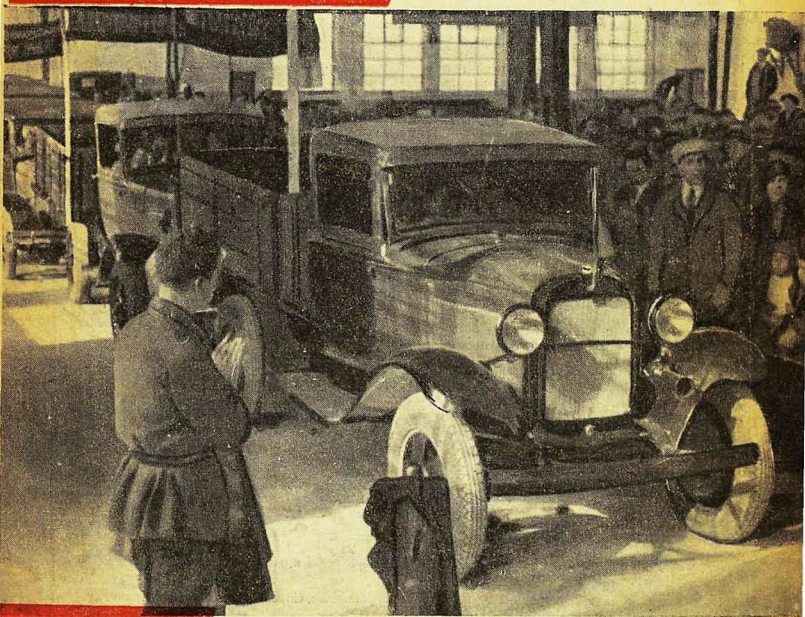


9-10 193

ЗАРУЛЕМ

ЖУРНАЛЬНО-ГАЗЕТНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ



Десятки тысяч автомобилей, выпускаемых советскими автозаводами, требуют правильного ухода и специализированного ремонта. На смену кустарным мастерским идут оборудованные по последнему слову техники советские авторемонтные заводы.

НА СНИМКЕ — ТОРЖЕСТВЕННОЕ ОТКРЫТИЕ АВТОРЕМОНТНОГО ЗАВОДА № 1 В МОСКВЕ.





ЖУРНАЛ ВСЕСОЮЗНОГО
ОБЩЕСТВА АВТОДОР
ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ

Автомобиль—трудящимся!

РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страссн-
бульвар, 11, тел. 3-31-91. Грамв. А,
6, 23, 25, 29, 41.

А. ЛЕЖАВА

По-большевистски подготовиться к УБОРОЧНОЙ КАМПАНИИ

ПОДГОТОВИТЬ ДОРОГИ К УБОРКЕ УРОЖАЯ

На съезде ударников-колхозников Средней Волги т. Молотов привел цифры и показал, что на 5 мая этого года по Союзу было засеяно только на 4 млн. га меньше, чем было засеяно на то же число в 1930 г., который был самым урожайным в истории нашей страны. Тов. Молотов выразил уверенность, что к 15 мая посевная площадь достигнет тех результатов, какие были 15 мая 1930 г.

Это, конечно, огромный успех, и мы, автодорожцы, должны отметить, что в этом успехе крепнущих колхозов и совхозов громадное значение имеют тракторы, автомобили и сельскохозяйственные машины. За эти 3 года тракторный и автомобильный парк вырос в сельском хозяйстве значительно.

Скоро сев будет закончен, и мы подведем итоги автодорожской помощи сельскому хозяйству в посевной.

Однако и сейчас по имеющимся неполным данным мы можем констатировать, что хотя против прошлого года автодорожские организации и проделали весьма большую работу, но в абсолютных размерах работа эта крайне незначительна. Качественную оценку работы и анализ ее мы сможем сделать, когда получим достаточный материал. Теперь же, заканчивая сев, мы должны начать подготовку к следующему этапу сельскохозяйственной кампании — к уборочной.

Если уборочная не будет своевременно подготовлена, то все достижения посевной могут пойти на-смарку. Не мало еще у нас таких районов, в которых сев не мог быть выполнен без крайнего напряжения сил и без помощи извне. Эти слабые районы должны в первую очередь получить подкрепление со стороны автодорожских организаций.

В чем должна заключаться автодорожская помощь уборочной?

Всем известно, что уборочная работа носит крайне срочный характер, более срочный, чем даже посевная, ибо надвигающаяся осень дает дождливые дни, которые часто задерживают уборку, а это грозит осыпью созревшего зерна, порчей корнеплодов и т. п. Дожди делают дороги непроезжими и затрудняют быструю вывозку продуктов к местам хранения и переработки. Вот почему хозяйства ловят каждый час хорошей погоды, чтобы быстро снять созревший урожай и укрыть его от непогоды.

Ш А. ЛЕЖАВА — По-большевистски
по подготовиться к уборочной кам-
пании
В. РУЦОВ — Не допустить прова-
ла конкурса на лучший коллек-
тив
А. КСЕНИН — В порядке дня—борь-
ба за хлеб
Б. БЕН — Сельскому автотранспор-
ту—лучшие кадры шоферов
И. Ю. МИХАЙЛОВСКИЙ — Все-
ми мерами экономить горючее
Первое испытание ленинградских
легковых машин
Н. БЕЛЯЕВ — На автомобиле по Мо-
скве

Проф. Е. ЧУДАКОВ—Улучшение кон-
струкций автомобиля ГАЗ 16
Г. КОРЗИН—ИН — Советские мото-
циклы НАТИ-А и НАТИ-Б 20
З. Ник. ПОЛИН — Оринги и чертовы
мостики остались позади 22
6. В центральном совете Автодора 24
В. МЕДВЕДЕВ — Разв-тие автодорож-
ного хозяйства Туркменской ССР
во второй пятилетки 25
10. Новости мировой автостроительной
техники 26
13. Гаражная смекалка 28
14. Рабселькоры-автодорожцы пишут 30

10 июня 1933

9-10

Тут со всей остротой встают вопросы о благоустроенных дорогах хозяйственного значения (на территории совхозов и колхозов и подъездные) и исправном состоянии всех средств перевозки.

Сельскохозяйственных дорог в наследство от капиталистического периода нам вообще никаких не досталось. А наше реконструирующееся крупное сельское хозяйство требует для себя новых дорог, новых направлений. Вот почему дорожное строительство для автодорожских организаций в сельском хозяйстве является огромным и важнейшим поприщем. Забота о дорогах для сельского хозяйства не должна покидать автодорожцев ни летом ни зимой.

Дорожная проблема в сельскохозяйственных предприятиях может быть разрешена самостоятельностью самих совхозных рабочих и колхозной массы. В этом деле роль застрельщиков и организаторов должна принадлежать автодорожцам. Любой бригадир, любой тракторист, шофер, кооператор и т. д. охотно поддержат инициативу автодорожцев по организации масс на дорожную работу. Конечно, план работ и сроки должны быть вполне деловые, реальные, согласованные с местными руководящими органами. Но план может быть деловым только при том условии, если в его составлении примут участие знающие дорожное дело специалисты (а их автодорожцы должны обязательно привлекать в свои коллективы) если в составлении планов будут участвовать колхозные и совхозные активисты и если населению будет заблаговременно разъяснена роль проектируемой работы в успешном ведении хозяйства.

Одинаково существенным является приведение в исправное состояние автотракторного парка. К началу уборочной не только должен быть закончен ремонт парка, но произведенный ремонт должен быть строго проверен, чтобы не было таких случаев, когда «отремонтированные» машины на другой же день после начала работ выходили из строя вследствие безобразного ремонта.

Автодорожские ремонтные бригады должны быть образцами четкой и организованной работы специалистов. Они должны не только ремонтировать машины, но учить окружающих, поднимать квалификацию местных работников, создавать на местах в автодорожских коллективах обученные бригады, которые обеспечили бы хозяйству постоянно исправное состояние парка. Мы уже имеем в разных местах прекрасные образцы такой работы автодорожских бригад, но их еще очень мало. Автодорожские организации должны упорно и неустанно работать над созданием в массовом масштабе таких бригад, чтобы в кратчайший срок обеспечить бесперебойную максимально полезную работу нашего автотракторного парка для социалистического сельского хозяйства.

Вот главное, что должно быть сделано автодорожцами к началу уборочной. Само собой понятно, что упомянутыми выше работами не могут ограничиться автодорожские организации. Во всей силе остаются забота о кадрах и все данные по этому поводу директивы, так же как и борьба за экономии горючего, резины, смазочных материалов, за своевременное снабжение запасными частями и т. д. Все это нужно и в период уборочной, и во все другие периоды сельскохозяйственных работ.

Каждая автодорожская организация должна немедленно поставить перед собой задачу подготовки к уборочной, составить практический план своих работ и немедленно приступить к его выполнению, памятуя, что не может называться автодорожской та организация, которая и в составлении плана и в развертывании работ оторвется от массы, соскользнет на аппаратные рельсы.

Автодорожцы должны помнить, что наша организация является практической школой общественно-политического воспитания масс на важнейшем автотракторном и дорожном фронте социалистического строительства в нашей стране.

А. Лежава

Десятками тысяч отремонтированных силами автодорожцев тракторов, автомашин и десятками тысяч километров построенных дорог будем рапортовать партии и правительству об участии Автодора в уборочной кампании.

ОЖИВИТЬ И УСИЛИТЬ ХОД КОНКУРСА НА ЛУЧШИЙ КОЛЛЕКТИВ

ПОВЕРНУТЬ АВТОДОР ЛИЦОМ К ДОРОЖНОМУ СТРОИТЕЛЬСТВУ

Всесоюзный конкурс на лучший коллектив Автодора является мероприятием большой общественно-политической важности. Это мероприятие должно укрепить и оживить работу свыше десятка тысяч низовых коллективов, мобилизовать двухмиллионную массу автодорожцев на борьбу за освоение новых предприятий и новой техники, за дальнейшее овладение техникой автотракторного производства, за овладение техникой ремонта и эксплуатации выросшего автотракторного парка, за лучшее освоение огромных ресурсов трудящихся населения в дорожном строительстве.

Со времени объявления конкурса прошло 5 месяцев. Срок конкурса заканчивается. Но результаты пока позорно малы. Большинство организаций по-настоящему еще не включилось в конкурс.

Конкурс будет провален, если мы не сумеем немедленно и решительно перестроить работу советов и аппарата Автодора лицом к коллективу, если мы не обеспечим большевистского оперативного руководства конкурсом.

В чем главные недостатки хода конкурса?

В том, что отсутствует оперативное и конкретное руководство ходом конкурса со стороны центрального и местных советов о-ва. В том, что энтузиазм лучших передовых ячеек и коллективов Автодора, проявленный на конкретных участках работы, помощь в подготовке и проведении весеннего сева, в борьбе за здоровый трактор, за исправный автомобиль и хорошую дорогу — этот энтузиазм передовиков не подхватив и не используется как образец и как средство для массового соцсоревнования.

Конкурс идет плохо потому, что большинство городских, районных и вышестоящих советов о-ва продолжают болеть старым, еще не изжитым пороком — полным отрывом от низовых организаций, недооценкой и забвением массовой ячейковой работы на предприятиях, в гаражах, в совхозах, МТС и колхозах.

Ну какой, например, конкурс мог развернуться в Белоруссии, где центральный и районный советы Автодора давно уже потеряли всякий облик общественных организаций и совершенно не знают своих коллективов?

Возьмем для примера Бобруйский райсовет. Он имеет 6 автобусов и 2 грузовика, на которых в течение года зарабатывает сотни тысяч рублей. Может быть это и не плохо, если бы таким делом занималось особое хозрасчетное учреждение Автодора и если бы деньги шли на укрепление организации, на массовую работу, на техпропаганду и т. д. Но в данном случае райсовет и его аппарат целиком поглощены гаражом и коммерческими перевозками. Никакой массовой работы нет. Постановление райкома партии от 13 апреля о массовом смотре и укреплении низовых ячеек Автодора совершенно не выполняется. Осво-

боженный зампред райсовета т. Кофман и инструктор т. Кашельсон ничего не знают о количестве и состоянии ячеек Автодора и не только в районе, но и у себя под носом в самом Бобруйске.

