

ЗА РУЛЕМ



17-18

1932

ЖУРНАЛЬНО-ГАЗЕТНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ



НЕ НА СЛОВАХ, А НА ДЕЛЕ ПЕРЕСТРОИТЬ РУКОВОДСТВО И РАБОТУ АВТОДОРА

Всесоюзный съезд о-ва постановил — в кратчайший период превратить Автодор в подлинно массовую многомиллионную организацию, повысить практическое участие Автодора в социалистическом строительстве и в проведении хозяйственно-политических мероприятий, уделив главное внимание дорожному строительству с трудчастью населения, оздоровлению и улучшению эксплуатационной автотракторного парка, повышению качества подготовки в Автодоре шоферских, дорожных и тракторных кадров.

На этой основе съезд предложил перестроить руководство и всю работу о-ва лицом к низовой ячейке, обеспечить массовый рост и организационное укрепление ячеек на предприятиях, в совхозах, МТС и колхозах, обеспечить планоность, оперативность и конкретность в работе всех звеньев руководства, а так же систематическую живую помощь работе низовых ячеек, проведение твердой финансовой дисциплины, учета и отчетности во всей работе о-ва.

После съезда прошло 8 месяцев. За это время ЦС своими бригадами проверил состояние работы больше чем в половине автодорских организаций, имеющие сейчас наглядные показатели, что несомненно на огромный интерес широких рабочих и колхозных масс к делу автомобильной, тракторной и дорожной строительству, несмотря на большой рост социалистической инициативы и самодельности в низовых звеньях о-ва, на рост отдельных ячеек Автодора, показывающих прекрасные образцы работы по выполнению производственных программ и хозяйственно-политических мероприятий на предприятиях, в совхозах, МТС и колхозах, — несмотря на все это руководство автодорской работой в большинстве организаций совершенно неудовлетворительное.

Руководящие органы, президиумы, секции и аппарат советов Автодора в большинстве мест бездействуют и в лучшем случае тыщаты в хвосте стихийно растущего автодорского движения (по и полным данным с января этого года в ряды о-ва вступило свыше 600 тыс. новых членов).

Советы и аппарат Автодора при нынешнем их построении и составе не обеспечивают подлинно большевистского оперативного руководства двухмиллионным и непрерывно растущим общественным движением автодорцев, не обеспечивают руководства и помощи в работе ячейкам.

Главные причины этой слабости, как показывает опыт и практика, заключаются в том, что прежняя система построения руководства внутри общества, установившаяся пять лет назад, устарела и совершенно не соответствует размаху деятельности о-ва на данном этапе.

За последние годы, в особенности после съезда, задачи и работа Автодора значительно умножились и расширились. Нынешняя система руководства совершенно не отвечает требованиям повседневного оперативно-политического руководства автодорским движением.

СОДЕРЖАНИЕ	В. РУБЦОВ—Не на словах, а на деле перестроить руководство и работу Автодора	1
	М. НАДЕЖДИН—География урожая не была учтена	3
	Сохраняйте общественную собственность	6
	Г-р.—Внимание изысканым и проектированию автобусных дорог	3
	Инж. ДЮ. УЛЕН—Автопробег Москва—Крым—Москва	10
	Некоторые итоги дорожного строительства	12
	Серг. Ли—Больше внимания саманителям	14

ИНОЗЕМЦЕВ—Новые достижения в экономии цветных металлов	15
М. АНДРИЕВСКИЙ—Озеленение машины, но структура и водители выдержали экзамен	16
Инж. С. НОТОВ—Ремонт в гаражных условиях	20
Новости миссов автодорожной техники	24
Инж. А. КРОСТЕЛИН—Новые двухтактные автотомолярные игатели на оловке—Фото К. А. Косов	26
Космополитический год 1932-й в автомобильном (Москва) году и автодорожнику на хлебопечерную	

10 сентября 1932 г.

17-18

Председатели советов и секций, члены президиумов, являющиеся, как правило, перегруженными работниками наркоматов, исполкомов и т. д., в лучшем случае появляются несколько раз в году на парадные заседания в Автодоре. Они не вникают и не имеют возможности вникать в детали руководства многосложной организационно-оперативной и общественно-массовой работой о-ва.

А что представляет собой аппарат Автодора? Так называемые ответственные секретари советов, возглавляющие аппарат, либо вовсе отсутствуют, как последние освобожденные работники, либо появляются временными гостями во главе аппарата, меняясь в большинстве организаций по 3-4 раза в году. Еще хуже обстоит дело с институтом т. н. секретарей секций при советах Автодора. По своему положению и качественному составу секретари секций, как правило, не являются подлинными организаторами и руководителями общественной работы в секциях. Эта функция, по сложившимся традициям, принадлежит председателям секций, фактически не работающим в секциях Автодора из-за перегруженности своей основной работой. Кроме того в ряде организаций аппарат засорен случайными людьми, совершенно неспособными к общественно-массовой работе, всякого рода агентами, коммерсантами и нередко явными авантюристами и ристратчиками.

В результате такого положения состояние автодорского руководства характеризуется полной безыличкой и безответственностью. Руководители советов и секций не знают практической работы, не проверяют выполнения решений, не стоят вплотную к повседневной работе, не несут по сути дела полной ответственности за состояние и работу организации.

Давно уже идут разговоры о перестройке системы руководства и работы Автодора. Много написано резолюций и предложений о перестройке. Под лозунгами перестройки прошел всесоюзный съезд о-ва, под этими лозунгами недавно проведен перевыборная кампания в автодорских организациях Ленинграда и Москвы и сейчас проводятся районные, областные и республиканские съезды Автодора на Украине и в Закавказье.

Однако нужно прямо сказать, что действительной перестройки по сути дела до сих пор не было и нет.

Слишком глубоко в недрах Автодора укоренились некоторые уже устаревшие методы работы традиции налетной «кампанийщины» и пустой прарадости, бесчисленная заседательская сутяжка с множеством трескучих резолюций и шумных торжественных обещаний, оторванных от живой конкретной работы в ячейке Автодора в цехе, на заводе, на строящейся дороге, в МТС и колхозе.

Плохо организованные и дорогостоящие автопробеги с весьма мизерными результатами общественно-полезной работы и увлечения всякого рода коммерческими комбинациями поглощают главное внимание советов и аппарата Автодора во многих организациях. Вместе с тем в большинстве организаций отсутствует должное внимание к основным задачам — практическому участию Автодора в доожном строительстве, в проведении хозяйственно-политических кампаний на селе.

Руководящие органы Автодора до сих пор не знают своих ячеек, не руководят ими, не помогают им, не учатся на опыте лучших ячеек новым формам и методам массовой творческой работы.

Разве это случайно, что на прошедших автодорских конференциях в Ленинграде, в Москве и на Украине, на пленумах Автодора в ряде краев и областей забыли о низовой ячейке.

Дальше такое положение совершенно нетерпимо. Нужно не на словах, а на деле взяться за коренную перестройку всей системы руководства и работы Автодора.

На фракциях и президиумах советов нужно во весь рост поставить эти вопросы. Надо обратиться в партийные организации и со всей большевистской самокритикой рассказать о неблагоприятном положении с руководством в Автодоре, о бездельности президиумов, секций и аппарата.

При помощи и под руководством партийных организаций необходимо тщательно проверить состояние работы и степень участия в руководящей автодорской работе каждого члена совета и президиума, проверить работу и личный состав аппарата.

Нужно разработать и приступить к проведению конкретных мероприятий по укреплению советов, заменив почетных и неработающих председателей и членов советов активными общественниками, могущими уделять без излишних понауканий достаточное внимание работе в Автодоре.

Нужно немедленно избавить аппарат Автодора от балласта, от людей, неспособных к массовой общественной работе. Надо добиться в кратчайший срок оздоровления и укрепления аппарата партийными работниками, комсомольцами, лучшими активистами-автодорцами из беспартийных рабочих, колхозников и служащих.

Нужно упредить в Автодоре, по примеру Осоавиахима, институт секретарей советов и секций, перестроить руководство, перейдя к системе освобожденных руководителей и зам. председателей советов Автодора, к системе штатных освобожденных руководителей, возглавляющих организацию и работу общественного актива на важнейших участках деятельности о-ва.

Нужно так перестроить и укрепить аппарат о-ва, чтобы он во всех его звеньях был подлинно большевистским организатором и проводником автодорского движения, чтобы аппарат, оставаясь под неослабным контролем общественности, был в авангарде общественно-массовой работы, чтобы он живым руководством и показом возглавлял инициативное, творческое участие автодорских масс в социалистическом строительстве.

Перестройка руководства аппарата Автодора уже стоит в порядке дня работы Центрального совета. Намеченную перестройку руководства и работы Автодора нужно увязать с одновременным проведением массового общественного соревнования низовых ячеек Автодора с проведением координированных мероприятий по укреплению и оживлению их работы (см. предложение в газ. «Автодор» № 15-16). Перестройка должна сопровождаться максимальным повышением активного участия Автодора в выполнении и перевыполнении планов дорожного строительства 1932 г., в улучшении работы автодортроторного парка в уборочной и зы отовительной кампании.

К пятилетней годовщине своего существования, к предстоящему осенью пленуму ЦС Автодор должен и может прийти с перестроенными рядами, с максимальным участием своей инициативной работы на фронте автомобилизации, тракторизации и дорожного строительства, **В. Рубцов**

ГЕОГРАФИЯ УРОЖАЯ НЕ БЫЛА УЧТЕНА

АВТОТРАНСПОРТ К НАЧАЛУ УБОРОСНОЙ КАМПАНИИ ИСПОЛЬЗОВАН ПЛОХО

Опыт прошлых лет показывает, что задержка в доставке хлеба к пристанционным пунктам и элеваторам происходит главным образом из-за отсутствия транспорта.

Экономически целесообразно концентрировать крупные запасы хлеба в глубинных пунктах нашего хозяйства. Наоборот, очень важно, чтобы зерно хозяйства как можно быстрее выбрасывали свои товарные зерновые фонды.

Хлеб должен сосредотачиваться на наших крупнейших пристанционных элеваторах и зернохранилищах, чтобы он без промедления мог быть стянут к крупным потребительским центрам и мельницам.

Ясно, что для быстрой и четкой внутрирайонной переброски хлеба нужен автотранспорт. Нехватка его создает искусственное оседание хлеба и приводит к тому, что хлеб хранится под открытым небом.

Автотранспорт — узкое место в хлебоуборочной кампании.

По данным ВАТО на каждый выходящий в поле трактор наша автопромышленность в состоянии дать лишь 0,9 автомобиля, в то время как соотношение должно быть обратное: на 0,9 трактора должен приходиться один грузовик. Не случайно то, что в период «процветания» (в 1929 году) американская автотракторная промышленность выпускала 3 грузовика на каждый трактор. Это соотношение учитывается ВАТО при разработке плана второй пятилетки по автотракторной промышленности.

В этом году к моменту уборки урожая были приняты решительные меры для усиления автотранспорта наших крупных сельских хозяйств. Развертывание производства наших автозаводов дало возможность успешно раз-

решить эту задачу. Согласно постановлению правительства 90% всех выпускаемых грузовиков направляются в наши крупные зерновые хозяйства на хлебоуборку.

В 3-м квартале в наши зерносовхозы было направлено свыше 3 000 новых грузовиков, а с начала 1932 г. около 5 000 машин. Кроме этого Союзтранс направил в зерновые районы к началу уборки около 1 800 машин. Это — изрядный автотранспортный кулак.

Совещание при Цудортране, состоявшееся в начале августа, и сведения с мест устанавливают неудовлетворительное положение нашего автотранспорта, прибывшего на места на подмогу зерносовхозам и МТС к моменту уборки урожая. На местах не созданы отряды грузовиков для обслуживания зерноуборки. Превывшие грузовики должны были работать организованными колоннами, могущими последовательно обслуживать ряд ближайших зерносовхозов и МТС, но они расплылись по зерносовхозам и используются отнюдь не по назначению.

Зерносовхозобъединение и совхозы на местах очень плохо подготовились к встрече грузовиков.

На местах не предусмотрели необходимости увеличения количества шоферов к моменту прибытия грузовиков, обеспечения машин технической и ремонтной базой и пр. Лучше обстоит дело с машинами Союзтранса, но это потому, что последний вместе с машинами прислал опытных водителей, ответственных за состояние машин.

Машины Союзтранса и машины, присланные непосредственно в адрес зерносовхозов и МТС, большей частью работают по хлебоперевозкам с крайне небольшой нагрузкой — не более 25%. Наблюдаются недопустимые простои машин.



Трактор на уборке нового урожая (Немецкий колхоз, Мтазаво-Кургамский район, Северокавказского края)

Фото М. Цимбалова
(Союзфото)

Прокладка асфальтовых
дорог в рабочем городке
при Зуевской районной
электростанции (Донбасс)

Союзфото



Цудортранс обвиняет Наркомзем и зерносовхозобъединение в крайне скверном составлении плана распределения грузовиков по районам и зерносовхозам. География урожая не была учтена. В местах с поздним созреванием хлебов слишком рано засылались машины специального назначения.

Места проявляют мало гибкости в распределении машин. Последние простаивают в ожидании перевозки зерна, многие шоферы Союзтранса собираются со своими машинами ехать обратно, так как «возить нечего». Это происходит в то время, когда в том же районе

наблюдается острейшая нужда в машинах для срочной перевозки овощей.

На местные организации Автотора ложится ответственность за простой машин в разгар хлебоуборки, за использование присланных машин не по прямому назначению, за отсутствие учета работы машин и плохое их обслуживание. Автотор обязан обратить особое внимание на бесперебойную работу автотранспорта совхозов, МТС и колхозов во время уборочной кампании и на наиболее целесообразное использование присланных грузовиков специального назначения.

М. Надеждин

СВЕКЛОСАХАРНЫМ РАЙОНАМ —

ЗДОРОВЫЙ АУТОПАРК И ПРОЕЗЖИЕ ДОРОГИ

В сентябре начинается усиленная возка свеклы в свеклосахарных районах. Ответственной задачей выпадает в этот период на местный транспорт. Опыт прошлого года показывает, что ненадежность транспорта и плохое состояние дорог были одной из основных причин значительного недовывоза сахарной свеклы с колхозных полей.

Сахарные заводы и совхозы системы свеклосовхозы до сих пор располагают очень незначительным автотранспортом. Можно сказать, что ни в каких других наших совхозах нет такого разрыва между объемом механизации всего с. х. производства с наличием автотранспорта. Диспропорция между тракторами, сложными машинами (свеклокопателями, с одной стороны, и грузовиками — с другой) здесь сказывается особенно болезненно.

Сахарные заводы и совхозы системы Союза сахара до текущего года имели не более 450 автомашин. Это при огромном прогрессе технического обслуживания свеклоуборки, при вводе в действие значительного количества свеклокомбайнов, специальных станков для обрезки свеклы и пр.

Ненормальность положения уже достаточно осознана. Неслучайно в текущем году заво-

ды и совхозы Союзасахара должны быть согласно постановлению правительства пополнены автомашинами в количестве не менее 2 000 грузовиков.

Но по целому ряду причин, пополнение автопарка идет крайне медленно. Всего за 2-й квартал поступило 330 автомашин. В течение 3-го квартала должно было поступить еще 442 машины, но в счет этого количества к началу августа поступило всего лишь 100 машин.

