя конструкции рычага, легко удлинить его. На рисунке — удлинитель рычага Форд.



дованного простой тягой и небольшим рычажком, позволяет, не изменяя конструкции рычага, легко удлинить его. На рисунке — удлинитель рычага Форд.

ПРИБОР ДЛЯ ОДНОВРЕМЕННОГО НАКАЧИВАНИЯ ДВУХ ШИН

С помощью недавно выпущенного в Америке прибора Шредера для накачивания шин, обе шины двухскатных колес грузовика или автобуса могут накачиваться одновременно.

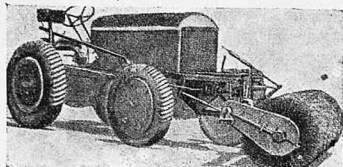


Прибор Шредера состоит из гибкого шланга, соединяющего обе шины, и двойного вентиля, к которому прикрепляется шланг от воздушного насоса. Помимо экономии во времени при накачивании шин, прибором Шредера достигается совершенно равномерное давление в обеих шинах, что удлиняет срок их службы.

НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТО

ТРАКТОР — ОЧИСТИТЕЛЬ УЛИЦ

Фирма «Гью» в САСШ выпустила новый тип щетки для очистки улиц от грязи, снега, льда и т. п., которая без труда монтируется



на колесные тракторы распространенных марок и может быть также монтирована на любой автомобиль.

РАДИО НА МОТОЦИКЛЕ

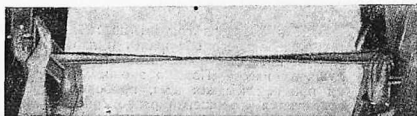
Американская полиция ввела на своих мотоциклах установку радиоприемников с громкоговорителем. Устройство их настолько ком-



пактно, что они без труда устанавливаются на руле мотоцикла. На фото — полисмены записывают указания, диктуемые по радио.

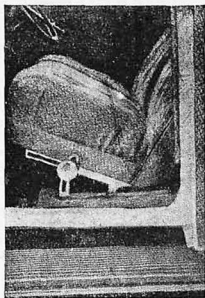
НОВЫЙ ТИП АВТОСТЕКЛА

Немецкая фирма «Сажурит» и известная фирма «Триплекс» выпустили новый тип стекла высокой прочности (см. «За рулем» № 15). Стекла выдерживают огромные напряжения (на фото слева — испытание на изгиб). В слу-



ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ДЛЯ РЕГУЛИРОВАНИЯ УГЛА НАКЛОНА СИДЕНЬЯ

Одна французская фирма выпускает довольно простое приспособление для регулировки угла наклона сиденья шофера. Приспособление состоит из двух железных планок, которые крепятся к нижней части сиденья с обеих сторон, и двух подпирющих сиденья секторов. Планки и сектора снабжены продольными вырезами, через которые снизу сиденья пропускается железный прут. Оба конца прута



имеют нарезку и на них навинчиваются барашки. Ослабляя рукой барашки и передвигая вперед или назад подпорные сектора, сиденью придают тот или другой угол наклона.

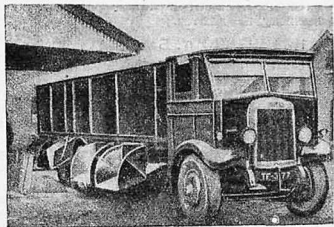
чае если стекло все же разбивается, осколки имеют форму крупинок без острых углов и не причиняют ранений (см. фото справа).



ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

ПЛАТФОРМА ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ЗЕРНА

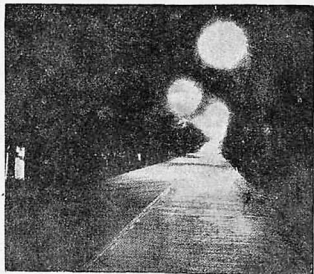
На рисунке изображен грузовик, снабженный специальной, весьма удобной платформой для перевозки и разгрузки зерна. Крытая саморазгружающаяся платформа разделена, как



видно из рисунка, на четыре независимых ларя. У каждого из этих ларей под полом устроены металлические совки, с помощью которых зерно сыпается в зернохранилища.

