

11  
1935

ЗА РУЛЕМ



НА ПЕРВОМАЙСКИЕ ПРАЗДНИКИ В МОСКВУ ПРИБЫЛА ГРУППА УДАРНИКОВ ГОРЬКОВСКОГО АВТОЗАВОДА НА СВОИХ МАШИНАХ. ВО ГЛАВЕ КОЛОННЫ ШЛИ **НОВЫЙ ЛИМУЗИН ГАЗ М-1, ЗАКРЫТАЯ МОДЕЛЬ ГАЗ-А И СТОТЫСЯЧНАЯ МАШИНА ГАЗ-А.**

**СООБЩЕНИЕ ТАСС О КАТАСТРОФЕ САМОЛЕТА „МАКСИМ ГОРЬКИЙ“**

18 мая 1935 года, в 12 ч. 45 м., в г. Москве, в районе Центрального аэродрома, произошла катастрофа с самолетом „Максим Горький“.

Катастрофа произошла при нижеследующих обстоятельствах.

Самолет „Максим Горький“ совершил полет под управлением летчика ЦАГИ т. Журова при втором летчике из эскадрильи им. „Максима Горького“ т. Михеева, имея на борту пассажирами ударников ЦАГИ в количестве 36 человек.

В этот полет самолет „Максим Горький“ сопровождал тренировочный самолет ЦАГИ под управлением летчика Благина.

Несмотря на категорическое запрещение делать какие бы то ни было фигуры высшего пилотажа во время сопровождения, летчик Благин нарушил этот приказ и стал делать фигуры высшего пилотажа в непосредственной близости от самолета „Максим Горький“, на высоте 700 метров.

При выходе из мертвой петли, летчик Благин своим самолетом ударил в крыло самолета „Максим Горький“.

Самолет „Максим Горький“, вследствие полученных повреждений от удара тренировочного самолета, стал разрушаться в воздухе, перешел в пике и отдельными частями упал на землю в поселке „Сокол“, в районе аэродрома.

При катастрофе погибло 11 чел. экипажа самолета „Максим Горький“ и 36 чел. пассажиров — ударников из инженеров, техников и рабочих ЦАГИ, в числе которых было несколько членов семей.

При столкновении в воздухе также погиб летчик Благин, пилотировавший тренировочный самолет. Правительством решено выдать семьям погибших по 10.000 р. единовременного пособия каждому семье и установить повышенное пенсионное обеспечение.

**Список товарищей, погибших при катастрофе:**

ПОДВОЛЬСКИЙ Игорь Николаевич — техник завода ЦАГИ.

ЦАРЕВ Алексей Петрович (с сыном Колей) — слесарь завода ЦАГИ.

ДМИТРИЕВА Мария Федоровна — слесарь завода ЦАГИ.

ХАРУТО Игнат Иванович — бригадир завода ЦАГИ.

ПРОСКУРНИКОВ Виктор Сергеевич — инженер завода ЦАГИ.

НОВИКОВ Михаил Федорович — плановик завода ЦАГИ.

СУНЦОВ Иван Васильевич — рабочий, профорг цеха.

КУКИН Константин Евграфович — контрольный мастер, парторг цеха.

ПОСТАВНИН Василий Ефимович — главный механик завода ЦАГИ, инженер.

КАЗАРНОВИЧ Семен Абрамович (с сыном Володей) — рабочий, секретарь парткома завода ЦАГИ.

РАЗУМИХИНА Александра Филипповна (с сыном Вадимом) — жена инженера.

ПЕХОРОВА Софья Яковлевна (с дочерью Неллей) — слесарь, парторг цеха.

ПЕТРУШЕВСКИЙ Виктор Александрович (с сыном Володей) — главбух завода.

БАКУТО Александра Антоновна — жена инженера ЦАГИ.

ОРЛОВ Алексей Иванович (с дочерью Лидой) — инженер завода.

МАТРОСОВ Петр Федорович — инженер, заведующий производством завода.

ГАЛАЕВ Иван Васильевич — столяр, парторг цеха.

ШЕНОГИН Сергей Гаврилович — бригадир, профорг цеха.

ЛОПАРЕВ Михаил Александрович — контрольный мастер, парторг цеха.

СУХОВ Александр Сергеевич — рабочий.

НУДЕЛЬМАН Раиса Борисовна — инженер.

САПРОНОВ Алексей Васильевич — пред. завкома завода.

ЛЕБЕДЕВ Сергей Степанович — секретарь комсомольской организации.

САЛМИНА Надежда Яковлевна — контрольный мастер.

ЯНЧАРЕК Сигизмунд Яковлевич — слесарь.

САЛАМАТКИН Андрей Андреевич — начальник плановой секции завода ЦАГИ.

ЛАПШИН Иван Петрович — рабочий.

ВАХЛЯНИНА Елена Хрисанфовна — моторист летной ст. ЦАГИ.

МЕШАРИН Петр Андреевич — шофер.

МИРКИНА-ИЗРАИЛЕВА Анна Марковна — жена команданта ЦАГИ.

ЖУРОВ Николай Семенович — летчик ЦАГИ.

МИХЕЕВ Иван Васильевич — летчик эскадрильи „М. Г.“.

КРАВЦОВ Александр Андреевич — инженер.

ФОМИН Иван Афанасьевич — бортмеханик.

МАТВЕЕНКО Сергей Федорович — бортмеханик эскадрильи.

БУСОНАТОВ Семен Львович — бортмеханик.

МЕДВЕДЕВ Алексей Алексеевич — бортмеханик.

ЛАКУЗО Владимир Петрович — бортмеханик.

ВЛАСОВ Петр Максимович — бортмеханик эскадр. „М. Г.“.

БУНИН Валентин Петрович — инженер ЦАГИ.

БЕГАМ Александр Лазаревич — инженер эскадрильи „М. Г.“

и БЛАГИН Николай Павлович — летчик ЦАГИ.

Выражаем глубокую скорбь по случаю гибели товарищей при катастрофе самолета „Максим Горький“ и искреннее соболезнование их семьям и друзьям.

От Центрального Комитета ВКП(б) И. СТАЛИН.  
От ЦИК Союза ССР М. КАЛИНИН.  
От СНК Союза ССР В. МОЛОТОВ.

## О ПОСТРОЙКЕ ТРЕХ НОВЫХ БОЛЬШИХ САМОЛЕТОВ

СНК Союза ССР и ЦК ВКП(б) постановили взамен погибшего самолета „Максим Горький“ построить три больших самолета такого же типа и таких же размеров, как „Максим Горький“: один—„Владимир Ленин“, второй—„Иосиф Сталин“ и третий—„Максим Горький“.

Центральный Совет Автодора и редакция журнала „За рулем“ от имени миллионных масс автодоровцев глубоко скорбят по поводу трагической гибели славного, героического экипажа величайшего в мире самолета „Максим Горький“ и группы ударников ЦАГИ—строителей самолета.

ЦС Автодора и редакция журнала „За рулем“ выражают глубокое соболезнование семьям погибших товарищей.

Приветствуя решение СНК СССР и ЦК ВКП(б) о постройке взамен погибшего самолета трех новых гигантов такого же типа и таких же размеров: „Владимир Ленин“, „Иосиф Сталин“ и „Максим Горький“, ЦС Автодора и редакция журнала „За рулем“ призывают всех членов Автодора и читателей журнала принять активное участие в сборе средств на постройку новых самолетов.

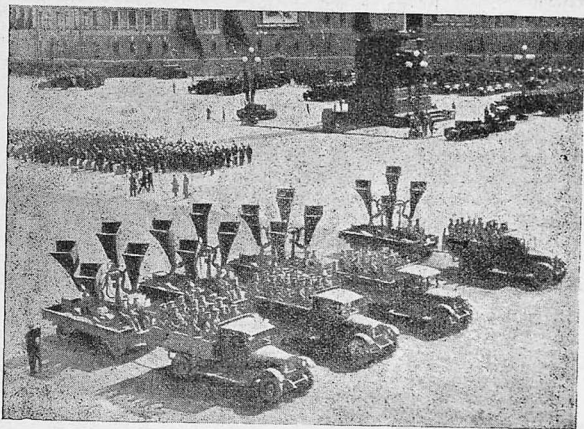
СОДЕРЖАНИЕ	Сообщение о гибели самолета „Максим Горький“ . . . . .	1
	М. Л. КРЕСИН—Автотранспорт должен п. мочь работе жел. дорог . . . . .	4
	М. СОДОМОНОВ—Полностью развернуть работу на дорожном Пауке . . . . .	6
	Г. Н. ГРИНИК—Республике хороших дорог—образцовый автотранспорт . . . . .	9
	Н. М.—Организуем правильный уход за мостами . . . . .	10
	Б. М.—Автомобильный тоннель под Монбланом . . . . .	13

ВЫРАСТИМ МОЛОДЫЕ КАДРЫ АВТОДОРОВЦЕВ, ОВЛАДЕВ- ШИХ ТЕХНИКОЙ . . . . .	14
АВТОДОРОЖНАЯ ХРОНИКА . . . . .	15
И. К-ОВ—Шоферы на экзамене . . . . .	16
П. ЗАРЕЦКИЙ—Испытания на эко- номию горючего . . . . .	19
НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТОДОРОЖ- НОЙ ТЕХНИКИ . . . . .	20
ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ . . . . .	22
ОБМЕНИВАЕМСЯ ОПЫТОМ ГАРА- ЖЕЙ . . . . .	25
ВЕСТИ С МЕСТ . . . . .	30
В НОМЕРЕ 36 ИЛЛЮСТРАЦИЙ	

ИЮНЬ 1935 г.

11

# РАСТЕТ И КРЕПНЕТ МОЩЬ КРАСНОЙ АРМИИ — ВЕРНОГО СТРАЖА ЗАВОЕВАНИЙ ОКТЯБРЬСКОЙ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ



На снимках — эпизоды прохождения частей РККА на первомайском параде в Ленинграде



# АВТОТРАНСПОРТ ДОЛЖЕН ПОМОЧЬ РАБОТЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Грузы, транспортируемые на короткие расстояния, занимают в настоящее время довольно значительный удельный вес в общих перевозках нашего железнодорожного транспорта. С развитием индустриализации с.-х. районов и превращением потребляющих районов в производящие, местный грузооборот будет быстро возрастать.

В капиталистических странах перевозки грузов автотранспортом на короткие расстояния получили широкое развитие. В ряде стран Европы и США железнодорожные компании, конкурируя с автомобилями, приобретают машины, на которых производят перевозки грузов.

Примером распределения работы между железнодорожным и автотранспортом могут служить перевозки грузов между г. Колумбом и 30-ю прилегающими к нему городами. В процентном соотношении эти перевозки представляются в следующем виде (1 миля — 1,6 км):

Расстояние перевозки	Автоперевозки в %	Ж.-д. перевозки в %	ВСЕГО
До 20 миль . . . . .	84,5	15,5	100
От 20 до 30 миль	54,7	45,3	100
От 40 до 60 „	32,0	68,0	100
От 60 до 100 „	24,2	75,8	100
От 100 миль и более . . . . .	2,3	97,7	100

Конкуренция автомобиля с железными дорогами приводит зачастую к сокращению железнодорожных перевозок. В ряде стран (Франция, Англия, Венгрия, Австрия и др.) изданы специальные законы, регламентирующие объем и виды работы железнодорожного и автотранспорта в целях преодоления болезненных потрясений, испытываемых во время кризиса железнодорожным акционерным капиталом.

Усовершенствование условий работы автотранспорта (хорошие дороги, специализация автотранспорта, контейнерные перевозки, использование тягачей с прицепами, автопоезда и т. п.) позволяет значительно быстрее и дешевле перевозить грузы, что создает несомненные преимущества автотранспорта перед ж. д. в перевозках на коротких расстояниях. Это обстоятельство еще более усиливает конкуренцию между автотранспортным и железнодорожным капиталом.

В условиях социалистического планового хозяйства перевозки местных грузов автотранспортом могут дать еще более значительные преимущества и позволят более рационально и успешно использовать железнодорожный и автомобильный транспорт.

Начатая в прошлом году по приказу Цудортранса опытная работа по разгрузке ж. д. охватила лишь три дирекции Союзтранса (из 11) и три автогужевых треста по всему

Союзу (из 44). Но эти организации, выделив совершенно недостаточное количество машин, смогли перевезти все же около 400 000 т груза.

Это начало говорит о большой практической целесообразности и о значительной помощи, какая может быть оказана железнодорожному транспорту при освобождении его от перевозок на короткие расстояния.

Убедительным доказательством этого положения является также работа, специально проведенная Центральным автоэксплуатационным научно-исследовательским институтом (ЦАНИИ) по разгрузке автотранспортом 9 железнодорожных узлов (Московского, Ленинградского, Горьковского, Свердловского, Ростовского, Киевского, Харьковского, Днепропетровского и Тифлисского).

Работами ЦАНИИ доказана возможность организации в этих 9 узлах 37 автолиний, которые смогут в 1935 г. снять с ж.-д. 3 322 тыс. т грузов, сделав свыше 150 млн. т/км. Это, правда, составляет лишь 3,9 проц. общего грузооборота 9 узлов, или 43,8 проц. учетного короткопробежного грузооборота этих узлов. Однако снятие и такого количества грузов в первый год работы автотранспорта значительно облегчило бы работу железных дорог.

Для выполнения этих перевозок потребуются 1187 машин среднего и большого тоннажа что вполне осуществимо при росте нашего автопроизводства. Капиталовложения, необходимые для организации этих автолиний в сумме 29 млн. руб., предназначены для приобретения автомашин и дорожного строительства.

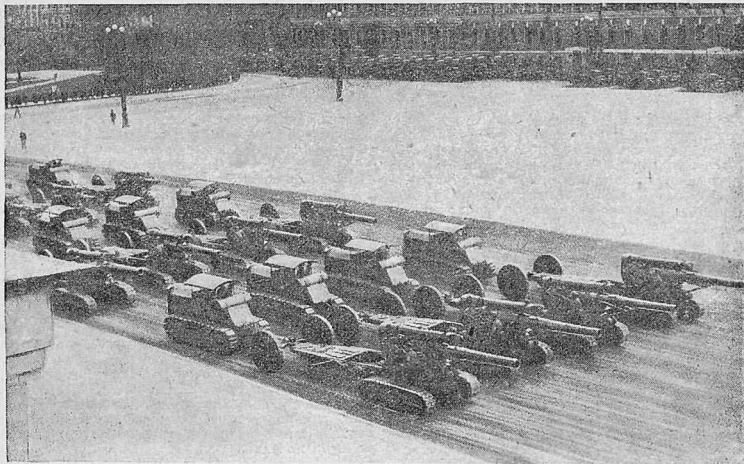
Снимая с ж.-д. транспорта 3 322 тыс. т груза, автотранспорт освобождает свыше 243 000 двухосных вагонов и 6 160 паровозов для использования их на дальних перевозках.

Подсчитано, что перевозки этих грузов автотранспортом осуществляются в 10—25 раз быстрее, чем железными дорогами, и довольно часто (на 12 автолиниях из 37) дешевле.

Точно так же установлено, что при освобождении железных дорог от перевозок короткопробежных грузов, все эксплуатационные измерители работы железнодорожного транспорта могут быть значительно повышены. Так, нагрузка двухосного вагона может быть увеличена с 8 до 14 т по сборным поездам. Простой в пути, столь характерные для короткопробежных перевозок, составят вместо 150 проц. только 25 проц. от чистого времени хода поезда. Среднесуточный пробег может быть увеличен с 20—30 км до 140—160 км. Средняя техническая скорость может возрасти с 25 до 37 км.

Все эти факторы влияют на увеличение коэффициента использования паровозного парка, на уменьшение изнашиваемости пути, на увеличение пропускной способности дороги, на уменьшение количества аварий и т. д. Освобождается также значительная складская площадь и поргузо-разгрузочные механизмы, занятые короткопробежными грузами.