Союзсахар принимает решительные меры для того, чтобы к 1 сентября добиться усиления поставки гарантий, рованных ему машин. Об этом должна позаботиться и наша общественность, в том числе автодорожская.

Нужно добиться, чтобы те автомашины, которые имеются в распоряжении совхозов и заводов Союзасахара, работали с наибольшей отчетливостью.

Техническую базу автоколонн необходимо усилить. Сахарные заводы и свеклосовхозы располагают достаточно мощной сетью ремонтных мастерских и опытными ремонтными рабочими для того, чтобы обеспечить хорошее содержание прибывающих грузовиков. Снабжение горючим и смазочным материалами в свеклосахарных районах до сих пор плохое.

Союзнефть должен усилить поставку этих материалов в районы сахарной свеклы.

В ожидании значительного поступления новых грузовиков, заводы и совхозы Союза сахара обеспечили себя шоферскими кадрами. Их готовили автодорожные организации свеклосахарных районов. Необходимо добиться усиленной работы автотранспорта. Нужно выделить особенно квалифицированных работников для обслуживания ударных автоколонн, работающих на свеклосахарных полях в разгар возки свеклы.

Нельзя ни в коем случае игнорировать и грузовой транспорт. Автодорожные организации свеклосахарных районов должны обратить особое внимание на приведение в боевую готов-

ность и полное использование колхозного грузового транспорта для возки свеклы. Нужно приспособить крестьянские телеги с таким расчетом, чтобы добиться минимальных потерь свеклы при перевозке.

Состояние дорог в свеклосахарных районах оставляет желать много лучшего. Сельсоветы не обращают достаточного внимания на срочное исправление дорог. Трудовое участие населения в должной мере не использовано.

Необходимо принять срочные меры для исправления тех участков дорог и мостов, которые особенно мешают массовой перевозке свеклы.

М. Соломонов

ЧЕМ АВТОДОРОВСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ

Центральный совет Автодора подвел итоги участия автодорожных организаций в проведении весенней посевной кампании. Правда, эти итоги нельзя признать окончательными, так как сведения представили лишь 13 краев и областей, но и предварительные результаты представляют несомненный интерес.

Всего автодорожные организации создали 193 бригады по ремонту с. х. инвентаря и авто-тракторного парка, отремонтировали 689 сельхозмашин, 440 тракторов и 4 автомобиля. Из подготовленных автодорожками курсами трактористов и водителей 137 человек было послано для участия в посевной. Исправлены 2 моста, выпущено 6 радиозавет.

Особенно активное участие в весеннем севе принимали Ленинградская организация, Средне-вожжская и Автодор Армении. В Ленинградской области за этот период времени, помимо непосредственной помощи 3-й большевистской весне, было организовано 30 ячеек Автодора.

Автодор Армении мобилизовал большое ко-

ПОМОГЛИ ВЕСЕННЕМУ СЕВУ

личество специалистов и создал целый ряд ремонтных передвижных мастерских. Усилиями автодорожных буксирных бригад простой тракторов с 25—35 проц. были снижены до 5—10%. Помощь буксирных бригад хлопковым районам содействовала перелому в деле вспашки посевных площадей по всем культурам. Работы бригад Автодора Армении составила в итоге 2 400 рабочих дней. Машины сделали 33 тыс. км полезного пробега.

За свою энергичную работу буксирные бригады были премированы: МТС денежным вознаграждением и ударными грамотами, а Автодор Армении получила от Вагаршапатской МТС знамя.

Необходимо отметить, что весенняя посевная кампания дала бы значительно более высокие результаты, если бы она сопровождалась всюду широким агитмассовой работой как среди автодорожцев, так и среди колхозников и единоличников.

Бакинский Автодор организовал мотопробег по хлопковым колхозам Азербайджана. Цель пробега — помочь колхозам в подготовке к хлопку борачной кампании. На снимке — участники пробега перед отправлением.

Фото А. Глазнова
(Союзфото)



ОХРАНЯЙТЕ ОБЩЕСТВЕННУЮ СОБСТВЕННОСТЬ

Общественная собственность является основой советского строя, она священна и неприкосновенна, и люди, покушающиеся на общественную собственность, должны рассматриваться как враги народа. Решительная борьба расхитителями общественного имущества является первой обязанностью органов советской власти (из постановления ЦИК и СНК СССР от 7 августа 1932 г.).

Постановление ЦИК и СНК СССР «Об охране имущества государственных предприятий, колхозов и кооперации и укреплении общественной собственности» направлено не только против расхитителей грузов на железнодорожном и водном транспорте или расхитителей имущества колхозов и кооперативов — оно по существу направлено против всех расхитителей всякого общественного достояния.

Сюда входит не только каждый колос колхозного урожая, каждая кипа мануфактуры, но и каждый рубль, являющийся общественной собственностью.

Классовый враг пускает в ход свое оружие — воровство, хищения, чтобы затруднить и подорвать социалистическое строительство. Классовый враг, делая свое гнусное дело, заранее рассчитывает на амнистии, которые широко применяются в СССР.

Постановление правительства отныне устанавливает для расхитителей общественной собственности высшую меру социальной защиты — расстрел с заменой при смягчающих обстоятельствах лишением свободы на срок не ниже 10 лет.

На снисхождение рассчитывать нечего. Постановление правительства особо оговаривает отмену амнистии.

Классово-чуждые нам элементы проникли и в ряды автодоровских организаций. За последнее время участились случаи растрат общественных средств отдельными руководителями краевых и районных советов о-ва. Воры и растратчики посягают не только на общественный кошелек, но и на ценное автодоровское имущество, не останавливаясь даже перед тем, чтобы красть средства, собранные среди широких трудящихся масс в фонд моторизации Красной армии.

Мы приведем здесь список героев легкой наживы, примазавшихся к автодоровским организациям.

Бывш. белогвардеец **Обозенко**, пролезший в Харьковский областной совет Автодора, растратил около 30 тыс. руб. Бывш. отв. секретарь Вост.-сиб. крайсовета **Игнатский** растратил свыше 6 тыс. руб. Бывш. секретарь Гитин-

ского райсовета **Федоров** растратил около 3 тыс. руб. и т. д.

Секретарь Грузинского Автодора **Джигани**, прошлое которого неизвестно, разбазарил всю материальную часть Автодора, продал легковые и грузовые автомобили, запасные части, шины — все αυτοимущество без остатка, причем вырванные деньги частично раздал в виде премиальных сотрудникам Грузавтодора, а с остальными скрылся.

В своеобразное соревнование с Джигани вступил быв. секретарь Зап.-сибирского крайсовета **Костицын**, растративший 4 тыс. руб., собранные трудящимися края в фонд моторизации погранвойск. Чтобы не быть пойманным, он сфабриковал бумажку о том, что деньги переведены на счет ЦС Автодора. Костицыну не поверили, Костицына уличили.

Но Новосибирский нарсуд, повидимому, не привлек жестоко карать преступников. Он приговорил Костицына к лишению свободы сроком на 1 год и 2 мес. (?), заменив впоследствии лишение свободы принудительными работами.

Автодоровская общественность справедливо выражает свое явное недовольство таким мягким приговором суда.

«Богатые и жулики... — писал Ленин, — главные враги социализма. Этим врагам надо взять под особый надзор всего населения. С ними надо расправляться при малейшем нарушении ими правил и законов социалистического общества беспощадно. Всякая слабость, всякое колебание, всякое сентиментальничанье в этом отношении было бы величайшим преступлением перед социализмом».

Постановление правительства с разящей силой обрушивается на тех, кто смеет посягать на общественную собственность. Отныне судебные органы будут жестоко карать также воров и растратчиков автодоровских средств и имущества. А сами автодоровские массы должны организовать строжайший общественный контроль, наладить самый тщательный учет, не допуская проникновения классовых врагов в свои ряды.

ВНИМАНИЮ НАШИХ ЧИТАТЕЛЕЙ

Учитывая огромный интерес к вопросам моторизации и механизации современных армий с еди широким т р д я щ и х с я м а с с и, в первую очередь, среди сотен тысяч автодоровцев, редакция с следующего номера приступает к печатанию серии лекций-статей т. Г р о ч а н и к а под общим названием „ОСНОВНЫЕ ВОПРОСЫ МЕХАНИЗАЦИИ И МОТРИЗАЦИИ СОВРЕМЕННЫХ АРМИЙ“.

ОБЕСПЕЧИМ АВТОПАРК СВОЕВРЕМЕННЫМ РЕМОНТОМ

1 АВТОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД ВСТУПАЕТ В СТРОЙ

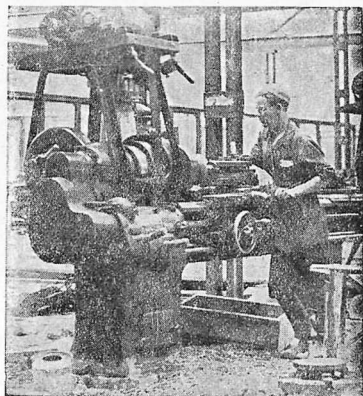
Бурный рост автопарка ставит во всей остроте вопрос об организации его ремонта. В настоящее время дело авторемонта находится в исключительно тяжелом, если не катастрофическом положении. Острый дефицит машин заставляет пользоваться ими почти круглые сутки. При такой нагрузке каждая машина требует по меньшей мере одного капитального ремонта в год, не считая смены отдельных агрегатов и частей (профилактика).

Отсутствие авторемонтных заводов и недостатка запасных частей приводит к тому, что 46% автопарка находится в нерабочем состоянии. Машины простаивают в ремонте подчас месяцами. Постановлением Совнаркома СССР от 17 июня 1930 г. организация авторемонта была возложена на Авторемснаб. Кроме того, постановлением Совета труда и обороты от 23 июня 1932 г. предложено Авторемснабу немедленно развернуть строительство ряда крупных ремонтных заводов, станций обслуживания и ремонта машин Форд, гаражей общественного пользования, шинно-ремонтных мастерских и бензино-раздаточных станций. Размах этого строительства на вторую половину 1932 г. составляет в денежном выражении около 50 млн. р.

В настоящее время Авторемснаб приступил уже к этому строительству и будет развивать его далее в значительно более широком масштабе.

На сегодняшний день заканчивается уже строительство авторемонтного завода, рассчитанного на капитальный ремонт 2000 автомобилей «Форд А» и «АА» в год. Уже начали работать некоторые цехи. Постепенно развертывая свое производство, завод войдет в эксплуатацию 15 сентября этого года. К 1 января 1933 г. завод должен освоить проектную мощность на 75%.

Методы применяемой работы на заводе согласно проектам Гипроавтотранса являются новинкой в ремонтном деле Союза, ибо у нас впервые организуется ремонт по поточной системе с заменой запасных частей стандартных и ремонтных размеров.

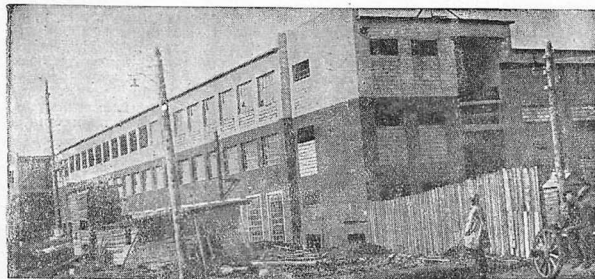


Механический цех 1-го авторемонтного завода

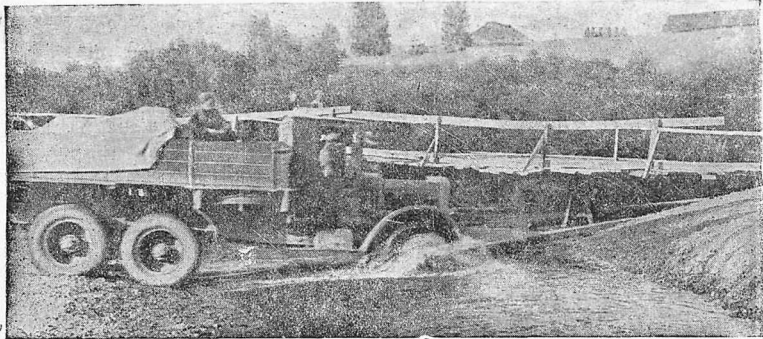
Главнейшие затруднения — в освоении производственных процессов опытными кадрами. Кадров Америки имеют хорошую подготовку и 6-летний стаж для освоения ремонтного дела, в то время как наши кадры имеют стаж в 2—3 месяца.

При полной мощности завод будет выпускать из капитального ремонта по 8 машин в смену. Завод № 2, строящийся в Филях, предназначен для ремонта более тяжелых машин, как-то Я—5, и Амо—3. По плановой наметке завод начнет функционировать с 1 января 1933 г. Монтажные работы начнутся уже с 15 августа. Параллельно со 2-м заводом в Ленинграде строится 3-й авторемонтный завод, пуск которого приурочивается к пуску 2-го завода. Завод предназначен так же, как и 1-й авторемонтный завод, для ремонта машин Форд типа «А» и «АА».

Л—ский



Строительство 1-го авторемонтного завода заканчивается. На снимке — главный корпус завода



Автопобег Москва—Минск—Москва. На снимке—первый брод после г. Орши. М. ст. оказываются совершенно непригодными для автодвижения. Фото Л. Соломонидина

ВНИМАНИЕ ИЗЫСКАНИЯМ И ПРОЕКТИРОВАНИЮ АВТОГУЖЕВЫХ ДОРОГ

ПО МАТЕРИАЛАМ НК РКИ РСФСР

Работа Государственного института по проектированию дорог и дорожных сооружений (Гипродор) имеет чрезвычайно важное значение. От качества и своевременности изысканий и проектирования зависят сроки постройки и стоимость строительства автогужевых дорог.

Обследование работы Гипродора по существу явилось подытоживанием работы за время его существования (год с лишним). Надо отметить (в этом отчасти и заслуга Гипродора), что строительства Главдортранса РСФСР обеспечены проектами в 1932 г. значительно лучше, чем в предшествующие годы. Однако работа по изысканиям и проектированию на должную высоту еще не поставлена. Качество проектов все еще недостаточно удовлетворительное, план работ 1931 г. невыполнен, руководство проектно-изыскательским делом осуществляется слабо.

Недовыполнение плана работ объясняется слабо поставленным контролем за выполнением работ, особенно за работой проектных органов дортрансов, отсутствием твердых календарных сроков камеральной обработки материалов изысканий и недостаточной подготовкой партий изыскательских партий к работе.

Несвоевременное окончание работ приходится отнести и за счет продолжительных задержек в пути. Так, например, партия № 2 находилась в пути вместо 15 дней — 32, а партия № 13 — 20 дней вместо 15. Затягивание работ объясняется также поздним приступом к работе, вследствие чего работы изыскательских партий производились часто в ненормальных условиях — поздней осенью и даже зимой; так партия № 7, работавшая в Северном крае, запоздала с окончанием работ на 2½ месяца «из-за выпавшего раннего снега».

Из 4-х незаконченных еще разработкой проектов Гипродора установлено, что качество их далеко неудовлетворительное. Общая оценка этих 4-х проектов такова, что они нуждаются в дополнительной проектировке, обоснованиях и исправлениях на местах. Основные дефекты этих проектов — излишнее количество вариантов в одних случаях и полное отсутствие вариантов — в других.

Красная линия в редких случаях наносилась в виде обертывающей; водоотвод обеспечен не везде; зондировка болот отсутствует в местах, где концентрируются ливневые воды (Казакстан), не запроектированы искусственные сооружения, а в возвышенных местах этого же профиля запроектированы искусственные сооружения больших отверстий.