СПЕЦИАЛЬНОЕ ОСВЕЩЕНИЕ АВТОДОРОГ

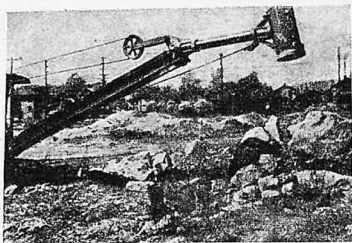
В Америке проводятся опыты специального освещения автодорог. Для освещения применяются газонаполненные лампы, дуга которых окрашена в желтый цвет. Таким образом, дорога освещается светом одного цвета, что позволяет водителям машин отчетливо разли-



чать все находящееся перед их глазами. Кроме того, лампы отличаются большой силой света, увеличенной рефлекторами особого типа, концентрирующими освещение на самой поверхности дороги.

ЭКСКАВАТОР—МОЛОТ ДЛЯ ДОРОЖНЫХ РАБОТ

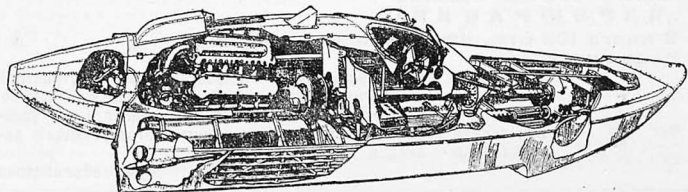
Американские компании дорожностроительных машин нашли новое применение для экскаватора. Ковш заменяется тяжелой бл-



ванкой, которая, при опускании ее с высоты 2—3 метров, является прекрасным механическим молотом для дробления больших камней.

ЛОДКА „МИСС БРИТАНИЯ-III“

В Англии построена новая рекордная лодка. Она сделана из алюминиевых сплавов и отличается исключительной легкостью. Лодка снабжена трехрядным 12-цилиндровым двигателем Нэпир авиационного типа, развивающим 1375 л. с. Дополнительная передача позволяет винту делать 9000 оборотов в минуту. Для предотвращения вибраций двигатель и другие механизмы покоятся на резиновых подушках и обкладках. «Мисс Британия-III» способна развивать скорость 170 км в час.



ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ

ПОД ОБЩЕЙ РЕДАКЦИЕЙ ПРОФ. Е. А. ЧУДАКОВА

Тов. МИРОШНИЧЕНКО (г. Красный Луч, Донбасс)

1. Куда крепятся концы вторичной обмотки в катушке форда и каким путем возвращается ток, после искры в свече, в катушку?

Вторичная обмотка bobины типа «Авто-Лайт», установленной на автомобилях Форд-А и АА, присоединяется к контактному гнезду одним концом. Другой конец вторичной обмотки, в целях упрощения и удешевления изготовления и эксплуатации, соединен с первичной обмоткой.

Ток высокого напряжения, возникающий во вторичной обмотке, через контактное гнездо, провод и распределитель поступает на свечи и по «массе» возвращается либо через стартер, либо через аккумулятор, либо через динамомашину и первичную обмотку на вторичную обмотку.

Нормально большая часть тока возвращается на bobину через аккумулятор, так как он представляет ничтожное сопротивление по сравнению с другими приборами.

Через стартер часть тока может возвратиться в момент пуска двигателя, когда стартер включен. Через динамомашину ток может вернуться лишь при включенном реле; это значит, что число оборотов динамо должно быть достаточно высоким.

Нормальный путь прохождения тока высокого напряжения следующий: bobина, контактное гнездо, центральный провод, распределитель, распределитель, свеча, масса, аккумулятор, первичная обмотка bobины, вторичная обмотка bobины.

Тов. РАЗУМОВУ (Стерлитамак)

2. Для осуществления конструкции малолитражного автомобиля мне необходим мотор типа Б9-А. Могу ли я сделать заказ на госзаводы и кто бы мог оказать мне содействие?

Содействие в осуществлении Вашего изобретения могут оказать Вам Центральный совет о-ва «Автодор» (Москва 1, Садовая-Кудринская, 17), и Центральный совет Осоавиахима.