Под видом райсоветов Автодора в Белоруссии существуют оторванные от коллективов и от общественного контроля «кустарные предприятия» с авто-вело-примусными мастерскими, с платными автокурсами и с машинами для коммерческой эксплуатации. К этим «предприятиям» присасываются классово чуждые элементы, всякого рода жулики, рвачи и спекулянты.

А ведь в Белоруссии имеются десятки вполне работоспособных коллективов Автодора с хорошими показателями работы. Имеются сотни коллективов организационно слабых, предоставленных самим себе, но готовых при оздоровлении и укреплении руководства активно участвовать в конкурсе.

Безобразные явления, аналогичные Белорусским, за последнее время вскрыты также в Харьковской, Горьковской, Одесской, Киевской и др. организациях. Уроки этих организаций должны быть предупредительным сигналом для всех советов о-ва.

Совершенно нетерпимы например и такие безобразные явления, когда освобожденные руководящие работники, возглавляющие отделы и секции в центральных, краевых, областных и крупных районных советах о-ва, считают для себя чуть ли не унизительным быть прикрепленными к низовым коллективам Автодора в данном городе для систематической живой помощи в работе.

Например, в Центральном совете Автодора почти всех освобожденных руководителей отделов и секций (а их свыше 20 чел.), прикрепленных к важнейшему заводскому коллективу в Москве, пришлось чуть ли не на аркаше вытаскивать из кабинетов на заводы.

Нам известны десятки примеров, когда квалифированные освобожденные работники советов в течение многих месяцев, и даже лет, ни разу не бывали в близлежащих низовых коллективах Автодора, не имеют представления о состоянии и работе коллективов на ведущих предприятиях, в крупных автохозяйствах и гаражах, расположенных под боком у этих советов. Такое пренебрежительное отношение к низовым коллективам и полное неведение о их состоянии и работе мы наблюдаем в Московском областном и городском советах, на Украине, в центральном и Минском городском советах в Белоруссии и во многих других краевых, областных и районных советах о-ва. Люди просто не понимают, что живая связь и помощь в работе низовому коллективу является важнейшей, прямой обязанностью каждого освобожденного работника и каждого общественника, работающего в советах о-ва.

Заметно повернулись к низовому коллективу областной и районные советы в Ленингра-



Ремонт трактора в поле. «Совхоз» «Батрак» (Сев. Кавказ)

Фото А. Шайхета

де. Тов. Орлов, т. Пуховский и районные работники, хотя и мало, но все же приблизиться к низовому звену, работают над его укреплением. Уделяет внимание низовому звену, коллективам и ячейкам на Урале т. Фролов. Заметно поворачиваются к коллективу на Средней Волге т. Карцев и в ЦЧО т. Потепенко. Совсем не думают и не заботятся об укреплении низовых коллективов на Н. Волге т. Дайковский, в Западной Сибири — т. Кочнев, на Северном Кавказе — т. Эрн, в Горьковском крае т. Флягин, в Иваново-промышленной области — т. Голубев, в Московской области — т. Никитин, на Украине — т. Руленко; такое же положение в Крыму и в закавказских и среднеазиатских республиках.

Чем, как не полной беззаботностью указанных руководителей; можно объяснить то, что за 4 месяца они не сумели развернуть конкурса, не имеют и не представляют в ЦС сведений о количестве и поименном составе коллективов, включившихся в конкурс.

Чтобы не допустить ничтожно малых результатов конкурса, нужно не на словах, а на деле перестроить работу советов, секций и аппарата Автодора. Методами суровой большевистской самокритики надо бичевать существующую недооценку и игнорирование работы над укреплением низовых звеньев о-ва, бичевать конкретных носителей и виновников этой недооценки.

Центральному совету нужно прекратить либеральное отношение к руководителям местных советов, игнорирующих конкурс, игнорирующих проблему укрепления низового звена, игнорирующих перестройку своей работы лицом к низовому звену.

Что нужно делать сейчас же, немедленно, чтобы наверстать упущенное, чтобы сделать конкурс подлинно массовой всесоюзной перекличкой лучших низовых коллективов, чтобы на примерах и показателях работы передовых познать к организационному укреплению и оживлению всю цепь огромной, многотысячной сети коллективов о-ва?

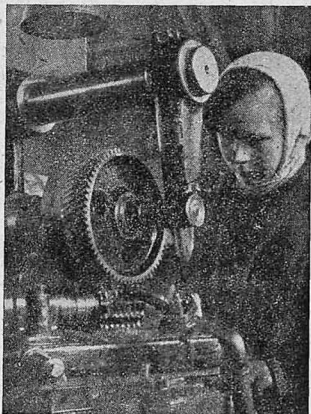
1. Центральный совет 10 июня созывает в Москве слет представителей небольшой группы лучших заводских коллективов Москвы, Ленинграда и Харькова. На слете будет также представлено по одному лучшему коллективу из Свердловска, из Самары, из Горького

и из Воронежа. На слете нужно обобщить опыт работы представленных коллективов, тщательно изучить и зафиксировать конкретное содержание и живые формы работы заводского коллектива и объединяемых им цехячеек. Опыт передовых коллективов нужно сделать достоянием всей сети коллективов, на основе чего должно развернуться соцсоревнование по конкурсу.

По примеру ЦС такие же слеты лучших коллективов с надлежащей предварительной подготовкой необходимо провести не позднее июня во всех крупных городах, в областных, краевых и крупных районных центрах с охватом наиболее работоспособных заводских и с.-х. коллективов.

2. Центральные, краевые, областные и районные (городские) советы и секции советов должны круто и решительно повернуться к низовому звену. Большие и чаще спускаться в коллективы, систематически (ежедекадно) заслушивать доклады о работе отдельных низовых коллективов на заседаниях президиумов и секций; добиваться постановки вопросов о работе автодорожских коллективов на бюро партийных и комсомольских организаций и на фабзавкомах; добиваться, чтобы каждый коллектив возглавлялся работоспособным бюро, председателем и секретарем. Этого не было до сих пор, это должно быть теперь как обязательное правило, как система.

3. При помощи республиканских, краевых и областных советов райгорсоветы обязаны систематически проводить инструктивные совещания председателей и секретарей коллективов по конкретным вопросам автодорожской работы, инструктивные совещания руководителей технических кружков, сборщиков членских взносов, выделенных в коллективах авто-



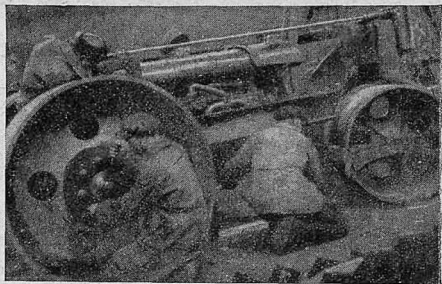
Комсомолка-общественница Саратовского завода тракторных деталей — т. Ершова систематически перевыполняет план, не дает брака и не имеет прогулов. На снимке: — т. Ершова за выпуском деталей

Фото Чеботаяева (Союзфото)

Строительство дорог обеспечим советскими машинами. Рыбинский завод дорожных машин освоил производство 5-тонных катков.

На снимке—сборка 5-тонного катка

Фото Кулинова (Союзфото)



доровских корреспондентов и т. д. Этого не было до сих пор, это должно быть теперь как правило, как система.

4. В каждом районном и городском совете Автодора должны быть на учете все имеющиеся в районе и городе, коллективы, должен быть план последовательного ознакомления с их составом, состоянием и работой. И не только в райгоссоветах, но и в вышестоящих советах вплоть до ЦС нужно взять на точный учет коллективы ведущих предприятий, завод-смежников, изготавливающих заказы автотракторной промышленности, заводов, изготавливающих запчасти, крупных автохозяйств, важнейших совхозов и МТС. Нужно постоянно следить за состоянием этих коллективов, организовывать между ними соревнования, заслушивать их доклады не только в районных и городских советах, но и в вышестоящих советах и в союзном ЦС. Все это нужно вести в правило, в систему.

5. Конкурсом нужно руководить оперативно, конкретно, систематически, изо-дня в день. Важнейшим условием для конкурса и для конкретного руководства его проведением является разработка определенных контрольных заданий и показателей работы, точный учет их выполнения и систематическая информация о проделанной работе. Эти условия должны быть созданы всюду.

6. Большинство организаций в нынешнем году приняли значительное участие в подготовке и проведении посевной кампании. Участниками и проводниками этой работы являются прежде всего низовые коллективы. В информации с мест вся указанная работа обезличена, отсутствует перечень коллективов, принявших наиболее активное участие в подготовке и проведении посевной кампании, в выделении и посылке бригад на места и т. д. Обязательность показателей работы является следствием того, что участие в подготовке и проведении посевной кампании не является условием для проведения конкурса на лучший коллектив. Такое положение должно быть устранено. Нужно сейчас же выявить, установить и зафиксировать — какие именно коллективы и с какими показателями принимали участие в посевной кампании.

На данном этапе главными условиями конкурса и основными показателями для социализации по конкурсу должны быть:

а) участие в завершении весенней посевной кампании и подготовке к проведению уборочной кампании. Борьба за срочное и высококачественное выполнение заводами заказов и уборочной кампании;

б) массовое участие в походе за ремонт, за оздоровление и за подготовку автотранспорта к уборочной кампании;

в) продолжение и усиление борьбы автодорожских коллективов за своевременное выполнение заказов и за качество производства автотракторных деталей на смежных предприятиях для автотракторных заводов.

Особый упор и особое внимание нужно сосредоточить на дорожном строительстве, на привлечении к дорожному строительству населения, тракторного парка и автогужевого транспорта. В основу конкурса нужно положить совершенно конкретные самообязательства. Нужно драться за миллионы автодорожских трудодней по Союзу, за сотни тысяч трудодней в каждой республике, крае и области, за десятки тысяч трудодней в каждом районе, за сотни трудодней в каждом автодорожском коллективе.

На практике живой творческой работы по конкурсу будем выращивать низовую актив, выращивать крепких организаторов и руководителей низовой автодорожской работы, укреплять коллективы, поднимать их полезность и авторитет в глазах партийных, хозяйственных, советских и профессиональных организаций.

Обеспечим проведение конкурса конкретным большевистским руководством, усилим связь, информацию и обмен опытом.

Одним из решающих средств руководства, взаимной информации и обмена опытом является печать. Нужно шире и лучше использовать для конкурса нашу автодорожскую и общую печать.

Нужно завести красную и черную доски по конкурсу для руководителей советов. Нужно из номера в номер помещать перечень организаций, включившихся в конкурс, из номера в номер освещать состояние работы отдельных низовых коллективов и ячеек.

Не допустить провала, немедленно перестроиться, усилить и закончить проведение конкурса — этот лозунг должен стать сейчас боевым лозунгом всех организаций о-ва.

В. Рубцов.

В порядке дня БОРЬБА ЗА ВЫВОЗ УРОЖАЯ

АВТОДОРОВЦЫ, ВКЛЮЧАЙТЕСЬ В ПОХОД СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ СЕЛЬСКОМУ АВТОТРАНСПОРТУ

Перед автопарком социалистического сектора сельского хозяйства в уборочную кампанию 1933 г. встает ответственная задача: перебросить миллионы тонн зерна с совхозных полей к ж.-д. станциям, элеваторам, пристаням. На автотранспорт Наркомзема и Наркомсовхозов,

1.600 машин последней полочки не имеют гаражей.

Автошляпы рассуждают так:

— Прибудут машины, кое-как их приотчим... Сарая хватит!

Нетрудно предвидеть, что ожидает автотранспорт совхозов и МТС там, где это положение не будет изменено и таким «установкам» не дадут решительного отпора.

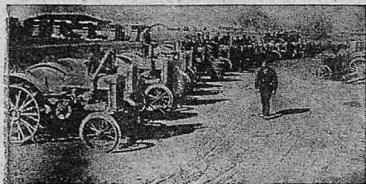
Внушает тревогу обеспечение автопарка совхозов и МТС запасными частями. Выпуск деталей и запчастей с Горьковского и Ярославского заводов в I квартале этого года был неудовлетворителен.