Установленные недостатки следует отнести за счет слабого технического руководства, в частности недостаточного инспектирования и инспектирования партий непосредственно в поле.

Из бесед с отдельными изыскателями установлено, что при отъезде на изыскания, точные установки как производить изыскания не давались. Многие начальники изыскательских партий понимали свои изыскания как предварительные, ожидая после себя каких то повторных окончательных изысканий, а некоторые просто не знали, как нужно производить схему переходов больших рек.

Исчерпывающих данных о качестве проектирования на местах нет, нет данных и о том, какое количество изысканий 1931 г. камерально совершенно не обрабатывалось. Слабое руководство и отсутствие наблюдения за работой проектных органов дортрансов объясняется правда в значительной мере перегрузкой Гипродора непосредственной опера-

тично-производственной работой. В одном из дортрансов имел место случай, когда изыскательский материал предшествующих лет в количестве нескольких сотен километров камерально не обрабатывался, а впоследствии выяснилась его непригодность и необходимость повторных изысканий, в результате чего непроизводительно было затрачено свыше 200 тыс. руб.

Работа Гипродора, как института, совершенно не ощущалась — его роль в рациональной организации строительства и механизации ничтожна. Проекты составлялись с расчетом на производство работ вручную, описания производственного процесса в проектах нет, связь с Научно-исследовательским институтом недостаточная.

Вопрос о выборе типа дороги и экономической стоимости строительства решался без достаточной проработки. Почти не уделялось внимания вопросу использования материалов местного происхождения; почвенно-геологические изыскания никакой ценности не представляют; рекогносцировочные изыскания, как правило, не производились; изыскания не имеют достаточных экономических обоснований; работа не связывалась с аналогичной работой НКПС и данные технических и экономических изысканий последнего не использовались.

Все эти факты в значительной мере объясняются тем, что ни администрация, ни общественность не принимали необходимых мер к стимулированию выполнения плана и повышению качества работы. Не принималось достаточных мер и к повышению квалификации работников. Организованные 3-месячные курсы по повышению квалификации работников Гипродора приступили к работе с большим запозданием, посещались нерегулярно и распадались через 1½ месяца. Надо также указать на недостаточность мероприятий по улучшению жилищно-бытовых условий специалистов, в результате чего имела место утечка квалифицированных работников. Из выделенных в 1932 г. на жилищное строительство 200 тыс. рублей было использовано лишь 80 тыс. руб.

Вопросами рационализации ни администра-

ция, ни местком не занимались. Не представлялось даже возможным получить сведения о количестве поступивших рационализаторских предложений. У отдельных руководящих работников существовало мнение, что рацпредложения «естественный долг каждого работника, а поэтому они особому поощрению не подлежат». Это мнение определило и отношение к рационализаторским предложениям — ни премий, ни благодарности никто из внесенных рацпредложения не получил.

Чрезвычайно слабое место в работе Гипродора — это руководство проектным делом в стране. Несмотря на то, что в плане 1931 г. работа дортрансов по изысканиям составляла в общем объеме работ около 90% и по типовому проектированию около 60%, Гипродор фактически не руководил работой мест. За 1931 г. было лишь 5 выездов инспекторов.

Очень мало сделал Гипродор в части унификации проектно-изыскательских работ (издание руководств и инструкций).

Неудовлетворительно была поставлена работа и по обмену опытом.

Гипродору необходимо упорядочить и как следует организовать проектно-изыскательское дело в стране. Одновременно с титульными экономическими изысканиями нужно производить и рекогносцировочные изыскания, организовав титовое проектирование земляного полотна.

Весьма целесообразен также созыв совместной конференции работников Гипродора, ГИАТа, Росдорстроя и отдельных секторов Главдортранса для установления конкретных деловых форм связи проектно-изыскательских работ научно-исследовательских организаций и отражения в проектах требований производства.

Предстоящее пятилетие должно дать громадный сдвиг в деле строительства безрельсовых дорог, а это потребует затраты больших средств и соответствующих темпов. Надо через улучшение проектно-изыскательского дела добиться не только выполнения намечаемых программ, но и удешевления строительства.

Г-р



Укладка первой мостовой в Курган-Тюбе (Таджикистан)

Фото Рейзина

(Союзфото)

МОСКВА — КРЫМ — МОСКВА

Автопробег Москва—Крым—Москва был организован Центральным советом Автодора.

Целью этого пробега было выявить преимущество новых конструкций автомобилей «Форд» и «Плимут» и возможность их применения в наших условиях.

Программа испытаний была утверждена и выработана специальной комиссией. Обкатка новых машин производилась по определенным маршрутам со скоростью не выше 45 км в час. Для лучшей приработки мотора первые три дня в топливо добавлялось масло в размере 6, 4 и 2 проц. Каждая машина прошла в обкатке 1 100 км. Кроме этого машины перед пробегом были подвергнуты лабораторным испытаниям на станке «Ридлер» на полных и прикрытых дросселях, в результате чего мы имеем динамические и экономические характеристики автомобилей.

После пробега Москва—Крым—Москва (3 500 км) машины должны пройти еще до 10 000 км в условиях эксплуатации, после чего будут произведены вторичные лабораторные испытания на станке «Ридлер». Совокупность испытаний должна выявить все достоинства и недостатки новых моделей и отдельных их механизмов во всех условиях нашей эксплуатации.

В пробеге участвовали:

«Форд», модель «18». Мотор 8-цилиндровый, V-образный в 65 л. с., степень сжатия—5,5, рабочий объем—3,63 л.; коробки скоростей с синхронизатором; шины 5,25×18, кузов—четырёхдверный Седан; рессоры поперечные (2 шт.).

«Форд модель В». Мотор 4-цилиндровый 50 л. с.; степень сжатия 5,0; рабочий объем 3,28 л.; коробка скоростей с синхронизатором; шины 5,25×18; кузов 4-дверный Седан; рессоры поперечные (2 шт.). Ход поршня и диаметр те же, что и у модели «А».

Плимут объединения Крейслер. Мотор 4-цилиндровый в 65 л. с.; степень сжатия—4,9; рабочий объем—3,21 л.; коробка скоростей без синхронизатора; шины 5,25×18; кузов—четырёхдверный Седан; рессоры продольные 4 шт.). Кроме того машина «Плимут» имела следующую особенность—у нее «плавающая подвеска мотора», т. е. мотор вместе с коробкой скоростей подвешен только в двух точках—спереди и сзади.

Таким образом он может вращаться вокруг своей оси, проходящей вдоль коленчатого вала и вала коробки скоростей. Мотор удерживается небольшой рессорой, укрепленной одним концом на раме и вторым концом на картере мотора с таким расчетом, чтобы он не мог вращаться. Благодаря такому устройству мотор может покачиваться на раме. Вибрации мотора совершенно не передаются на раму и кузов, что предохраняет заклепочные и болтовые соединения от растягивания. Нервозности двигателя и толчки мотору не передаются совер-

шенно, так как мотор при толчке рессорит. Мотора во время езды совершенно не слышно.

Второй особенностью является наличие «свободного хода» и автоматического сцепления. Механизм свободного хода помещен за коробкой скоростей и позволяет переключать скорости, не выключая сцепления. Принцип действия его подобен аналогичному устройству в велосипеде. Мотор может вращать задние колеса, но колеса не могут вращать мотора, т. е. когда машина идет в «накат», то мотор не соединен с трансмиссией. Автоматическое сцепление позволяет трогаться с места и переключать скорости не включая ногой сцепления. Сцепление выключается автоматически при сбрасывании газа.

Кроме того машина «Плимут» имеет базу в 112 дюймов, тогда как у «Форда» она равна 106 дюймов.

В пробеге еще участвовали 4-цилиндровый «Форд» модель «А» в 40 л. с.; степень сжатия—4,2, рабочий объем—3,28; коробка скоростей без синхронизатора; шины—4,00×19; кузов четырехдверный Седан; рессоры поперечные (2 шт.) и «Форд модель «АА» Нижегородского автомобильного завода, который обслуживал пробег.

Маршрут пробега: Москва — Тула — Орел — Курск — Харьков — Краснодар — Днепродзержинск — Днепропетровск — Аскания—Ново—Пеперко — Симферополь — Севастополь — Ялта — Гурзуф. А после двухдневного отдыха обратно по маршруту: Гурзуф — Алушка — Симферополь — Джанкой — Джангарский мост — Мелитополь — Запорожье — Синельниково — Павлоград — Лозовая — Мерефа — Харьков и от Харькова по тому же шоссе в Москву.

По характеру дороги весь маршрут разбивался следующим образом:

Шоссе различного качества 1470 км (44,5%), горное шоссе—401 км (12,25). Грунтовые дороги 1430 км (43,25%).

Пробег продолжался 14 дней. Из них ходовых дней было 11. Средне-суточный пробег равнялся 300 км.

Теперь о самом пробеге и машинах. Старт был дан 26 июля в 6 ч. 45 мин. утра с Красной площади. До Подольска — гудронное шоссе. На 26-м километре мы дали полный газ, чтобы определить максимальные скорости машин. При этом выяснилось, что максимальная скорость «Форда-18» — 128 км, «Форда-«Б» — 112 км, «Плимута»—120 км по спидометрам. За Подольском «Форд-18» встал — засорился карбюратор. Другие машины поехали дальше. Под Тулой колонна была встречена многочисленным отрядом мотоциклов тульского Автодора.

Заправили машины. Двинулись дальше.

У «Форда-18» не ладилось с карбюратором, для прочистки пришлось делать специальные клаквы, на что потребовалось много времени.

«Форд-18» остался в Туле и к вечеру нагнал нас в Орле, где мы остановились на ночлег.

27 путь продолжался. В Курске был радужный прием. На границе Украины нас встретили авто-мото-отряды Укравтодора, а на утро харьковцы вывели нас из города и проводили за Мерефу. Началась путанная проселочная дорога. Тем не менее к вечеру прибыли в Днепротровск. 28 прибыли на Днепрострой. Тов. Винтер любезно предложил осмотреть строительство. 30 вечером прибыли в Севастополь, а на другой день с большими остановками в Байдарских воротах и Ялте прибыли к конечной цели нашего путешествия — в Гурузф. Здесь нас радушно принял военный санаторий. Осмотрев машины, провели беседу о пробеге и отдохнув, пустились в обратный путь.

На обратном пути скорость движения была увеличена. Первый день прошли Гурузф — Мелитополь — 360 км. Второй день — Мелитополь — Харьков — 510 км. Третий день — Харьков — Тула — 560 км. И последний день — Тула — Москва — 180 км.

К финишу прибыли в точно назначенный день и час — 8 августа в 4 ч. 20 мин.

За время пробега выяснились неоспоримые достоинства новых конструкций автомобилей «Форд»: лучшая подвеска машин и большая приемистость благодаря увеличенной мощности моторов позволяла держать большую среднюю скорость. Машины тихо проходили плохие места, но сейчас же повышали скорость на хороших участках. Улучшенное рулевое управление позволяло делать более быстрые повороты и вести машину с большими скоростями. Расход топлива колебался между 14—16 л на 100 км для модели «Б» и 20—24 л для модели «18».

В смысле проходимости новые модели не только не уступают модели «А», но даже выше ее как в отношении способности идти по грязи, так и проходить препятствия.

Поломок в пути почти не было, только у модели «Б» лопнул рычаг задних амортизаторов, и у модели «18» лопнул рычаг и треснуло по одному боковому стеклу. Следует отметить высокое качество грузовика «АА» Нижегородского завода, который несмотря на плохую дорогу и большую нагрузку проходил почти всегда и везде вместе с нами, опаздывая самое большое на полчаса.

Машина «Плимут» прошла весь путь без поломок, но получила большое количество проколов (28), тогда как у «Фордов» их было 4—5. Расход топлива у Плимута колебался в зависимости от того, с какой скоростью шла машина и как часто пользовались свободным ходом. Расход колебался от 14 до 22 л на 100 км. Хотя у Плимута поломок и не было, но в пути был обнаружен целый ряд дефектов: соскочила педаль стартера, соскочили вилки коробки скоростей, а к концу пути машина перестала держать дорогу на больших скоростях. Причины дефектов в настоящее время выясняются.

Из предварительных данных можно сделать следующий вывод: мотор «Б», показавший очень хорошие результаты в наших условиях, нужно строить сейчас же, чтобы ставить на грузовики, тем более, что это он мало отличается от модели «А». Нужно постараться начать строить и легкие модели «Б». 8-цилиндровую модель следовало бы улучшить, перевесть ее в другой класс машины и только тогда уже приступить к ее производству.

Инж. И. Дюмулен

СЕВЕРНЫЙ КАВКАЗ

ДОЛЖЕН ИМЕТЬ ХОРОШИЕ ДОРОГИ!

«Кропоткинский район по выполнению планов дорожного строительства в 1932 г. идет первым», — говорится в решениях съезда дорожных работников Сев.-кав. края.

Но это еще не говорит о том, что дорожное строительство в этом районе идет успешно.

Колхозы, совхозы и МТС к работе совершенно не привлечены. Местный райколхозсоюз заявляет: «Дорог строить мы не будем. На это есть дорожный отдел. Мы — колхозники». Когда отдельные колхозы выделяли бригады для участия в дорожном строительстве, то правления колхозов не знали, как начислять трудовые бригадам, как снабжать их питанием и т. д. Райколхозсоюз никаких директив по этому вопросу колхозам не дал.

Не лучше обстоит дело и с МТС. Некоторые МТС по-боевому взялись за строительство дорог в своем районе, но краевое отделение Трактороцентра категорически запретило им заниматься этим делом.

Так было в Темишбекской, Миловановской и Отрадо-Кубанской МТС.

Население в порядке трудоучастия привлечено не во всех станциях.

Ловинский, Майкопский, Ново-бекешевский и др. стансоветы не выполнили ни одного процента дорожных работ. Кроме того, эти стансоветы не принимают мер в отношении кулацко-зажиточной части населения, саботирующей выполнение твердых заданий по дорожному строительству.

Передовыми в районе оказались Сандентаевский и Николеский стансоветы, выполнившие 60% плана дорожного строительства.

На Кропоткинский район были изысканы самые большие средства, он был обеспечен механизацией работ. По годовому плану предполагали построить 126 км профилированных дорог с засыпкой гравием. На сегодня построено 62 км и отремонтировано 18 км дорог.

Необходимо отметить, что в дорожном строительстве района местный Автодор не принимает никакого участия.

Нужно с корнем вытравить недооценку дорожного строительства организациями Кропоткинского района и всего края и пока не поздно развернуть работу.

Д. Л-н



Москва асфальтируется. На снимке—укатка асфальтовой мостовой на Никитском бульваре

Фото Е. Микудиной

НЕКОТОРЫЕ ИТОГИ

ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В МОСКВЕ

За первые шесть месяцев 1931 г. по Москве выполнены работы по покрытию улиц на протяжении 114 тыс. кв. м. План I-го полугодия 1932 г. составляет 283 тыс. кв. м, а выполнено 291 тыс. кв. м (102% плана). План по сравнению с прошлым годом превышен в $2\frac{1}{2}$ раза.

Одно это говорит о громадном размахе дорожных работ в красной столице.