Тов НЕФЕДОВУ (г. Ростов-на-Дону)

3. Какие существуют правила приобретения импортного оборудования?

Выписка импортного оборудования и приборов производится по нарядам Наркомвнешторга. Частным лицам разрешения на выписку не даются.

Тов. КИРИЧЕНКО (г. Батайск)

4. Почему грузовые автомобили Форд-А и АА все считаются грузоподъемностью в 1½ т и зачем у этих машин второй скат?

Грузовые автомобили завода Форд принято обозначать только Форд-АА. Грузоподъемность их — 1½ т.

Двойной скат ставится на задней оси для предохранения резины от чрезмерного износа.

5. Почему на автомобиле Форда положительный полюс аккумулятора присоединен на массу, тогда как в автомобилях других систем на массу присоединен минус? Какая в этом выгода?

Никаких преимуществ присоединение положительного полюса аккумулятора на массу не дает.

Тов. МУРАВЬЕВУ (Москва)

6. Почему бесклапанные двигатели имеют малое распространение?

Широкому распространению бесклапанных двигателей мешают следующие их недостатки: дороговизна изготовления, необходимость применения специальной смазки, значительный вес гильз, пониженное число оборотов, значительная потеря мощности при трении, сложность ухода и ремонта.

7. Почему до настоящего времени не имеет большого распространения автоматическое опережение зажигания и как происходит изменение момента зажигания?

Вопрос неверен. Автоматическое опережение зажигания в настоящее время получает как раз широкое распространение. Изменение момента зажигания достигается либо механическим путем (центробежным регулятором), либо специальным вакуум-аппаратом, как например у выпущенного нового 8-цилиндрового Форда.

**ВЫШЛА ИЗ ПЕЧАТИ И
РАССЫЛАЕТСЯ ПОДПИСЧИКАМ
КНИГА ПРОФ. Е. А. ЧУДАКОВА
„КАРБЮРАЦИЯ“**

**В книге 168 стр., 119 чертежей и рисунков
Цена книги 3 руб.**

Заказы и деньги направлять в адрес, Москва 6, Страстной бульвар, д. 11, Жургазобъединение, массово-тиражный сектор.

Заказы исполняются только по получении денег и при условии заказа не менее 20 экземпляров книг; книготоргующим организациям — скидка.

Жургазобъединение

РАБСЕЛЬКОРЫ-АВТОДОРОВЦЫ

КНИЖКА

ПЕРЕСТРОЙКА ДОРТРАНСА

на основе решений ЦК о транспорте

До решения бюро обкома ВКП(б) и исполкома Западной области дортранс, несмотря на постановления правительства и партийных организаций, не занимался перестройкой ни в аппарате, ни на строительстве, и работа проходила слабыми темпами.

Решение обкома ВКП(б) и облисполкома заставило Запдортранс перестроиться.

Сейчас сливается техническое руководство участками. Из аппарата перебрасывают на линию 6 инженеров; из 14 начальников дорожно-эксплуатационных участков заменяются 6. Помимо руководящего состава из аппарата Запдортранса на линию переводятся 8 техников.

Перестраивая работу дорожных организаций, Запдортранс провел изменения и в зарплате, наметив новые повышенные ставки для инженерно-технических работников на производстве: дворнику на эксплуатационном участке и прорабу на новом строительстве зарплата повышена в среднем на 50 проц.; поднята ставка ремонтным рабочим. Особен-

ное внимание обращено на работников механизации, которым повышена зарплата от 25 до 67 проц.

В соответствии с постановлением бюро обкома ВКП(б) управление дортранса выработало новую структуру аппарата, по которой две основные области работы — автогужевой транспорт и дорожное хозяйство — выделены в отдельные производственные единицы.

Это изменение особенно важно для дорожного отдела, работа которого прежде была разбита по отдельным секторам, совершенно разобщенным и не имевшим единого оперативного руководства.

Усиливается роль плано-экономического отдела. Кроме составления перспективных планов дорожного хозяйства он будет вести вопросы планирования автотранспорта.

Запдортранс приступает к приведению в проезжее состояние подъездных путей и дорог, имеющих важнейшее значение для сельского хозяйства.