По данным Тарифного комитета Наркомпути, себестоимость перевозок грузов на ко-



Прохождение артиллерии на площади им. Урицкого в Ленинграде в день Первого Мая  
Фото А. Шайхета

ротких расстояниях в 2—5 раз дороже, чем на средне-сетевом расстоянии, и несколько выше существующих тарифов. Освобождение железных дорог от этих убыточных перевозок повысит доходность дорог и понизит общую себестоимость перевозок грузов по железным дорогам.

Помимо больших преимуществ, получаемых железнодорожным транспортом, и выгод для автомобильного транспорта в связи с расширением радиуса его действия и увеличением объема работы, разгрузка железных дорог имеет также большое народно-хозяйственное значение. Выгоды для народного хозяйства заключаются в следующем: 1) уменьшается число погрузо-разгрузочных операций; 2) ускоряются перевозки грузов в 10—25 раз; 3) увеличивается количество транспортных путей в стране; 4) обеспечивается большая сохранность количества и качества грузов и своевременность их доставки; 5) создается большая экономия на упаковке грузов. Так, например, при перевозке мануфактуры из Серпухова в Москву по ж. д. каждую кипу надо обвязывать канатом стоимостью 1 руб., а при перевозке автотранспортом эта упаковка совершенно не нужна, получается экономия в 12 руб. с каждой перевезенной тонны мануфактуры; 6) удешевляется перевозка грузов; 7) заметно сокращаются запасы грузов, находящихся в пути и на складах и т. д. и т. д.

Таким образом, передача короткопробежных грузов автотранспорту ускорит общий грузооборот страны, увеличит общий объем грузо-

оборота, что в свою очередь будет способствовать развитию товарооборота страны и ускорению темпов обращения капиталов в ней.

Разрешение этого вопроса приобретает особенную остроту в связи с той борьбой, которую ведет партия и вся страна за улучшение работы железнодорожного транспорта, за выявление всех транспортных ресурсов.

В этой борьбе может и должен участвовать и автотранспорт.

Снимая грузы с промежуточных станций, автотранспорт не только освобождает вагоны, но, самое главное, освобождает путь для движения составов дальнего следования, разгружает путь от дополнительной нагрузки, освобождает железнодорожных работников от всех операций по приемке, погрузке, разгрузке грузов, прицепке и отцепке вагонов, маневрированию составов и прочей работы. Автотранспорт может оказать непосредственное воздействие на ускорение оборачиваемости вагонов и на уменьшение аварий.

Технически и организационно автотранспорт уже достаточно созрел, чтобы справиться с перевозками местного сообщения. Необходимо лишь серьезно и энергично заняться организацией и оборудованием соответствующих автолиний и привлечь всю автодорожную общественность к этому новому, весьма важному и ответственному участку работы автотранспорта.

# ПОЛНОСТЬЮ РАЗВЕРНУТЬ РАБОТЫ НА ДОРОЖНОМ ПАУКЕ

Постановлением Совнаркома Союза от 2 апреля объем строительства дорог высших классов по Московской области утвержден на текущий год в 166,6 км, в том числе дорог с усовершенствованным покрытием (асфальто-бетон) 139,3 км и белых шоссе 27,3 км. Речь идет главным образом о продолжении строительства подмосковного Паука — на протяжении 145,8 км (из общего количества 166,6 км вновь строящихся дорог).

В этом году будут расширены Можайское и другие шоссе с 6 до 12 метров, что даст возможность установить на них оживленное встречное автомобильное и гужовое движение.

Магистрали асфальто-бетонных и гудронированных, большей частью значительно расширенных, шоссе пройдут в текущем году по следующим направлениям Паука:

Можайское шоссе — на участках Москва — Сетунь и Голицыно — Кубинка — 35 км; Ленинградское шоссе — на участке Москва — Клин — 18 км; Щелковское шоссе на участке Москва — Щелково — 25,3 км; Калужское шоссе — 51,5 км; Подольско-Харьковское шоссе — 32 км и Подушкинское шоссе.

Вне Паука строится белое шоссе Узловая — Сталиногорск и шоссе-вые дороги в Московском угольном бассейне. Кроме того строятся 3 больших моста.

На строительство этих дорог отпускается в текущем году свыше 23 млн. руб., в том числе на строительство московского Паука — 17 204 тыс. руб.

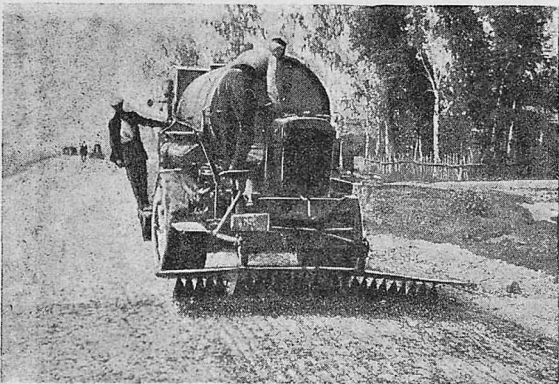
К дальнейшему строительству Паука в Мособлдортранс подготовились в течение всей зимы. Приняты были все меры к тому, чтобы избежать ошибок и дефектов строительства прошлого года. Два фактора предопределяют сейчас качество и темпы строительства усовершенствованных дорог. Это — рабочие кадры и

механизация строительства. Мособлдортранс сохранил основные кадры рабочих. Свыше тысячи квалифицированных рабочих были оставлены на всю зиму на строительных участках Паука. Они проходили разные курсы, повышали свою квалификацию. Из этого состава отбирался низший технический состав и бригадиры. В течение зимы тщательно комплектовались ударные бригады смесителей, заготовлялись строительные материалы и т. д.

Особенное внимание было обращено на реконструкцию смесителей, на устранение тех недостатков в их конструкции, которые в прошлом году создавали трудности в повседневной работе и не давали возможности добиться полной производительности смесителей. По словам работников Мособлдортранса, удалось добиться значительного улучшения в конструкции смесителей отечественного производства. В этом году смесители должны работать бесперебойно, с полной нагрузкой, тем более, что при них будут находиться преимущественно прошлогодние бригады рабочих, получивших большой навык в работе со сложными механизмами и подучившихся кроме того зимой на курсах.

С 15 апреля на большинстве строительных участков приступили к работам. С рабочей силой дело обстоит значительно лучше, чем в прошлом году. Спрос на чернорабочих удовлетворяется полностью.

Само собой разумеется, что большое значение будут иметь бытовые условия для рабочих на Пауке. Сейчас принимаются все меры к улучшению культурно-бытового обслуживания строителей. Барак для рабочих будет благоустроен, рабочие снабжаются туфлями, постельным бельем. Уже наполовину тапчаны заменены железными кроватями. Барак будут передвигаться с продвижением строительства.



Работа гудронатора на строительстве дорожного Паука (Дмитровское шоссе)

Фото М. Прехнер

**Подготовка к укладке асфальтовой массы на Рязанском шоссе**

Фото М. Прехнер



Там, где не хватает барачков, рабочие живут в крестьянских домах, арендуемых строительными участками, причем в домах ставятся новые кровати с постельным бельем, и жильцы обеспечиваются чайниками, кипятком, полотенцами и т. п.

Начальник строительного участка может получить по наряду рабочих только тогда, когда он лично гарантирует нормальное бытовое обслуживание их, бесперебойную работу столовых, благоустроенные бараки и полное осуществление санитарного минимума. В этих условиях приток рабочей силы вполне обеспечен. Но с начала весны Облдорстрой не выполняет намеченного плана найма рабочих; невыполнение выражается в 400—500 человек. Происходит это вследствие перебоев с финансированием.

Для того, чтобы выполнить установленный

график работ и закончить согласно директиве Мособлисполкома все работы на Пауке к 1-му сентября, на второй квартал требуется не менее 14 млн. руб., между тем на 25 апреля Облдорстрой получил всего лишь около 6—7 млн. руб. Необходимо во что бы то ни стало в течение мая ликвидировать этот разрыв в финансировании.

Были случаи задержки, на 5—6 дней, зарплаты рабочим. Такая задержка является нарушением директивы партии и правительства о своевременной выдаче зарплаты.

Нужно сказать, что и сами начальники строительных участков не спешат с наймом рабочей силы. Они ждут поступления средств и оформления ассигнований, чтобы застраховать себя от всяких финансовых случайностей к тому времени, когда наступит «пик» строительства, в



**Исправление пучин на Серпуховском шоссе**

Фото М. Прехнер





Работы по ремонту  
Серпуховского  
шоссе

Фото М. Прехнер

июле — августе. Строительные участки все еще не могут раскататься. Это сказывается в пониженном против плана найме рабочей силы, в крайне медленной установке смесителей, в вялой работе автопарка.

На Калужском шоссе работы начались 14 апреля. Но монтаж смесителя Г-2 все еще задерживается, его обещали закончить лишь 26 апреля. Медленно идет кладка фундамента под смеситель на Шелковском шоссе. Для монтажа здесь, оказывается, отсутствует еще сушильный барабан. Задержка в установке и монтаже смесителей, камнедробилок и других механизмов наблюдается почти на всех строительных участках. Начальники участков не учли своевременно того, что для кладки фундамента под смесители нужен цемент. Сейчас, когда надо уже приступить к работе, начались поиски дефицитного цемента. В то же время на отдельных участках используют его неэкономно.

Строительство Паука имеет 125 собственных лошадей. Но из них в работе находится лишь 76, остальные либо больны и нуждаются в усиленном корме, либо стоят без дела. В то же время на ряде участков прибегают к найму лошадей со стороны.

Не полностью используется также автопарк. Почему работает лишь часть имеющихся автомашин — выяснить нам так и не удалось.

Автодорожные организации на строительных участках не проявляют никаких признаков жизни. Они, казалось бы, в первую очередь должны были обратить внимание на состояние и работу автопарка и гужевого транспорта.

Ведь от работы транспорта в значительной мере будут зависеть темпы строительства.

Строители Паука считают, что теперь вполне достаточно иметь до 3 000 рабочих. А на июль — август они намечают привлечь свыше 6 500 рабочих для того, чтобы «набрать» соответствующие темпы в работе. Неужели нельзя добиться равномерных темпов в течение всего строительного сезона и не создавать горячки к концу его. Чем шире будут развернуты работы весной, тем легче будет летом и тем больше надежды на то, что работы закончатся в срок без штурмовщины.

В настоящее время узким местом является доставка заготовленного в Ленинградской и Западной областях камня.

Камень доставляется с большими перебоями вследствие перегруженности ж.-д. транспорта.

Почему камень привозится из других областей? Неужели нет строительных материалов в ближайших районах Московской области? Если бы на Пауке существовали работоспособные автодорожные коллективы, они бы обратили внимание на всемерное использование местных материалов.

В конце марта Мособлавтодор поднял вопрос о том, чтобы Московский совет Автодора оказал содействие строительству Паука. Но до сих пор Московский совет решительно ничем себя не проявил.

Нужно, чтобы в этом году, наконец, Автодор активно включился и помог работам на дорожном Пауке.

М. Соломонов.

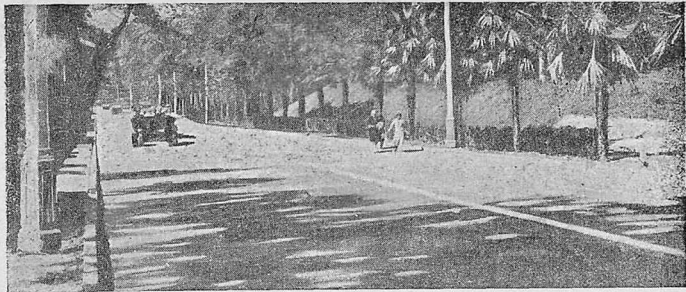
5 мая 1935 г.

## ЦЕНТРАЛЬНЫЙ СОВЕТ ОБЩЕСТВА АВТОДОР СССР ОБЪЯВЛЯЕТ,

что на основании разрешения НКФ СССР срок оплаты выигрышей по всем разрядам 5-й Всесоюзной лотереи Автодора продлен до 1-го августа 1935 г.

Проверяйте ваши билеты — получайте выигрыши.

ЦС АВТОДОРА СССР



Одна из лучших автомобильных дорог Советского Союза соединяет Сочи с целебными источниками Мацесты

## РЕСПУБЛИКЕ ХОРОШИХ ДОРОГ — ОБРАЗЦОВЫЙ АВТОТРАНСПОРТ

Автотранспорт Чувашской республики растет с каждым годом. В 1930 г. в Чувашии было всего 2 автомобиля. В этом году имеется уже 300 автомобилей. 20 из них находятся в колхозах.

Быстрому росту автотранспорта в Чувашии в значительной степени способствуют благоустроенные дороги, которыми славится республика. Все промышленные и районные центры соединены со столицей Чувашии Чебоксарами и между собою хорошими дорогами.

Однако наряду с успехами, достигнутыми Чувашией в деле развития автотранспорта, имеются и крупные недостатки. Эксплуатация автопарка поставлена из рук вон плохо. Это можно подтвердить целым рядом фактов.

В Алатырском леспромхозе автопарк довели до такого состояния, что из 18 автомобилей леспромхоза 10 находятся накануне выхода из строя. Это — результат бесхозяйственности. Автомобили своевременно не ремонтируются и даже не чистятся. Имеющийся гараж ни в какой мере не отвечает своему назначению. Гараж построен из простых досок и фанеры так, что его навсквозь продувает ветром, крыша протекает. Однако такое ненормальное положение никого в леспромхозе, видимо, не волнует. Ни дирекция, ни партийно-комсомольская, ни автодорожная организации не интересуются состоянием автопарка.

В Чувашской областной конторе связи из 6 машин 4 стоят под открытым небом. Заведующий конторой связи Кондратьев не принимает никаких мер к постройке гаража. Он утешается тем, что «машина не живое существо, скоро наступит лето, она может стоять, где угодно».

В Канаше, являющемся конечным пунктом автообщений — Чебоксары — Канаш и Канаш — Батырево — Шемуршай — М.-Яльчики, — третий год проектируют строительство гаража, но до сих пор дело не движется. Прибывающие в Канаш машины также стоят зимой и летом под открытым небом.

Еще хуже обстоит дело в Козловском комби-

нате стройдеталей. В автохозяйстве этого комбината с целью «экономии» машины перевели с бензина на керосин. В результате машины пришли в негодность.

Среди шоферов отсутствует дисциплина, процветает лихачество. Только за два месяца автоинспекцией наложены взыскания на 56 шоферов. Культурно-массовая и воспитательная работа в гаражах слаба. Союз шоферов этими вопросами почти не занимается. Автодор по своей инициативе провел несколько собраний шоферов, а союз даже не счел нужным прислать своих представителей на эти собрания.

Единственным местом развлечения для шоферов являются пивные и рестораны, а пьянство приводит к авариям.

В автогужотделе Дортранса, Автодоре и в союзе шоферов уже несколько лет говорят об организации в Чебоксарах автоклуба, однако дальше разговоров дело не движется.

Плохо работает и автоинспекция. Автоинспекторы не ведут действительной борьбы с нарушителями трудовой дисциплины и правил эксплуатации. Штраф является единственной мерой воздействия. Помощи же от автоинспектора ни шоферы ни автохозяйства не видят.

Автодорожные организации при гаражах также не хотят заниматься воспитательной работой и не следят за порядком в гаражах.

Недавно Чувашский республиканский совет Автодора провел всечувашскую конференцию по вопросам эксплуатации автотранспорта. Делегаты конференции резко критиковали недостатки автохозяйств.

Вступивший на конференции заместитель председателя ЦИК Чувашской АССР т. Харитонов дал ряд конкретных указаний, направленных к упорядочению дела эксплуатации.

Конференция приняла социалистическое обязательство от имени авторботников добиться улучшения в работе автохозяйств и сделать автотранспорт Чувашии образцовым.