Особенно успешно идет реконструкция булыжных мостовых Москвы, которые покрываются асфальто-бетоном. За первые шесть месяцев 1932 г. было намечено покрыть асфальто-бетоном 172 тыс. кв. м, фактически план выполнен на 133,2%. Замощено асфальто-бетоном 229 174 кв. м против 46 390 кв. м первого полугодия 1931 г. (494%).

Усовершенствованных покрытий сделано в первом полугодии 1931 г. 84 138 кв. м, план первого полугодия 1932 г. — 252 тыс. кв. м. На 1 июля план выполнен на 108,4%.

Зато с гранитными мостовыми дело обстоит плохо. На 1-июля намечено провести 80 тыс. кв. м, а выполнено 44 тыс. кв. м, т. е. только 55% плана. Еще хуже с гудронированием шоссе; план работ на 31 тыс. кв. м выполнен на 1 июля лишь на 4,5%

Причины — отсутствие материалов. Дело в том, что в условиях интенсивно развернутых работ и достаточного количества рабочей силы гранит с Онежского озера, прибывший водным путем д. Ярославля, скопился там в громадном количестве из-за отсутствия вагонов. Бригада Моссовета сидят на станции Ярославль и в других местах отправления и всеми мерами продвигают грузы, но вагоны подаются в незначительном количестве.

Союзнефть не выполнил своих обязательств по поставке битума. Это также задержало работы по проведению гудронированных шоссе.

Несмотря на чрезвычайно благоприятную погоду (сухие дни) и наличие рабочей силы, июльский план по асфальто-бетону выполнен всего на 73,7%, по новым булыжным мостовым — на 90%, по гудронированию — на 1,6%, по гранитным мостовым — на 30,6%.

Несмотря на это отставание в выполнении июльского плана, в Мосгдоротделе существует твердая уверенность, что широкий план улучшения улиц Москвы в 1932 г. будет выполнен и перевыполнен.

В течение первой половины августа намечается решительный перелом. Дело в том, что



Москва асфальтируется. На снимке—россыпь асфальта

Фото С. Шингарева

усилиями Моссовета и рабочей общественности с начала августа поставка материалов улучшается с каждым днем. На Союзнефть «нажали», и он усилил отпуск битума.

Большую роль сыграло то обстоятельство, что в разгар работы сумели переключиться с проведения гудронированных шоссе на асфальто-бетон. По первоначальному плану намечалось проведение в этом году в значительном размере гудронированных шоссе, с тем, чтобы постепенно перевести их на более усовершенствованное покрытие — асфальто-бетонное. Но в течение лета убедились, что гудронированное шоссе требует значительно больше битума, строится медленнее, обходится дороже, а качество ниже асфальто-бетона.

В плане второй пятилетки по дорожному строительству г. Москвы гудронированное покрытие совершенно отсутствует. От него пешели на асфальто-бетон еще с начала июля.

Содействовал ли московский Автодор весеннему подъему работ, о котором сообщалось еще в № 11 «За рулем», боролся ли он с трудностями выполнения июньского-июльского плана, участвовал ли он в достижении августовского перелома?

Увы, во все эти периоды Автодор ничем не помог дорожному строительству.

В Мосгордоротделе заявляют, что среди общественных организаций, депутатских групп, содействующих дорожному строительству Москвы, автодорожных коллективов и активистов-автодорожцев не было.

«Узким местом» в производстве дорожных работ продолжает оставаться транспорт. Дорожно-строительные организации не располагают автотранспортом. Мосавтогуж не предоставляет автокаров для срочной переброски грузов. Казалось бы, тут должен был помочь Автодор. Районные автодорожные организации и отдельные автодорожцы-активисты должны были оказать содействие в бесперебойной работе наличных автокаров, принять все меры для усиления автотранспортного обслуживания дорожных работ.

Московские автодорожные организации не должны ограничиваться заслушиванием запоздалых отчетов и докладов, как это изредка практикует Мосавтодор; необходимо оперативное и организационное участие в развернувшемся дорожном строительстве Москвы. Московский Автодор должен на деле изучить опыт строительства мостовых в Москве и передать этот опыт другим городским автодорожным организациям.

М. С.

20 августа 1932 г.

Больше внимания заменителям

Конвейеры и цехи сталинцев, ярославцев и нижегородцев, ставшие плацдармом борьбы за экономическую независимость, стали во главе борьбы за экономико дефицитных металлов, за уделение производства.

Богатейшие возможности для решения этой задачи заключает в себе вопрос о заменителях. Особое внимание при этом нужно обратить на замену остродефицитных цветных металлов менее дефицитными — черными.

Этим вопросом занялся сейчас Нижегородский завод. Он прорабатывает возможность заменить материал для радиаторов, крышек на бензобаках и других деталей менее ценными металлами. Уже решен вопрос о замене литой бронзы при изготовлении втулок листовой латуни. Производство тонкостенных втулок из листовой латуни дает значительную экономико технологических процессов и снижает вес этой детали. Если раньше втулка рессоры для Я-5 весила 685 г, то сейчас, изготовленная из нового материала, она весит всего 250 г. Ярославский завод уже начал изготавливать эти втулки по способу, предложенному нижегородцами.

Ярославский же завод ставит сейчас опыты, цель которых заменить медь радиатора биметаллом. При положительных результатах этого эксперимента завод получит на каждом радиаторе 13 кг экономико остродефицитного цветного металла.

2-й отдел завода им. Сталина заменил бронзу карбюратора чугуном. Металлическое опыление чугунной детали сообщает ей качества, вполне удовлетворяющие всем требованиям, предъявляемым эксплуатацией.

В этом же отделе завода латунь в наливной горловине радиатора была заменена железом, а фланец-гайку делают здесь из ковкого чугуна, заменив им бронзовое литье.

Первые мероприятия, проведенные в области внедрения заменителей цветных металлов на заводе № 6, показали глубокую эффективность этой работы и ее большую значимость в экономико остродефицитных материалов. Если раньше на каждую машину завод тратил до 307 кг цветного металла, то после глубокой проработки вопроса о заменителях и реализации ряда рационализаторских предложений, этот

расход снизился до 247. Только одна замена бронзы чугуном дала заводу в прошлом году 750 тыс. руб. экономико.

Не меньшее значение имеет в автопромышленности и применение пластических масс. Замена пластмассами металла не только сокращает его потребление, но введение деталей, изготовленных из пластических масс, значительно облегчает вес машины, увеличивая тем самым ее грузоподъемность.

Перед автопромышленностью стоит задача — заменить пластмассами 25 деталей. Сейчас изготовлены пластформы для замены цветного литья деталей карбюратора пластмассами. При положительных результатах опыта 40 тыс. т металла, расходуемого по плану текущего года, будет освобождено для нужд других производств, и острота голода в цветном металле сгладится.

Подробной разработкой вопроса о применении пластических масс в автостроении занялись сейчас отдел рационализации ВАТО, НАТИ и Союзхимпластмасс. Предварительные данные этой разработки дают возможность сделать заключение о высоком качестве деталей, изготовленных из пластмасс. Так, например, шестерня-деталь, требующая и высокой точности и прочности, будучи изготовленной из этого нового вида материала, по своим качествам совершенно не уступает металлической.

Приведенные нами примеры со всей очевидностью подчеркивают исключительное значение, которое имеет для нашей промышленности быстрое решение вопроса о заменителях. Однако не везде ему придан характер беговой неотложной работы. Нетерпимо, например, безразличное отношение, проявляемое к нему со стороны организаций, занимающихся эксплуатацией машин. Привлечение практического опыта их работников могло бы принести существенную пользу делу внедрения заменителей и значительно расширило бы аудиторию, занятую проработкой рационализаторских мероприятий в этом направлении. Пассивность, наблюдающаяся сейчас, служит главной причиной слабого участия автодорожной общественности в овладении проблемой заменителей.

Серг. Ли

РАСШИРЕННЫЙ ПЛЕНУМ ДОРОЖНОЙ СЕКЦИИ

Центральный совет Автодора совместно с Цудортрансом созвал 7 сентября расширенный пленум дорожной секции ЦС.

На отведке дня пленума стоят следующие вопросы:

1. О ходе дорожных работ с трудучастием населения и о мероприятиях, обеспечивающих выполнение плана 1932 г.
2. Участие автодорвских организаций в дорожном строительстве, проводимом трудом населения.

3. Доклады ведущих районов о выполнении плана дорожнотрительства.

На расширенном пленуме дорожной секции присутствуют представители всех республиканских дортрансов и советов Автодора, а также целого ряда областей и краев (Московской, Ленинградской, Западной, Нижегородской края, Средне-вожского, Нижне-вожского, Северокавказского и др).

Отчет об итогах этого пленума, а также об опыте передовых районов в борьбе с бездороьем будет дан в следующем номере журнала.

НОВЫЕ ДОСТИЖЕНИЯ В ЭКОНОМИИ ЦВЕТНЫХ МЕТАЛЛОВ

Медно-асбестовые прокладки под головку блока цилиндров уже давно сняты с импорта.

В частности, Авторемснаб с начала своего существования не импортировал ни одной прокладки.

Потребность в них очень большая. Только для «Форда» программа на 1932 г. предусматривает 100 000 прокладок под головку блока.

Прокладки под головку блока изготавливались из латуни. Высокая температура, которую она должна выдерживать, не позволяла заменить латунь другим металлом.

Во втором квартале этого года выяснилось, что программа по изготовлению прокладок не обеспечена сырьем. В латуни было отказать, так как потребность в ней, в связи с пуском автотракторных заводов, чрезвычайно увеличилась. Грозил прорыв в налаженном деле, следствием которого могла быть остановка значительного количества автомашин из-за прокладок, срыв уборочной и т. д.

Случайно автор этой заметки обнаружил на прибывшем импортном «Форде» прокладку выпускной трубы, изготовленную без латуни. Это была так называемая стале-асбестовая прокладка — патент Форда.

Принцип изготовления стале-асбестовой прокладки очень прост. Тонкое листовое железо перфорируется, т. е. пробивается сплошь мелкими отверстиями, причем эта перфорация производится с двух сторон, так что заусенцы обращены попеременно в обе стороны листа. Этот лист покрывается с обеих сторон листовым асбестом и прессуется. Асбест плотно пристает к железу благодаря заусенцам перфорации. После этого из получившегося листа вырубается прокладка нужной формы.

В результате целого ряда опытов удалось изготовить сланцевую прокладку по этому

принципу, причем вместо перфорированного листа была применена железная сетка. Основная трудность изготовления прокладки под головку блока заключалась в том, чтобы добиться гарантии от прорыва прокладки газами в наиболее уязвимом месте между двумя цилиндрами, где ширина ее равна всего 5—8 мм.

Этой гарантии достигли тем, что во все отверстия прокладки были вставлены пистоны из тонкой латуни, которая раньше шла на изготовление всей прокладки. Благодаря этим пистонам прокладка в крае, прилегающем к камере сжатия цилиндра, стала такой же, как была прежняя, покрывая сплошь с обеих сторон латунию. Вторую прокладку изготовили с пистонами уже из железа, добившись 100 проц. замены латуни. Таким образом основные трудности были преодолены и пробные прокладки были изготовлены. Осталось лишь проверить их на практике — поставить на машины, что и было сделано. Два «Форда» вот уже с 25 июля этого года ходят с этими прокладками. Несколько прокладок поставлено на испытание в НАТИ.

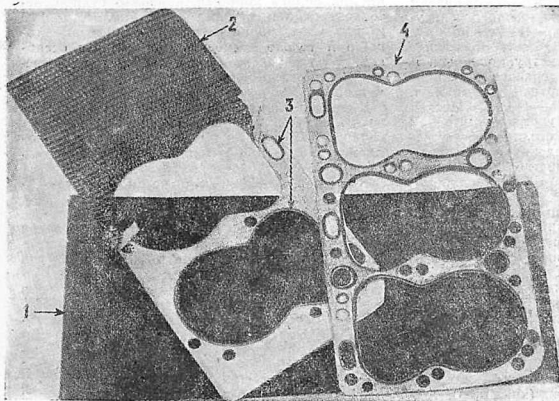
Это дает громадную экономию: количество съэкономленной латуни по группе прокладок Авторемснаба до конца 1932 г. составит 32 т.

Но медно-асбестовые прокладки делает не только Авторемснаб. Их изготавливают для своих машин и НАЗ, завод им. Сталина, Ярославский, все тракторные заводы, заводы стационарных моторов и др.

В порядке социалистического обмена опытом мы ставим вопрос о переходе всех заводов СССР, изготавливающих медно-асбестовые прокладки, на новый способ.

Курс рабочих авторов техники
Жургазобединения

Иноземцев



Процесс изготовления сталеасбестовой прокладки под головку блока цилиндров.

1 — Основа прокладки — железный лист; 2 — тот же лист перфорированный, покрытый с двух сторон асбестом и запрессованный (для наглядности до половины листа). В середине прорито отверстие, в которое вставляется пистон 3; 4 — готовая прокладка

Фото С. Иноземцева



Амо и Язы в пробеге. На снимке—общий вид проселочной дороги. Впереди—автобус „Амо-4“

Фото Л. Соломо идина

СОВЕТСКИЕ МАШИНЫ, КОНСТРУКТОРЫ И ВОДИТЕЛИ ВЫДЕРЖАЛИ ЭКЗАМЕН

АВТОПРОБЕГ МОСКВА — МИНСК — МОСКВА

Мы тронулись с завода им. Сталина 25 июля в 7 ч. 15 мин.

Колонна состояла из 3 грузовых автомобилей Амо-3, одного автобуса Амо-4 с кузовом «новый стандарт», 2 трехосных четырехтонных машин, построенных заводом им. Сталина, 2 трехосных восьмитонных машин, построенных Ярославским заводом, 1-й ярославской стандартной пятитонки и 2 обслуживающих фордов—легкого командорского и грузового для продуктов. Всего—11 машин.

Пробег организован ВАТО для трехосных автомобилей, впервые сконструированных и построенных в СССР. Для сравнения в пробег были включены стандартные автомобили.

Маршрут Москва—Минск—Орша—Москва включает 43 проселка. Надо упомянуть, что при составлении маршрута мы столкнулись с невозможностью получить сведения о состоянии проселочных дорог, большинство которых нанесено на карты по данным дореволюционного времени.

Новые карты до сих пор не изданы, а в Цудортране точных сведений не имеется, и у нас не было полной уверенности в возможности закончить пробег по намеченному маршруту.

Весь путь мы должны были пройти в 11 дней, включая 2 дня отдыха в Минске.

Средняя техническая скорость была установлена следующая: по шоссе 30 км, по проселку от 15 до 20 км, в зависимости от состояния дороги.

В пробеге участвовали: главный инженер завода им. Сталина т. Лялив (командор), тех-

нический директор Ярославского завода т. Гайдукевич, начальник технической инспекции ВАТО т. Кнапп, представители ВАТО, НАТИ, Военведа, общественных и партийных организаций и ЦС о-ва Автодор. Работу контролеров выполняли инженеры-конструкторы.

Выехав за заставу по Варшавскому шоссе, мы двинулись на Юхнов. Погода стояла солнечная, дорога хорошая, в начале гудрон, затем щебенка и местами булыжник. Состояние мостов удовлетворительное. Машины шли хорошо и только трехоска Амо внушала беспокойство, так как у нее вначале чрезмерно грелись тормоза и червячная передача задних мостов.

В Мятлеве произвели первую заправку бензином, замерили удельный вес и испытали все неудобства отсутствия колонки. Бензин приходилось, как и везде в дальнейшем, разливать ведрами.