Горьковский автозавод, выполнив квартальный план на 71 проц. в денежном выражении, недодал или не сдал совсем большое количество весьма нужных деталей для машин Форд-А и АА. Ярославский автозавод дал в январе — марте лишь 10 проц. запчастей (против плана) и то самые дорогие и наименее ходовые.

Во втором квартале резкого улучшения с выпуском запчастей для автомашин все еще нет.

Количество автомашин в системе Наркомзема и Наркомсовхозов уже перевалило за 15 тысяч, и для обслуживания их требуется много автоработников, начиная с инженеров и кончая шоферами. А между тем автопарк Наркомзема и Наркомсовхозов не обеспечен людьми. На местах нет достаточного количества не только опытных завгаров, механиков и бригадиров, но даже знающих свое дело руководителей. Чего стоит, например, такой факт: в некоторых МТС Нижней Волги автотранспорт планируют... агрономы.

У руля машины часто сидят люди, не имеющие права управлять ею, рвачи, изгнанные из городских гаражей, бывшие прокатчики. Рвач, вредитель, классовый враг делают свое дело. Частые случаи аварий машин, высокий процент неходового парка, простои — все это зачастую является отражением подрывной ра-



Тракторы, готовые к выезду в поле (село Матвеевка, Курганская МТС)

Фото А. Шахотева

получивший громадное пополнение за последнее время, ляжет вся тяжесть уборочной кампании, и ему уже не придется рассчитывать на Союзтранс, как это было в прошлые годы.

В свете этой исключительно важной задачи уместно поинтересоваться, как подготовлен автотранспорт социалистических полей к проведению зерноперевозок?

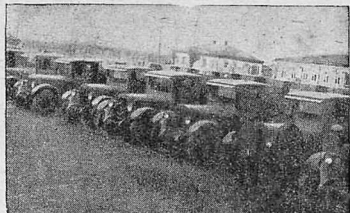
Ответить на этот вопрос пока еще нельзя удовлетворительно.

Это прежде всего видно из того, что ремонт автомашин проходит в неудовлетворительных темпах. Не так давно, в ЦЧО, например, из 213 машин на ходу было... 11, а 202 требовали ремонта; в Винницкой области из 300 машин Облтрактора ходовых машин насчитывалось 28 и т. п. Разумеется, за последние дни ремонт машин усилился, но нужно сделать еще многое, чтобы обеспечить максимум ходового парка.

Причину плохого ремонта как в качественном, так и количественном отношении нужно искать в том, что гаражи совхозов и МТС не сумели наладить его как следует, не установили межремонтные пробегии машин, не ввели плано-предупредительного ремонта и т. д.

Эксплуатация автомашин в совхозах и МТС также оставляет желать лучшего. Использование автопарка имеет коэффициент до 0,50 и ниже, длительные простои, холостые пробегии — явления самые обычные.

Ремонтными средствами гаражи совхозов и МТС обеспечены чрезвычайно слабо. О строительстве мощных ремонтных баз еще не ведем подумали, надеясь, что «машини новые и уборочную выдержат без ремонта». На Северном Кавказе Зернотрест намерен приступить к строительству ремонтных баз лишь... осенью. На Киевщине не только не собираются строить ремонтные базы, но даже для



Новоаннинская МТС (Н. Волга) получила в весенней посевной 40 новых грузовых машин автозавода им. Сталина.

На снимке — прибывшая партия автомашин

Фото Приснилова

боты классового врага, пролезшего в ряды работников сельского хозяйства.

Наконец, в автопарке Наркомзема и Наркомсовхозов плохо ведется борьба с пережогами бензина, достигающими громадных размеров, нет и действительной борьбы за сохранение резины. Вот пример: 13 зерносовхозов Северокавказского края сдали в ремонт 1277 покрышек, из которых лишь 660 штук можно было отремонтировать, остальные 617, то есть почти половину, ремонтировать оказалось, невозможным, так как они выведены из строя самими шоферами, их халатным, небрежным, а порой вредительским отношением к резине.

Такое состояние автопарка Наркомзема и Наркомсовхозов требует решительных мер для его оздоровления. Большую роль в этом деле могут и должны сыграть городские автопредприятия и, в частности, общественности в лице Автодора.

Поднятый «Гудком» вопрос об оказании социалистической помощи сельскохозяйственному автотранспорту нашел широкий отклик. Крупные городские автобазы и гаражи предлагают выслать в совхозы и МТС бригады помощи, отдельные автотранспортники просят послать их на постоянную работу в сельскохозяйственный автотранспорт.

Всесоюзный поход социалистической помощи автотранспорту должен капитально изменить положение в сельскохозяйственном автотранспорте, но для этого необходимо проделать значительную работу, одно из видных мест в которой должны занять автодорожцы.

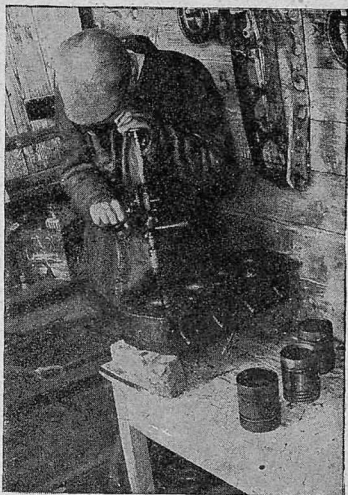
Председатель ЦС Автодора т. А. М. Лежава считает, что «этот поход будет особенно ценен в настоящий период, когда наше социалистическое сельское хозяйство и вся страна упорно борются за высокий и устойчивый повсеместный большевистский урожай» (из письма т. А. М. Лежавы в редакцию «Гудка»).

Чем и как могут помочь автодорожцы сельскохозяйственному автотранспорту?

Они обязаны послать в совхозы и МТС ремонтные бригады; организовать отправку на временную и постоянную работу в гаражах МТС и совхозов наиболее квалифицированных и политически проверенных членов.

Автодорожским организациям необходимо включиться в работу по интенсификации дорожного строительства, чтобы к моменту начала зерноперевозок совхозы и МТС и районы их действий имели благоустроенные дороги.

На автодорожские организации также ложится ответственная задача: принять участие в проверке квалификации водителей машин сельскохозяйственного автотранспорта и всемерно содействовать выявлению и изъятию



Ремонт запасных частей к тракторам в Очаковской МТС

Фото С. Шингарева

из гаражей совхозов и МТС классово чуждых элементов.

Наконец, организации Автодора могут оказать чрезвычайно большую помощь сельскохозяйственному автотранспорту путем более широкого развития шефской работы. Каждый совет и коллектив Автодора должен иметь подшефный гараж совхоза или МТС.

Успех борьбы за урожай первого года второй пятилетки в значительной мере будет зависеть от сбора его, а следовательно и от транспортирования зерна. Бесперебойная и четкая работа по зерноперевозкам, в свою очередь, зависит от работы сельскохозяйственного автотранспорта.

Организации Автодора должны все это учесть и по-большевистски принять участие в кампании, которая оздоровит сельскохозяйственный автотранспорт и позволит ему справиться с ответственными задачами, поставленными перед ним партией и правительством.

20 мая 1933 г.

А. Ксенин

Покажем образцы большевистской помощи сельскому хозяйству. Образцовая уборка укрепит продовольственную и сырьевую базу нашего пролетарского государства.

СЕЛЬСКОМУ АВТОТРАНСПОРТУ ЛУЧШИЕ КАДРЫ ШОФЕРОВ

Первый опыт составления плана внутрисовхозного грузооборота, сделанный в этом году Наркомсовхозом, показал, что на долю автотранспорта приходится более двух третей всех перевозок.

А между тем транспортное хозяйство совхозов и МТС в настоящее время находится в тяжелом состоянии. Большой процент машин нуждается в серьезном ремонте, плохо организована эксплуатация парка,



Подготовка трактористов в совхозе «Амовец» (Н. Волга)
На тракторных курсах обучается 152 человека

Фото Просвирова (Союзфото)

Руководители совхозов не обращают серьезного внимания на свой автопарк. Большинство совхозов попрежнему не понимает исключительного значения автотранспорта, что проявляется прежде всего в плохом подборе людского состава для автотранспорта.

Нет надобности доказывать, что решающим фактором в работе каждого хозяйства являются именно «живые люди». Нынешние же кадры сельского, в частности совхозного, автотранспорта не дают гарантии того, что автотранспорт не станет узким местом для темпов сева и уборки.

В подготовке автотранспорта к посевной одним из наиболее слабых моментов является небеспеченность совхозов и МТС кадрами квалифицированных автотранспортных работников. 60 проц. шоферов не имеют и годового стажа. 28 проц. имеют стаж до 2 лет, и только 3 проц. могут быть названы опытными работниками — они имеют стаж свыше 3 лет. На Украине, например, из 14 тыс. сельских шоферов более 10 тыс. имеют третью категорию. Самое же скверное то, что 30—35 проц. шоферов вовсе не имеют права управлять машиной.

Недавно в Киевской области было произведено выборочное обследование гаражей Облтрактора, свеклосовхозов и Союзсахара. Обследование обнаружило, что из 341 шофера только 3 имеют первую категорию, 19 — вторую категорию и 217 — третью категорию. 102 шофера не имели права на управление машиной.

Плохой подбор кадров характерен не только для мелких сельскохозяйственных предприя-

тий, но даже и для таких крупных, как, например, северокавказский совхоз «Гигант».

Гараж «Гиганта» представляет собой крупное предприятие с 70 машинами. Однако несмотря на размеры этого предприятия, дирекция совхоза недавно назначила зав. гаражом тракториста, не имеющего автомобильного стажа. Трудно сказать, чем руководствовалась дирекция совхоза в своем выборе. В этом же «Гиганте» питонные машины работают только одну смену, а на полутракторных работают трактористки из-за нехватки шоферов.

Нехватку в опытных работниках испытывают и Шевченковская МТС, имеющая парк из 23 машин, и почти все, за редким исключением, сельскохозяйственные предприятия.

Особенно острая нужда ощущается в кадрах высшей квалификации — в зав. гаражами, в механиках, в инженерно-технических работниках. Инженеров и техников в сельском автотранспорте можно насчитать буквально по пальцам. Во многих крупных совхозах, имеющих парк в 20—30 машин, зав. гаражами назначаются люди, имеющие одногодичный шоферский стаж.

Кроме того, отдельные обследования совхозных гаражей показали, что часто в них находят себе приют те, кто выгнан из городских предприятий за прогулы, рвачество и аварии, а также много бывших дворян, кулаков и т. д.

В ряде совхозов, в частности на Северном Кавказе (например, в Тихорецком, Кавказском и Учебноопытном совхозе), ремонт автопарка к посевной проходил в обстановке яростной классовой борьбы, сопровождавшейся умышленной порчей машин.

Одной из основных задач администрации колхозов и общественных организаций сельских гаражей в настоящее время бесспорно является повседневная, систематическая чистка рядов сельских автотранспортных работников от классовых врагов.

Несмотря на нехватку опытных шоферских кадров, совхозы, не обращая внимания на автохозяйство в целом, еще меньше внимания обращают на подготовку новых шоферов. В этом отношении интересна колдоговорная кампания нынешнего года. Северокавказский крайзернотрест принял по договору обязательство подготовить только 200 шоферов, несмотря на то, что он должен получить к этому году 517 машин, что потребует вовлечения новых 1034 шоферов (в совхозах введена спаренная езда). За счет чего будет покрыт этот разрыв — неизвестно. Ответить на этот вопрос тем более трудно, что совхозы и МТС не принимают достаточно решительных мер для привлечения квалифицированной рабочей силы из города. Уравниловка до сих пор не изгнана из многих совхозных гаражей. Зарплата в ряде совхозов ниже, чем в городских автопредприятиях.

Вину за создавшееся положение с кадрами разделяет вместе с совхозами и Цудортранс, а также профсоюзные организации шоферов и Автотор, в обязанности которых входит подготовка кадров для автотранспорта (разумеется, в том числе и для сельского).

Курсы по подготовке и переподготовке шоферов, организованные кое-где совхозными

ЧЕЛЯБИНСКИЙ ТРАКТОРНЫЙ ПУЩЕН В ХОД!

1 июня вступил в строй действующих предприятий Союза ССР мировой гигант — Челябинский тракторный завод.