Г. Н. Гринин

Чувашия, г. Чебоксары

# ОРГАНИЗУЕМ ПРАВИЛЬНЫЙ УХОД ЗА МОСТАМИ

Среди различного рода дорожных сооружений особенно важными являются мосты и трубы. Ясно поэтому, что содержание их в полном порядке и технически правильный уход за ними имеют большое значение. Собираются ли у нас эти условия? К сожалению, далеко не везде.

В большинстве случаев летом настилы мостов всегда покрыты грязью, а зимой снегом. Это сокращает срок службы мостов, потому что от грязи мосты быстрее гниют и разрушаются. Заваленные же снегом мосты несут излишнюю нагрузку.

Металлические скрепления мостов (болты, гомуты и т. п.) должны регулярно подтягиваться, без чего отдельные части мостов разбалтываются. Между тем у нас это редко где делается.

Пролеты мостов зачастую бывают загорожены старыми сваями, торчащими выше уровня воды, засорены старым хворостом, обрубками леса и тому подобным мусором, принесенным водой. А это нарушает правильный проход воды и стесняет русло реки.

Не всегда также производится очистка отверстий труб и малых мостиков. Редко же следят за своевременным ремонтом подмытого земляного полотна у мостов и труб, что приводит иногда к большим обвалам и нарушает нормальную езду по дороге.

На рис. 1 показан характерный вид неисправного моста. За этим мостом, очевидно, нет правильного ухода: конуса его подмыты и не заделаны, как следует, русло не расчищено, ледоотбойные кусты свай забиты беспорядочно и т. д.

На рис. 2 изображен провалившийся мост через реку Бабку, на Сибирском тракте. Обвал произошел вследствие того, что опоры моста не были своевременно отремонтированы.

Таких примеров можно привести немало. Все это говорит о варварском еще отношении к искусственным дорожным сооружениям. Местные дорожные работники должны обратить особенное внимание на своевременный ремонт мостов и труб и тщательно наблюдать за ними.

Бичем деревянных мостов является гниение дерева. Наиболее быстро гниению подвергаются те части моста, которые плохо проветриваются и находятся в условиях перенной влажности. Место соприкосновения металла с деревом также служит источником гниения.

Для того, чтобы выяснить повреждены ли от гниения деревянные части моста, их обычно простукивают тяжелым молотком или обухом топора. Звонкий звук показывает на хорошо сохранившуюся древесину, а глухой — на поврежденную гниением. Однако этот довольно примитивный способ определения загнивания мало надежен, так как обнаружить гниение иногда бывает очень трудно, в особенности, когда гниль развивается внутри дерева. В таких случаях лучше всего брать пробы дерева специальными буравами.

Свай деревянных мостов загнивают главным образом в местах переменного уровня воды и у поверхности земли. Особенно сильно гниют части свайных устоев, находящихся в откосах насыпей. Поэтому изредка следует откапывать эти устои и стесывать замеченную гниль. После просушки очищенные устои для предохранения от дальнейшего загнивания должны покрываться горячей смолой в два ряда. Это нужно проделывать вообще со всеми подверженными гниению частями деревянного моста.

Если гниль проникла слишком глубоко, то прежде, чем удалить ее, надо выяснить, не ослабит ли обетка рабочее сечение данной части моста и не следует ли поэтому в загнившем месте произвести наращивание свежей древесины.

Вообще же лучшим средством борьбы с загниванием является содержание мостов и труб в чистоте и полном порядке. Не надо давать воде застаиваться около отдельных частей мостов.

Все врубки следует обмазывать горячей смолой, должны быть также просмолены и плотно заделаны нагелями все ненужные болтовые и другие отверстия, чтобы в них не попадала вода.

Деревянные части моста, соприкасающиеся с камнем или металлом, надо изолировать толем

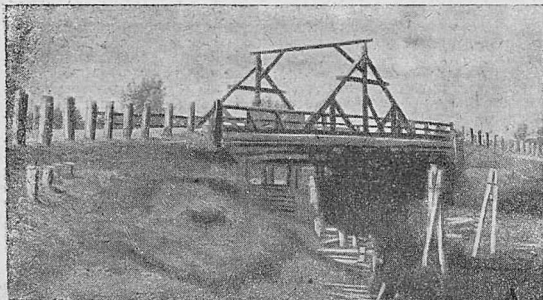
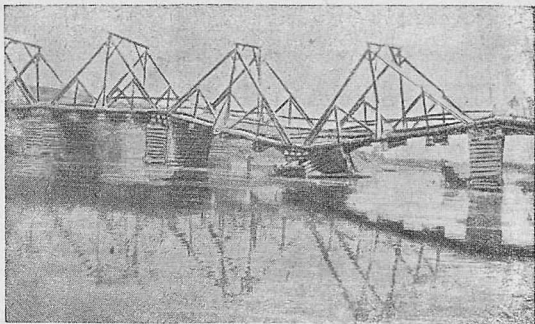


Рис. 1.  
Из-за отсутствия правильного ухода мост постепенно разрушается



**Рис. 2.**  
Несвоевременный ремонт моста повлек перерыв движения по дороге

рубероидом, просмоленным войлоком и т. п. Полезно просмаливать металлические накладки, хомуты, болты и прочие детали моста.

Загниванию дерева способствует наличие в нем всякого рода трещин. Вода, попадающая в трещины, застаивается там и вызывает быстрое гниение древесины. Чтобы предотвратить это, надо зашпаклевать трещины.

Большой вред наносят деревянным мостам все всякого рода домовые грибы, которые

В сомнительных случаях надо вырезать пробу и передать ее для анализа в лабораторию.

При осмотре врубок необходимо внимательно следить за тем, не образовались ли в них щели и трещины и достаточно ли обеспечен отвод воды из них. Обнаруженные дефекты необходимо немедленно устранять как путем смены подушек или отдельных частей, так и установкой необходимых накладок. Применение тонких подкладок и клиньев в зазорах между врубками можно рекомендовать только как временную меру.

Для сохранности частей деревянных мостов большое значение имеет своевременное подтягивание и укрепление всякого рода болтов, скоб, хомутов и прочих металлических креплений.

В балочных прогонах необходимо особенно внимательно следить за исправным состоянием и плотной подбивкой всякого рода шпонок и клиньев. Надо наблюдать при этом за тем, чтобы брусья и бревна были плотно связаны между собой.

Наблюдая за опорами моста, надо следить за тем, чтобы сваи не приобрели наклонного положения, насадка к свае или к прогону прилегала достаточно плотно, и сваи были бы связаны надежно.

Там, где имеются наращенные сваи, надо следить за тем, чтобы хомуты в сростках свай не сползли со своих мест. Хомуты должны быть хорошо укреплены болтами.

Подмыв опор мостов чреват серьезными последствиями, особенно если сваи забиты на небольшую глубину. Поэтому во время паводков надо возможно чаще измерять глубину реки около опор в сомнительных местах и укреплять опоры каменной наброской.

Для защиты деревянных опор моста от разрушений во время ледохода кусты свайных опор обычно ограждаются ледорезами или ледоотбойными кустами свай, которые принимают на себя удары льда и случайно плывущих по воде предметов. Они всегда должны быть в исправном состоянии, всякие повреждения должны своевременно исправляться.

Помимо общих мер, принимаемых для нормального пропуска льда и весенних вод, необходимо одновременно предупреждать также повреждения, которые может причинить лед опорам моста. Следует различать весенний



**Рис. 3.**  
Дерево, пораженное домовым грибом

также вызывают гниение. В начальной стадии заражения на поверхности древесины появляются грибкицы в виде беловатого пуха или ватообразных скоплений. По мере развития грибкицы превращаются в шнуры, древесина бурет и в ней образуются продольные и поперечные трещины (рис. 3). В результате древесина распадается на мелкие кусочки, легко растирающиеся пальцами в порошок. Пораженная грибом древесина чрезвычайно разрыхлена. Поэтому пораженное место необходимо немедленно удалить.

При осмотре моста необходимо внимательно следить за тем, не повреждена ли древесина с внешней стороны, на что указывает изменение ее окраски (побурение, покраснение и пр.), не расщеплена ли она на слои, нет ли трухлявости, не появились ли грибки, плесень и т. п.



и осенний ледоход. По своей силе осенний ледоход значительно уступает весеннему. Однако он также представляет довольно большую опасность для свайных опор мостов, так как стирает сваи на одном и том же уровне и в случае продолжительности и достаточной силы может даже срезать сваи. Это объясняется тем, что осенний ледоход обыкновенно проходит при одном и том же уровне воды.

Для предохранения свай моста от действия льда в местах с более или менее опасным ледоходом следует обшивать их с наружной стороны, в пределах уровня ледохода, горизонтальными досками или пластинами и следить за тем, чтобы они были в исправности.

Перед таянием снега, весной, вокруг опор мостов и ледорезов необходимо обрубить лед, чтобы при подвиге он не повредил моста. Если мост перекрывает реку с меняющимся в течение зимы уровнем воды, то обрубить лед следует регулярно всю зиму.

Мост надо все время держать в чистоте и

не допускать скопления на нем летом грязи и воды, а зимой снега.

Надо следить, чтобы русло реки около моста было расчищено от старых свай и застрявшего хвороста, обрубок деревьев и т. п. Необходимо также регулярно прочищать отверстия труб и малых мостиков.

В исправном состоянии надо поддерживать и противопожарные приспособления на мостах. Около мостов всегда должны находиться кадки с водой, швабры и другие необходимые противопожарные средства. У нас часто бывает так, что кадки имеются в достаточном количестве, а воды в них нет. Нельзя оставлять около мостов сухой валежник и всякого рода хлам, который легко воспламеняется.

Охрана мостов и содержание их в полном порядке — дело большой важности, поэтому каждый дорожный работник и автодорожник должны быть знакомы с элементарными правилами ухода за мостами.

Н. М.

## ЦЕННЫЙ ВКЛАД В ДОРОЖНОСТРОИТЕЛЬНОЕ ДЕЛО

Центральный научно-исследовательский дорожный институт составил и сдал в производство карту дорожностроительных материалов европейской части союза. Карта содержит указания мест залегания различных видов дорожностроительных материалов как разрабатываемых, так и неразрабатываемых. На карту нанесено свыше 7000 месторождений дорожностроительных материалов с запасами каждое свыше 5000 кубометров. Кроме того, на карту нанесена дорожная сеть первых трех классов общесоюзного, республиканского и областного значения.

К карте приложено подробное описание запасов, качества материалов и техно-экономических условий разработки. Кроме того, в тексте по каждой области дается описание естественно-исторических условий и прогноз типа дорожных покрытий, которые должны по-

лучить распространение в данном районе, исходя из характера и наличия сырьевой базы дорожностроительных материалов.

Карта является руководством для планирования и проектирования сети дорог всех типов, включая усовершенствованные покрытия, а также пособием по дорожностроительным материалам для дорожных втузов и техникумов. Она состоит из 20 листов масштабом 1/1 500 000 и разработана на основе новейшей топографической карты Союза. Текстовая часть карты содержит 150 печатных листов и состоит из трех томов.

В настоящее время институт приступил к разработке карты дорожностроительных материалов азиатской части Союза, которая должна быть закончена в конце этого года.

Ольгин



Труженики Дагестана успешно строят дороги в труднейших горных условиях.

На снимке — постройка дороги на Садты

Фото А. Шайхета

# АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТОННЕЛЬ ПОД МОНБЛАНОМ

Развитие автомобильного сообщения требует создания сети хороших дорог, проезжих во все времена года. Между тем многие дороги, особенно в горных районах, бывают закрыты для движения на 5—6 месяцев вследствие снежных заносов. В таком положении находятся, например, пути сообщения между Францией и Италией через Альпы. Высокие горные перевалы становятся почти недоступными, несмотря на большое внимание, которое уделяется борьбе со снегом. В Альпах применяются самые мощные роторные снегоочистители, способные пробивать дорогу через снег толщиной до 3 метров. И все же в зимний период автомобили приходится грузить на железнодорожные платформы и направлять из Франции в Италию и обратно через существующие в Швейцарии железнодорожные туннели. Швейцария — страна крупнейших железнодорожных туннелей. Там имеются такие туннели, как С. Готардский (длина 15 км, открыт для движения в 1882 г.) и Симплонский (самый длинный в мире — 19,8 км, построенный в 1906 г.).

Для бесперебойного автомобильного движения через Альпы необходим туннель. Сейчас разрабатывается проект туннеля под Монбланом для этого наиболее молодого вида транспорта, имеющего одно очень существенное преимущество перед поездом — возможность преодолевать такие подъемы, которые не под силу железнодорожному составу.

В апрельском номере журнала «Le génie Civil» сообщаются некоторые данные об этом предполагаемом строительстве. Со стороны Франции автомобильная дорога начнется у Шамони, расположенном на высоте 1035 м над уровнем моря, и войдет в спиральный туннель длиной в 1 км. Затем после выхода из туннеля дорога пройдет по горе, чтобы войти в следующий спиральный туннель такой же длины, как и первый. Этот отрезок пути составит 5 км, после чего начнется главный туннель длиной в 12 км, который выйдет на итальянскую территорию у Энтрес на высоте 1600 м над уровнем моря.

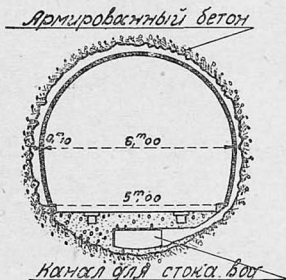
Геологическое строение гор в зоне проектируемого автомобильного туннеля известно. Твердые и плотные скалы из кристаллических сланцев и гранита, которые залегают в районе между Шамони и Энтрес, должны хорошо поддаваться проходке. Скалы, как показало изучение высоких перевалов и русел ледников, имеют не всюду одинаковую плотность, некоторые слои их должны были крошиться в результате гигантского давления охлаждающейся земной коры. Но в то же время наличие таких слоев ведет к образованию источников холодной воды, понижающей температуру в туннеле.

Вопрос о температуре во время строительства туннеля и в эксплуатационный период является очень важным.

Высота температуры при проходке туннеля определяется толщиной вышележащего слоя породы. При варианте, приведенном выше,

ожидаемая максимальная температура будет колебаться от 37,9° до 43,5°.

В туннеле предположены 2 параллельных галереи, оси которых будут отстоять одна от другой на 25 метров. Диаметр галерей предусмотрен приблизительно в 6,5 м, причем на проезжую часть отводится 5 м. Движение в



Поперечный разрез галереи туннеля

каждой галерее только в одном направлении. Галереи будут сообщаться между собой на каждом километре при помощи так называемых кулуаров 5-метровой ширины. Своды из армированного бетона толщиной в 10 см будут играть только роль протектора, так как между наружной частью сводов и стенками скал будет пустое пространство для выхода вод, для стока которых под проезжей частью будет оставлен канал. Осветить туннель предположено электролампами, наполненными парами натрия. Благодаря сильному освещению автомобили смогут проходить туннель со скоростью почти такой же, как и при дневном свете.

Строительство предполагается вести следующим методом. Скалы будут дробиться при помощи нескольких последовательно установленных камнедробилок до размера 5—6 см и куски будут поступать в чугунные каналы диаметром от 12—15 см и увлекаться потоком воды.

Стоимость работ исчисляется в сумме около 300 млн. франков. Погашение предусмотрено в виде поступлений от проездовой платы с автомобилей и дорожной пошлины за провозимые грузы.

Проект, разработанный французским инженером Моно, получил недавно одобрение комиссии общественных работ французской палаты депутатов. Строительству туннеля обеспечено содействие итальянца Пуричелли, известного строителя итальянских автострад.

# ВЫРАСТИМ МОЛОДЫЕ КАДРЫ АВТОДОРОВЦЕВ, ОВЛАДЕВШИХ ТЕХНИКОЙ

До последнего времени воспитательная работа с детьми в большинстве школ и пионерских отрядов поставлена совершенно не удовлетворительно. Огромное количество детей во внешкольное время предоставлено самим себе, т. к. досуг их организуется плохо, а в ряде мест не организован совсем.