В Юхнов прибыли к 6 часам, покрыв 215 км со средней скоростью 31,8 км в час (за вычетом стоянок).

Первый день успешно пройденного этапа вселил всем участникам уверенность в благополучном завершении пробега. Машины были в порядке, передача трехоски Амо проработала, и за исключением нескольких проколов в пути никаких неприятностей не было.

На другой день выехали в 7 ч. 30 мин. Погода и дорога не изменились, но состояние мостов заметно ухудшилось. На Десе устроили дневку. Нас окружили колхозники. Они с интересом рассматривали машины и слушали наши объяснения. По пути и на остановках мы

раздавали автодорожскую литературу. В Рославль приехали около 4 часов, покрыв 182 км со скоростью 33 км в час.

При просмотре машин в Рославле на одной из ярославских трехосок заменили радиатор, он по пути несколько раз кипел, на другой — подтянули крепление демультипликатора и поставили новый болт колодок центрального тормоза.

На другой день выехали в 7 час. утра. Дорога хорошая, местами гористая. Шли свыше 60 км. в час.

На реке Проне нас задержало неожиданное препятствие. В прошлом году паводком унесло мост — строится новый. Нам предстояла переправа на пароме с ненадежным настилом. Въехала на паром Амо-3, настил прогнулся, но выдержал. Осторожно переправив по одной более легкой машины, очередь дошла до ярославских. Мы принесли доски, приготовленные для моста, сделали второй настил, разгрузили от балласта машины и таким образом переправились. На переправу ушло пять часов.

Не доезжая Бобруйска нас ожидала встреча, организованная коллективом Автодора. Дневной перегон в 227 км прошли со скоростью 34 км в час. В город приехали в 11 часов.

Из Бобруйска выехали на следующий день в 7 ч. 30 мин. Ехали по недостроенному шоссе. На 60 километре производились работы. Мы свернули на свежесыпанную обочину, которая расплзлась, и машины застряли. Вытаскивали буксиром при помощи трехоски.

У автобуса снимали ступицу переднего колеса, заел тормоз из-за плохих шлангов.

Дальше пошел проселок, дорога шла лесом по укатанному грунту; здесь ходят трехосные Круппы, подвозят на постройку дороги материалы. От Пуховичей ехали полем. Дорога сухая, но много рытвин и ухабов. От Смиловичей выбрались на хорошее, ровное, как скатерть, шоссе. В Минск приехали около 6 час., пройдя 116 км (из них 58 проселком) со скоростью по шоссе 32,5 км в час и по проселку — 19,3.

Одновременно с нами прибыли машины



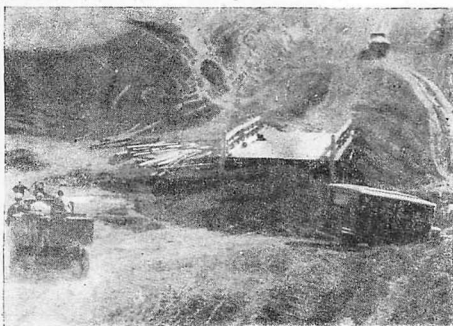
Автобус „в джунглях“. На снимке — лесной большак екатерининских времен между Гжатском и Можайском. Большая настолько зарос, что участникам пробега приходилось рубить деревья, прокладывая дорогу машинам

Фото Л. Соломоницина

агитационного пробега, организованного Полоцким Автодором. На площади состоялась большая митинг. Отмечали успехи советского автостроения подтверждением чего являлась стройная колонна выстроенных на площади машин. Выступавшие останавливались на значении автомобилей в экономике страны и обращались к населению с призывом строить дороги. Командор от имени участников пробега благодарил за теплую встречу и подобно осветил цели и задачи нашего пробега.

На следующий день осматривали и заправляли машины. Кроме незначительной течи патрубка радиатора у автобуса и смены колодок центрального тормоза из-за сорвавшегося ферродо у одной из ярославских трехосок, никаких дефектов не обнаружили.

Вечером были приглашены на президиум



Один из недостроенных мостов, какие часто встречались на пути пробега. Характерно, что мосты, почти готовые к эксплуатации, зачастую бездействуют в течение многих месяцев

Фото Л. Соломоницина

ЦС Автодора Белоруссии. С интересом выслушали доклад командора Полоцкого пробега. Задачи этого пробега — организация и укрепление в колхозах коллективов Автодора, агитация за заем и дорожное строительство. Полочане везли с собой «американку», на которой печатали газету, принимали участие в уборочных работах, проводили собрания, помогая колхозникам разбираться в политических и текущих вопросах.

В обратный путь выехали 3-го в 7 ч. утра. Шоссе очень хорошее и до 108 километра ехали немного более двух часов.

К Орше все чаще и чаще попадают надежные мосты. Некоторые из них приводятся в порядок. Мы вынуждены сбавить ход.

На 12 километре не доедая Орши остановились для сбора колонны. Орша встретила нас исключительно организованно. Сперва появились велосипедисты, затем автомобили с представителями местных организаций. Мы въехали в город под звуки оркестра. В городе было большое оживление, все жители вышли на улицу. Наши машины привлекли всеобщее внимание, очень понравился автобус.

В Орше заправлялись бензином и выехали в 7 ч. 30 мин. Отсюда начинался большак, построенный еще при Екатерине. По этому тракту наступал на Москву Наполеон. Сейчас эта дорога потеряла свое значение, и мы беспокоились удастся ли проехать и выдержать ли мосты.

Вскоре после Орши — первое препятствие — брод через речку, а после брода очень крутой и продолжительный подъем. Машины прошли хорошо и мы прибодрились. Но увыв... через 2—3 км началась невозможная дорога сплошь в ухабах и рытвинах, заполненных водой.

То и дело застревали стандартные машины. Особенно трудно было автобусу с удлиненным шасси. Мы ежеминутно соскакивали с машин и под крики «давай, давай» проталкивали их. У всех Амо-3 погнулись багажники

запасного колеса, цеплявшие за бугры при переезде канав. У автобуса оторвался задний фардук кузова. Трехоски шли хорошо, не нуждаясь в помощи и в критические моменты служили буксиром.

Несколько раз там, где даже трехоски не могли пройти, мы засыпали катками, сравнивали бугры и делали фашины. Так мы добрались до деревеньки Казьяны.

После этой остановки дорога не улучшилась, и мы к 5 часам измученные добрались до гор. Ляды. Улицы города оказались непроезжим болотом. Командор поехал искать объезд. Пока ожидали возвращения командора, местные жители вместе с нами сочувственно возмущались состоянием «городских дорог», но вероятно после нашего отъезда, как и до этого, ничего не сделали.

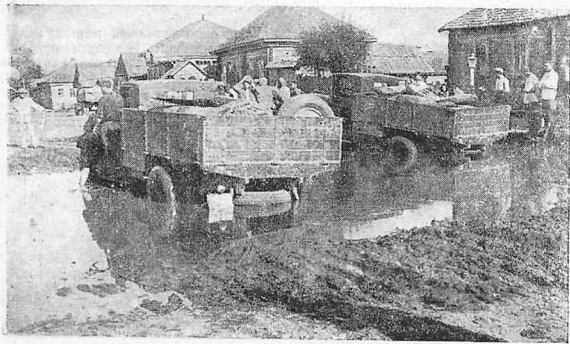
Вст куда надо взглянуть автодору
Ляды — историческое место: здесь потерпел очередное поражение отступающий Наполеон. Через 2 км после г. Ляды выяснилось, что впереди недостроен мост и мы не проедем. Оставалось одно — достроить мост.

Переночевав в поле, принялись за работу. Сделали раскосы, уложили на переводы в два ряда доски и благополучно перевели все машины. На это потеряли около 3 часов. В 10 часов двинулись на Красное. Дорога несколько улучшилась, но мосты в полусгнившем состоянии, часть из них мы обрушили.

В Красном роздали литературу. После Красного положение не изменилось — вскоре нам встретился прогнивший мост через речку. Попробовали пропустить Амо-3. Мост трещал, пришлось сделать второй настил из захваченных с собою досок.

Отсюда дорога стала улучшаться, и мы к 7 час. вечера приехали в Смоленск, опаздывая на сутки.

Из Смоленска выехали в 10 часов вечера. Очень красивая дорога шла правым берегом Днепра. Темнота и ненадежные мосты задерживали движение. Около 4 час. ночи приехали на переправу и заночевали. За день прошли 115 км. со скоростью 13,9 км в час.



Гор. Ляды. Участники пробега берут приступом огромные лужи

Фото Л. Соломонидина

Эти прохлятые мостики подолгу задерживали участников пробега

Фото Л. Соломоновича



На следующий день в 5 час. начали переправу, предварительно укрепив свои причалы и настил парама, и только в 10 час. выехали на Вязьму.

В начале шли пески, и стандартные машины вязли. Трехоски проехали хорошо, вытаскив застрявших. Дальше большак и мосты оказались в порядке. За Дорогобужем опять начались плохие мосты. На реке Костре настоящий «чертов мост» длиной около 30 метров; он висел почти на воздухе, поддерживаемый продольными швеллерами, прогнувшимися от собственного веса. Сваи частично прогнили, а частично были снесены в половодье. По мосту автомобильное движение, как мы узнали позже, запрещено. Но никаких надписей мы не видели. Положение безвыходное — других дорог на Москву здесь нет. Ни один участник пробега не проявил малодушия, и водители хладнокровно один за другим переезжали мост, выбирая настил между уцелевшими сваями, предварительно настил между «купанья» открыв дверки кабин.

В Вязьму прибыли около 7 час. вечера, покрыв 133 км. со скоростью 19,4 км в час. Решено было после заправки ехать дальше. Задержка произошла из-за ярославской «трехоски». Через 2 часа прибыла трехоска и оказалось, что недалеко от Вязьмы у нее под задними колесами обвалился мост — вытаскивали домкратом. В Вязьме заночевали. Мы опаздывали на сутки и до срока финиша оставался один день. Чтобы приехать во время, надо было за день сделать двойной перегон.

Из Вязьмы выехали в 6 ч. 30 мин. До Гжатска — сухой ухабистый проселок и негодные мосты, часть которых миновали объездами. В 12 километрах от Гжатска провалился на мосту Амо-3. Вытащили домкратом и буксиром.

В Гжатск прибыли в 11 час. До Москвы оставалось только 186 км. От Можайска — хорошее шоссе. Около 5 час. вечера проехали Можайск и недалеко от Кунцево собрали колонну. Машины были все в порядке. На место

встречи прибыли в 9 ч. 15 мин., пройдя за день 266 км (из них 140 км проселком) со скоростью по проселку 17,5 км в час по шоссе — 30 км.

В Кунцево — радостная встреча. нас приветствовали представитель ВАТО, представитель ЦС Автодора и директор завода т. Лихачев.

Пробег, несмотря на все трудности, окончился в срок. Заданная скорость выдержана — покрыто 1690 км из них 458 проселком, со средней скоростью по шоссе — 31,6 км, по проселку — 16,3 км в час. Расход горючего, по предварительным подсчетам, не превышает установленных норм. Карбюратор Амо новой регулировки вполне себя оправдал. Все машины дошли в хорошем состоянии и в пути не было ни одной поломки, приостановившей движение. Не было сменено ни одной ресоры.

Имевшие место дефекты все случайного характера, в частности, у ярославских трехосок кипели радиаторы вследствие того, что не успели к пробегу изготовить запроектированные и были поставлены стандартные радиаторы меньшего размера. То же в отношении поломки кронштейна. На другой машине этот же кронштейн, как и крепление демультипликатора были в порядке.

У трехоски Амо замена радиатора вызвана повреждением ивзне. Трехосные машины показали хорошую проходимость по самым северным дорогам и пескам, на шоссе они не отставали от стандартных автомобилей.

Советские заводы, конструкторы и водители еще раз выдержали экзамен. Пробег дал ценный материал и технический опыт.

В заключение остается пожелать, чтобы строительство дорог и мостов не отставало от темпов нашего автостроения. Одновременно нужно форсировать организацию авторемонтных станций и установку бензиновых колонок, еще отсутствующих не только на шоссе, но и в большинстве городов нашего Союза.

М. Андриевский

ВНИМАНИЮ ПОДПИСЧИКОВ „БИБЛИОТЕКИ ЗА РУЛЕМ“

В ближайшее время в серии библиотеки „За Рулем“ выйдет книга проф. К. Купрянова „Новейшие течения в дорожной тактике“. В книге 16 печатных листов.

Ремонт в гаражных условиях

Прижиг подшипников

В предыдущей статье мы остановились на сборке двигателя.

Перед монтажкой коленчатого вала в коренных подшипниках и перед установкой шатунов на шейке коленчатого вала, надо их приработать по своим местам, а вместе с тем приработать по цилиндрам и вновь поставленные поршневые кольца.

Приработка колец до последнего времени в большинстве даже крупных автомастерских производится примитивным способом. В подшипник нижней головки шатуна вставляется деревянный стержень. Рабочий берет концы стержня руками и по цилиндру, смазанному маслом, иногда с подсышкой мелкого наждака, водит поршень с кольцами от нижней до верхней точки и обратно. Для 4-цилиндрового двигателя затрачивается полный рабочий день.

Для указанных работ можно рекомендовать специальный станок, изготавливаемый мелитопольским заводом им. ОГПУ. Стоимость станка — менее двух тысяч руб. (без мотора). По качеству он может успешно конкурировать с лучшими зарубежными станками по прижигу подшипников этого типа.

Этот станок дает высокое качество ремонта и приносит около 80% экономии во времени, против затрачиваемого на пригонку подшипников ручным способом.

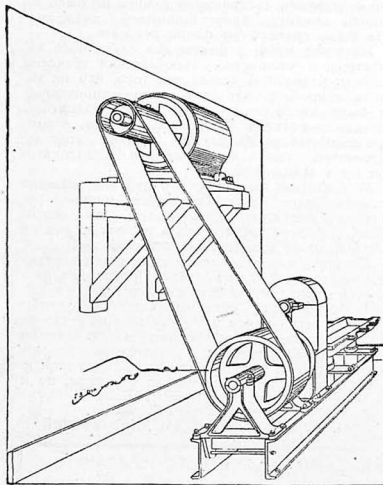


Рис. 1

На рис. 1 приведен станок, действующий через привод от мотора в 20 л. с., делающий 1200 об/мин. Этот станок может давать на нижнем шпинделе 520, а на верхнем — 200 оборотов при диаметре шкивов: на станке — 575 мм и на моторе — 250 мм. При ширине ремня в 200 мм станок может одновременно прижигать коренные и шатунные подшипники и прирабатывать поршневые кольца. При достаточном навыке рабочего вся операция с 4-цилиндровым двигателем отнимает около часа времени.

На рис. 2 приведен такой же станок с собственным электромотором в 15 л. с. Прижиг коренных подшипников на нем должен производиться отдельно от шатунных.

Для производства операций над разными автомобильными двигателями, стол станка 10 (рис. 2) при помощи контрольного приспособления 11 может приподниматься и опускаться по надобности. По установке стола на нужной высоте, он запирается на месте натяжным замком 12. Для регулирования прижимов 6 и 14, которые закрепляют мотор на столе в установленном положении в целях прижига или приработки, в боковых сторонах стола имеются канавки 7. Под № 1 показан рычаг сцепления внутреннего расширяющего типа, которым по мере надобности и в соответствии с процессом прижига или приработки производится включение вращения и временных остановок шпинделей с головками 3 и 5. Внутри кожуха 2 помещаются передаточная цепь и зубчатки, обеспечивающие достаточную мощность для прижига и скорость для приработки. Приспособление 4 служит для натяжки цепи при помощи эксцентрика. Установка блока двигателя в перевернутом состоянии производится при помощи регулировочных плит 8 и закрепляется угольниками 13 (рис. 3).