Завод будет выпускать 40 тыс. гусеничных тракторов типа «Катерпиллер» в год. Таких масштабов производства не знает ни одна страна в мире.

40 тыс. мощных сталинских снарядов выйдут на советские поля, служа основной силой технического переворота в земледелии.

Редакция «За рулем» пламенно приветствует новый тракторный гигант, вооружающий самую передовую технику социалистическое сельское хозяйство нашей страны, строящей под руководством коммунистической партии и вождя мирового пролетариата т. Сталина социалистическое бесклассовое общество.

В следующем номере журнала будет напечатан подробный материал о ЧТЗ.

трестами, плохо укомплектованы как учащимися, так и преподавателями, поставлены в скверные материальные условия, а потому работают скверно.

Учитывая необходимость укрепления совхозного автотранспорта к севу, свыше тысячи городских автоработников в порядке шефства отправлены на 2—3 месяца в совхозы и МТС. Но этого недостаточно. Совхозам нужна постоянная квалифицированная рабочая сила. Автоработники откликнулись и на эту нужду совхозов. Около 500 шоферов было направлено профорганизациями в совхозы и МТС для того, чтобы оздоровить парк и обеспечить успешный ход сева и уборки.

Но не везде их одинаково встретили. Некоторые совхозы отказались принять опытных, высококвалифицированных автоработников только на том основании, что они якобы не имеют достаточного фонда заработной платы для шоферов. В частности, из 93 человек, посланных на постоянную работу в Среднюю Волгу, 37 было возвращено обратно только потому, что штаты не позволяют их принять. Между тем, штаты средневоловских совхозов предусматривают 1 200 шоферов, а фактически имеется только 800. Принятые же на работу шоферы, механики и завары получили ставки значительно более низкие, чем в городе.

Вопрос о зарплате шоферов в совхозах принимает чрезвычайно болезненный характер. Во

многих районах, в частности, например, в Одессине, совхозы категорически отказываются выполнить постановление ВЦСПС и Наркомтруда о ставках оплаты шоферов. Подобные случаи должны получить суровое осуждение со стороны автотранспортной общественности, а также со стороны органов Наркомтруда на местах.

Подготовка новых кадров шоферов для совхозов и МТС должна идти параллельно с укреплением сельских гаражей лучшими ударниками городских предприятий, которые сумеют перенести в социалистическое сельское хозяйство достижения советского автотранспорта. И та и другая задача не может быть разрешена без активного участия общественных организаций, в особенности Автодора, на курсах которого подготавливается огромное количество новых автоработников.

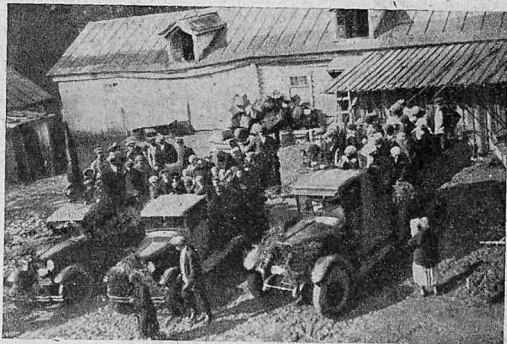
Общественные организации автотранспорта, в частности автодорожные коллективы в совхозах и МТС, должны добиться, чтобы каждый шофер, приезжающий на работу в совхоз, встретил самый радушный прием и был поставлен в такие условия, которые позволят ему в кратчайший срок принести максимальную пользу сельскому автотранспорту.

Особое внимание должно быть обращено на укрепление сети курсов, подготавливающих автоработников для сельского хозяйства.

Б. Бен

Овощной совхоз им. Кагановича по проведению сева идет с перевыполнением плана. На снимке — рабочие совхоза выезжают на первомайскую демонстрацию на автомобильях

Фото Г. Горохова
(Союзфото)



ВСЕМИ МЕРАМИ ЭКОНОМИТЬ ГОРЮЧЕЕ

На расходование бензина у нас еще мало обращают внимания, хотя пережог его принимает безобразнейшие формы. Авторботники — шоферы, регулировщики, завгары — до сих пор не усвоили себе такой простой вещи, что бензин — ценнейшее топливо, экономия которого, мы берегаем государству валюту.

Вот несколько примеров, иллюстрирующих некоем расходе бензина. В 1932 г. только 10 московских крупных гаражей излишне израсходовали 3 000 т бензина! Это, примерно, составляет четыре поездных состава. В Ленинграде по пяти автопредприятиям пережог составлял в 1932 г. 2 200 т.

В 1-й московской автобазе Союзтранса пережгли за год 316 т бензина, в 4-й московской автобазе, Союзтранса — 213 т, в 1-й базе МСПО — 600 т и т. д. Казалось бы, эти факты должны были кое-чему научить гаражи, но пережог бензина продолжается и в этом году.

В гараже Горьковского кооптрansa пережог составил в январе—марте 1933 г. 89 проц. против нормы, из-за чего 136 машин вынуждены были простоять в гараже. В Москве, Ленинграде, Ростове, Горьком и других городах шоферы превышают нормы расходования горючего и в таких процентах, что по крупным автопредприятиям это составляет десятки тонн в месяц!

В большинстве гаражей нет учета расходования бензина на каждую машино-смену и на каждого шофера, а к чему это приводит — показывает пример 3-го грузового гаража треста Мосавтогроз.

Этот гараж учитывал бензин, полученный всеми машинками за месяц, делил количество его на общий километраж пробега машин за месяц и, таким образом, «узнавал», сколько израсходовала машина на 1 км пробега и уложила ли она в норму. По такой статистике выходило, что бензин расходовался почти по норме и никаких оснований для тревоги не было. Когда же был произведен правильный расчет, оказалось, что пережог составляет 30 проц.!

Знало ли об этом автопредприятие? Знало и сознательно скрывало это преступление.

Бензин в гаражах расходуют на промывку частей машины, на мытье рук, а иногда... просто продают на сторону.

Вокруг бензина царил форменная вакханалия. Несмотря на введение жестких норм выдачи бензина, легковые машины (в том числе и частные) раскатывали по Москве, не считаясь ни с какими нормами. Откуда же они брали бензин? Ясно откуда — находили его преступными путями.

Чистка служащих Московского управления бензинораздаточных колонок выявила, что в числе их был классово чуждый элемент и просто уголовные типы. Это заставляет с особенной тщательностью относиться к подбору людей, которым доверено бензинок хозяйство.

Главным же образом пережог бензина получается потому, что никто в гаражах не заботится о том, чтобы научить шофера, как надо экономить горючее, и разъяснить, какой вред наносит шофер машине, излишне расходующая бензин и заставляющая работать мотор на больших оборотах.

Шоферы на остановках не заглушают мотор, а заставляют его работать (чтобы при отсутствии стартера не заводил его лишний раз). Некоторые шоферы отвертывают в карбюраторе иголки, чем увеличивают расход бензина почти на 50 проц.

Гаражи мало обращают внимания на правильную регулировку моторов, а ведь от этого зависит нормальное расходование бензина.

Являются ли все это такими непреодолимыми «стихийными» причинами, которые не позволяют экономить бензин? Конечно, нет.

Там, где существует социалистическое отношение к общественной собственности, — бензин расходуется по норме и для этого вовсе не нужны какие-то героические меры.

Во 2-м таксомоторном гараже Мосавтотранса расход на 1 км пробега при норме в 160 г составляет 130—150 г. Гараж дает экономию бензина до 20 т ежемесячно. В чем секрет этого успеха? Может быть у этого гаража новые машины? Наоборот, таксомоторы Рено, отработав все мыслимые сроки, продолжают до сих пор бегать по Москве и к сегодняшнему дню набежали больше 400 тыс. км каждая (предельный километраж — 150 тыс. км и обогнули за время своей работы земной шар примерно 10 раз.

«Секрет» заключается в том, что правильно налажен учет. За пережог бензина с шофера высчитывают в пятикратном размере. Путем обмера бака машины при выезде на работу гараж после возвращения ее устанавливает, какой шофер допустил пережог бензина или сэкономил его. Наконец, в том, что гараж аккуратно выплачивает шоферам премии за экономию бензина.

Учет — вот краеугольный камень экономного расходования бензина. Правильно налаженный учет бензина позволяет следить, какая машина дает пережог, и вовремя обнаружить и устранить его причину.

Автобазы и гаражи смотрят на повышенный расход бензина как на нечто естественное и, когда их перевели на жесткие нормы потребления горючего, дирекции заявили о невозможности работать с такими нормами.

Практика, однако, показала возможность совершенно нормальной работы автотранспорта и на урезанной против прежнего норме, укладываясь в существующий лимит. Больше того, в некоторых гаражах машины дают значительную экономию бензина.

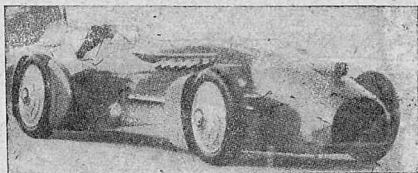
В 3-й ленинградской автобазе Союзтранса 95 машин расходовали раньше 5 200—5 000 л бензина в день, теперь же они расходуют 4 000 л, и ни одна машина не проставляет из-за отсутствия горючего.

Экономия достигнута благодаря хорошо разработанной массово-разъяснительной работе, денежному поощрению за экономно, точному учету расходования горючего и пр.

Подавляющее число автобаз и гаражей до сих пор еще не осознали всей серьезности положения со снабжением бензина и преступности его разбазаривания.

Они не учли, что перерасход горючего по объективным причинам (технические неисправности мотора), точно так же, как и по субъективным (наплевательское отношение к

НОВЫЙ МИРОВОЙ РЕКОРД СКОРОСТИ НА АВТОМОБИЛЯХ



Англичанин Малькольм Кемпбелл в шестой раз побил свой собственный рекорд скорости на автомобиле. Новое достижение—438 км в час. На снимке—машина «Синяя птица» с мотором Рольс-Ройс мощностью 2 500 л. с.

Одним из видов рекламы автомобильных фирм Англии и Америки являются устраиваемые ими ежегодные автомобильные сверхскоростные гонки. Для этой цели строятся специальные автомашины, совершенно непригодные для какой бы то ни было эксплуатации, выбираются наиболее ровные гоночные участки, на которых происходят состязания. Эти состязания представляют, однако, значительный интерес и для автомобильных конструкторов, так как здесь намечаются пути достижения высоких скоростей автомобиля.

Ниже мы приводим интересные данные о состязаниях, происходивших на берегу Флориды в феврале 1933 г., в которых участвовал известный английский гонщик Кемпбелл на вновь усовершенствованном и переконструированном гоночном автомобиле «Синяя птица».

Напомним историю предыдущих мировых рекордов скорости, достигнутых ранее англичанинами и американскими гонщиками.

В 1925 г. Кемпбелл на гоночном автомобиле, имеющем двигатель «Сэнбим» мощностью в 350 л. с., достиг скорости в 242 км в час (150 869 миль). Спустя два года он выступил на гонках на первой модели «Синяя птица», имеющей 12-цилиндровый мотор «Нэпир Лион» в 450 л. с., и достиг скорости 280 км в час (174 424 мили).

В 1927 г. этот рекорд был побит гонщиком Сигрейвом, развинтившим скорость 327 км в час (203 790 миль). В 1928 г. Кемпбелл достиг скорости 333 км в час (206 956 миль), а через несколько недель этот рекорд побил американский гонщик Кич, показав скорость в 334 км в час (207 552 мили).

В 1929 г. Сигрейв на гоночной машине «Золотая стрела» достиг скорости 372 км в час (231 44 мили). Спустя два года, в 1931 г., Кемпбелл

в Дайтоне побил новый мировой рекорд скорости на «Синей птице», показав скорость 396 км в час (246 086 миль), а в 1932 г. он опять взял мировое первенство, достигнув скорости 407 км в час (253 968 миль).

В 1933 г. в феврале Кемпбелл установил новый последний рекорд на вновь усовершенствованной автомашине «Синяя птица», достигнув скорости в 438 км в час (272 463 мили). С такой скоростью земной шар по экватору можно обехать в 92 часа.