Это объясняется тем, что до сих пор руководство школ и педагогический состав не занимались этими вопросами вплотную, это объясняется также главным образом тем, что до сих пор не было серьезной дружной, организованной помощи школе со стороны комсомола и всей пролетарской общественности, в том числе и автодорожцев.

Задача Автодора — через кружки юных друзей общества организовать школьную детвору на изучение техники автомобиля, трактора, вездехода, глссера, дорожных машин. Дети в многочисленных кружках и детских лабораториях должны создавать самодвижущиеся модели и детские pedalные автомобили. В кружках юных друзей Автодора дети и школьники должны сдать технический минимум, познакомиться с правилами уличного движения и т. д.

Уже много лет существуют секторы юных друзей Автодора при областных, краевых, районных и городских советах Автодора, но, к сожалению, результатами своей работы они пока похвалиться не могут. Как раньше, так и теперь, автодорожская работа среди школьников и пионеров — наиболее слабый, если не самый слабый участок работы общества.

Достаточно привести несколько цифр. На 2 млн. членов Автодора имеется лишь 150 тыс. юных друзей, на 370 тыс. московских школь-

ников насчитывается только 3 тыс. ребят, привлеченных в кружки юных друзей Автодора. Эти цифры не требуют комментариев. К этому необходимо добавить, что пионеры и школьники далеко не удовлетворены автодорожской работой. Они не получают в кружках того, что хотели бы получить, так как зачастую не имеют ни необходимой материально-технической базы, ни хороших руководителей.

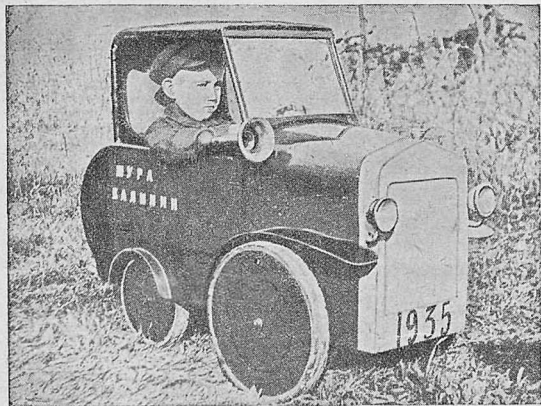
Недавно слет школьников, пионеров — юных друзей Автодора Октябрьского района Москвы послал коллективное письмо секретарю ЦК ВЛКСМ т. Косареву, наркомун по просвещению т. Бубнову и председателю ЦС Автодора т. Лажаве.

«Мы, школьники Октябрьского района г. Москвы, кружковцы, юные друзья Автодора, смело обращаемся к вам, чтобы рассказать о не достатках, и просим вас помочь нам лучше организовать увлекательную работу юных автомобилистов, — так начали свое обращение ребята.

Мы часто не имеем помещения, где могли бы строить модели и изучать автодело. Наши руководители — педагоги внешкольники — не достаточно знакомы с автоделом, а порой и у нас и совсем нет. Мы хотим работать в кружках и вне школы — дома, где мы живем, но в жалках нам комнат не дают. Вожаты наших пионерских отрядов не уделяют должного внимания работе кружков ЮДА».

Что же необходимо сделать в первую очередь, чтобы оживить эту работу, вовлечь в нее возможно больше детворы и заинтересовать их.

Нужно покончить с недооценкой работы среди детей со стороны самых автодорожских орга-



Шофер М. Калинин сдал детский автомобиль для друга Автодора  
Фото Е. Попов

низаций, начиная с первичных и кончая областными и краевыми советами. Нужно решительно перестроить работу юношеских секторов, добившись того, чтобы автодорожная работа среди детей была составной частью всей воспитательной работы среди пионеров и школьников. Необходимо добиться, чтобы кружки юных друзей Автотора были включены в план внешкольной работы отделов народного образования.

Перед юношеским сектором ЦС Автотора стоит задача — снабдить кружки и автолаборатории программами, учебными и наглядными пособиями, чертежами и материалами для постройки моделей и машин.

Чтобы подвести итоги работы автодорожских организаций среди детей за последние годы и организовать смотр достижений юных друзей Автотора в деле изучения автотракторной и дорожной техники, ЦС Автотора совместно с ЦК ВЛКСМ и Наркомпросом созывает в начале июля в Москве 2-й всесоюзный слет юных друзей Автотора.

На слете будут заслушаны отчеты секторов юных друзей Автотора ЦС и некоторых местных организаций. После слета состоится все союзное совещание руководителей секторов областных, краевых и республиканских советов общества. Здесь же будут проведены широкие конкурсные испытания действующих моделей и скоростные соревнования на детских pedalных и моторных автомобилях. Всего в всесоюзном слете примут участие 175 юных друзей Автотора и 50 руководителей.

Успех проведения этого слета будет зависеть от активности в подготовке к нему в местах.

Все районные, городские, краевые и областные секторы юных друзей Автотора должны использовать подготовку к слету для всемерного оживления работы среди пионеров и школьников. Надо добиться, чтобы 2-й все союзный слет смог подытожить весь опыт детского автодорожного движения в Советском Союзе.

Н. 3

## АВТОДОРОЖНАЯ ХРОНИКА

### АВТОМАШИНЫ В КОЛХОЗАХ

Колхозы Саратовского края имеют 200 собственных автомашин. Некоторые из них («Рефлектор», «Борей» и др.) приобрели по несколько автомобилей.

Зимой машины были использованы для перевозки зерна, фуража и стройматериалов. Сейчас на грунтовых дорогах подвозят семена и горючее, перебрасывают колхозников в поле.

Колхозный автотрак используется и для других нужд. В колхозе им. Воршилова при паводке создавалась угроза прорыва плотин. На автомашинах быстро перебросили к реке колхозников, необходимые материалы и предотвратили угрозу аварии. Узнав о пожаре в Чапаевском мясосовхозе, соседние колхозы на собственных автомашинах перебросили пожарный инвентарь и помогли быстро сбить огонь.

У руля машин — шоферы, подготовленные на заводах же колхозников. Артель «Соревнование» Балаковского района оборудовала у себя гараж.

### В АЗЕРБАЙДЖАНЕ НАЧАЛСЯ ДОРОЖНЫЙ СЕЗОН

За первый квартал в Азербайджане уже построено 88 км грунтовых дорог, 45 км гравийных и 6 км шоссе. Население отработало 425 тыс. трудодней, что составляет 22 проц. годового плана.

Между районами, сельсоветами и колхозами развертывается социалистическое соревнование на основе чувашского договора. В районах республики выехало 6 специальных бригад, которые ведут массово-разностороннюю работу среди населения.

### ДОРОЖНОЕ ХОЗЯЙСТВО СЕЛЬСОВЕТОВ БУДЕТ В НАДЕЖНЫХ РУКАХ

По решению президиума Мособлсполкома в этом году в Московской области при всех сельсоветах вводятся должности заведующих дорожно-мостовым хозяйством. На эти должности назначаются лучшие активисты-дорожники. В настоящее время в 64 районах 1845 активистов уже заведуют дорожно-мостовым хозяйством сельсоветов.

### КОНКУРС НА ЛУЧШИЙ КОЛЛЕКТИВ АВТОДОРА

В Таганроге объявлен конкурс на лучший коллектив Автотора. Задача первичных автодорожских организаций — помочь правильно организовать работу гаражей, мобилизовать внимание шоферов на бережное отношение к машине и экономное расходование горючего, повысить квалификацию автоработников. Для поощрения лучших коллективов и ударников установлено 11 премий.

### ДОРОГИ КАЗАКСТАНА

В этом году в Казакстане разрабатываются большие работы по строительству и ремонту дорог. К концу года будет отремонтировано 9 тыс. км и построено 2 тыс. км улучшенных гравийных дорог в 7 тыс. пог. м мостов. На протяжении 500 км будет произведена посадка деревьев.

### РАЗВОЗКА ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ НА АВТОМОБИЛЯХ

Россошанский и Лискинский склады Ватовазметте оборудовали 4 автомобиля для развозки запасных частей, которые обслуживают 44 МТО. Заказы на запчасти принимаются по телефону и выполняются в очень короткий срок.

### ПРОФИЛИРОВАННАЯ ДОРОГА КУЙБИШЕВ — ПЕНЗА

Сейчас приступили к постройке профилированной дороги Куйбишев—Пенза протяжением 450 км. На строительстве дороги будет занято до 2 тыс. рабочих-колхозников. Дорога должна вступить в эксплуатацию с 1 декабря.

### АГИТМАШИНЫ НА ДОРОЖНЫХ УЧАСТКАХ

Центральный штаб дорожного строительства Белье русской СОР направил для усиления массовой работы на отдельные участки 3 агитмашины.

Главдортранс БССР совместно с Белгоскино выпускает короткометражный фильм, посвященный уходу за дорогами.

### В ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ПОДГОТОВИЛИСЬ К ДОРОЖНЫМ РАБОТАМ

Колхозники Ленинградской области добились значительных успехов в вывозе строительных материалов к месту дорожных работ. На 11 апреля для районных и сельских дорог вывезено 84.132 куб. м леса (117 проц.), 87 600 куб. м камня (100,8 проц.), 549 640 куб. м гравия (90 проц.), 477 445 куб. м щебня (65 проц.). В области начинается разворачиваться дорожная работа.

### ЛЕНИНГРАДСКИЙ АВТОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ

В Ленинграде в торжественной обстановке состоялась недавно закладка нового авторемонтного завода. Новый завод будет одним из самых больших в системе Автотрестмаша. Годовая программа его: 200 ЗИС, 500 Ярославск и 3000 машин ГАЗ. Строительство завода должно быть закончено к концу 1936 г.



# Шоферы на экзамене

Аккуратно в назначенный час все шоферы гаража Журнально-газетного объединения были на месте. Сегодня им предстояло держать экзамен по техминимуму, пройти необходимую для получения прав водителя ступень. И хотя за плечами у каждого из них по нескольку лет производственной работы, каждый близко знаком с машиной — все же к экзамену все основательно готовились. Практика — практикой, а теорию знать необходимо, и экзамен — дело серьезное. Не ударить бы в грязь лицом.

Комиссия долго ждать себя не заставила, все члены ее — представители транспортного управления Октябрьского района и ОРУД — были в сборе. Первыми вызываются шоферы

Комиссия спрашивает о таких явлениях в работе двигателя, с которыми на практике шоферу приходится сталкиваться, может быть, редко, но хорошо разбираться в которых он должен. На одной практике далеко не уедешь. — Если аккумулятор ослаб, то можно ли завести двигатель от посторонней динамики? И как узнать, что аккумулятор ослаб?

Такой вопрос задают Гурову, одному из лучших шоферов гаража. Гуров дает в общем правильный, но неисчерпывающий ответ. Экзаменатор спокойно объясняет ему, как лучше это сделать.

В другой комнате представитель ОРУД проверяет знание правил уличного движения и уличной сигнализации. Как ни странно, не-



Справа — шофер Батов и механик Степанчиков сдают экзамен по уличному движению. Слева, у стола, завгар тов. Афремов слушает ответы шоферов.

Фото А. Тимофеева

Бирюков и Гуров, за ними Седов, Абрамов и другие. Экзамен начался.

Члены комиссии всесторонне выясняют знания шоферов, расспрашивают о назначении и действии каждой детали двигателя, о капризах, которые проявляет иногда двигатель в работе. Вопросы так и сыплются.

— Что такое конденсатор? В какую цепь он включен? Как устроена bobина? Что такое реле?

Ответы даются большей частью уверенно, годково. Чувствуется, что шоферы подготовились к сдаче техминимума достаточно серьезно. Правда, некоторые иногда становятся втупик, но лишь потому, что не умеют еще технически правильно выразить мысль.

— Скажите, — спрашивает член комиссии у г. Бирюкова, — сколько проводов идет от зажигания?

— Два.

— Верно. А куда они идут?

Бирюков в затруднении. Он знает все агрегаты электропроводки Форда, ему придется иметь с ними дело каждый день. Но тут простой вопрос застает его врасплох. С помощью экзаменатора ответ находится.

которые обнаруживают недостаточные познания в этой области, хотя технически они подкованы хорошо. Знать все уличные сигналы для московского шофера так же обязательно, как знать двигатель.

По окончании экзамена, за чашкой чая, были объявлены результаты. Они оказались весьма неплохими. Комиссия пришла к выводу, что шоферы гаража Журнально-газетного объединения по технической грамотности стоят на одном из первых мест в Октябрьском районе.

Вот эти результаты: трое сдали на отлично, двое на хорошо и семь на удовлетворительно, слабых нет. Отличники тт. Бирюков, Гуров и Седов являются в то же время примерными производственниками и ударниками.

Удивление у всех вызвало то, что шофер т. Орлов, имеющий 10-летний производственный стаж, опытный, прекрасный шофер, сдал техминимум только удовлетворительно. Почему он не оказался в рядах отличников? Выступавшие товарищи считали это недоразумением и объясняли особым складом характера Орлова, его застенчивостью. Может быть это отчасти и верно, но все же причину здесь на-

Отличники по техни-  
муму гаража Журналь-  
но-Газетного Объедине-  
ния гг. Бирюков, Седов  
и Гуров весело бесе-  
дуют после сдачи экза-  
мена

Фото А. Тимофеева



до искать глубже. Этот случай лишний раз говорит о том, что одной практики еще не достаточно для того, чтобы в совершенстве овладеть техникой своего дела. Надо учиться, познавать технику. В этом именно и состоит смысл прохождения техминимума.

Хорошее впечатление на членов комиссии произвел общий культурный и производственный уровень шоферов.

Надо сказать, что гараж Жургаза за последний год, с приходом нового заведующего г. Афремова, стал значительно лучше. Расхлабленность изжита, в гараже после капитального ремонта помещения стало чисто, машины в порядке. Условия работы значительно улучшены. Устроена опрятная комната отдыха, имеются радио, газеты, настольный бильярд.

Раньше машины простаивали месяцами из-за отсутствия запасных частей. Теперь все легковые машины, даже выпуска 1929 г., прошли капитальный ремонт, поэтому все на ходу и работают без срыва. Гараж обеспечен резиной и горючим.

Но во всем этом заслуга не только т. Афремова. Много внимания гаражу уделяют партийная и профсоюзная организации Жургаза, под руководством которых шла учеба и с помощью которых гараж превращается в образцовое предприятие. Об этом говорили в своих выступлениях сами шоферы.

В их простых словах чувствовалось здоровое желание бороться за культуру, за овладение техникой своего дела. Отличники взяли на себя обязательство помочь в учебе более слабым товарищам.

Шоферы поставили сейчас перед собой задачу покончить со всеми имеющимися недостатками эксплуатации, стать культурными, технически-грамотными водителями, бережно относиться к машинам, добиться экономии горючего, резины и смазочных материалов. Для успешного выполнения этой задачи все работники гаража объявили себя ударниками и обязались оживить работу автодорожной организации при гараже, сделав ее образцовой в районе.

И. К—ов



Шоферы Орлов и  
Степанчиков отве-  
чают на вопросы по  
автоделу

Фото А. Тимофеева

# ИСПЫТАНИЯ

## НА ЭКОНОМИЮ ГОРЮЧЕГО

С ростом нашего автопарка возрастает потребность в бензине. Поэтому вопросы экономного расходования бензина приобретают большое значение.

Экономичность машины зависит не только от правильной регулировки двигателя и его состояния, но и от состояния всей машины в целом. Изношенность отдельных частей машины, неправильная регулировка подшипников, тормозов и других деталей и агрегатов автомобиля, неправильная и неодинаковая накачка шин, количество и качество смазки — все это влияет на расход топлива.

Мы остановимся только на одном вопросе: как влияет на расход топлива различная скорость движения при полной нагрузке автомобиля и одинаковом пути.

Для выяснения этого были проведены небольшие испытания четырех автомобилей ГАЗ: двух легковых и двух грузовых. Автомобили эти — стандартные, ранее испытывались на износ в пробеге на дистанцию 60 тыс. км.