Для прикрепления к той или другой головке шпинделей 3 и 5 коленчатых валов с фланцами разных размеров устанавливаются промежуточные коническо-ступенчатые фланцы 15 и 16. Чтобы укрепить блоки двигателей на площадке станка для операций, обозначенных на рисунках 4 и 5, применяются зажимные тяги 17. Шкив-маховик 18 имеет вес 135 кг. Ручное контрольное колесо 19 работает в соответствии со сцеплением и дает возможность рабочему определить жесткость баббита в подшипниках не отделив коленчатого вала от ведущей головки шпинделя.

Для приработки автодвигателей с конусообразной нижней частью картера, как напр. у Форда они устанавливаются на стол 10 без нижней части картера. В этом случае в углубление, идущее вдоль стола под знаком 7, помещается масло, чем и заменяет картер двигателя.

Для прижига подшипников коленчатый вал присоединяется к головке 3 верхнего шпинделя станка, дающего малую скорость. Прирабатывая мотор, коленчатый вал следует присоединить к головке нижнего шпинделя станка, дающего увеличенную скорость вращения.

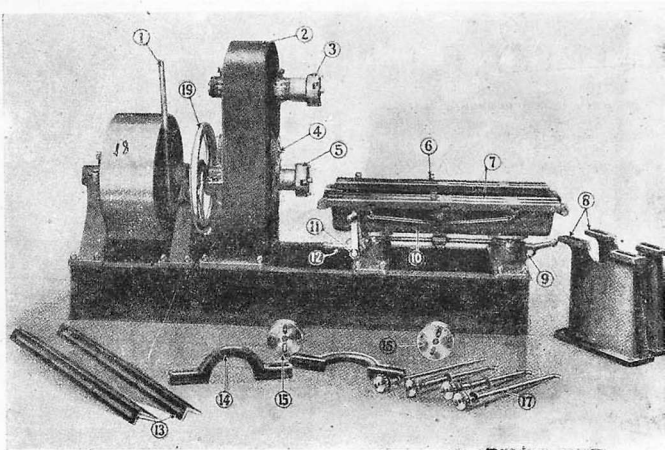


Рис. 2

Нет надобности производить прижиг коренных подшипников у двигателя Форд, если они пройдены разверткой.

Прижиг подшипников, кроме огромной экономии времени по сравнению с приабриванием их, имеет еще то преимущество, что он уплотняет баббит и создает на поверхности его особую корку.

Все прочее по прижигу подшипников зависит от навыка рабочего, причем определением критического момента перед возможностью выплавки баббита может служить запах начинающего разлагаться масла.

Прижиг подшипников производится с теми прокладками между половинками подшипников, которые должны остаться при окончательной сборке двигателя, с добавлением при окончательной сборке подшипников прокладки для получения зазора между шейками коленчатого вала и баббитом подшипников в 0,001". Этот зазор оставляется из соображений расширения коленчатого вала от нагрева во время работы.

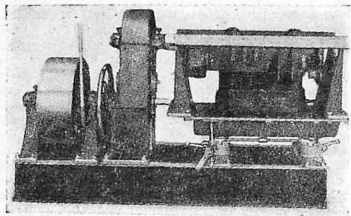


Рис. 3

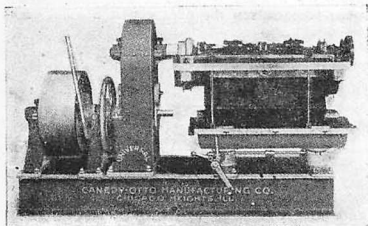


Рис. 4

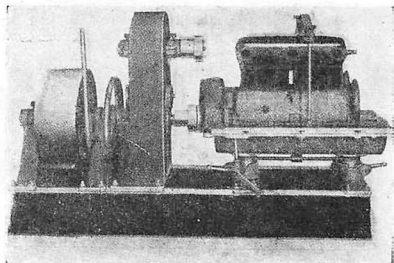


Рис. 5

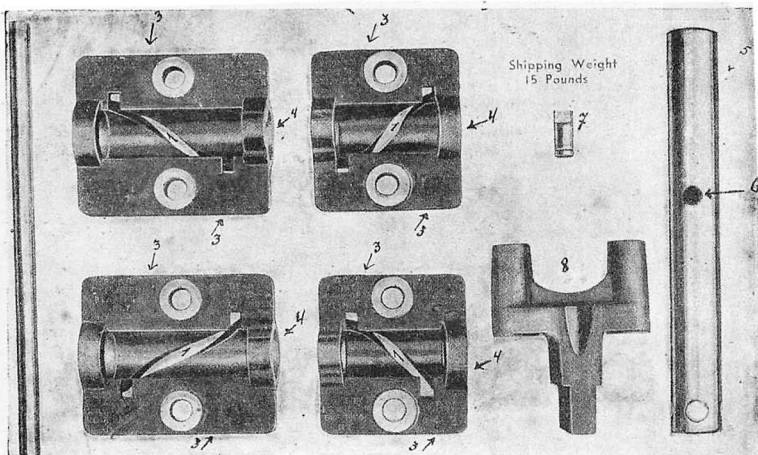


Рис. 6

При уходе за станком надо следить, чтобы кожух цепи 2 был снабжен количеством масла, доходящим до уровня сливного клапана. Все масленки шестерен должны быть наполнены тавотом и ежедневно подвертываться.

Разделка масляных канавок подшипников

Эта операция производится всюду в гаражах и авторемонтных мастерских ручным резцом. Исключение могут составлять некоторые машинно-тракторные станции с техперсоналом, интересующимся последними новинками рационализации и изобретений. Между тем имеется чрезвычайно простое, доступное в изготовлении каждому слесарю приспособление по нарезке масляных канавок для всех подшипников двигателя. Это приспособление, недопускающее ни одной царапины на баббите, требует ¼ минуты для проделки масляной канавки на половинке подшипника любого двигателя автомобиля.

Пишущий эти строки сделал собственноручно такое приспособление, которое успешно применяется в моторном цехе. Оно изготовлено ручным способом из утильметалла (см. рис. 6). От обрезка цельнотянутой водопроводной трубы с наружным диаметром в 30 мм для шатунных подшипников Форд и с диаметром 32 мм для коренных подшипников взяты куски 4, соответствующие длине подшипников коренных и шатунных. По внутренним диаметрам труб подобраны остатки круглого железа 5, длиной несколько более удвоенной длины подшипников, которые можно назвать резценосящим шпинделем. Для более легкого хождения внутри трубы, этот шпиндель следует подшлифовать мелким напильником. Трубы по обеим сторонам привариваются или припаиваются сильным припаяем по одной подушке 3 толщиной 10 мм, с отверстиями, просверленными по одному в каждой подушке, диаметром, равным тем же отверстиям в подшипни-

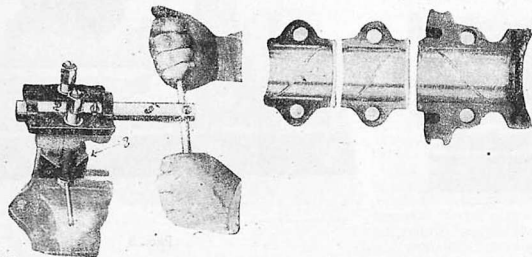


Рис. 7.

ках. Подушки должны быть приложены к трубе так, чтобы нижняя сторона их соответствовала, вернее, проходила через линию центра трубы. После приварки подушек в нижней половине трубы прорезается дорожка 1 для реза, а в верхней половине ее вынимается середина 2, как это видно на рисунках 7 и 8. В резцосистелях 5 высверливается отверстие 6 для реза 7. Резец изготовлен из обломка круглого напильника и закален.

Для удобства заворачивания крышек подшипников в тиски делается нечто подобное приспособлению 8 (рис. 6) и 8 на рис. 7.

Процессы работы, приведенные на рисунках 7 и 8 говорят сами за себя. Поворачивая резцосыящий шпindelь вправо или влево, в зависимости от того, в какой половине подшипника происходит нарезка масляной канавки, следует нажимать шпindelь вперед.

Установка коленчатого вала

Перед тем как приступить к монтажу коленчатого вала в подшипниках, необходимо осмотреть по ремонтной карточке результаты проверки вала после разборки двигателя. Особенное внимание следует обратить на фланец, к которому привертывается маховик. При проверке коленчатых валов Форда, после 45 000 км пройденного пути, около 50% валов имеют: а) прогибы фланцев до $0,010''$, б) выработки третьей шейки до $0,020''$ и прогиб шейки около маховика до $0,030''$.

Причина этого лежит в небрежной или неумелой установке и монтаже вала в подшипниках. Особое внимание следует обращать на средний подшипник. Дело в том, что при трех коренных подшипниках он обычно имеет наибольшее изнашивание. В свою очередь, третий подшипник изнашивается больше первого, так же, как и шейка коленчатого вала, вращающаяся в нем, вследствие значительного веса маховика изнашивается больше других. Это последнее особенно отражается на быстром износе, если в третьем подшипнике развилась слабина более положенной, которая способствует нарушению равномерности центробежной силы, развиваемой маховиком.

Слабина, появившаяся в третьем подшипнике, не ограничивается ускорением износа остальных двух подшипников. Она создает эллипсис в шейках коленчатого вала и получающимся вибрированием маховика искривляет фланец, к которому он прикреплен. Искривление фланца в свою очередь влечет прогиб шейки вала около фланца, к которому привернут маховик, и увеличение выработки одной стороны ее.

Во избежание этого необходимо при установке коленчатого вала отрегулировать подшипники путем натяжки их до одинакового напряжения.

Слабо натянутый подшипник начинает стучать. Для устранения этого стука обычно отнимается нижняя часть картера и стучащий подшипник подтягивается. Но после того, как произойдет укрепление одного слабо затянутого подшипника двигатель нередко развивает больше стуков. Из этого следует, что отрегулировать натяжку подшипников без специального приспособления через нижнюю часть картера почти невозможно.

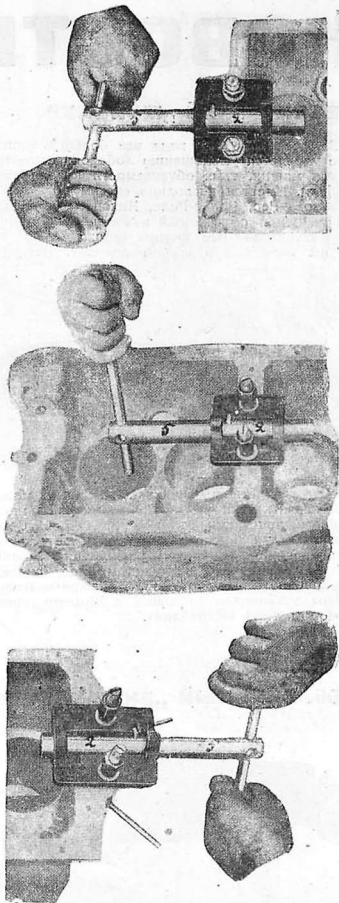


Рис. 8

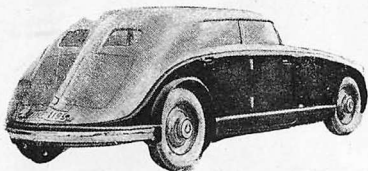
Производить подтяжку стучащего подшипника без разборки двигателя, в гаражах наименее приспособления, указанного на рис. 9, не рекомендуется. Возможная чрезмерная натяжка одного подшипника приводит к небалансированному сопротивлению и напряжению на соседние подшипники, вызывая в них стук.

Инж. С. Нотов

НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТО

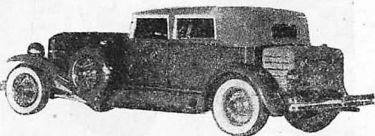
ОБТЕКАЕМЫЙ „МАЙБАХ“

За последние два года все большее внимание уделяется уменьшению лобового сопротивления машин, т. е. обтекаемости кузова автомобиля. Имеется несколько систем обтекаемых кузовов—Рео, Рольс-Ройс, Виков и др. Недавно выпущен обтекаемый кузов немецкой фирмой «Майбах». Все формы сглажены, все выступы спрятаны в общем покрове. Запасные



колеса закрыты в «крыльях» (если их можно так назвать) так же как и подножки, появляющиеся лишь при открывании дверей. Сзади имеются два больших багажных отделения. Благодаря значительному расширению машины за счет подножек, на каждом ряде сидений совершенно свободно уместятся три человека. Кузов установлен на шасси с 12-цилиндровым мотором типа «Цеппелин».

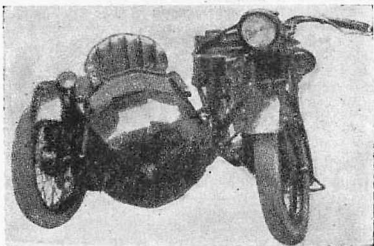
265. СИЛЬНЫЙ „ДЮСЕНБЕРГ“



На нашем фото—кабриолет «Дюсентберг». Это—самый мощный легковой автомобиль мира. Мотор его имеет 8 цилиндров. Отделка всех деталей и главным образом кузова отличается исключительной проработанностью. Внутренность этого авто сделана с исключительными удобствами и роскошью.

«Дюсентберг» рассчитан, понятно, не на массового покупателя. Шасси без кузова стоит 9 500 долларов (19 000 руб.) Вряд ли, однако, в условиях кризиса даже его изящество сможет привлечь к нему многих покупателей...

МОТОЦИКЛ С УПРАВЛЯЕМОЙ КОЛЯСКОЙ

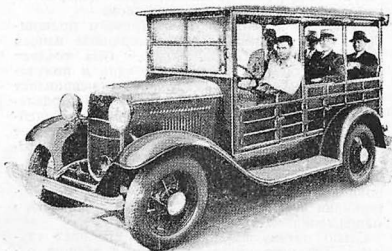


В Германии появились мотоциклы с колясками, колесо которых поворачивается одновременно с передним колесом мотоцикла. Колесо расположено не как обычно рядом с задним колесом мотоцикла, а на 50—60 см позади переднего колеса. Это обеспечивает мотоциклу спокойный ход, так как колеса проходят препятствия по-одиночке. Рулевые тяги устроены с таким расчетом, что колеса мотоцикла не проскальзывают, а идут при повороте по концентрическим окружностям.

Управлять таким мотоциклом очень легко.

ЛЕГКИЙ АВТОБУС НА ШАССИ ФОРД МОДЕЛИ 1932 г.

Американские фирмы кузовов и автопринадлежностей, обслуживающие продукцию Форда,

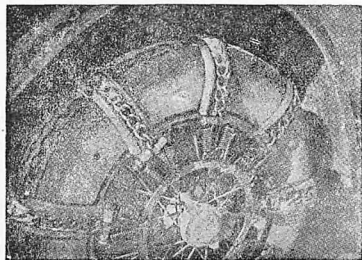


сейчас после появления новой модели Форда переключились на выпуск своих изделий согласно новых размеров и типов автомобилей. На нашем снимке—легкий автобус на шасси «Форд В», выпущенный фирмой «Биквор».

ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

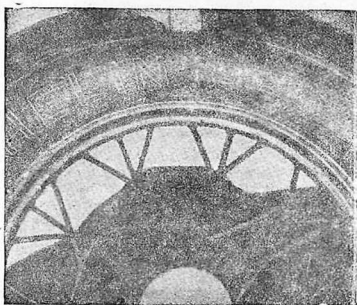
КАК ОБЛЕГЧИТЬ ЕЗДУ НА АВТОМОБИЛЕ ЗИМОЙ

На нашем снимке новые немецкие приспособления, значительно облегчающие зимний автотранспорт. Вверху—бесшумная цепь, надеваемая на колеса; она не создает шума даже на



асфальте и сохраняет как шины, так и поверхность мостовой. Каждая поперечная цепь положена на резиновом основании. В середине переднее колесо автомобиля с приводом на передние колеса с лопатками для расчищения снега.

ШИНЫ, ПОГЛОЩАЮЩИЕ ТОЛЧКИ



На фото — машины «Мишлен» (Франция), которые благодаря низкому давлению поглощают все мелкие толчки. Таким образом облегчается работа рессор и ход машины становится значительно спокойней.

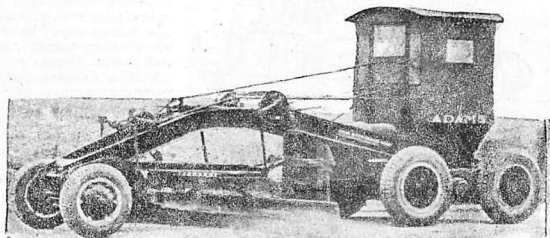
ГРЕЙДЕР НА ПНЕВМАТИКАХ

Дорожные машины в большинстве случаев передвигаются на место постройки по уже готовым дорогам. При распространенной до сих пор установке металлических ободов на их колесах они производили незаметные, но существенные разрушения дороги. Кроме того ра-

бота на жестких колесах очень затруднительна.

Вследствие этого ряд американских фирм, производящих дорожные машины, установил на своих моделях пневматики низкого давления.

На фото—грейдер Адамс на пневматиках.



Рабселькоры-автодоровцы! Пишите в редакцию, что предпринимают местные организации по заметкам, напечатанным в журнале.

При равном числе цилиндров двухтактный двигатель по сравнению с четырехтактным имеет следующие преимущества:

1. Вдвое большее число рабочих импульсов в единицу времени, т. е. вдвое большую равномерность хода.
2. Отсутствие сложного клапанного устройства.
3. Простоту регулировки.

Однако двухтактный двигатель имеет и большие недостатки, как напр. перерасход топлива и утяжеление конструкции по мере увеличения его мощности. Перерасход топлива обусловлен принципом распределения фаз в двигателе, у которого существует момент, когда горячая смесь вступает в цилиндры с незакрытыми выхлопными клапанами или окнами. Период впуска горячего в цилиндры с открытыми выхлопными окнами вызывается необходимостью лучшего очищения цилиндров от остатков продуктов горения предыдущего цикла. Он называется «продувкой» цилиндров. Продувка цилиндров является единственной причиной, благодаря которой двухтактный двигатель не популярен до сего времени широкого применения в автомобилях.

Долгие и настойчивые усилия многих конструкторов, направленные к созданию экономичного, мощного и легкого двухтактного двигателя, сопровождаются известными успехами. За последний год лучшие двухтактные двигатели созданы конструкторами Цоллером, Уиттекером и Робертсоном.

Двигатель Цоллера очень успешно вынес серьезные испытания и выпускается сейчас в серийном порядке фирмой Forced Inductor Ltd London.

Он имеет 8 цилиндров в одном блоке, расположенных парно в два ряда, и развивает 30 л. с. при 2 600 об/мин., когда мощность его

равна только 12 л. с. Каждая пара цилиндров сообщается с общей камерой горения (рис. 1), и поршни их особым образом связаны с одним коленом вала. Поршни при помощи шатуна с фасонной нижней головкой непосредственно сидят на шейке колена вала. Фасонная головка шатуна несет на себе два пальца для захвата вильчатой головки шатуна второго поршня. Такое размещение шатунов уменьшает тангенциальные усилия в возвратно-движущихся частях двигателя и сохраняет от быстрого износа стенки цилиндров и поршней, а также подшипники коленчатого вала.

Поршни движутся одновременно вверх и вниз, но они всегда находятся на разной высоте, т. е. в разных фазах. В этом заключается основное отличие двигателя. Когда один поршень почти совсем закрывает выхлопное окно А, другой поршень начинает открывать впускное окно В. Таким образом в период вступления в цилиндр свежая горячая смесь не может вырваться наружу вместе с сгоревшими газами, однако это не значит, что свежая смесь при сбоем вступлении обесценивается оставшимися в цилиндре инертными газами. Это явление здесь устранено благодаря правильности распределения фаз и наличию мощного компрессора С, способного в чрезвычайно короткий период времени подать в цилиндр необходимое количество смеси. Компрессор наложен на переднем конце коленчатого вала и работает под весьма умеренным давлением.

Двигатель имеет 8 цилиндров и четырехколенчатый вал. Для повышения равномерности вращения колена вала расположены под углом в 90° друг к другу. За один оборот коленчатый вал получает четыре рабочих импульса (хода). Отсюда следует, что при вращении только четырех рабочих камер двигатель Цоллера работает с такой же бесшумностью, какой обладает обычный 8-цилиндровый четырехтактный двигатель.

Двигатель весьма прост по конструкции. Он не имеет клапанов и механического привода к ним. Съемная головка цилиндров допускает точное выполнение формы камер горения, а также и просторство для циркуляции охлаждающей воды. Горячая смесь поступает от компрессора сначала в прямой и горизонтальный канал, а от него отходит четыре более узких и слегка изогнутых канала к впускным окнам В. Отходящие газы по коротким и круто расширяющимся каналам идут в общую и прямою выхлопную трубу Д, прикрепленную сбоку цилиндров.

Зажигание происходит от обмотки и четырех запальных свечей, вставленных вертикально в специально выемку головки цилиндров.

Обычно двигатели относятся к высшему классу, если они на 1 000 см³ рабочего объема цилиндров развивают мощность до 20 л. с. при 2 600—4 000 об/мин. Рабочий объем цилиндров у двигателя Цоллер равен 723 см³ и мощность 30 л. с. при 2 000 об/мин. Значит он выше пер-вокласных двигателей, как бы вне класса, и

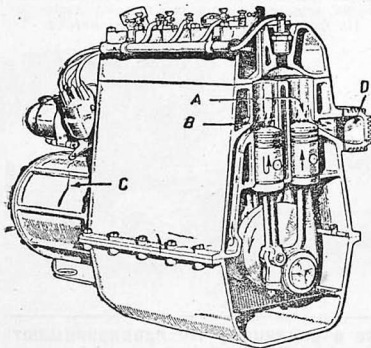


Рис. 1

потому сейчас он находит себе большое применение в автомобилях самых разнообразных марок.

Двигатель Уиттекер имеет 3 цилиндра $54 \times 72,7$ мм в одном блоке с рабочим объемом в 500 см^3 . Колепчатый вал двигателя покоится на четырех подшипниках и заключен в прямоугольный кожух (рис. 2), у которого правая

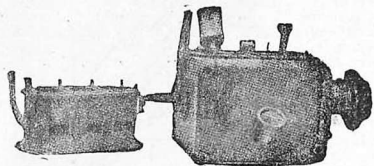


Рис. 2

стенка сделана отъемной. Шатуны стальные, трубчатого сечения, имеют нижние разрезные подшипники. Поршни (рис. 3) — чугунные с фасонными головками, предназначены для выталкивания сгоревших газов в выхлопные окна. Каждый цилиндр снабжен двумя впускными и двумя выпускными клапанами. Нижние кромки отверстий выпускных клапанов (окон) расположены на одной высоте с головкой поршня, отвечающей крайнему нижнему положению последнего.



Рис. 3

Цилиндры имеют общую съемную головку. В ней расположены запальные свечи и впускные клапаны, наклоненные под углом в 10° к вертикальной оси. Впускные клапаны действуют от клапанов и отдельного рычажного валика (рис. 4), укрепленного сверху крышки. Открывание и закрывание клапанов происходит от кулачков А и В. Клапаны здесь не имеют обычных пружин и не могут закрываться самопроизвольно, как у обычных двигателей. Полная принудительность действия клапанов повышает точность распределения фаз, что имеет большую ценность для любого двигателя. Для двигателя же Уиттекер это обстоятельство является еще более ценным, ибо он делает до 5000 об/мин. и его кулачковый вал вращается с одинаковой скоростью с коленчатым валом.

Охлаждение — водяное, от помпы. Зажигание — от обмотки. Поступающее от карбюратора топливо смешивается с воздухом, магнетическим компрессором Фоксуил, который сжимает воздух только на 20% выше атмосферного

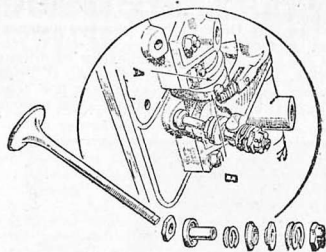


Рис. 4

давления и вращается с половинной скоростью коленчатого вала.

Рабочие импульсы компрессора синхронизированы с периодами пуска горючего в цилиндры. Компрессор (рис. 5) имеет чугунный корпус А, стальную обойму В, шесть лопастей С и по шесть штук сегментальных сухарей О и тальцев Е. Корпус А насажен на ведущий вал эксцентрично. На шариковую втулку корпуса надета обойма В, имеющая внутри кольцевую выточку с прямоугольным сечением. В кольцевую выточку на равном расстоянии друг от друга вставлены сегментальные сухари О с пальцами Е. Пальцы снабжены прорезами, куда закладываются боковые выступы лопастей С. Один выступ каждой лопасти закладывается в палец Е, а другой — в соответствующий вырез подшипника, сидящего на ведомом тале компрессора и не показанного на рисунке. Сухари О заложены в выточку с известным зазором относительно обнимающего их кольца и потому радикальные колебания лопастей, наталкивающих воздух, не могут достигнуть при вращении ро-

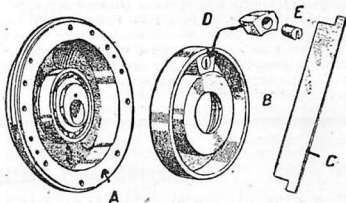


Рис. 5

тора большого значения и не могут касаться обнимающей их поверхности, что вызывает кубышку поломку деталей.

Благодаря наличию компрессора Фоксуил, магнетического воздуха, при давлении только на 20% выше атмосферного, и благодаря хорошему выполнению клапанного устройства головки цилиндра никогда не получают заметного перегрева и не наблюдается перебоев в зажигании, хотя степень сжатия горючего в цилиндрах равна 7:1.

Двигатель Робертсона имеет 4 отдельных цилиндра, расположенных попарно в форме буквы V (рис 6) Поршни А и основные цилиндры имеют двойные диаметры (рис. 7); между стенками каждого поршня и цилиндром (чугунным) вставлен второй стальной цилиндр В тоже двойного диаметра Поршень связан при помощи шатуна, а стальной цилиндр — при помощи

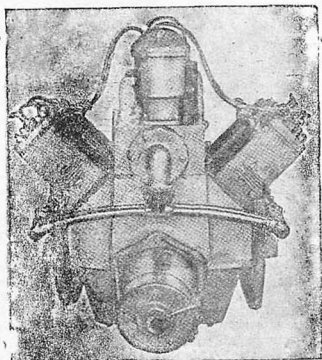


Рис 6

эксцентрика и цапфы с коленчатым валом двигателя. Цапфа эксцентрика закреплена под некоторым углом к шейке колена вала. Цилиндр В предназначен для управления клапанами.

Смесь от карбюратора поступает по каналу С в свободное пространство над широким диаметром стального цилиндра и отсюда по выемкам О проникает в рабочую камеру над головкой поршня. Начало проникновения смеси в рабочую камеру совпадает с моментом закрытия выпускных окон Е, поэтому «продувка» цилиндров здесь не сопровождается обычной потерей горючей смеси.

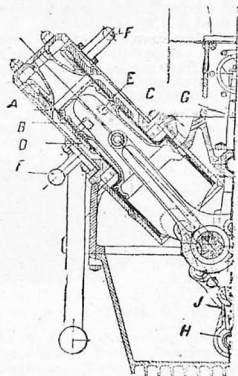


Рис. 7

Расположение окон в стенках цилиндров В и их размеры точно увязаны с моментами впуска и выпуска смеси и их длительностью, а также увязаны и с линейными скоростями движения поршня А и цилиндра В. Зажигание происходит от бобины и свечей, вставленных в центре камер горения. Охлаждение — водяное; начальная и конечная циркуляция воды происходит по трубам F. Водяная помпа приводится в действие от эксцентрика и вспомогательного шатуна D, насаженного на коленчатый вал двигателя. Смазка осуществляется под давлением. Масляный насос Н работает тоже от эксцентрика и связанного с коленчатым валом короткого шатуна J.

Рабочий объем цилиндров равен 1000 см. При 3000 об/мин. двигатель свободно развивает мощность в 30 л. с. и совершенно не обнаруживает никаких признаков вибрации отдельных деталей или перебоев в зажигании.

Инж. А Ковостелин

ВНИМАНИЮ НАШИХ ПОДПИСЧИКОВ!

Редакция и издательство еще раз обращают внимание всех подписчиков на то, что в связи с передачей всего дела распространения и экспедирован я журнала на почту **ЖАЛОБ НА НЕАККУРАТНУЮ ДОСТАВКУ „ЗА РУЛЕМ“ В ИЗДАТЕЛЬСТВО ПОСЫЛАТЬ НЕ СЛЕДУЕТ.**

ГОРОДСКИМ ПОДПИСЧИКАМ надо обращаться непосредственно в бюро жалоб городского отдела подписки Моспочтамта (ул. 1-го мая, 26) или по телефону 2-82-89 и 3-85-70.

ИНОГОРОДНИМ ПОДПИСЧИКАМ следует направлять жалобы непосредственно в центральное бюро жалоб Моспочтамта.

ПОЖАРЫ В АВТОМОБИЛЯХ, ИХ ПРИЧНЫ И БОРЬБА С НИМИ

То обстоятельство, что автомобили работают лишь на огнеопасных жидкостях, создает для автомобильного дела значительную пожарную опасность.

В раннюю эпоху развития автомобиллизма воспламенение карбюраторов было частым явлением. Автомобильная техника, энергично взявшись за эту проблему, создала карбюраторы, воспламенение которых может считаться большой редкостью. Этому в немалой степени способствуют автоматически действующие огнетушительные приспособления.

Воспламенение карбюратора может произойти вследствие плохо отрегулированного мотора. Если в моторе образуются масляный нагар, то при усиленной эксплуатации машины нагар иногда начинает тлеть. В результате начинается не только общеизвестное стучание мотора, но возникает опасность слишком раннего воспламенения свежей смеси во время всасывающего хода поршня, что и ведет к воспламенению карбюратора. Однако чаще всего воспламенение карбюратора происходит вследствие слишком бедной смеси (так наз. чихание карбюратора).