С увеличением скорости в значительной степени возрастает сопротивление воздуха, поэтому кузовам гоночных автомобилей придается воздухообтекаемая форма. Но, несмотря на это, все же сопротивление воздуха огромно, и для преодоления его необходима большая мощность. «Синяя птица» имеет 12-цилиндровый авиационный мотор «Рольс-Ройс» мощностью 2 500 л. с., с нормальным числом оборотов—3 000 в мин. При таких оборотах двигателя задние колеса вращаются со скоростью 2 500 об/мин.

При движении машины в шинах колес возникают чрезмерные усилия от появления больших центробежных сил, стремящихся разорвать покрышки в радиальных направлениях. Для данной машины фирма «Денлоп» специально построила сверхшины из отборного сорта резины с проложенными внутри стальными прутьями.

Машина имеет 3 скорости, задний мост без дифференциала. Вес ее равен $4\frac{1}{2}$ т. Габаритные размеры: база 4 170 мм (13 футов 8 дюймов), колея передних колес 1 600 мм (5 футов 3 дюйма), задних—1 525 (5 футов). Общая длина 6,87 м (24 фута).

Инж. Ю. Михайловский

бензину со стороны шоферов), следует в равной мере рассматривать как расширение социальной собственности со всеми вытекающими из этого суровыми последствиями.

Пути к устранению пережога бензина имеются. Это—организация лекций и бесед с шоферами о мерах экономии бензина; правильное планирование норм расходования бензина на каждую машину в зависимости от ее технического состояния и пройденного километража; строгий учет расходования горючего по каждой машине и по каждому шо-

феру; запрещение расходовать бензин на мытье частей и рук; регулярный осмотр бензинопроводов и баков; тщательное изучение всех причин пережога горючего и пр.

Необходимо, чтобы общественность, и в первую очередь Автотор, горячо и решительно включилась в борьбу за экономии бензина, за правильное его расходование.

При соблюдении всех этих правил нормальное и экономное расходование бензина будет обеспечено полностью.

РАСХОДОВАТЬ ГОРЮЧЕЕ СТРОГО ПО НОРМАМ

Расход горючего является одной из крупнейших статей расхода в эксплуатационных гаражах. Вследствие неадекватности его и отсутствия должного внимания со стороны хозяйственников, настоящего режима экономии, настоящей драки за то, чтобы уложиться в установленные нормы, не было, по крайней мере, до самого последнего времени.



Новые десятиместные автобусы завода «ГАЗ» принимают участие в пробеге им. «Правды» организованном Автодором в Первомайские дни

Фото Киселева

Перерасход почти по всем крупным автобазам (не говоря уже о мелких предприятиях) колебался в 1932 г. и в I квартале 1933 г. от 20 до 25 проц., доходя иногда (по некоторым старым маркам) до 35—40 проц. против норм Цудортранса.

Плохая регулировка, работа мотора на стоянках, утечка горючего через кранки, мытье рук и частей в бензине—обычная картина расхлябанности и наплевательского отношения к расходу валютного горючего.

Отсутствие подлинного хозрасчета, пренебрежение к премиальной системе, плохо поставленный учет привели к обезличке, к полной безнаказанности водителя, перерасходушего горючее.

Мероприятия, проводимые руководящими органами, месячники, штурмы, конкурсы, выдвижение отдельных работников еще не создали должного перелома в этом вопросе. И только с конца марта, когда постановлением президиума Моссовета введена система нормирования расхода бензина на автотранспорте, началась борьба за экономию, за реальное

оздоровление бензинового хозяйства, но пока еще не везде и не одинаково.

Каковы основные установки системы нормирования, принятой Моссоветом?

1. Жесткая норма, расход только по назначению.

2. Ежедневный контроль каждой машины и каждого шофера.

3. Премия водителю и регулировщику, дошедшим до нормального расхода.

4. Материальная ответственность за перерасход и привлечение к судебной ответственности злостных расхитителей горючего и упорных саботажников, не желающих понять необходимость жесткой экономии горючего.

Москве определена норма потребления бензина, и в эту норму мы обязаны уложиться. Перерасход одного автохозяйства означает недопобег другого. Между тем, многие руководители до сих пор убеждены, что «их машины не остановят» и, несмотря на пережог, «дадут еще».

Необходимо уяснить этим «руководителям», что их парк будет стоять, если реальными мерами, самой ожесточенной борьбой они не добьются расхода горючего в пределах данных им лимитов.

Что нужно сделать?

Основное, конечно, заключается в том, что нужно выяснить и изучить причины перерасхода каждой машины и немедленно устранить их. Бести ежедневный учет по каждой машине и каждому шоферу. Необходимо замер бака производить при выходе на работу и возвращении с работы, тщательно проверять всю систему питания горючим, устранить обезличку у регулировщиков, категорически запретить газование вхолостую, работу мотора на стоянках и всякий расход горючего не по прямому назначению. Тщательно проверить людей, которым поручено драть за бензин. Премировать за экономию и взыскивать за перерасход. Хозяйственникам нужно запомнить крепко, что всякая попытка злоупотреблений, получение бензина по карточкам, не принадлежащим данным машинам, покупка краденого бензина, переливание из грузовых машин в легковые, подача неверных сведений о километреже—будут караться с беспощадностью.

Получение бензина вне норм, в обход существующего порядка—это расхищение социалистической собственности. Так и только так будут квалифицироваться злоупотребления и отсутствие должной борьбы за экономию горючего.

Зам, начальника транспортного управления Моссовета

А. Мирецкий

ВНИМАНИЮ ТРАКТОРИСТОВ, ШСФЕРОВ В СОВХОЗАХ И МТС.

Журнал «За рулем» включен в список изданий, рекомендованных Политуправлением Наркомзема, для политотделов совхозов и МТС.

ПЕРВОЕ ИСПЫТАНИЕ ЛЕНИНГРАДСКИХ ЛЕГКОВЫХ МАШИН

К 1 мая ленинградский «Красный путиловец» выпустил первые шесть красивых стоильных автомашин Л-1.

Л-1 за исключением части электрооборудования и некоторых измерительных приборов изготовлены на наших советских заводах, из наших материалов и в рекордно короткий срок.

19 мая шесть первых автомобилей Л-1 вышли в испытательный пробег по маршруту Ленинград — Москва — Ленинград. До этого они были испытаны лишь в пробегах на небольшие расстояния, при скорости в 80—90 км в час.

20 мая машины прибыли в Москву, показав хорошее качество работы конструкторов и строителей советских Бюиков. Машины шли в разнообразных дорожных условиях со скоростью от 20—85 км в час.

Предварительные итоги говорят о том, что система управления Л-1 показала себя с лучшей стороны, что моторы работают бесперебойно, бесшумно, легко набирая скорость.

За все время пробега машины не имели сколько-нибудь значительных повреждений, а покрышки, изготовленные заводом «Красный треугольник», не вызвали никаких нареканий.

Руководители завода «Красный путиловец», организовавшие этот пробег, считают его лишь пробной обкаткой машин, предполагая в середине июня испытать Л-1 в настоящем, длительном пробеге во всевозможных дорожных и климатических условиях по маршруту Ленинград — Тифлиси.

В этом году «Красный путиловец» выпустит еще только 60 машин, а в будущем году — две тысячи.

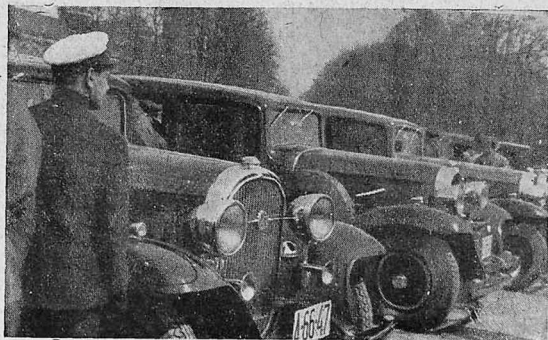


Легковая машина завода «Красный путиловец» марки Л-1

Фото Евзерихина

Недавно ленинградский областной совет Автодора заслушал доклады зам. директора Ленгинпротова т. Климченко и представителя завода «Красный путиловец» о производстве легковых автомобилей Л-1.

Президиум ленинградского Автодора постановил усилить автодорскую помощь массовому производству советских легковых машин, взять шефство над конструкторскими работами и над каждой машиной Л-1, внимательно изучая их эксплуатационные свойства.



Колонна ленинградских автомашин Л-1, прибывшая в Москву из Ленинграда

Фото Красинского (Союзфото)

На автомобиле по Москве

1. УНИЧТОЖИТЬ ОЧЕРЕДИ У БЕНЗИНОКОЛОНОК, ПРЕКРАТИТЬ ПРОСТОЙ АВТОТРАНСПОРТА!

Шофер должен обладать хорошими нервами.

Пешеходы норовят проскочить под самым радиатором, светофоры под самым носом меняют зеленый свет на красный, детишки выскакивают из-под ворот и, соревнуясь с автомобилем в скорости, пересекают ему путь, груженные подводы заслоняют узкие улицы.

Трудная, раздражительная профессия.

Ко всем неприятностям, перечисленным выше, прибавилась в последнее время новая — выростные очереди у бензиновых колонок. В разгар рабочего дня, торопясь выполнить

ми, ответившими на это снижением расхода бензина и ликвидацией пережогов.

Чем же объясняются создавшиеся очереди у бензиноколонок и как их устранить?

Попытки некоторых работников объяснить очереди лишь перебоями в доставке бензина несостоятельны. Основная причина очередей, по нашему мнению, — это ряд ненормальностей, сопутствующих новому порядку отпуска бензина.

Вот факты. Лимитированный отпуск бензина для фордовской машины составляет в день 10 л. Емкость бензинового бака легкового форта — 35 л. Казалось бы, шофер наполнит бак за 3 дня вперед 30 литрами бензина и в течение этого времени будет избавлен от бензиновой очереди.

На практике в эту простую схему введена маленькая, но неприятная поправка. Бензин выдается лишь за 2 дня, то есть не больше чем 20 л. При этих условиях наполнить бак полностью ни теоретически, ни практически невозможно.

Расходуя одно и то же количество бензина по норме в месяц, благодаря внесенной поправке количество посещений бензиноколонки увеличивается ровно на $\frac{1}{3}$.

Техника отпуска бензина из одного шланга оставляет также ожидать лучшего. Только в некоторых колонках машины подбегают с двух сторон, и это ускоряет отпуск бензина. Во многих же колонках отпускают не торопясь, с одной стороны, из одного шланга. После каждого отпуска бензина шофер отправляется на 5—10 мин. в будку рассчитывать за талоны.

Распределение бензиноколонок по Москве носит также хаотический и мало продуманный характер. Можно окопаться на окраинах города скрытые в переулках бензиноколонки, куда с трудом забредает несколько машин в день. Между тем у колонок центра в течение суток бесконечная толча машин и очереди.

Если нельзя почему-либо сконструировать бензиноколонки с несколькими шлангами, то кто мешает поставить, например, на Арбатской площади рядом с существующей колонкой еще 2 или 3 и увеличить этим пропускную способность бензиноколонок в центральных пунктах города.

Мы не станем перечислять других мер и предложений, которые можно было бы внести для уничтожения этого вопиющего безобразия — простоя в рабочие часы дефицитного автотранспорта. Это можно было бы сделать на широком совещании работников объединения бензиноколонок, автотранспортного управления и шоферов, созданном, хотя бы, по инициативе Мосавтоклуба и Автодога.

2. ОКРАСИТЬ МОСТИКИ БЕЗОПАСНОСТИ!

На улицах советской столицы идет напряженная борьба за дисциплину, за образцовый порядок движения, за уменьшение аварий и «происшествий».

За последние годы Москва изменила свой облик. Густая сеть ярких светофоров, указа-



У бензиновых колонок нередко можно видеть автомобильное столпотворение и простои дефицитного автотранспорта

Фото С. Шингарева

наряды на перевозки, шофер вдруг застревает на пару часов у бензиноколонки, подвигаясь к шлангу со скоростью 1 метра в полчаса.

Очереди у бензиновых колонок — это не только трепка нервов шофера, — это огромные, в сотни тысяч рублей выраженные, убытки московского хозяйства от вынужденного простоя автотранспорта.