Испытания на расход топлива при разных скоростях движения производились летом на прямом и достаточно ровном участке сухого гудронированного шоссе хорошего качества (шоссе Энтузиастов — 32 км).

В качестве топлива употреблялся колонный автобензин 2 сорта. Зажигание и зазоры в свечах и прерывателе перед испытанием устанавливались согласно инструкции по уходу за машинами ГАЗ.

Изменения регулировки карбюраторов перед испытанием не производилось, — она оставалась стандартной, с какой машины были выпущены с завода и работали все время до испытания.

Нагрузка машин была: грузовых — 1,5 т, легковых — 5 человек. При этом легковые машины испытывались с поднятым верхом.

Расход топлива определялся по объему мерными бачками.

Проходимое автомобилем расстояние за время расходования определенного объема топлива из мерного бачка определялось предварительно протарированным специальным прибо-

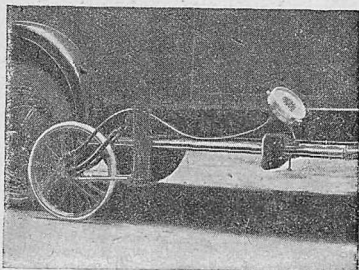


Рис. 1. Самопишущий прибор «Оригинал Брун» с «5 колесом», регистрирующий путь, пройденный автомобилем, скорость и время движения.

ром с «5 колесом», регистрирующим пройденный путь и скорость движения автомобиля. Скорость движения во время опыта поддерживалась по возможности постоянной с помощью указанного прибора.

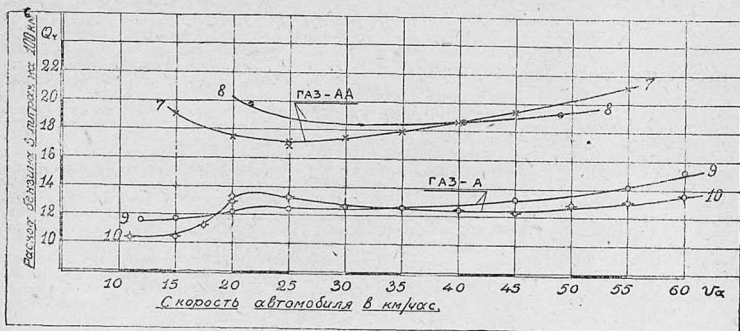


Рис. 2. Расход бензина в литрах на 100 км пути при движении автомобилей ГАЗ-А и АА с постоянной скоростью.

Нагрузка автомобилей — ГАЗ-АА — 1½ т.  
ГАЗ-А — 5 человек.

Дорога — гудронированное горизонтальное шоссе.

Регистрирующий прибор (на рисунке справа) во время опытов не крепился к подножке автомобиля, как указано на рисунке, а находился в кузове у экспериментатора.

Для устранения возможного влияния ветра и некоторой неровности дороги на результаты замеров, каждый опыт повторялся и проводился при движении автомобиля в противоположных направлениях, и результаты брались средние.

Полученные таким образом данные изображены на диаграмме.

При рассмотрении изображенных кривых необходимо иметь в виду изложенные выше условия испытания и состояние машин. Эти кривые показывают, что расход топлива, потребного для прохождения автомобилем с постоянным режимом движения одинакового горизонтального участка пути на разных скоростях движения, не остается постоянным.

Несколько разный по размерам и протекающему расходу топлива у испытанных легковых и грузовых машин ГАЗ объясняется, видимо, не совсем одинаковой регулировкой карбюраторов и состоянием машин.

Минимальный расход топлива для каждого автомобиля лежит в определенном интервале скоростей движения. На повышенных скоростях движения расход топлива заметно увеличивается. Это объясняется тем, что сопротивление, преодолеваемое автомобилем, с увеличением скорости движения увеличивается. Кроме того, удельный вес топлива (расход на 1 л. с. в час) в автодвигателях бывает неодинаковым при разных оборотах и нагрузках (мощностях) двигателя.

При полной нагрузке полугорatorные автомобили ГАЗ-АА имеют минимальный расход топлива при скорости движения в среднем около 30 км/час, а автомобили ГАЗ-А — около 40 км/час.

При скорости движения грузовых машин — 50 км/час, а легковых — 60 км/час расход топлива, потребного для прохождения автомобилем одного и того же участка пути повышается в среднем соответственно на 12 и 14 проц.

П. Заречный

## НЕФТЯНЫЕ ГАЗЫ КАК ТОПЛИВО ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ И ТРАКТОРОВ

Автомобильный пробег на естественном нефтяном газе, организованный осенью 1933 г. Ростовским институтом инженеров транспорта по маршруту Ростов и/Д—Ленинград, доказал не только полную пригодность этого вида горючего для автомобильного двигателя, но и выявил ряд преимуществ газа перед бензином. Газ почти не дает нагара, вредно действующего на двигатель, медленнее разжигает моторное масло, не нуждается в фильтрах, не вызывает остановки двигателя вследствие засорения трубопроводов, несколько повышает мощность двигателя по сравнению с работой этого же двигателя на бензине, значительно экономит расход горючего и кроме того дешевле бензина.

Таким образом использование природных нефтяных газов, которые встречаются у нас во всех местах нефтедобычи, как добавочного топлива для растущего автотранспорта, представляет огромный интерес.

Ростовская бригада Центрального автоэксплуатационного научно-исследовательского Института (ЦАНИИ) при повседневной поддержке азово-черноморских краевых директивных организаций и лично секретаря крайкома т. Малинова изучила химический состав природных нефтяных газов и усовершенствовала систему питания автотракторного двигателя нефтегазами.

Инженерами Института А. С. Яблонским и А. Р. Нейдорф разработана система питания двигателя, работающая совершенно автоматически и не вносящая в управление автомобилем или трактором никаких изменений по сравнению с питанием двигателя бензином. При наличии баллона с газом и редуктора двигатель может быть переведен с одного вида топлива на другой в течение нескольких минут.

В баллоне нефтегаз находится в сжиженном

состоянии под давлением. Из баллона газ поступает в испаритель, где подогреваемый теплотой отработанных газов двигателя, переходит в газообразное состояние. Из испарителя газ поступает в редуктор, где давление снижается до 0,7—0,8 рабоч. атмосфер, и под этим давлением поступает в регулятор, который автоматически подает нужное для каждого режима работы количество газов.

Конструкция газового автомата-регулятора несложна и не требует цветных металлов.

Во время лабораторных испытаний двигателя-трактора, работавший на нефтегазе, заводился сразу, а на опытных испытаниях на пахотывыявил и лучше, по сравнению с работой на керосине, эксплуатационные качества. На вспашку одного га расходовалось 20,2 кг газа и 3 часа времени. При работе на керосине соответствующие цифры были 27,7 кг и 3 часа 27 мин.

Автомашина ГАЗ-АА на газе также успешно прошла испытания в пробеге Ростов и/Д—Таганрог.

Нефтегазы могут использоваться и как холодильные агенты. Газ, выходя из баллона или бака, где он находится под давлением, расширяется и понижает температуру. Вода в стакане, поднесенном к струе выходящего из баллона газа, в течение полминуты была превращена в лед.

Газы, проходя в двигатель по змеевику, расположенному в кузове, охлаждает его до минус 5°С — температуры, совершенно достаточной для перевозки самых нестойких скоропортящихся грузов на дальнее расстояние.

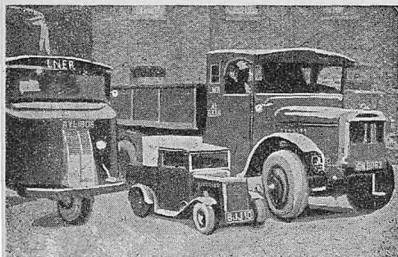
Одновременно бригада работала над вопросом перевозки газа на дальнее расстояние для питания автотранспорта. В настоящее время цистерна для перевозки газа уже построена



# НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТО

## АВТОМОБИЛЬ В ОДНУ СИЛУ

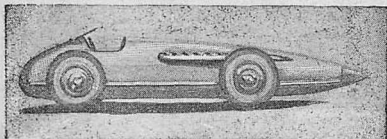
Вслед за пассажирской моделью миниатюрного английского автомобиля «Ритекрафт Скута Кер» выпущена модель грузовика для перевозки товаров. Одноцилиндровый двигатель мощностью в 1 силу помещен сзади, охлаждение воздушное, управление чрезвычайно простое — при помощи одной педали осуществляется и торможение, и сцепление, и перевод скоростей.



На рисунке грузовичок «Скута Кер» между двумя грузовиками большого тоннажа.

## НОВЫЕ ГОНОЧНЫЕ АВТОМОБИЛИ

Гоночный сезон 1935 г. обещает быть интересным в смысле участия в гонках новых машин. В дополнение к усовершенствованным немецким машинам Мерседес и Ауто-Унион появились новые итальянские автомобили. Автомобиль гощика Биондетти напоминает Ауто-Унион. Однако он имеет 12-цилиндровый воздухоохлаждаемый двигатель со степенью сжатия 9:1, весящий всего 265 килограммов и рас-



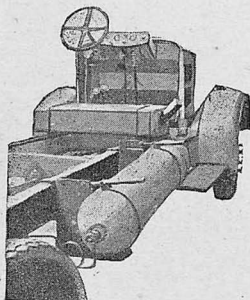
положенный в задней части машины. Рама отсутствует, все детали крепятся непосредственно к кузову, который представляет собой стальную трубу с вырезами, закрытую спереди круглым копаком и вытянутую сзади.

Другой автомобиль — Альфа-Ромео — имеет два двигателя, приводящих каждый одно из колес задней оси.

На рис. — машина Биондетти.

## ГРУЗОВИК, РАБОТАЮЩИЙ НА РУДНИЧНОМ ГАЗЕ

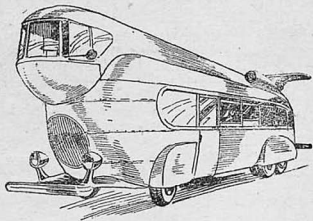
Ряд немецких фирм приспособил свои грузовики для работы на рудничном газе вместо бензина. Потребовалось лишь незначительное изменение системы подачи топлива. Баллоны



с газом располагаются по бокам рамы или под кузовом. На нашем рисунке изображен 3,5 тонный грузовик Крупп, работающий на рудничном газе.

## АВТОБУС-ДИРИЖАБЛЬ

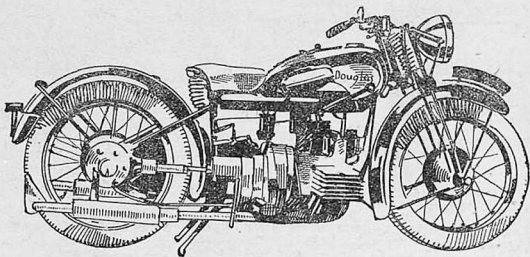
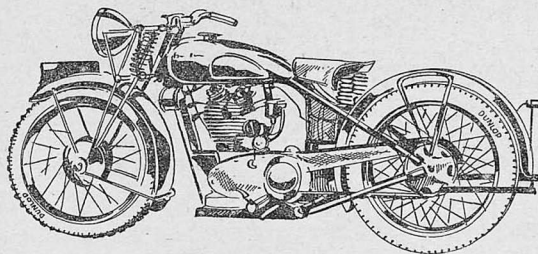
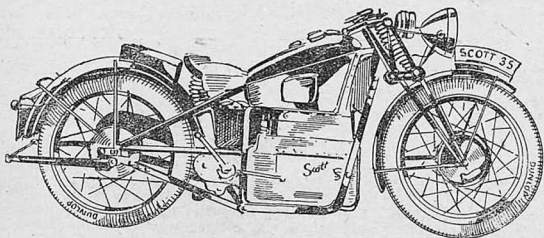
В Америке выпущен новый обтекаемый автобус, по форме напоминающий дирижабль. Шасси автобуса — шестиколесное, общая длина его — 14,325 м. Водитель помещается в высоко расположенной кабине-балконе, отстоя-



щей от земли на 4,5 м. Это дает ему лучшую видимость дороги. Пассажиры помещены в 30 кресел, которые могут быть превращены в постели. В хвосте расположена застекленная веранда для 6 человек. Автобус имеет 2 коробки передач — пяти- и трехскоростную, дающих 15 различных передаточных отношений. Скорость автобуса — до 110 км в час.

# ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

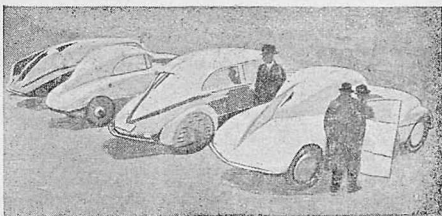
## СОВРЕМЕННЫЕ АНГЛИЙСКИЕ МОТОЦИКЛЫ



На чертежах — три английских мотоцикла выпуска 1935 г. (сверху вниз) — Скотт, Франсис-Бернет и Дуглас. Первый отличается трехцилиндровым двухтактным двигателем с водяным охлаждением. Франсис-Бернет — образец классического мотоцикла в его теплом виде. Он хорошо подрессорен, имеет мощные тормоза и четырехтактный одноцилиндровый двигатель с верхними клапанами. Дуглас имеет разъемные алюминиевые цилиндры с вставной гильзой. Цилиндры горизонтальные, противоположные. Привод на заднее колесо — карданный, до сих пор не имевший распространения в Англии.

## НОВЫЕ ОБТЕКАЕМЫЕ АВТОМОБИЛИ

Во время Берлинской автомобильной выставки по Берлину курсировали 4 новых обтекаемых машины, построенные с небольшими отклонениями от патентованной формы инж. Ярай. На рисунке на первом плане Ауто-Унион, дальше — Майбах, Фиат, Татра. Характерны кили-стабилизаторы в задней части кузова.



# Техническая консультация

ПОД РЕДАКЦИЕЙ инж. И. И. ДЮМУЛЕНА

Гов. МАКСИМЕНКО Е. И.

1. Откуда можно выписать каталог на запасные части для Форд-АА, АМО-3 и ЗИС-5?

Каталоги на запасные части к указанным автомобилям распространены. Готовится к печати второе издание. По выходе в свет можно будет выписывать по адресу: Москва, 64, «Линга» — почтой.

2. Откуда можно выписать библиотеку по автоделу?

Комплектование и высылку библиотек по автоделу не производит ни одна организация. Единичные экземпляры книг можно выписывать по указанному выше адресу.

3. Можно ли употреблять кислоту при напайке контактов, если нельзя, то чем заменить?

Контакты можно паять и с применением кислоты (хлористого цинка), но пайка будет непрочная. Контакты нужно напаять на серебряном припое, с порошком буры.

Гов. М. П. ТРОХОВЦЕВУ, г. Кемерово.

1. Какое давление в баллонах автомобилей ГАЗ, ЗИС, ЯГ?

Давление в баллонах следующее:

	ЯГ	АМО	ГАЗ АА
Тип шип	пневматики „Гигант“	Баллон	Баллон
Давление . . . . .	6 атм.	5,5 атм.	3 атм.
Размер . . . . .	40×8	34×7	32×6

2. Какую плотность и удельный вес должен иметь раствор полностью заряженной батареи?

Удельный вес электролита заряженного аккумулятора равен 1,300 или 33,5° по Боде.

Гов. НАЙКО, Харьков.

Почему от долгого бездействия аккумулятора его пластины покрываются сульфатом?

В разряженном аккумуляторе под действием кислорода воздуха неокисленный сернокислый свинец отрицательных пластин ( $PbSO_4$ ) переходит в сернокислый свинец ( $PbSO_4$ ), или, иначе, сульфат свинца. Подобным же образом покрываются сульфатом и положительные пластины.

В стационарных аккумуляторах производятся опыты, давшие хорошие результаты — заливка поверхности электролита маслом с целью прекращения доступа кислорода воздуха.