Перегретые свечи могут также вызвать пожар карбюратора. То же последствие могут иметь и слишком близко расположенные головки толкателя. В этом случае быстро наступает неплотность посадки соответствующего клапана, так как горящая смесь проникает во время работы между тарелкой и седлом клапана. При этом возникает опасность, что при всасывающем ходе поршня проходящий горящий газ может вызвать воспламенение.

Как должен реагировать водитель на воспламенение в карбюраторе машины? Советов обычно дается много, но не все они одинаково целесообразны. Так, напр., при воспламенении карбюратора предлагают внезапно пустить машину полным ходом с тем, чтобы мотор всосал пламя. Следует подчеркнуть, что это совершенно неправильное мероприятие. Лишь в самых редких случаях пламя окажется всосанным и потухнет, тогда как в большинстве случаев водитель потеряет драгоценное время.

Правильнее всего тотчас же остановить машину и немедленно выключить мотор, а затем открыть и по возможности совсем удалить капот мотора. Если запорный кран бензопровода легко доступен, то его следует немедленно переключить. Если вблизи насыпаны песок или земля, то их можно применить в качестве средства для тушения, но лучше всего пустить ручной огнетушитель, который должен быть в каждой машине. Далее надо открыть спусковой водяной кран у блока цилиндра с тем, чтобы находящееся в предохранителе остатки бензина были смыты водой. При этом не следует забывать о том, что нужно продвигать машину минимум на длину корпуса, чтобы она не стояла в разлитом бензине.

При воспламенении карбюратора советуют пускать мотор полным ходом, вхолостую. Это опасное мероприятие, его следует избегать.

Наиболее пригодным для тушения автомобильных пожаров являются общеизвестные ручные огнетушители. При отсутствии в машине специального огнетушителя, следует иметь при себе хотя бы бутылку четыреххлористого углерода (тетрахлор).

Электрооборудование автомашин также создает немалую опасность возникновения пожаров. Так, напр., перерезанный провод или плохо присоединенный наконечник кабеля может дать искру под капотом и вызвать пожар.

Общеизвестно, что во всех автомобилях один из полюсов источника тока проведен к массе шасси. Таким образом, для получения короткого замыкания достаточно, чтобы при совершении какой-либо работы был включен другой полюс прикосновением гаечного ключа или иным аналогичным путем. При этом короткое замыкание может воспламенить влажные от бензина части машины. Эта опасность особенно реальна при включении и выключении стартера и батареи, так как стартерный круг ничем не предохранен.

Огнеопасны также неплотные контакты, так как они вызывают образование искры и главным образом при большом расходе тока расплавляются. Места ввода кабеля часто дают переломы, ведущие к повреждению изоляции.

Поскольку машина обладает батарейным зажиганием, нельзя забывать о выключении зажигания при остановке мотора. Если вследствие положения рычага прерывателя цепь тока окажется замкнутой, то может возникнуть опасность нагретия бобины и ее воспламенения.

Нередко источником пожара являются также и неплотные сидящие наконечники проводов. Они быстро изнашиваются и в таком виде способствуют передаче искры к огнеопасным частям машины.

Пожарная опасность заключается и в тяжело-работающих, застревающих клапанах или в сломанных и слишком слабых клапанных пружинах. Отопительные устройства в автомобилях точно так же таят в себе опасность пожара. Отопляющие приспособления и механизмы должны быть совершенно свободны, их не следует закрывать и закупоривать одеяла и др. вещами, так как это может вызвать перегрев и, как следствие его, воспламенение.

При воспламенении провода или коротком замыкании, дающих о себе знать запахом газа, следует тотчас же остановить мотор и выключить зажигание. После этого нужно немедленно сорвать расплавленные и горящие провода рукой, обернутой в тряпку.

При быстрых скачках с гор и возвышенностей возможны пожары вследствие перегрева тормозов. При тушении подобных пожаров водой необходимо слезть за тем, чтобы вода не попала на термозной барабан, который должен остыть сам по себе.

При выборе огнетушителей для автомобилей следует отдавать предпочтение огнетушителям, наполненным четыреххлористым углеродом.

В. Любарский.

РАБСЕЛЬКОРЫ-АВТОДОРОВЦЫ

Кешут

РАЙОНЫ ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ БОРЮТСЯ ЗА ХОРОШУЮ ДОРОГУ

Ряд районов Ленинградской области перевыполнил план дорожных работ. Это достигнуто умелым привлечением населения к труду, своевременным развертыванием подготовительной работы, заключением содоговоров между колхозами и сельсоветами, организацией бригадного метода работ. В дорожном строительстве активно участвуют Автодор, комсомол, школы, избы-читальни и районная газета.

Так Череповецкий район выполнил план на 127%, Мясинский район — на 112%, Белозерский — на 128%, Рудненский — на 130% и т. д.

Но наряду с передовыми районами есть районы, вылившие план от 3 до 15%, как например, Бабаевский, Дедовический, Оштинский и др. Здесь дорожное строительство идет самоотечком.

Областной штаб до начала месячника направил в районы 70 уполномоченных, провел ряд выездов в отстающие районы, организовал там популярные доклады. Областная печать, в частности газета «Крестьянская правда», помимо освещения месячника на своих страницах, организовала выездную редакцию, которую направила в помощь отстающим районам. За 22 дня пребывания в районах выездная редакция провела десятки собраний, выпустила семь номеров газеты, посвященных дорожному строительству и обмену опытом между районами. По инициативе газеты в Бологовском районе был объявлен декалик штурма бездорожья. Благодаря умело проведенной подготовительной работе в выходные дни крестьяне выходили на ремонт

дорог без ущерба сеноуборке. В результате процент выполнения годового плана с 35 возрос до 68,2.

Нужно однако отметить, что решение обкома комсомола о том, чтобы каждый комсомолец отремонтировал от 5 до 10 пог. м дороги, полностью не выполнено ни в одном районе.

Облсовет Автодора наладил в этом году живую помощь районным организациям. В районах создано до 200 новых коллективов Автодора. Автодор организовал ряд субботников в Череповецком, Мясинском и др. районах. Правда, намеченные 6 рейдов в помощь отстающим районам сорвались.

Сейчас годовой план дорожного строительства в Ленинградской области выполнен на 80,5%. Построено 856,5 км грунтовых дорог, 146,7 км дорог с каменной одеждой; отремонтировано 3 662 км грунтовых дорог и 97,5 км дорог с каменной одеждой; построено 13 650 пог. м мостов и отремонтировано 6 608 пог. м мостов.

За перевыполнение планов, облштаб выдал премии: Череповецкому району — автомобиль, другим районам велосипеды, костюмы и пр.

Сейчас начался второй месячник борьбы с бездорожьем. Многие районы дали обязательства выполнить годовой план к 1 сентября.

Второй ударный месячник штурма бездорожья должен дать не только выполнение, но и перевыполнение плана дорожных работ Ленинградской области.

А. Ф

106% ВЫПОЛНЕНИЯ ПЛАНА — РЕЗУЛЬТАТ УДАРНОЙ РАБОТЫ

К началу дорожных работ в подшефный Нижегородскому Автодору Кстовский район выехала бригада ударников-автодорожцев от Свердловского райсовета.

Работа в районе шла вяло. Трудучастие выполнялось лишь на 10 — 12%.

Бригада развернула широкую агитмассовую работу, разъясняя колхозникам значение дорожного строительства. Результаты этой работы сказались быстро. Колхозники стали перевыполнять задание по труду. Работа закончилась.

Сейчас уже подведены итоги — план месячника дорожного строительства выполнен на 106%.

Опыт бригады Свердловского райсовета должен быть перенесен в другие районы.

ДАТЬ СТРОИТЕЛЬСТВАМ ГУСЕНИЧНЫЙ ТРАКТОР

Я работаю трактористом около 10 лет. За это время я неоднократно сталкивался с нерациональным использованием тракторов.

Например, на строительстве Уралмашстроя имеется около 100 тракторов «Интеров» и «Фордзонов». Они безусловно непригодны для работы, так как дороги на строительстве в ужасном состоянии. Ежедневно происходят поломки кронштейнов, передних осей, коробок червячной шестерни и др. Зимой тракторы совершенно не могут быть использованы.

Я считаю, что строительные участки должны быть обеспечены гусеничными тракторами, которые будут использованы рациональнее, нежели колесные. Это сэкономит много часов простоя, а сельское хозяйство с полным эффектом сумеет использовать колесные тракторы.

А. Романов

На общественный суд!

СРЫВАЮТ РАБОТУ ТРАНСПОРТА

Коммерческий директор треста Эмба-Нефть Жуков и тех. директор Васильев дали распоряжение снять из авторемонтных мастерских фрезерный станок и перенести его в механическую мастерскую, обслуживающую крупные буровые агрегаты.

Авторемонтные мастерские находятся в 350 м от механических. Работа авторемонтных мастерских требует точности до 0,01 мм. Работа же мехмастерской допускает точность до 1 мм. Отсюда ясно, если фрезерный станок будет работать в авторемонтных мастерских, то любая работа как для транспорта, так и для бурения будет выходить точнее и лучше.

В авторемонтных мастерских станок снесен на фундаменте, оборудованный электромотором и трансмиссиями. Три месяца потратили транспортники на изобретение прибора к станку для расточки блоков цилиндра для моторов разных автомашин. Установив прибор, добились идеальной точности. Автомашин с расточенными цилиндрами перестали рвать поршень, простои машин свелись к нулю, транспорт начал работать.

НАГУМАНОВ НЕ ОПРАВДАЛ КОМСОМОЛЬСКОГО ЗВАНИЯ

Шофер гаража связи Нагуманов Мансур, член комсомола, был выбран редактором стенгазеты. Но вместо того, чтобы стать примером для остальных шоферов и бичевать в газете неполадки гаража, Нагуманов сам стал делать много брака, небрежно смотреть за машиной и имел несколько поломок.

Недавно Нагуманов во время бешеной гонки налетел на человека. Кроме того он часто опаздывал на работу и не соблюдал трудовой дисциплины.

НЕБРЕЖНОСТЬ ТРАКТОРИСТОВ

ВЫЗВАЛА КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ

На складе Пестовского леспромхоза имеется трактор «Клетрак-40». Трактористы Колобов и Морозов, зная, что у трактора плохо работает водяной насос, не произвели во время ремонта и продолжали работу. В результате задрало цилиндр, разбило два поршня и расплавило несколько подшипников. Сейчас трактор сдан в капитальный ремонт.

ст. Пестово

Автодоровец

Сейчас грубые работы механической мастерской расшатывают станок и для точных работ он станет непригоден. Это пагубно отразится на работе транспорта, а следовательно сорвет и буровые работы.

Работники механической мастерской ломают головы над установкой станка у себя. Для одного станка приходится соорудить целую трансмиссионную установку, так как он имеет трехступенчатые приводные шкивы.

РКИ вмешалась в это дело и предложила временно задержать отдачу станка в механическую мастерскую.

Но результат получился довольно неожиданный. Управляющий транспортной конторой т. Чашин получил строгий выговор за задержку станка.

Авторемонтные мастерские обслуживают парк в 100 машин. Сейчас их бесперебойная работа под большой угрозой.

Должны сказать свое слово соответствующие организации, которые объясняют директорам Васильеву и Жукову значение транспорта, особенно в работе новых нефтяных промыслов.

Казакстан

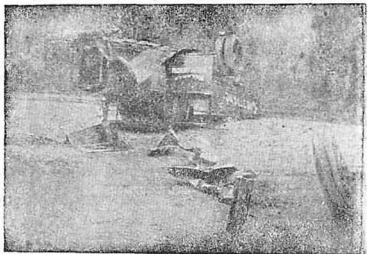
Арвэд Эггерт

Комсомольцы должны быть примером на автотранспорте, а не носителями расхлябанности.

Тов. Нагуманов в работе не оправдал своего комсомольского звания.

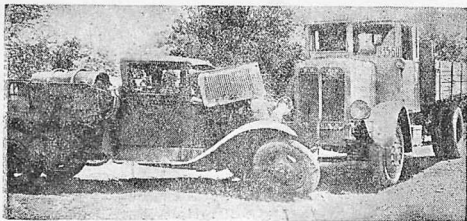
Казань

Б. А



Шофер Мариупольского отделения Союзтранса И. Минисов на полном ходу налетел на телеграфный столб. Машина разбита вдребезги

фото Л. Иванов



додители автомашин Грознефти Чикаев и Набоков ухитрились разбить два грузовые автомашины, стол нувшись на повороте (Нагорная Чечня, Хасан-юртского р-на)

Фото Шевченко

ШОССЕ НИЖНИЙ — МЫЗА ПОСТРОИТЬ В КРАТЧАЙШИЙ СРОК

Из-за безобразного отношения ряда организаций, план дорожного строительства в Нижнем Новгороде поставлен под угрозу срыва.

Отдел коммунального хозяйства от дорожного строительства отмахивается, заявляя, что это дело гордорстрой.

Гордорстроевцы же на заседании Свердловского райсовета Автодора заявили, что план выполнен не будет, так как нет утвержденного проекта и материалов.

Райсовет Автодора выделил бригаду, которая выяснила, что все беды идут из горсовета,

явно недоучитывающего значения дорожного строительства.

Особенно неблагоприятно на участке Нижний — Мыза. Там старое шоссе разворочено, а новое строится такими темпами, что с наступлением осени при существующем положении связь с Мызой будет прервана.

Горсовет должен во что бы то ни стало использовать остаток времени для устройства шоссе Нижний — Мыза, где находятся наши гиганты — радиотелефонный комбинат, ЦВРЛ и аэродром.

Нижний Новгород

Автодоровец

СРЫВАЮТ ЗАОЧНОЕ ОБУЧЕНИЕ

Московский центральный заочный политехнический институт передал всех курсантов-заочников своему харьковскому филиалу. Харьковский филиал в свою очередь, несколько раз переходил из рук в руки.

Заочное обучение заглохло. Так заочники автомобильного техникума еще в прошлом году сдали контрольные работы, а до сих пор

они не проверены. Никаких инструкций заочникам не высылается.

При такой постановке и «методическом» руководстве никакого толку от заочного учения нет.

Интересно знать, кто привлечет к ответственности автомобильный техникум за срыв заочного обучения.

ст. Горлов-а

Заочник Грениаров

Расхитителей общественного достояния — к сур вой ответственности

ВМЕСТО ПОМОЩИ СЕВУ — ВОРОВАЛИ КАРТШКУ.

В помощь огородному севу гараж Брянского рудоуправления выделил бригаду шоферов.

К сожалению, вместо помощи шофера занимались... кражей картошки. В этом был уличен брат завгара Логвиненко и ряд других шоферов.

Несмотря на безобразность этого факта, дело ограничилось тем, что завгару предложили возвратить украденную картошку.

Я считаю, что Логвиненко и его «подручные» должны быть строго наказаны за дискредитацию рабочего шефства над колхозами.

Брянский рудник, Донбасс.

Автодоровец

г. Шахты

Козка

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ**

Зав. редакцией **Н. БЕЛЯЕВ**

Издатель Газетно-журнальное объединение

Уполн. Главлита В-33636, Гехрел. Н. Свешников. Отп. в 7-й тип. «Искра революция» Мособлполиграф. Москва, Филипп., 13.
З. Т. 1046 Тираж 65.700. Стат В 5-176×250 мм. 1 бум. лист. Количество знаков в одном бумажном листе 202700
Изд. № 1595. Журнал сдан в набор 21 августа, подписан к печати 18 сентября, и. Приступлено типографией к печати 17/IX.