Борьба автотранспортного управления Моссовета за экономию бензина, за твердое лимитирование его расхода, за введение норм встречена сочувственно передовыми шофера-



Мостики безопасности не отличаются по цвету от мостовой. Ночью и в дождь они представляют опасность для автодвижения

Фото А. Шайхета

телей, плакатов нависла над улицами, сложная сеть правил и строгих штрафов дисциплинировала шоферов и научила буйное племя автомобильных наездников «хорошему поведению» на улицах.

Сигналы печати о ночных безобразиях, о езде шоферов «налево» были услышаны в отделе регулирования уличного движения. Сейчас в 2—3 часа ночи нетрудно встретить на площадях группы ответственных работников милиции, проверяющих ночную езду и задерживающих нарушителей автомобильных правил.

На этом фоне удивительна бюрократическая медлительность, которая проявляется в отношении одного небольшого мероприятия, играющего однако большую роль в безопасности автомобильной езды по Москве.

Речь идет о покраске мостиков безопасности в цвет, отличный от мостовой. Дело в том, что в ночное время, когда на улицах тухнут фонари, особенно в дождь и туман, мостики безопасности в глазах шофера настолько сливаются с мостовой, что лишь прекрасное знание московских улиц, расположения на них мостиков, знание каждого «камышка на мосто-

вой» и безукоризненно яркий и правильно направленный свет автомобильных фар могут предотвратить катастрофу или поломку машины при наезде с полного хода колесом на мостик.

Увы! Эти идеальные условия не являются абсолютным правилом для всего московского автопарка, и статистика насчитывает большой процент автомобильных поломок, происшедших за счет этих коварных уличных рифов.

Разговоры об окраске мостиков безопасности ведутся давно. Были даже какие-то попытки устроить конкурс на специальные сорта краски. Были еще какие-то вялые неопределенные пожелания. А воз и ныне там.

Нам кажется, что пора уже бросить мурить и канитель. Нужно как можно скорей приступить к окраске (пусть пока не идеально, через год переокрасим) мостиков безопасности. Можно даже окрашивать не весь мостик, а хотя бы только борта его. Вся стоимость этого мероприятия, вероятно, не превысит стоимости одной автомобильной аварии.

Каждый день промедления—ненужные катастрофы и поломки ценного и дефицитного автотранспорта.

Н. Беляев

НА СМЕНУ ШВЕДСКИМ ПРИШЛИ СОВЕТСКИЕ ПОДВЕСНЫЕ ЛОДОЧНЫЕ МОТОРЫ

18 мая Центральный совет Автодора организовал на стадионе своего водномоторного клуба торжественную передачу мотолодочному тресту первых десяти подвесных лодочных моторов производства московского завода «Искра».

На митинге, посвященном передаче, выступили директор, технорук и секретарь ячеек завода «Искра», директор мотолодочного треста, представитель Московского совета и председатель секции вездеходного и водномоторного транспорта—член Реввоенсовета СССР т. Алкснис.

Все выступавшие отмечали крупные успехи завода «Искра» в производстве подвесных лодочных моторов мощностью в 14 л. с., достигнутые в результате энтузиазма и исключительно ударной работы сплоченного коллектива рабочих и инженерно-технического персонала, а также содействия автодоровской общественности.

Завод, который делал примусы и паяльные лампы, сумел при кустарном оборудовании освоить производство сложных лодочных моторов, до последнего времени ввозимых из-за границы, главным образом из Швеции.

За каждый шведский подвесной лодочный мотор мы платили полторы тысячи рублей золотом, в дальнейшем же при серийном производстве этих моторов как на заводе «Искра», так и на других заводах мы сумеем совершенно вычеркнуть эту статью расхода из списка импортруемых агрегатов.

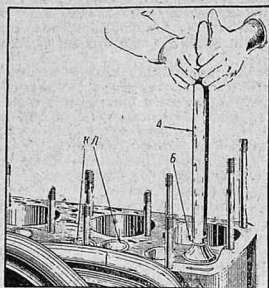
Первые советские подвесные лодочные моторы имеют пока ряд недостатков, над устранением которых уже работает коллектив завода, но в основном моторы вполне отвечают предъявляемым к ним требованиям.

После митинга глассеры и флотилия моторных лодок, вчера еще ходивших на веслах, совершили длительную прогулку по Москва-реке с сотнями гостей—автодоровцев и ударников завода «Искра».

УЛУЧШЕНИЕ КОНСТРУКЦИЙ АВТОМОБИЛЕИ ГАЗ

СТАТЬЯ 2

При эксплуатации в механизме распределения двигателя ГАЗ обнаруживается два недостатка, которые желательно устранить. Во-первых, толкатели клапанов не имеют регулировки зазора и, во-вторых, клапаны не имеют на своей головке отверстий или прорезей для притирки, причем притирку необходимо производить при помощи специального приспособления, как это представлено на фиг. 1.



Фиг. 1

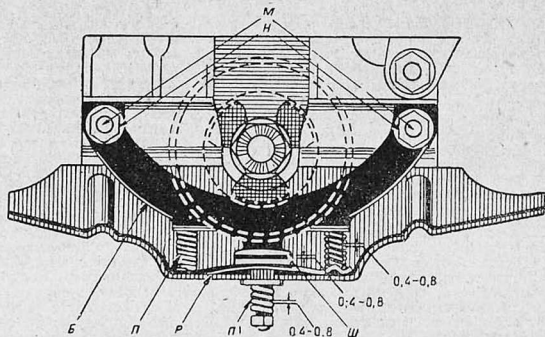
Здесь А — стержень, на котором установлена резиновая головка Б. Такое приспособление часто отсутствует, и поэтому притирка клапанов чрезвычайно затрудняется. Необходимо в головке клапана исполнить два отверстия или прорезь, для того чтобы можно было производить притирку более простым способом.

Отсутствие регулировки в толкателе вынуждает часто производить подпилровку клапанов, а иногда даже сменять их, что при недостатке запасных частей крайне нерационально. Кроме того, как показали лабораторные испытания, мощность двигателя Форд очень заметно изменяется в зависимости от правильности регулировки клапанного зазора. В соответствии с этим целесообразно ввести толкатели с регулировкой зазора. Это потребует увеличения общей длины толкателя и изменения двух деталей — клапана (по его длине) и пружины, что, однако, должно окупиться большим удобством в эксплуатации.

Двигатели ГАЗ в настоящее время не снабжаются воздухоочистителями, что в определенных условиях эксплуатации, например в Казакстане и в других районах Союза с сильно запыленным воздухом, вызывает исключительно быстрый износ цилиндров, поршней и колец. Этот износ иногда получается настолько быстрым, что после пробега автомобиля в 1,5—2 тыс. километров требуется смена колец и поршней и перешлифовка цилиндров. В соответствии с этим двигатели необходимо снабжать воздухоочистителями.

Для условий нормальной городской езды и работы в местности с неособенно запыленным воздухом вполне достаточно обычного центробежного воздухоочистителя. Однако для районов с сильно запыленным воздухом, где применение воздухоочистителей особенно важно, такой тип воздухоочистителя является недостаточным и необходимо применять систему масляного воздухоочистителя. Введение которого должно дать огромную экономию в сохранности машины.

Одним из слабых мест системы двигателя является подвеска его переднего конца. Двигатель опирается на раму автомобиля при помощи пружин, которые в условиях экспло-



Фиг. 2

тации подвержены поломке. На фиг. 2 представлен общий вид подвески. Здесь имеется скоба Б, прикрепленная к картеру двигателя. Эта скоба опирается при помощи пружины П на поперечину автомобильной рамы. Кроме того имеется обратная пружина—ПІ. Эта подвеска двигателя работает удовлетворительно в том случае, если точно выдержаны все необходимые зазоры и если пружины подобраны правильно. В противном случае пружины ломаются.

Наиболее простым решением этой задачи является замена пружин резиновыми опорами, что сейчас часто выполняется в отдельных гаражах. Однако такая кустарная установка резиновых опор вызывает в свою очередь целый ряд недостатков в автомобиле. В частности при этом развретается точное положение двигателя и получается сильный износ в соединительной муфте за коробкой передач. Кроме того сами резиновые опоры, под влиянием масла, выходящего из переднего конца картера, быстро разьедаются и портятся.

Удобнее всего эту конструкцию переделать по примеру той, которая применена в настоящее время в автомобилях с 4-цилиндровым двигателем Форд марки «В». Для этой цели необходимо изменить конструкцию поперечины «В» и опереть ее на два полых резиновых колпака.

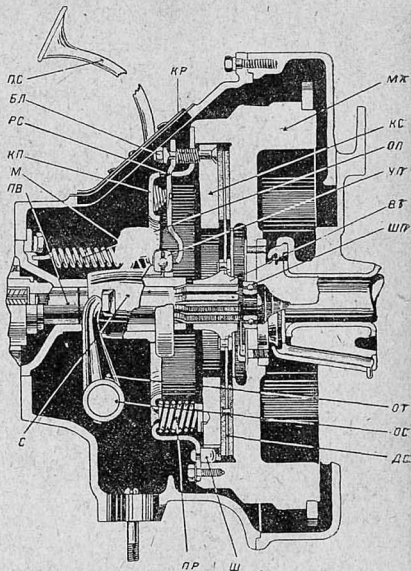
Одним из частых дефектов двигателя в условиях эксплуатации является поломка вентиляторного шкива. Этот дефект является следствием неудовлетворительной подвески переднего конца двигателя. При поломке пружины шкивок ломается при ударе о поперечину. Если же подвеска работает удовлетворительно, вентиляторный шкив не страдает. Таким образом, при улучшении подвески переднего конца двигателя надобность в изменении конструкции вентиляторного шкива отпадает.

Одним из серьезных дефектов двигателя является поломка картера маховика и сцепления передней распорной вилкой, но этот дефект относится целиком к системе подвески передней оси, где он и будет рассмотрен.

Сцепление

Основным недостатком сцепления, проявляющимся наиболее часто в условиях эксплуатации, является быстрый износ упорного подшипника, выжимных рычажков, рычажков сцепления и муфты сцепления. По данным крупных московских гаражей смена этих деталей в автомобилях Форд-АА происходит после пробега в 30—40 тыс. км. На фиг. 3 представлен общий вид сцепления. Здесь упорный подшипник обозначен буквами УП, выжимные рычажки—буквами ОТ, муфта сцепления—буквой С и рычажок сцепления—буквами РС. Причиной быстрого износа указанных деталей является, во-первых, недостаточная смазка упорного подшипника УП, и, во-вторых, недостаточно тщательная регулировка свободного хода педали сцепления.

Масленка для смазки упорного подшипника УП и выжимной втулки С на фиг. 8 обозначена буквой М. Эта масленка расположена внутри картера сцепления, и для того чтобы про-



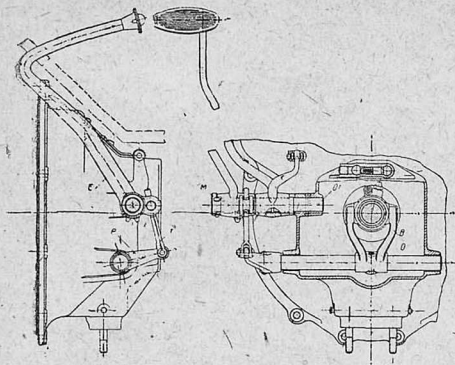
Фиг. 3

извести при ее посредстве смазку, необходимо отнять предварительно крышку КР, отвернув 6 шурупов. Эта операция в условиях нашей эксплуатации часто не производится вследствие ее сравнительной сложности; после же того, как подшипник перестал являться подшипником и сделался простой шайбой, начинается быстрый износ всех деталей. Этот подшипник, скользя по концам рычажков сцепления РС, снашивает их концы. Сам подшипник при этом изнашивается, сепаратор ломается, шарики изнашиваются, выжимная втулка, стремясь получить вращательное движение от рычажков сцепления РС, изнашивает выжимной рычажок ОТ и изнашивается сама. Смена всех этих деталей в среднем происходит в гаражах московских автохозяев через пробег около 40 000 км.

Для того чтобы легче было производить смазку упорного подшипника, необходимо привод к масленке вынести за пределы картера, как это исполняется в большинстве современных конструкций автомобилей и как это, в частности, выполнено в автомобилях Форд позднейшего выпуска.