Гов. ШЕРСТОБОЕВУ, Кемеровский рудняк, Западносибирский край.

1. Можно ли у автомобиля ГАЗ перенести конденсатор, поставив его в переходной коробке?

Нет. Конденсатор должен быть расположен как можно ближе к контактам прерывателя. Если конденсатор переставить к переходной коробке, индукционной катушке и т. д., то емкости промежуточных проводов между контактами и конденсатором оказывается достаточно, чтобы емкостный разряд происходил на контактах. Контакты будут быстро выгорать, а момент разрыва замедляться.

2. Какова норма расхода горючего и смазочного в зимнее время в условиях Западной для автомобилей ЗИС-5, АМО-3, ГАЗ-А и ГАЗ-АА?

Существуют единые нормы Цудортранса согласно которым расход бензина не должен превышать (в граммах на километр)

	летом зимой	
ЗИС-5 . . . . .	330	363
АМО-3 . . . . .	300	330
ГАЗ АА . . . . .	180	198
„ А . . . . .	110	121

3. Какой состав баббита подшипников автомобилей АМО и ГАЗ?

На автомобилях АМО и ГАЗ применяется баббит марки Б83 (прежняя марка Б), имеющий следующий состав: олова 82—84%, меди — 5,5—6,5%, сурьмы — 10—12%, прочий примесей (свинец, железо, мышьяк) не свыше 0,3%.

4. Можно ли приварить отломанный угол у блока цилиндров двигателя Додж и какав должна быть последующая обработка поверхности цилиндров?

Приварка отломанного угла блока вполне допустима и часто практикуется. После заварки нужно по возможности чище удалить излишки наплавленного металла со шва по рабочей поверхности, что производится с помощью обрубки крейцмесселем и опилками или же наждачным кругом. Далее цилиндры подвергают расточке.

5. Какие фазы распределения у двигателей ГАЗ и АМО и имеется ли перекрытие клапанов у ГАЗ?

	Двигатель ГАЗ	Двигатель ЗИС (АМО)
Всасывающий клапан	открытие 7 1/2° до ВМТ	2° после ВМТ
	закрытие 48 1/2° после НМТ	45—50° „ НМТ
Выпускной клапан	открытие 51 1/2° до НМТ	40—50° до НМТ
	закрытие 4 1/2° после ВМТ	2° после ВМТ

У автомобиля ГАЗ, следовательно, имеется перекрытие клапанов  $7\frac{1}{2} + 4\frac{1}{2} = 12^\circ$ .

6. Почему у двигателя АМО всасывающие клапаны больше выпускных?

Всасывающие клапаны делают больше выпускных с тем, чтобы по возможности уменьшить сопротивление всасыванию и облегчить наполнение цилиндров свежей газовой смесью.

**7. Чем объясняется неисправность конденсатора, если искра в свечах хорошая, но с перебоями?**

Такой случай почти никогда не бывает от неисправности конденсатора, а обычно происходит при загрязнении и выгорании контактов прерывателя, пробивании или неплотности проводов. В редких случаях причиной со стороны конденсатора может быть неплотность соединения конденсатора с массой или проводом (пластинкой), идущим к контакту прерывателя.

**8. Чем объясняется неисправность стеклоочистителя, если во время работы двигателя в стеклоочистителе слышно сопение и последний не работает?**

Имеетс неплотность или в самой коробке стеклоочистителя, или в месте присоединения к нему трубки всасывания. Читайте о стеклоочистителях статью инж. Матвеевко в № 2 журнала «За рулем» за 1935 г.

**Тов. СПИРИДОНОВУ, Крым, зерносовхоз им. 15-летия ВЛКСМ.**

**1. Почему в автомобиле АМО-3 под болтом крепления лап мотора ставится пружина и только с одной стороны?**

На неровностях дороги рама автомобиля изгибается, перекашивается и при жестком креплении лап мотора с рамой на лапы и картер мотора передавались бы вредные напряжения. Для разгрузки лап от перекосов рамы достаточно сделать крепление с пружинкой только с одной стороны. Возможно установить пружины и с двух сторон, но только в этом случае пружину на левой лапе пришлось бы поставить не снизу, а сверху. Объясняется это тем, что весь мотор в силу реакции стремится вращаться в сторону обратную вращению коленчатого вала и при неправильной установке пружин давление от реакции при работе мотора передавалось бы не на лапы, а на пружины.

**Тов. РОССОВУ, Ишим.**

**1. Нужно ли ставить на дополнительную зарядку батарею, полученную с новой машиной?**

Если новая машина сразу поступает в эксплуатацию, то дополнительной зарядки производить не нужно.

**2. Нужно ли заряжать новую батарею, полученную через Авторемснаб, какой плотности раствор нужно заливать и как его составлять?**

При составлении раствора для заполнения банок новой батареи наливают в приготовленную чистую стеклянную или фаянсовую посуду на каждый литр требующегося раствора—0,85 литра дистиллированной воды и 0,15 литра (212 грамм) серной кислоты. Кислоту осторожно, тонкой струей вливают в воду, перемешивают чистой стеклянной палочкой или грубой и, закрыв чистой доской, дают ей остыть. Полученный раствор должен иметь плотность 16° по Боме (1,124 по уд. весу). Раствор заливают в банки аккумуляторной батареи и оставляют на 6 часов для того, чтобы пластины хорошо пропитались электролитом. После этого батарею обязательно нужно поставить на зарядку от стационарной установки или на машине. Если зарядка производится на машине, то первые 2—3 дня работы не следует пользоваться стартером.

Плотность электролита в конце зарядки повышается и достигает 32° по Боме (1,286 по уд. весу). В процессе зарядки нужно следить, чтобы аккумулятор не перегревался. Если температура поднимается выше 40°, то следует уменьшить силу тока зарядного динамо.

**3. Какой плотности раствор кислоты нужно заливать в батарею после ее ремонта?**

Указания те же, что и для новой батареи. 4. Обязательно ли ставить батарею под зарядку, если она подвергалась только промывке?

Перед промывкой батарею нужно разрядить, поэтому после промывки потребуется зарядка.

**Тов. ПОПОВУ П. М., Краснодарский сектор УГБ.**

**1. Почему ротор распределителя имеет зазоры между сегментами?**

Зазоры имеются для того, чтобы ротор при вращении не задевал за сегменты. Такая конструкция проще и надежнее устройства трущегося контакта. Кроме того, добавочный искровой промежуток в зазоре усиливает искру в свече.

**2. Что заменяет в системе батарейного зажигания предохранитель высокого напряжения?**

При батарейном зажигании предохранителя в цепи высокого напряжения обычно не делают, так как размеры индукционной катушки позволяют сделать изоляцию достаточно прочной. Кроме того, напряжение в первичной обмотке катушки не поднимается выше напряжения батареи и, следовательно, не может быть перенапряжения во вторичной обмотке.

**3. Для чего у индукционной катушки один конец припаян на массу и будет ли работать машина, если катушку отнять от массы?**

Только у автомобилей Форд-А первых выпусков один конец вторичной обмотки присоединялся к массе. У автомобилей ГАЗ, ЗИС и др. вторичная обмотка соединения с массой не имеет, а соединяется с первичной обмоткой, поэтому если катушку отнять от массы—двигатель будет работать.

**4. Как проходит ток высокого напряжения после искры в свече?**

Цепь тока высокого напряжения следующая: вторичная обмотка катушки — провод высокого напряжения к распределителю, — провод к свече, — электроды свечи; далее, проходя по массе, ток высокого напряжения разветвляется. Большая часть тока проходит через аккумуляторную батарею, стартерный провод, амперметр, выключатель зажигания (у ЗИС и ЯЗ) и по первичной обмотке возвращается во вторичную обмотку. Другая часть тока проходит через другие электроприборы, которые в данный момент будут включены например, через динамо, стартер, электролампочки, сигнал. Пройдя через приборы, ток по проводам также направляется в первичную обмотку катушки и возвращается во вторичную обмотку.

**Тов. ДИНЕР и группе шоферов Резинкомбината, г. Ярославль.**

**1. Присходит ли в двигателях дизеля во время работы детонация и как она отражается на работе? (Некоторые товарищи уверяют, что дизель работает по принципу детонации),**



Детонацией называется мгновенное воспламенение газовой смеси. В двигателях дизеля топливо сгорает постепенно, по мере вбрызгивания струи топлива в цилиндр из форсунки, следовательно, никакой детонации происходить не может.

2. Что такое „π“ („пи“) и откуда оно получается?

Число „π“ есть отношение длины окружности круга к его диаметру. Это число вычллено математически и равняется приблизительно 3,14. Если помножить величину диаметра круга на числовое значение „π“, т. е. на 3,14, то получим длину окружности.

3. Если опережение зажигания на моторе установлено примерно в 30° и соответствует 15 мм хода поршня, можно ли считать, что при опережении в 10° ход поршня будет равен 5 мм?

Нет. Зависимость между углом поворота вала и величиной хода поршня имеет более сложный характер и изменяется непропорционально.

4. Опишите игольчатый подшипник и где он применяется?

Игольчатый подшипник является по существу роликовым цилиндрическим подшипником, у которого ролики имеют незначительный диаметр, сравнительно большую длину и по виду напоминают иглы.

Игольчатый подшипник мало чувствителен к толчкам, хорошо удерживает смазку. В автомобиле игольчатые подшипники в первую очередь нашли применение во втулках шарнира Гукса. Применяются они также для подшипников коробки передач, коренных и шатунных подшипников двигателя и т. п.

5. Опишите резиновый подшипник.

Резиновых подшипников не применяют. Имеют применение эластичные втулки для качающихся опор, например, в рессорных пальцах. Эластичные втулки состоят из двух стальных концентрических втулок, промежутки между которыми заполнены резиной. Такие втулки допускают качание в опоре за счет упругости резины и не требуют смазки.

6. Как регулировать газораспределение 8 и 12 цилиндрового мотора при неравномерной сработке кулачков распределительного вала?

Такая регулировка невозможна.

7. Как влияет температура масла на его давление?

С увеличением температуры масло становится более жидким, легче вытекает и выдавливается из подшипников, и давление в маслопроводной системе уменьшается.

8. От чего зависит мощность масляной помпы двигателя?

Поглощаемая масляным насосом мощность зависит от числа оборотов насоса, размера его и давления, а также и от вязкости масла и его температуры. По мере разогрева масла мощность, поглощаемая насосом, уменьшается.

9. Что такое коррозия и усталость металлов?

Коррозией называется раз'езание металлов окислами, например, ржавление железа. Усталость металла—это изменение внутренней его структуры под действием переменной нагрузки.

10. Достаточно ли смочить в бензине электроды свечи, вместо заливки бензина в цилиндры?

Смазывания электродов недостаточно.

11. Как устроена комбинированная свеча с компрессионным краником, ее преимущества и недостатки перед обыкновенной свечой?

Комбинированная свеча „Чемпион“ имеет обыкновенный компрессионный краник, повернутый сбоку в корпус свечи. Преимущества такой конструкции: возможность очистки свечи путем продувки и легкость пуска холодного двигателя путем заливки в краники бензина. Недостаток—усложнение конструкции и удорожание свечи.

12. П чему концы электродов свечи тупые. Острые концы давали бы более интенсивную искру и при меньшем вольтаже?

Острые концы быстро выгорают. Кроме того, при тупых концах искра получается ся более широкая, в виде ленты, что увеличивает поверхность соприкосновения искры с горячей смесью и способствует более интенсивному запалу.

13. Как определить степень изношенности зубьев шестерни? Как восстановить их в гаражных условиях? Почему нужна притирка зубьев после закалики шестерен и что лучше—притирка или шлифовка?

Степень изношенности зубьев определяется проверкой зазора с помощью шупа, проверкой профиля зуба калибровым шаблоном или же просто осмотром изношенной поверхности,

Ремонт изношенных зубьев возможен путем хромирования и в гаражных условиях невыполним.

Притирка зубьев после закалики необходима потому, что при закалке поверхность зубьев несколько коробится. Шлифовка зубьев более удобна, но в гараж х редко имеются соответствующие шлифовальные станки и поэтому чаще применяют притирку зубьев с наждаком.

14. Как химически действует кислота на металлы и сплавы?

Кислоты растворяют металлы, а в том числе и сплавы, образуя соли.

15. Укажите коэффициент расширения металлов, употребляющихся в автостроении?

Коэффициенты линейного расширения на 100°С:

Чугун . . . . .	0,0011
Сталь . . . . .	0,0024
Медь желт. . . . .	0,00186
Алюминий . . . . .	0,00254

16. При какой системе зажигания будет сильнее искра на электродах свечи—от магнето или от батареи?

На малых оборотах искра сильнее от батареи, потому что магнето не в состоянии дать сильную искру при медленном вращении. На больших оборотах искра сильнее от магнето, потому что при частых перерывах тока при последующих замыканиях прерывателя ток в обмотках катушки не успевает установиться и достигнуть полной силы.

17. Все ли подшипники колеччатого вала одинаково подвергаются износу, есть ли здесь закономерность и какова роль маховика?

В правильно сконструированном двигателе все подшипники изнашиваются равномерно, потому они и делают разного размера. У 4-х цилиндровых двигателей, имеющих вал на трех подшипниках, скорее всего выработается средний подшипник, так как он воспринимает инерционные усилия сразу двух поршней.

Маховик служит для облегчения пуска двигателя и для равномерности его хода.

18. Какие учебники в популярном изложении по дизельным моторам вы рекомендуете?

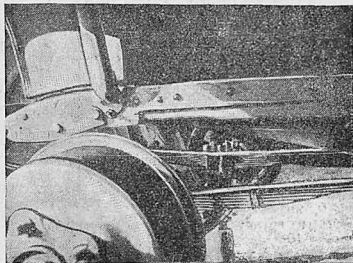
По дизельным моторам вышла книжка в серии библиотекки „За рулем“ инж. Меньшикова—Быстроходные дизельные моторы автотракторного типа, выпуск 19—24, 1934 г.

# Обмениваемся опытом *ГАЗ-АА*

## НОВАЯ ПОДВЕСКА ПЕРЕДНЕГО МОСТА ГАЗ-АА

Предложение механика Лысенко, г. Армавир

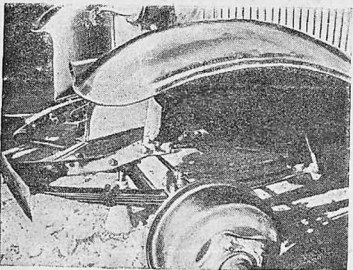
Вследствие недостатка передних рессор в качестве опыта я решил изменить подвеску поперечной рессоры у Форда-АА на 2 полуэллиптических. Для этого я взял передние



Боковое укрепление наращенного клыка

кулаки рессор, кронштейн и серьги с рамы трехтонного Уайта, который предназначен был к сдаче в Рудметаллом. К железным угольникам я приклепал передние кулаки на 3 заклепки, выгнул переднюю часть угольника немного вниз и, одев угольник на лонжероны рамы, получил таким образом наращенные удлиненные клыки. Угольник также прикреплен к раме заклепками в боковой и верхней части через отверстие для заклепок переднего траверса.

Имеющиеся на раме Форда передние фальшивые клыки я не выправлял, чтобы в случае, если мой опыт не даст положительных ре-

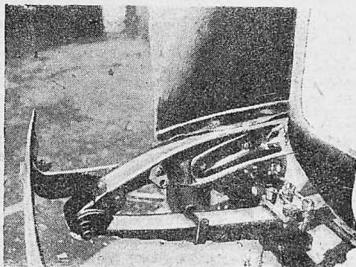


Укрепление буфера

зультатов, снова применить старую подвеску без всяких изменений и без ущерба для рамы, передней оси и других деталей.

Кронштейны для серьги задней части рессоры взяты на один боковой и два нижних стальных болта, плотно входящие в отверстия.