Шереметьев

Гараж Горьковского автозавода

В СОСТОЯНИИ РАЗВАЛА

В заметке Т. Кильдошова, помещенной в № 13 «За рулем», автор говорит о скверном состоянии гаража Горьковского автозавода, но он не указал важнейших причин, которые привели к такому положению.

Первая из причин — отсутствие организации гаражного хозяйства. Ответственность за имущество несет начальник автосектора, и в то же время машины, принадлежащие сектору, раздаются (и даже продаются) без ведома последнего. Были такие случаи: машина № 23 была направлена на восстановительный ремонт на 1-й Сборочный завод. Сектор ждал обновленную машину и соответственно строил свои планы. Вдруг является гражданин и требует паспорт на машину. При выяснении оказалось, что это представитель ТМТ г. Горького, который купил ее и уже уплатил деньги Сборочному заводу (?).

Или еще. Машина № 18 также была в ремонте. В гараже ждали машину, а она, оказывается, была сдана тресту «Электроток». Спустя некоторое время, управляющий трестом «Электроток» приходит с заявлением о неисправности машины и на этом основании отказывается от уплаты денег за машину. Начинаются споры, разговоры. Подобные случаи не единичны.

Рембаза не удовлетворяет всех потребностей гаража. Машины месяцами простаивают

в ожидании ремонта. За июль (по 23-е число) вместо заданной по плану 31 машины отремонтировано 7. Качество ремонта также оставляет желать лучшего. Машины после ремонта через несколько дней часто снова идут в ремонт и ни одна из них не выдерживает норм межремонтного пробега.

Учет построен совершенно неправильно: специфические особенности автотранспорта не приняты во внимание. В результате транспортный отдел не имеет калькуляции себестоимости и поэтому лишен возможности вести борьбу за снижение себестоимости перевозок. Учет материальных ценностей поставлен безобразно.

План транспортного отдела выполняется в течение двух лет не более, чем на 50–60 проц. Причина невыполнения плана не только в неудовлетворительной работе отдела, но и в самом плане, который составлялся на основании первоначальных сведений о наличии 166 машин. Между тем, эта цифра устарела: часть машин сдана в аренду, часть продана, подлежит списанию и т. д.

В результате подобной работы все хозяйство ГАЗ развалено.

РКИ, дортранс и общественные организации Горьковского завода должны немедленно позаботиться об упорядочении местного автохозяйства.

Рабкор.

Безобразное состояние подъезда к весовой будке приводит к длительным простоям груженых зерном автомашин.

На снимке — застрявший грузовик вытаскивают «на длинном загибании» из грязи (Калач, ЧЧО). Не является ли сцена, изображенная на снимке, хорошо знакомой многим совхозам, колхозам и МТС

Фото Николаевского



Дальний Восток должен иметь хорошие дороги

Дальневосточный край не может похвалиться хорошими дорогами. Вот несколько характерных штрихов.

На дороге Хабаровск — Красная речка после дождя всегда дежурит трактор. Он вытаскивает потонувшие в грязи автомобили. В числе «погибших» не раз были начальник постройки этой дороги т. Ванюшин и зам. пред. крайсовета Авдодора т. Мартынов.

В Тамбовском районе трактор с прицепами однажды завяз на $\frac{1}{4}$ своего корпуса.

В Биробиджане мосты такие, что например через реку Грязянушку сначала переводят лошадь, а потом на себе переносят груз.

По этим фактам можно судить о дорогах края.

1933 г. является здесь переломным в отношении борьбы с бездорожьем. В своих постановлениях крайкомы партии и комсомола и крайисполком указывают на необходимость усиленного строительства дорог и мостов. За это агитирует и печать края.

Комсомол объявил в сентябре мюдовский штурм бездорожья. Автодор энергично организует массовые субботники.

ПОЛОЦКИЙ АВТОДОР ПЕРЕСТРАИВАЕТСЯ

Еще до опубликования статьи председателем ЦС Автодора т. Лезавы полочкий райсовет Автодора начал перестройку своей работы.

Полоцкий район по преимуществу сельский, поэтому все внимание автодорских ячеек районный совет Автодора сосредоточил на дорожном строительстве.