Износ деталей сцепления получается особенно быстрым в том случае, когда при недостаточности смазки отсутствует еще правильная регулировка свободного хода педали.

На фиг. 4 представлены педаль и приводной механизм сцепления автомобиля ГАЗ. Пе-

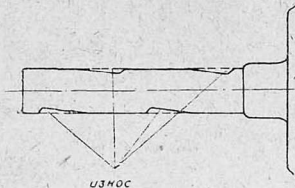


Фиг. 4

дадь сцепления E при помощи тяги T повертывает рычаг P, который в свою очередь поворачивает ось O, на которой укреплены выжимные рычажки B. По мере износа ферродо, как это ясно из фиг. 3, внутренние концы рыча

жания пружин сцепления, и, в соответствии с этим, при полном газе должна получаться пробуксовка сцепления, влекущая за собой сильный перегрев этого диска и порчу его поверхности, а иногда даже и появление трещин.

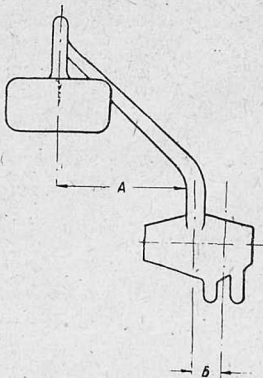
Следующим сравнительно слабым местом конструкции сцепления является опорный валик для педали сцепления и тормоза, который на фиг. 4 обозначен знаками O¹. Этот валик достаточно быстро изнашивается, и износ его получается неравномерным, как это схематически представлено на фиг. 5. Втулки, установленные в педалях сцепления и тормоза, также при этом очень быстро изнашиваются. Это явление обуславливается, главным образом, тем, что педали расположены эксцентрично по отношению к опорным втулкам.



Фиг. 5

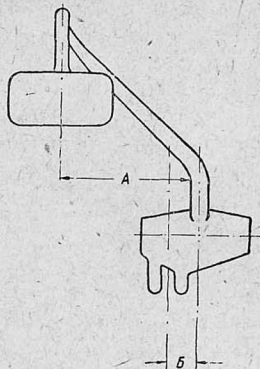
«жжков сцепления PC отходят влево и начинают нажимать на упорный подшипник УП, что вызывает работу этого подшипника и всего механизма под постоянной, хотя и небольшой нагрузкой в течение всего времени, а не только тогда, когда сцепление выключено. Для того чтобы иметь достаточный зазор между упорным подшипником, с одной стороны, и внутренним концом рычажка сцепления PC — с другой, необходимо при помощи тяги T (фиг. 4) регулировать весь механизм так, чтобы педаль имела свободный ход, не менее 20 мм, до того момента, пока сцепление начинает выключаться.

В условиях эксплуатации в автомобилях Форд-АА часто наблюдается перегрев ведущего диска сцепления, который на фиг. 3 обозначен буквами КС. Этот эффект в подавляющем большинстве случаев является следствием той же причины, которая была указана выше, а именно — недостаточно правильной регулировки свободного хода сцепления. При нажиме рычажков сцепления на упорный подшипник, то есть при отсутствии свободного хода педали, уменьшается сила на-



Фиг. 6

На фиг. 6 представлена схема педали, исполненной в настоящее время. Здесь педаль располагается на некотором плече А, считая от центра втулки. В то же время рычажки, за которые берется тяга, располагаются на некотором плече Б, по другую сторону от центра опоры втулки. В результате втулка рычага получает сильный перекокс, чем и обуславливается износ вала, представленный на фиг. 5. Одним из способов уменьшения этого износа является перенос ушек для тяги по ту же сторону от втулки, где расположена и самая педаль. Схема такого переноса представлена на фиг. 7. При этом эксцентриситет уменьшается почти в два раза, что должно вызвать соответствующее уменьшение износа втулок и опорного валика педали сцепления.



Фиг. 7

НЕОБХОДИМА ТЩАТЕЛЬНАЯ ПРОВЕРКА

НОВЫХ МАШИН ДО ПУСКА В ЭКСПЛУАТАЦИЮ

При получении новых автомашин советского производства автохозяйства обычно ограничиваются предварительным общим осмотром, после чего пускают машины в эксплуатацию.

В результате поверхностного осмотра машин в наших автохозяйствах после непродолжительной эксплуатации происходят совершенно неожиданные аварии. А между тем эти аварии можно своевременно предупредить детальным просмотром механизмов и серьезной проверкой каждой новой машины перед пуском в эксплуатацию.

Для примера укажем несколько случаев, явивших место на керамических заводах в Донбассе в этом году.

Завод при ст. Красногоровке, Екатеринбургской ж. д., получил в конце января машину АМО-3, № двигателя 14749, и после эксплуатации ее в течение одного месяца оказалось, что на конической шестерне сработались 3 зубца. При детальном просмотре были обнаружены различные дефекты в заводской сборке этой машины: неправильная установка самой конической шестерни и трещина в ней при цементации.

На другом заводе при ст. Часов-Яр, Южных ж. д., было получено и сразу, после общего осмотра, пущено в эксплуатацию несколько грузовых фордов ГАЗ, причем машина № двигателя 4984 после пробега всего лишь 1143 км выбыла из строя вследствие поломки заднего моста. При детальном осмотре этой машины обнаружены следующие повреждения: гайка и контргайка для крепления роликовых подшипников на валу малой конической шестерни были сорваны с резьбы; оба роликовых подшипника помяты, причем роликодержатель одного из них разбит на части и т. д.

После этой неожиданной аварии новой машины был экстренно произведен детальный

просмотр остальных машин ГАЗа, который показал следующее:

1. Во всех машинах гайки и контргайки для крепления роликовых подшипников на валу малой конической шестерни совершенно не затянуты, так что некоторые свободно отворачиваются рукою.
2. В подшипниках образовался большой люфт.
3. В двух машинах концевые направляющие подшипники повреждены, причем ролики закатаны на конус.
4. В других двух машинах повреждены оба роликовых подшипника ведущей конической шестерни и сломан внутренний роликовый подшипник переднего колеса.

По заключению компетентной технической комиссии было установлено, что все указанные повреждения в новых машинах, проработавших всего лишь около трех недель после получения их с Автозавода, могли произойти только вследствие небрежной сборки.

Все приведенные выше случаи сигнализируют о том, что сами автохозяйства должны всегда при получении новых автомашин перед пуском их в эксплуатацию производить самый тщательный предварительный просмотр механизмов каждой машины и принимать все меры для устранения обнаруженных технических недостатков сборки новых машин на автозаводах, одновременно сообщая автозаводам об обнаруженных дефектах сборки. Заводы, выпускающие автомашины, должны сделать серьезный вывод из указанных фактов и наладить крепкий технический контроль при выпуске машин.

СОВЕТСКИЕ МОТОЦИКЛЫ НАТИ-А и НАТИ-Б

1 мая в Ижевске демонстрировались построенные Ижевским мотозаводом им. ЦС Автотора опытные мотоциклы тяжелого типа — НАТИ-А-750.

Выпуск мотоциклов тяжелого типа, спроектированных нашими советскими конструкторами целиком из наших материалов, представляет крупную победу советской техники в области легкого механического безрельсового транспорта.

При проектировании мотоциклов НАТИ-А были учтены все наиболее оправдавшие себя достижения современной мототехники, и по своей конструкции НАТИ-А не только не уступают лучшим образцам зарубежных фирм, но и превосходят их, давая максимум приспособляемости к разнообразию наших дорожных условий.

До настоящего времени у нас уделялось недостаточное внимание мотоциклам. Ряд отдельных попыток организовать серийное производство мотоциклов не имел успеха из-за отсутствия материально-производственных баз. Единственным мотоциклом, поставленным на производство, и то в небольшом количестве, был мотоцикл Л-300. Но производством Л-300 не могло полностью освободить нас от импорта и дать стране нужный ей универсальный тип мотоцикла, так как сфера применения Л-300 по типу легкой одиночки довольно ограничена, не исчерпывает всего разнообразия запросов народного хозяйства и не отвечает требованиям оборонного значения.

Это, понятно, не умаляет ценности поставки на производство Л-300 как с точки зрения пополнения нашего мотопарка вполне современной, простой по уходу и обращению машиной, так со стороны получения ценного для нас производственного и технического опыта.

Чтобы заполнить имеющийся пробел в мотостроении в конце 1931 г. по заданию Главмашпрома НКТП (тогда ВСНХ), мотоциклет-

ной группой конструкторского бюро Научно-го автотракторного института (НАТИ) во главе с инж. П. В. Можаровым было приступлено сначала к проектировке универсального (применяемого как одиночка и с коляской) 2-цилиндрового 4-тактного мотоцикла тяжелого типа в 750 куб. см, а затем среднего одноцилиндрового мотоцикла в 375 куб. см, в основу проектирования которого был положен максимум унификации с первым типом и с Л-300.

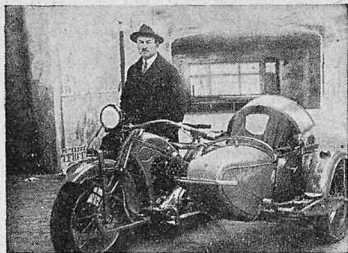
К маю 1932 г. проектировка большого мотоцикла НАТИ-А-750 была закончена и приступлено к его производственному оформлению.

Ряд неизбежных трудностей по пути выполнения первых мотоциклов НАТИ-А был успешно преодолен энтузиазмом конструкторов и строителей при настойчивой поддержке мотосекции Автотора, и к 1 мая этого года опытные образцы НАТИ-А были не только выпущены, но и в основном опробованы, причем они показали хорошие качества. Конструктивные данные мотоцикла НАТИ-А-750 следующие: двигатель 2-цилиндровый V-образный, диаметр цилиндра — 70 мм, ход поршня — 97 мм, нижние клапаны, их стержни, пружины и толкатели полностью закрыты телескопическими трубками. Головки цилиндров съемные, поршни легкого сплава, стандартная степень сжатия — 4,5, повышенная — до 6,2—6,3. Максимальная мощность при стандартном сжатии 15—17 л. с., при повышенном — до 25—27 л. с.

Смазка двигателя циркуляционная. Для избежания затруднений со смазкой при низкой температуре от застывания масла, что наблюдается в системах с отдельными масленками, баком и длинным внешним трубопроводом, в системе НАТИ масляный резервуар выполнен в виде консоли, являющейся частью картера. Подача масла из бака осуществляется мощной помпой через короткие каналы в карте-ре и сверление в коленчатом валу к подшипникам нижней головки шатуна. Обратное из картера в резервуар масло откачивается второй помпой. Масляная система имеет сетчатый фильтр, легко доступный для очистки.

Карбюратор автоматический, управляемый одной вращающейся рукояткой. Зажигание батарейное. Первые комплекты электрооборудования уже выполнены мастерской Снабавтотора.

Трансмиссия шестеренчато-цепная. От двигателя к сцеплению трансмиссия осуществлена тремя шестернями (одна паразитная), помещенными в сплошном маслонепроницаемом картере. От коробки скоростей к заднему колесу идет передача роликковой цепью, заключенной в легкой герметический кожух, служащий масляной ванной. Подобная система является наивыгоднейшей при продольной установке двигателя, так как дает возможность, с одной стороны, полностью заменять переднюю цепь, относительно быстро изнашивающуюся, а с другой — максимально защитить



Общий вид мотоцикла НАТИ-А-750 с коляской. Рядом конструктор инж. П. В. Можаров

Фото автора

заднюю цепь от пыли и обеспечить хорошую смазку и, следовательно, минимальный износ.

Коробка 3-скоростная, одноходовая, помещена непосредственно на масляном резервуаре, она может быть легко снята без выемки двигателя из рамы. Общие передаточные числа на 1-й скорости — 12,1:1; на 2-й — 7,47:1; и на 3-й — 4,63:1.

Сцепление сухое, многодисковое, с увеличенным запасом надежности от пробуксовывания на случай замасливания.

Рама штампованная, бак для горячего, имеющий емкость 2 л, расположен между двумя верхними балками рамы.