Передняя рессора взята амовская из 7 листов. Она закреплена в кулаке и своей серьге амовскими рессорными пальцами. Передняя ось осталась на своем месте, на нее одеты железные съемные клинообразные подушки, к которым стремянками и крепится рессора. Рессорная подушка имеет боковые приливы, препятствующие сдвигу подушек и самой рессоры. Подушка расверлена для центрального бол-



Укрепление переднего кулака и клыка и укрепление подушки и рессоры на оси

та, благодаря которому ни подушка, ни рессора при слабо закрепленных стремянках смещаться не могут.

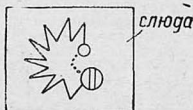
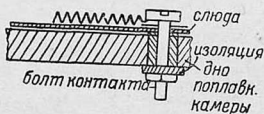
Я считаю, что после этого изменения распорная вилка переднего моста совершенно не нужна, а поэтому будут лучше сохраняться кожуха сцепления и маховика. Передний траверс может быть заменен более облегченным и дешевым. Передняя ось в моем случае не будет иметь прогибов в обратную сторону. Благодаря этому уменьшается расход резины, так как развал передних колес будет постоянно сохранен. Эластичность подвески позволяет уменьшить износ втулок, шкворней и подшипников передней цапфы. Машина приобретает большую проходимость в условиях бездорожья.

Специальная комиссия, осматривавшая машину, пришла к выводу, что новая подвеска может быть с успехом применена на всех автомашинах ГАЗ-АА и Форд-АА. Комиссия рекомендует подвеску для производства в заводском масштабе.

## ЭЛЕКТРОПОДОГРЕВАТЕЛЬ КАРБЮРАТОРА

Предложение проф. А. Ланге, г. Киев

Многу бы установлен электроподогреватель в карбюраторе легкового автомобиля ГАЗ-А, давший хорошие результаты по облегчению запуска двигателя в холодное время.



провол. спираль  
 $d=0,5\text{ мм}$   $l=20-25\text{ см}$

Подогреватель сделан следующим образом (см. чертёж):

в нижней части поплавковой камеры, несколько сбоку, просверлено отверстие диаметром 5 мм, в которое вставлен изолированный от массы болтик. Под головку этого болта с внутренней части поплавковой камеры приклеен конец проволочной спирали из никелиновой проволоки толщиной в 0,5 мм и длиной 20—25 см. Другой конец спирали соединен на массу таким же болтиком, только неизолированным. Чтобы спираль не касалась массы, под нее нужно подложить листочек слюды. Перед пуском мотора, убедившись, что в поплавковой камере есть бензин, включают спираль в цепь аккумулятора минут на 5—10, пока бензин не начнет закипать, что облегчает пуск двигателя.

Расход тока спиралью—30—40 ватт, что совершенно не истощает аккумулятора. Возможно усилить подогрев постановкой двух спиралей.

## СУХОЙ ЛЕД ДЛЯ ЗАПРЕССОВКИ СЕДЕЛ КЛАПАНОВ

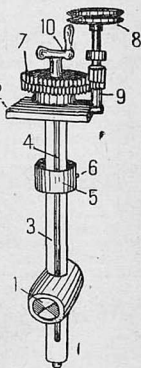
Предложение инж. Д. Брумберг, г. Москва

Применение седел под выхлопными клапанами из особенно твердого сплава увеличивает пробег автомобилей без притирки клапанов до 50 тыс км, уменьшает расход топлива и масла и увеличивает сжатие благодаря большой плотности клапанов. Вместо прежнего способа посадки этих колец развальцовкой края ударами молота, вредно отражавшимися на блоке цилиндров, применяют охлаждение колец в специальном холодильнике с сухим льдом до температуры 60°. При этой температуре кольцо загорается в отверстие легкими ударами молотка, а при нормальной температуре, расширяясь, оно очень плотно зажимается в нем. Один человек этим способом может запрессовать 300 колец в час.

## ПРИБОР ДЛЯ РАСТОЧКИ ЦИЛИНДРОВ СИСТЕМЫ И. С. КРАСУЛИНА

Интересный прибор для расточки цилиндров сконструирован изобретателем т. Красулиным (г. Свердловск, зав. «Металлист»).

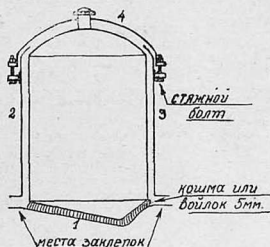
Прибор центрируется двумя опорными точками: а) муфтой с цапфами—1, которые зажимаются в коренные подшипники блока, и б) фланцем—2 с отверстиями для шпильки, крепления крышки блока. Вращающийся в этих опорах вал—3 пустотелый и имеет внутри ходовой винт—4. Сверху на вал надевается резцовая головка—5 с резцом—6, могущая передвигаться по валу с помощью ходового винта—4. На концах вала и ходового винта насажены две шестерни 7 разного диаметра, благодаря чему получается разная скорость вращения винта и вала и резцовая головка может передвигаться по валу. Вращение передается от небольшого электромотора через шкивок—8 и ведущий валик—9, но может производиться и вручную с помощью имеющейся рукоятки—10.



Прибор практически испытан и дает хорошие результаты.

## ПОПРАВКА

В № 5 журнала «За рулем» в отделе «Обмениваемся опытом гаражей» было опубликовано предложение т. Корникова «Как укрепить радиатор ГАЗ». Иллюстрация этого предложения вносит некоторую неясность и дает неправильное представление о расположении стальных накладок.



В действительности, края верхней латуниной накладки 4 должны находится над концом боковых накладок 2 и 3, как это и показано на данном чертеже. Кроме того для возможности стягивания накладок они снабжаются болтом и гайкой с каждой стороны, а для лучшей амортизации под нижней бачок подкладывается слой кофты или войлока.

## ЕЩЕ О ЕДИНОЙ СИСТЕМЕ ЭЛЕКТРОПРОВОДКИ ДЛЯ ВСЕХ СОВЕТСКИХ МАРОК

Предложение Г. Домбровского, г. Симферополь

Предложение А. Фогеля о введении единой системы электропроводки (см. журнал «За рулем» № 21—22 за 1934 г.) заслуживает серьезного внимания.

В настоящее время мы имеем 6 стандартных электроприборов: амперметр, bobина, сигналы, фары и задний фонарь, автосвечи и реле. Много однородных частей имеют динamo и стартер. Схема электропроводки для машин ГАЗ, предложенная А. Фогелем, страдает, однако, следующими неудобствами.

Во-первых, перенос переключателя света с рулевой колонки на щиток затруднит управление светом при ночных встречах, тем более, что при надлежащем уходе и установке саленника-пробки под нижнюю крышку рулевого управления (который при ремонте зачастую даже выбрасывается) замасливания переключателя не наблюдается. Поэтому целесообразнее поставить вопрос о переводе переключателя света машин ЗИС и ЯЗ со щитка на рулевую колонку. Такой перевод, действительно давая экономию проводов, одновременно улучшит управление светом на машинах тяжелого типа, а также и конструкцию сигнальной кнопки, которая в настоящем виде крайне хрупка и ломка.

Во-вторых, выбрасывание замка зажигания с бронепроводом нежелательно, так как не гарантирует машину от возможного увзда. При применении схемы А. Фогеля необходима установка замка по типу фoрд V-8, который помимо включения зажигания запирает рулевое управление. Далее вызывает сомнение установка выключателя непосредственно на стартере машин ЗИС и ЯЗ.

В предложении А. Фогеля особенно заслуживают внимания перенос сигнала на машинах ГАЗ под капот двигателя и установка предохранителя. Причем на машинах ГАЗ предохранитель лучше всего соединить вместе с переходной коробкой, а на машинах ЗИС и ЯЗ вынести (при существующей схеме) из ротора переключателя света, ибо, как показывает практика, при нагреве и сгорании предохранителя от коротких замыканий пластмасская

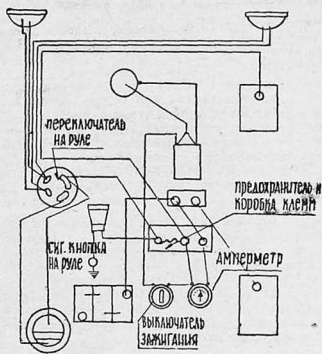


Схема проводки ЗИС и ЯЗ

масса ротора обугливается и выкрашивается, вызывая выход из строя переключателя света.

Кроме того, необходимо предохранитель включить в цепь батареи-освещение, а не в цепь батареи-динамо, как это показано в схеме т. Фогеля. При перегорании предохранителя по схеме Фогеля немедленно последует и сгорание включенных ламп, получающих в данный момент питание непосредственно от динамо, так же, как и приборы зажигания.

Считая, что только при широком участии производителей можно выработать действительно отвечающую всем требованиям единую систему электропроводки, в порядке обсуждения предлагаю схему на машины ЗИС и ЯЗ. При разработке этой схемы, за основу была принята существующая ныне схема электропроводки и учтены все предложения т. Фогеля.

## КАК ОТРЕМОНТИРОВАТЬ ПЛАСТИНЫ АККУМУЛЯТОРОВ

Предложение т. Конца (Борисовский зерносовхоз, Запсбкрай)

Самый больной вопрос в работе с аккумуляторами заключается в том, что быстро разрушаются положительные пластины, следовательно, аккумулятор приходит в негодность, и машина «становится на якорь» до получения новой батареи.

Тов. Конца предложил выход из этого тупика.

Нужно приготовить состав для положительных пластин из 70 проц. сурьки, 29 проц. глета и 1 проц. крахмала. Для отрицательных—из 70 проц. глета, 29 проц. сурьки и 1 проц. крахмала. Все это нужно приготовить на слабом растворе серной кислоты (10° по Боде) в виде густого теста.

Решетки надо положить на стекло и замазать в них приготовленную массу, после чего, переложив их бумагой, положить под небольшой

пресс на 24 часа. Затем нужно их высушить в теплом помещении.

Чтобы пластины не осыпались, их нужно поставить в электролит на 12 часов крепостью в 2,6° по Боде. После этого пластины собирают или же добавляют в старый. Раствор электролита вливают крепостью 14° по Боде. Если добавлять пластины в старый аккумулятор, то необходимо его предварительно разрядить и после сборки снова поставить в зарядку. Сила зарядного тока 6—8 ампер—в зависимости от количества аккумуляторов. Время зарядки батарей Форд—13 час., АМО—17 час., ЯЗ—22 часа.

При правильном уходе такие батареи не уступают заводским. Сейчас в гараже зерносовхоза работают две таких батареи и пока ни одна из них из строя не вышла.



# КАК УСТРОЕН АВТОТРЕНАЖЕР

В связи с запросами наших читателей о подробностях устройства автотренажера Центрального научно-исследовательского института ЦАНИИ сообщаем дополнительные данные (см. журнал «За рулем» № 2).

Автотренажер ЦАНИИ состоит из двух частей — кабины управления и коробок-экрана. Для наибольшего приближения к реальной обстановке лучше всего использовать передок настоящего (хотя бы полностью амортизированного) автомобиля с полным аппаратом управления. В тренажере ЦАНИИ не имеется двигателя и, по мнению ЦАНИИ, наличие его не обязательно.

Перед таким автомобилем без кузова на расстоянии примерно в один метр устанавливается на подставке или подвешивается небольшая рама-коробка с 16 отделениями-гнездами, расположенными по 4 в четырех рядах. Все отделения застеклены матовыми стеклами, на которых делаются надписи соответствующих рычагов управления машиной. Схема автосигнализатора такова:

Сцепление	Газ	Стартер	Ножной тормоз
Передача I	Передача II	Передача III	Передача IV
Задний ход	Подфарники	Фары	Зажигание
Руль влево	Руль вправо	Сигнал	Ручной тормоз

В большинстве отделений-гнездах находится по одной электрической лампочке. В отдельных «газ», «сцепление», «ножной тормоз», «руль влево», «руль вправо» устанавливаются по три лампочки: белая, синяя или зеленая и красная. Эти лампочки зажигаются постепенно, по мере изменения положения рычага, и дают возможность отмечать не только правильно или нет исполнено указание инструктора, но и качество исполнения, а именно: плавность, длительность.

Все органы управления соединены проводами с лампочками в соответствующих гнездах экрана. При правильном исполнении приказа инструктора, т. е. при правильном перемещении рычага управления, подучится контакт и зажжется соответствующая лампочка. Провода, идущие от органов управления, разделены под капотом кабины (для удобства ремонта) отдельными прокладками, а затем собираются в общий кабель, идущий в подставку-экран. В экране провода расходятся по отделениям, соответствующим названию органа управления, от которого они идут.

Питание током происходит от городской осветительной сети через трансформатор, понижающий напряжение до 12 вольт, для устранения излишней яркости.

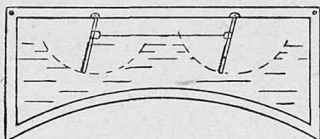
Постройка тренажера, при наличии передка автомобиля, не представляет затруднений, а стоимость электропроводки и изготовления рамы-экрана составляет приблизительно 300—400 руб.

ЦАНИИ издана брошюра проф. М. М. Рубинштейна «Методика тренировок учащегося шофера на тренажере», содержащая инструктивный материал по ведению занятий на тренажере. Б. М.

## ВТОРОЙ СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЬ НА АВТОМОБИЛЕ

Предложение инструктора Е. В. Капелько, Москва

На учебных машинах во время дождя работа инструктора сильно осложняется невозможностью ясно различать дорогу. Предлагаю приспособление, испытанное мною в течение 1½ лет на учебной машине.



Приспособление заключается в установке второй щетки стеклоочистителя, связанной с основной щеткой соединительным прутком, передающим движение добавочной щетке.

## УСТРАНЕНИЕ СТУКА ПРОМЕЖУТОЧНОГО ВАЛИКА У АВТОМОБИЛЕЙ ГАЗ

Предложение шофера С. К. Ковалева, ст. Черкасы, Киевской обл.

В моторах ГАЗ очень часто наблюдается стук корпуса промежуточного валика, идущего от распределительного вала.

Этот корпус хотя и удерживается в своем гнезде спиральной пружиной, находящейся за крышкой клапанного механизма, но от вращения валика все же проворачивается, а следовательно изнашивается и начинает стучать.

Я предлагаю эти корпуса стопорить мертвостопорным шурупом.

У нас в гараже — несколько машин ГАЗ-А, которые вскоре после прибытия с завода начали стучать, и стук этот в процессе работы увеличивался. В одной из этих машин под крышкой клапанного механизма, внизу, снаружи, я просверлил отверстие и поставил стопор. Стук больше не возобновляется, хотя машина прошла уже несколько тысяч километров.

# ВЕСТИ С МЕСТ

## ЧИНОВНИКИ РУКОВОДЯТ АВТОПАРКОМ

На Криворожстрое — строительстве Криворожского металлургического комбината — имеется значительная автобаза. Свыше 140 машин, в том числе 103 грузовых, около 35 легковых и 9 автобусов обслуживают строительство и первые пущенные уже цеха.

Это большое и довольно разнообразное автохозяйство требует опытного и умелого руководства. Между тем во главе автобазы стоит т. Шмеркин, не знакомый с автомобилем, который руководит по чиновничьи, формально, из-за чего страдает работа автопарка.

Так, например, хотя и установлена сдельная оплата шоферам, за пройденный путь плюс нагрузка и выгрузка, но система учета не уточнена, и шоферы работают вслепую, не зная, сколько же они выработали. Отсутствие заинтересованности приводит к тому, что никто не борется с холостыми пробегам. В феврале 11 пятитонных машин ЯГЗ на 1168 ходов с грузом сделали 726 холостых. 14 машин Форда на 2292 ходки с грузом сделали 1238 холостых.

Точно также не созданы условия для борьбы за экономию горючего. Нормы расхода горючего установлены стандартно, независимо от марки машин, состояния дорог, погоды (зимние холода), размеров поршня и пр. Прошедшей зимой вместо бензина выдавался лигроин с удельным весом 0,802—0,810, шоферам же засчитывали по 0,760—0,770. В результате такого учета получился перерасход горючего, и это послужило оправданием администрации для отказа в выплате премии за экономию.