10 сентября в районе проведена районная конференция дорожных работников, на которой присутствовали представители Учдора 705, полочкого райдордела и машинно-тракторной станции Главдортранса.

Цель конференции — мобилизовать внимание дорожников и широких масс на успешное проведение двухдекадника по дорожному строительству.

Конференция прошла успешно.

В ближайшее время намечается конференция шоферов и автоспециалистов всего района.

Сейчас райсовет организует автодорские кружки в селах, колхозах и совхозах.

Те ячейки, которые по специфичности своей работы не могут непосредственно участвовать

Но, несмотря на это, план по использованию трудучастия населения в дорстройтельстве на 15 августа выполнен в крае только на 23 проц., а по физическому объему — на 60 проц.

Такое слабое выполнение плана говорит о том, что в крае плохо используются трудовые ресурсы.

Слабо развиты соцсоревнование и ударничество. Соревнуются между собой только Амурская и Приморская области. Из 40 районов края в соревнование включилось только 8.

Для привлечения к дорожному строительству внимания общественных организаций и населения 19-е сентября было объявлено «днем дороги».

С помощью автодорожковой и комсомольской общественности и печати, при правильном и широком использовании трудучастия населения дороги Дальнего Востока сделаем образцовыми.

А. Борискин.

в дорожном строительстве, развивают свою деятельность в реализации билетов автолотереи, собирают средства в фонд моторизации пограничных войск, вербуют подписчиков на автодорские издания и т. п.

В настоящее время полочкий райсовет ударно проводит работу по реализации билетов 4-й лотереи.

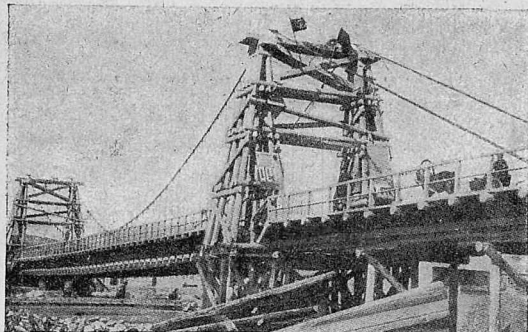
Зная, что без материальных ресурсов невозможно как следует поставить работу организации, райсовет сейчас взывает задолженность, которая достигла 5 000 руб.

Но все-таки сказать, что перестройка проведена, что все идет хорошо, еще нельзя. Не все автодорские ячейки работают, не все секретари автодорских ячеек на своем месте, актив не вполне крепкий.

Полоцкий райсовет Автодора в своей работе встречает поддержку партийных и общественных организаций района. Он уверен, что перестройка пройдет быстро и в дальнейшем его работа будет образцовой.

Б. Хазан

На общественный суд!



Новый подвесной деревянный мост, соединяющий шахты с рабочим городком (Шахтный район Аралычево, Кузбасс)

Фото Н. Кубеева (Союзфото)

БЕЗОБРАЗНАЯ РАБОТА АВТОРЕМОНТНОЙ МАСТЕРСКОЙ АВТОДОРА

Авторемонтная мастерская московского городского совета о-ва Автодор до сих пор времени не перестроила своей работы.

Попрежнему технические правила приема машин в ремонт и выпуска из ремонта не соблюдаются. Зачастую машины, выходя из ремонта, через несколько дней вынуждены обратно идти в ремонт.

Вот характерный факт. Машина Форд-АА № Г-28-51 была отдана в капитальный ремонт престою Союзформолитье. Несмотря на то, что технический персонал и начальник мастерской т. Назаров знали о том, что поверхность второго цилиндра задрана на 3 миллиметра, блок поставили старый и выпустили машину из ремонта. Через два дня пришлось машину обратно принимать в ремонт.

Второй факт. Легковой Фиат Военно-санитарного управления был выпущен из ремонта 31 августа. Механик мастерской т. Королев поехал ее испытывать. Вопреки всем правилам, превысив скорость, он разбил машину. Пришлось снова ремонтировать.

В мастерской крайне низкое состояние трудовой дисциплины и текучесть рабочей силы. Постановление партии и правительства о прогульщиках не выполняется, рабочие не имеют нарядов на работу, работа ведется беспланоно.

Авторемонтной мастерской Автодора необходимо в самое ближайшее время в корне перестроить работу и не только изжить недостатки, но стать образцом для других.

Москва, Сталинский райсовет Автодора

Сустин

НЕОБХОДИМО УВЕЛИЧИТЬ АВТОПАРК

В окрестностях села Гумбри близ Кутаиса (Грузия) расположены единственные в СССР промыслы для добычи вновь открытой глины (гумбрин), которая применяется для очистки нефти от всякого рода примесей.

В работе промысла узким местом является транспорт. Ежемесячная добыча гумбринна достигает 3500 тонн. Железнодорожная станция находится от промысла в 15 км, а машин для

перевозки имеется всего пять, из них одна пришла в негодность, а вторая стоит в капитальном ремонте.

Ясно, что такого «автопарка» недостаточно, тем более, что в 1934 году запоректирована добыча 100 000 тонн гумбринна в год.

г. Тифлис

Гумбрин

Отв. редактор Н. ОСИНСКИЙ

Зам. редактора Н. БЕЛЯЕВ

Издатель Журнально-газетное объединение

Уполн. Главлита В—66969. Тихред Н. Свешников. З. Т. 1133. Тираж 40 500. СтАг Б 5—176х250 мм. 1 бум. лист. Колич. знаков в 1 бум. листе 211 700.

Издание № 313. Журнал сдан в набор 20 сентября. Подписан к печати 14 октября. Приступлено типогр. к печати 21 октября

Отпечатано в 7-й типографии „Искра Революции“, Мосооблипограф, Москва, Фидипповский, пер13.

ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПРИЕМ ПОДПИСКИ
на ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ

РАДИОФРОНТ

орган Всесоюзного комитета содействия радиофикации и развитию радиоло-
бительства при ЦК ВЛКСМ

„РАДИОФРОНТ“

реорганизован в массовый общественно-политический и научно-попу-
лярный журнал по вопросам радиолобительства и радиодела в стране,
рассчитанный на широкие массы радиолобителей.

„РАДИОФРОНТ“

ведет борьбу за развитие массового, инициативного радиолобитель-
ского движения, за его перестройку в соответствии с новыми задачами
социалистического строительства, помогает радиолобителям в разра-
ботке новых конструкций радиоаппаратуры, изобретательства и рацио-
нализации в различных разделах радио.

Дает постоянную консультацию радиолобителям на страницах журнала
и почтой. Освещает новости заграничной радиотехники и ведет система-
тическую борьбу за освоение новой радиотехники.

Подписная цена: 12 мес.—14 р. 40 к., 6 мес.—7 р. 20 к., 3 мес.—3 р. 60 к.

Цена отдельного номера—1 р. 20 к. ● Подписку сдавайте на почту.

Требуйте в розницу во всех киосках. Журнально-газетное объединение

ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА на ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ
ЖУРНАЛ ПО РАДИОФИКАЦИИ и РАДИОВЕЩАНИЮ

ГОВОРИТ СССР

орган Всесоюзного комитета по радиофикации и радиовещанию при СНК
Союза ССР

В журнале „Говорит СССР“ будут широко освещаться вопросы радио-
фикации, работа радиопромышленности, научно-исследовательская ра-
бота, передающая сеть, новое радиостроительство, студийное, узловое
и линейное хозяйство, новые типы радиоаппаратуры, источники пита-
ния, УКВ, телевидение, звукозапись, вопросы радиовещания, телеве-
щания, теоретические проблемы в области радиовещания, вопросы мето-
дологии, работы со слушателем и работником, подготовка кадров, радио-
вещание и радиотехника за рубежом и т. п. Значительно расширяется
круг авторов, привлекаемых к участию в журнале.

С июля журнал выходит в увеличенном вдвое объеме.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: на год —12 руб.,

на 6 мес.— 6 руб.,

на 3 мес.— 3 руб.

Отдельный номер—50 коп.

Подписка принимается почтой. Требуйте в киосках.

Журнально-газетное объединение