Отсутствуют и точно разработанные нормы пробега машин и износа резины. В автобазе имеется несколько машин, превысивших уже межремонтные сроки пробегов, но шоферы за сохранность этих машин премий не получают. Между тем за поломанные детали стоимость их удерживается из заработка шоферов.

Когда шоферы решают изредка обратить-

ся к начальнику с просьбой указать, как добиться уменьшения расхода горючего, то т. Шмеркин только накричит: «Я ничего не знаю, как хочешь, так и работай, только, чтобы не было перерасхода». А на просьбу — поручить комиссии установить причину поломки детали, всегда откажет — «Плати за поломанную деталь, и никаких разговоров».

Плохо поставлена работа и в ремонтной мастерской. В погоне за количественными показателями забывается качество. Часто машины, вышедшие из ремонта, возвращаются в мастерскую. Так, три раза возвращались машины ЯЗ за № 76 и 74. Шесть машин стоят в ремонте с прошлого года и их никак не могут отремонтировать. Мастера цехов в большинстве мадоквалифицированные, в мастерской, где ремонтируются сложные агрегаты, нет бракерошника, который следил бы за качеством работы. Не удивительно, что механический цех за последнее время начал давать большой процент брака.

Начальник автобазы тормозит правильную организацию ремонта ходового парка. Новый завгар приступил к устройству ямы для мойки машин, но т. Шмеркин запретил ему производить эти работы, мотивируя тем, что до сих пор обходились и без ямы. Не хочет он согласиться и с тем, что ремонт № 0 должен производиться ежедневно во время ночного простоя машин.

Как ни странно, но в автобазе Криворожстроя отсутствует какая бы то ни была автодорожская работа. Это — большой пробел в работе Криворожского горсовета Автодора. Автохозяйство, обслуживающее строительство всесоюзного значения, должно быть поставлено образцово. И в этом отношении значительную роль мог бы сыграть Автодор.

Кривой Рог

Шофер

## КОГДА, НАКОНЕЦ, ИСПРАВЯТ ДОРОГУ?

Участок между ст. Лазаревка и Туапсе (шоссе Новороссийск — Сочи) настолько разбит, что надо не менее 2—3 часов, чтобы проехать расстояние в каких-нибудь 45 км.

В 1934 г. можно было наблюдать, как одиночный мастер изредка появляется на дороге, посидит на камешках, покурит... На этом заканчивалась его работа. Контроля за этой дорогой не было никакого.

В 1935 г. пронесся слух, что шоссе это перешло в ведение Главдортранса. Однако вот уже второй квартал на исходе, а дорога все в том же состоянии. Правда, мастера стали появляться ежедневно, но что могут сделать 4 человека на расстоянии 45 км. Пока они засыпают одну ямку, рядом появляется новая. Дорога требует капитального ремонта. Кюветы засорены, вода течет по дороге. Края дороги

порастали травой и кустарником, отчего увеличилась опасность столкновения машин на поворотах.

В безобразном состоянии находятся и мосты этого участка. Мост на реке Аше, Шансургского района, весь прогнил. В течение 8—9 месяцев его ремонтируют, но до сих пор сделана едва половина работ. Середина моста разобрана, поверх дыр набросаны доски. Когда проезжают машины, колеса проваливаются в дыры, и приходится затравивать по несколько часов на вытаскивание застрявших машин, рискуя при этом полететь в воду.

Долго ли придется мучиться шоферам на этой дороге?

Шофер М. Хижко

г. Туапсе

## О ПОДГОТОВКЕ ШОФЕРСКИХ КАДРОВ

В своей статье «Подготовку шоферских кадров под строгий общественный контроль» (в № 3 и 4 журнала «За рулем» - т. Туманян совершенно правильно указал, что методика обучения практической езде — слабое место в работе школ и курсов по подготовке шоферов, и что навыки, приобретенные обучающимися, остаются на всю жизнь. Вместе с тем мы знаем, что опытных инструкторов по практической езде чрезвычайно мало.

На периферии в особенности остро ощущается этот недостаток. Там обучение езде приходится поручать шоферу (чаще III категории), которого проверил автоинспектор, проехавшись с ним по улицам города. Эти шоферы, сами умея ездить, зачастую не умеют других учить ездить.

Так же плохо на периферии поставлено и преподавание теории. Администрация школ и курсов вынуждена пригласить для ведения теоретического курса того же шофера, который может лишь правильно связать свою речь. Низкая квалификация, отсутствие прав на преподавание не останавливают администрацию — другого выхода у нее нет.

Отсутствие квалифицированных преподавателей, малое количество агрегатов, притом в большинстве негодных, взятых с машин старых конструкций, недостаток учебных пособий, непригодность помещений — все

это в значительной степени ощущается особенно на периферии.

Организацию учебного комбината в Москве можно только приветствовать. Но желательно также, чтобы при комбинате была организована школа по подготовке преподавательского состава из шоферов-ударников.

Мы имеем хороших шоферов I и II категории с большими знаниями и многолетней практикой, которые свои знания не передают лишь потому, что не умеют преподавать их слушателям. Из этих шоферов в короткий срок можно было бы подготовить хороших преподавателей по теории автодела. Я считаю, что откомандирование в Москву шоферов необходимо не только для повышения их квалификации и прохождения ездового искусства, но и для получения навыков методики преподавания теории автодела. Таким образом будет обеспечено укрупнение курсов и учебных пунктов надежным преподавательским составом.

Введение в учебный план курса гигиены шофера считаю крайне необходимым.

Б. Савицкий.

Преподаватель теории в школе Наркомтяжпрома, Тульское отделение.

г. Тула

## КАК ПРАВИЛЬНО ОРГАНИЗОВАТЬ

### УПРАВЛЕНИЕ АВТОХОЗЯЙСТВОМ

Вопрос, выдвинутый т. Апарццным в статье «Правильная организация автохозяйства обеспечивает успех хлебных и других перевозок» (№ 2 журнала «За рулем»), очень серьезный, можно сказать основной, от правильного решения которого будет зависеть вся работа автотранспорта.

Возьмем наше автохозяйство — госкомбината «Болейзолото», в котором имеется 77 автомашин и 17 тракторов. Подобно автобазе ЛСПО у нас также ремонт не отделен от эксплуатации. Машины разбиты на 4 колонны (5-я тракторная). Несмотря на усилия начальников и механиков колонн, планы ремонта выполняются не более, чем на 40—50 проц. Машины на линию выходят с незаключенным ремонтом, что определенно уменьшает ходовой парк.

Кроме того, на каждую колонну в отдельности нужно много однотипного оборудования и инструмента, которые полностью не используются. При заказах же в вспомогательных цехах (кузовном, кузнечном и др.) между начальниками колонн ведутся нескончаемые споры об очередности и степени важности того или иного заказа, что также ухудшает работу автохозяйства.

Надо иметь в виду, что руководящие должности во многих автохозяйствах занимают не инженеры и не техники, а шоферы III катего-

рии, а нередко и слесаря-ремонтники, подчас малограмотные, не имеющие понятия о правильной эксплуатации автомобилей. Вопрос о кадрах руководящих работников по автохозяйству не менее острый, чем вопрос о шоферских кадрах, и Цудортрансу необходимо на это обратить внимание.

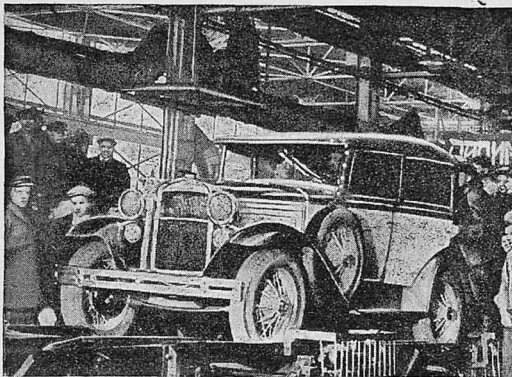
Система организации автохозяйства треста «Хлебопечение», несомненно, лучшая из всех взятых. Ответственность механика за ремонт, а начальника за эксплуатацию, ставит их в правильные производственные взаимоотношения, повышая требовательность одной стороны к другой. Производством текущего ремонта по методу постов по агрегатам уменьшает количество оборудования и инструмента и даже рабочей силы, так как, специализируясь на одном агрегате, рабочий будет выполнять работу лучше и быстрее.

Система колонн может дать эффект лишь в некоторых автохозяйствах (например, при хлебоперевозках), на автобазах она уже отпала и ее нужно ликвидировать, может быть даже в порядке приказа.

А. Зейля

Шофер-механик, стаж по автоделу 18 лет.

Ст. Приисковая  
Восточносибирского края



100-тысячная автомашина ГАЗ, спущенная 17 апреля в 16 час. с конвейера 3-да им. Молотова, Горький

Фото Сосновского

## По следам заметок

В связи с заметкой т. Александровича «Западная Сибирь должна иметь психотехническую лабораторию», помещенной в № 24 журнала «За рулем» за 1934 г., Главдортранс РСФСР сообщает, что вполне согласен с автором заметки о необходимости организации в Новосибирске медико-психотехнической лаборатории для профотбора шоферов.

В этом направлении соответствующие меры уже приняты. Главдортрансом РСФСР и психотехническим сектором ЦАНИИ подробно инструктирован специалист, представитель крайдортранса, по всем вопросам организации и работы лаборатории. На организацию лаборатории в IV кв. отпущено 10 тысяч рублей, и она включена в финансирование в 1935 г.

В Новосибирск выехал начальник сектора подготовки шоферских кадров Главдортранса т. Степанов, который на месте окажет необходимую помощь. Соответствующее письмо направлено в крайисполком.

Предварительный профотбор шоферов имеет серьезное значение. Главдортранс РСФСР наметает в 1935 г. открытие новых 18—20 лабораторий в разных областях и краях РСФСР и просит корреспондентов нашего журнала сообщать о всех недочетах в этой новой еще только развертывающейся работе.

В статье «С подготовкой шоферских кадров неблагоприятно» (обзор писем, поступивших в редакцию), помещенной в № 1 «За рулем» за 1935 г., указывалось, что в Арзамасской автомобильной школе крайдортранса плохо поставлена практическая часть занятий. По этому

поводу Горьковский крайдортранс сообщает, что материально-техническая база школы в период организации и первых месяцев учебы действительно не отвечала полностью всем требованиям, предусмотренным Цудортрансом для автомобильных школ стационарного типа. Особенно остро чувствовался недостаток в учебных, ходовых автомашинах. Школа к моменту начала занятий по практической езде имела только одну машину. Впоследствии этот пробел крайдортрансом был ликвидирован. Школа получила вторую вполне исправную автомашину и дополнительный комплект необходимых учебных и наглядных пособий. В школу был командирован представитель крайдортранса, опытный преподаватель по теории автодела и инструктор практической езды.

Результаты выполнения учебно-производственных планов следующие: сдавало теорию и практику 88 чел., выдержало испытания по теории и практике 84 чел., отсеяв — 5 проц.

По неопубликованной заметке шофера легкового гаража Казмашстроля т. А., в которой он приводит ряд возмутительных фактов о качестве руководящих работников строительства, которые садились за руль, не имея права на управление, в результате чего произошло несколько аварий, Комиссия советского контроля г. Казани сообщает, что за порчу автомашины инженер завода Пневницкий лишен права управления на год, а дело об аварии передано в УРКМ для привлечения его к ответственности.

## АВТОХОЗЯЙСТВО НАКАНУНЕ РАЗВАЛА

Во время уборочной в автобазе Ближневского зерносовхоза, Харьковской области, на 30 автомашинах работало свыше 50 шоферов. Администрация, в лице начальника автобазы Богданова, не позаботилась закрепить эти кадры водительского состава, не создала для них нормальных условий работы, и большинство опытных шоферов постепенно разбежалось. Оставшиеся 23 человека — малоквалифицированные, некоторые даже не имеют прав на управление машиной.

Администрацию, повидимому, не беспокоит техническая неграмотность оставшихся шоферов. Несмотря на наличие благоприятных условий для организации курсов, учеба не была налажена. К сдаче гостехминимума никто из шоферов не подготовлен.

Сам начальник автобазы, хотя и имеет права шофера I категории, но автодело знает плохо, никакой воспитательной работы с шоферами не

ведет, обращается с ними грубо, в разговоре употребляет нецензурные слова, часто появляется в нетрезвом виде.

О его «системе» руководства можно судить по следующему факту. После окончания уборочной 8 машин были посланы в Харьков по договору на спиртоводочном заводе. Во главе автоколонны поехал Богданов — его особенно привлекала эта поездка. Там он ежедневно напивался, а вместе с ним, не отставая от своего начальника, напивались и шоферы. В результате одна машина, полуторатонка ГАЗ, под управлением пьяного шофера полала под поезд и вдребезги разбита.

Все это произошло безнаказанно для Богданова. Дирекция зерносовхоза, как видно, дожидается окончательного развала автохозяйства.

Группа шоферов

Ст. Ближницы, Харьк. обл.

## НОВЫЕ КНИГИ ПО АВТОМОБИЛЯМ, ТРАКТОРАМ И ДОРОГАМ

К. В. ПАХОМОВ, Г. М. ЛАРЬКИН, В. Г. МАКСИМОВ. — Текущий ремонт автомобиля ГАЗ (Памятка слесаря-монтажника), Гострансиздат, Москва — Ленинград, 1935, 63 стр., 15 рис., Ц. 35 к.

Брошюра написана бригадой рабочих I-го Московского таксомоторного парка. В ней изложен процесс выполнения текущего ремонта автомобиля ГАЗ, различных наиболее часто встречающихся ремонтных операций автомобиля.

Книжка рассчитана на малоопытного слесаря-монтажника, не знакомого с авторемонтной работой.

ГУТАП НКТП СССР, Государственный автомобильный завод им. Молотова. — Инструкция по уходу за двигателем ГАЗ для комбайна (составил А. М. Кригер, под редакцией начальника технического отдела ГАЗ В. В. Данилова). ОНТИ НКТП СССР, 1935, 54 стр., 31 рис., Ц. 20 коп.

Инструкция заключает в себе описание двигателя и его особенностей, отличающих его от автомобильного мотора ГАЗ. В ней приведено в двух вариантах описание некоторых деталей, получивших за последнее время конструктивные изменения, характер этих изменений, и даны указания, как поступать при замене устаревшей детали деталью новой конструкции. В особом разделе инструкции даны указания по разборке, ремонту и сборке двигателя.

А. Г. ЗАХАРОВ и А. А. КОХТЕВ. — Непрерывная сборка в автотракторном производстве. ОНТИ НКТП СССР, 1935, 275 стр., 149 рис., Ц. 3 р. 50 к., перепл. 60 к.

В книге даны в сжатом виде общие сведения о сборке, промывке и окраске деталей с нормами времени, а также приведено краткое

с названиями на книги следует обращаться в местные отделения КОГИЗ'а и в Москву по следующему адресу: 1) Москва, МОГИЗ, «Книга-почтой», 2) Петровка, 15, магазин № 59 МОГИЗ'а, 3) ул. Горького, 23, 1-й образцово-показательный книжный магазин МОГИЗ'а.

Книги высылаются наложенным платежом. Издательством и редакцией заказы не принимаются.

Отв. редактор В. ОСИНСКИЙ

Зам. редактора Н. БЕЛЯЕВ

Издатель Журналино-газетное объединение

Уполном. Главлита Б-7325 Техред Н. Свешников Изд. № 193 Зак. тип. 393 Тираж 50 000 Стат Б-176x250 мм  
1 бум. лист. Кол-ч. знаков в 1 бум. листе 211 200  
и упряд слан в набор 11/V 1935 г. Подписан к печати 31/V 1935 г. Прислуплено к печати 2/VI 1935 г.

Типография и цинкография Журналино-газетного объединения. Москва, 1-й Самотечный пер., д. 17.