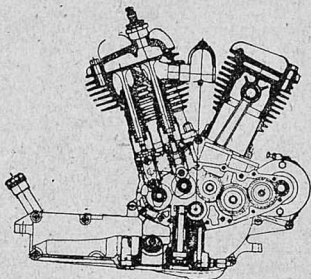
Передняя вилка усиленная, рессорного типа, со штампованными фермами. Длина рессоры несколько больше по сравнению с заграничными типами, что обеспечивает высокую комфортабельность на самых неровных дорогах.

Седло подвесное тракторного типа, дающее плотную посадку. Колеса легко съемные, взаимозаменяемые. Размер шин 27×4,5. Тормоза с раздвижными колодками, причем задний тормоз вынесен на противоположную шестерню сторону во избежание замасливания от масляной ванны задней цепи. Подножки откидывающиеся, что гарантирует их от поломки при падении. Грязевые щитки сделаны очень глубокими и широкими для хорошей защиты частей мотоцикла на грязном грунте.

Колесная база НАТИ-А — 1475 мм, низшая точка — 135 мм, высота седла от грунта — 730 мм, общий вес опытных моделей — 210 кг. Максимальная скорость 100—120 км в час.

Сфера применения мотоцикла НАТИ-А-750 следующая: мотоцикл с коляской пригоден для дорог с твердой одеждой и не слишком тяжелого проселка, а одиночки могут идти по любым самым тяжелым дорогам, причем, учитывая ряд конструктивных особенностей, проходимость их должна быть максимальной для нормального механического транспорта.

Второй тип, запатентованный Научным автотракторным институтом, — мотоцикл Б-375. Выпуск этих опытных моделей ожидается в ближайшее время. Этот мотоцикл представляет собой одиночку среднего типа с 4-тактным одноцилиндровым нижнеклапанным двигателем мощностью 8—10 л. с. Рассчитана эта модель на работу почти во всех дорожных условиях Союза (кроме самых тяжелых) и по своей конструкции должна стать массовой



Двигатель мотоцикла НАТИ-А-750

машиной, годной как для города, так и для междугородных поездов.

В основу конструкции НАТИ-Б положена, как уже отмечалось, максимальная унификация с НАТИ-А и Л-300. От двигателя НАТИ-А взято следующее: цилиндр, его головка, поршень с кольцами, шатун, кривошипный механизм, клапаны, клапанный привод, распределительный механизм, детали системы смазки и в основном система зажигания. Из других механизмов НАТИ-А взяты — коробка скоростей, шестеренчатая передача, сцепление, заднее колесо, подножки и детали управления.

От Л-300 взяты формы и сережки передней вилки, втулка переднего колеса, бак, седло и верхняя часть рамы.

Как видно, в основном самостоятельными деталями по НАТИ-Б являются картер двигателя, карбюратор, всасывающий трубопровод и некоторые другие детали, из которых только картер представляет в производственном отношении сравнительно сложную деталь, так что при налаженности производства НАТИ-А и Л-300 НАТИ-Б можно выпускать с минимальной затратой производственных процессов, и в случае успешности НАТИ-Б должен постепенно заменить Л-300, так как по своим конструктивным данным он стоит выше последнего.

Г. Корзинкин

Возобновлен выпуск библиотеки

„ЗА РУЛЕМ“

с марта с. г.

Всем подписчикам, имеющим подписку на такую, Библиотека будет высылаться начиная с марта месяца со второго выпуска № 5—6 (март) и т. д. Подписная цена остается прежней.

К сведению подписчиков Библиотеки «ЗА РУЛЕМ» 12 мес.—9 р., 6 мес.—4 р. 50 к., 3 мес.—2 р. 25 к.

Периодичность восстановлена в 24 номера в год

Сдавайте подписку на последующие сроки; подписка принимается во всех почтовых предприятиях, организаторах и сборщиках подписки Союзпечати.

ОВРИНГИ И ЧЕРТОВЫ МОСТИКИ ОСТАЛИСЬ ПОЗАДИ

В древности через Таджикистан проходили большие верблюдьи пути. С того момента, как Таджикистан утратил значение единственного пути в Индию, верблюдьи дороги стали постепенно исчезать.

До революции девственную прелесть Таджикистана не нарушали линии колесных дорог. Их не существовало в Таджикистане совсем.

Да и не нужны были тут дороги. Хозяйство никогда не выходило за рамки натурального. Вozить было нечего, да и не на чем. Колесного транспорта не существовало. В случае нужды путешествовали на ишаках и лишь иногда на верблюдах, медлительных и надменных. Их величают тут иногда «таджикфордами».



Существует предание: для того чтобы обратить жителей Дарваза в магометанство, сам пророк отправился в неприступную крепость дарвазских язычников через пропасть... по канату.

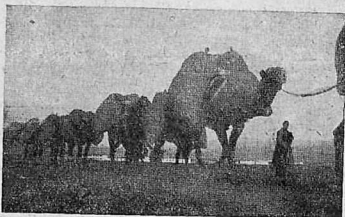
«Канатоходец» — точный перевод слова «дарваз».

Большинство дорог в Таджикистане возникало стихийно: сегодня один пройдет, завтра другой — так возникала дорога. Очертания таких дорог чаще всего неумовимы.

Овринги — самый невероятный из всех существующих путей сообщения. Овринги — полотенецобразные горные тропинки, подвешенные в горах на головокружильной высоте. Ширина «троп» часто не превышает метра и кажется еще более узкой путешественникам.



В 1925 г. большевики построили первую в Таджикистане шоссеюю дорогу Сары — Асция — Дюшамбе.



Медленно движется хлопок по дорогам Таджикистана
Фото Таджинкино

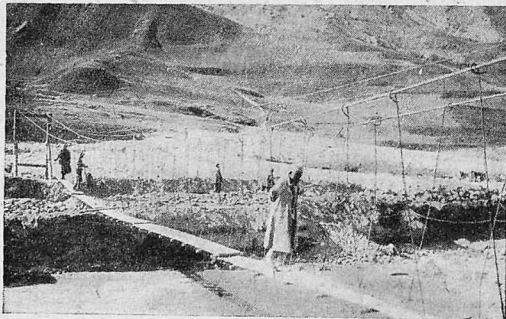
А в 1933 г. Таджикистан пересекает уже несколько по последнему слову техники построенных дорог.

В декабре 1932 г. Главдортранс Таджикистана рапортовал Советской стране об окончании строительства дороги Сталинабад — Гарм и другой дороги — Сталинабад — Курган-Тюбе. В середине прошлого года пассажирам чаще всего приходилось тащить за собой машину, бессидьную преодолеть путевые невзгоды.

Это только главные из числа законченных и заканчивающихся строительством дорог. Работы организованы на всех важнейших участках республики. Строительство дорог почти полностью механизировано.

Гигантская шоссеяная дорога прорезала гигантскую площадь, соединив город Хоруг с Ошем, прибывши, таким образом, центр Горного Бадахшана к сфере влияния Среднеазиатских железных дорог.

Дорога пересекает Памир. Она идет сначала прямо на юг к Мургабу, а от последнего,

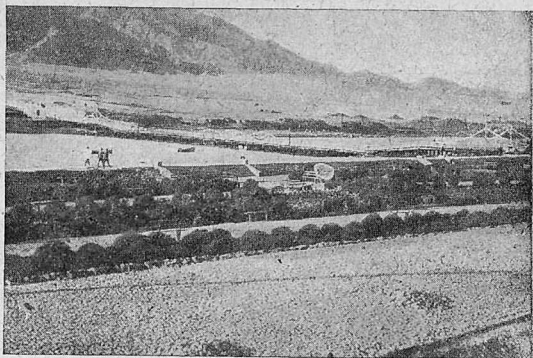


Временный мост через реку Ворс, недалеко от строительства ГЭС Таджикистана. Любители экзотики могут находить в нем своеобразную красоту, но население страдает от скверной переправы

Фото Таджинкино

Набережная. Деревянный мост. Гор. Ходжент (Таджикистан)

Фото Таджикино



поворачивая на запад, идет к долине Гунта, направляясь отсюда к центру Аг-Бо — городу Хоругу.

**

Горы увидели замечательную картину.

Куда там арба и ишак!

«Ишачьей тропы» не узнать. Она превратилась в дорогу в горах. Исчезли навсегда овринги.

Мосты таджикские — плоды местной «инженерной» мудрости, пляшущие под тяжестью шагов над бездонными пропастями в горах. Мосты эти — чортовы, и чорт с ним, с поэтическим колоритом, неизменным при описаниях «чортовых мостиков».

Мост этот сделан фатальной рукой таджика. Строя его, не знали его долголетия. Может быть, рухнет под первым человеком. Может быть, провисит века. Строители доверялись судьбе...

«Ветер бросал на бревна брызги воды. Они сплошь были покрыты гладкой ледяной корой».

Я понял, что обстоятельства вынуждают меня использовать младенческий способ пере-

движения; покорно спустился на четвереньки и пополз.

Когда я прополз сажени две и приблизился к середине моста, где ветер особенно зло и беспощаден, мне стало страшно. Бревна скрипели, ворочались, расходились, руки, испарившись в кровь о ледяную кору, бессильно скользили, и я не мог довериться им, опереться на них полной силой. Все мое тело скользило по бревнам и мне казалось, что я неминуемо сорвусь вниз, в водную пропасть.

А впереди еще 8 сажени... Путь к отступлению отрезан.

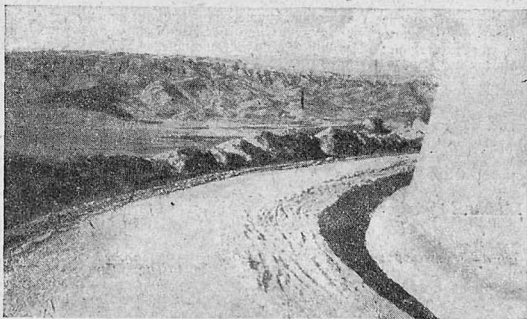
Я пополз вперед, припадая к бревнам и не двигаясь, когда ветер особенно зло их раскачивал, и продвигаясь вперед тогда, когда ветер немного затихал.

Минут через 15 я был на другой стороне.

Так описывает свое путешествие уполномоченный избиркома по перевыборам сельсоветов на Памире.

Старинные, похожие на овринги, мосты в Таджикистане постепенно исчезают, уступая место каменным, железным и деревянным, построенным по правилам современной техники.

Мостоми современных конструкций оборудуются все основные шоссе и магистрали.



Благоустроенная дорога в горах Таджикистана пришла на смену верблюжьим тропам

Фото Таджикино

Еще о мостах. На сей раз — в плане познания характера рек. Реки Таджикиские, не зная никаких способов переправы кроме бурдюков, набиваемых воздухом, объявили мостам войну.

Дюшамбе-Дарья, в просторечьи — Дюшамбинка, речка, протекающая возле Сталинабада, мостов не выносит, как дикая лошадь не выносит седла.

В 1931 г. построили через Дюшамбинку мост легкого типа. Река «набасмачила». За мостом пришлось снаряжать верховую погоню и бергающий мост с трудом удалось задержать.

С мостом, построенном возле кишлака Заргар, Дюшамбинка не справилась. Мост был добротный. Изрядно покромсав его, река переменяла русло.

И остался мост-победитель стоять почти на сухом месте.

Железнодорожный мост устоял, но и тут Дюшамбинка сделала все, что могла: весной, прорвав половодное сооружение арыка Алача-Боб

паводковыми водами, Дюшамбинка устремилась на насыпную дамбу. Трубы, проложенные в дамбе, не смогли пропустить всей воды. Образовалось озеро. Вода прорвала дамбу параллельно полотну железной дороги.

В 1932 г., весной, в течение двух месяцев, берега оказывались разомкнутыми. Через реку переправлялись вброд и вплавь на гупсарах¹. Убыток превысил сумму стоимости нескольких доброкачественных мостов.

Капитальный мост еще не построен, но он необходим Дюшамбинке еще и в связи с тем, что Сталинабад будет расположен по обеим сторонам реки.

Для Автодора в Таджикистане огромное поле работы. Нет более почетной задачи для Автодора, как помочь стране ишачьих троп в прошлом превратиться сейчас в социалистическую республику, покрытую сетью хороших дорог.

¹ Гупсары — надуваемые воздухом бараны шкуры.

В центральном совете Автодора

Всесоюзный поход мотолюдоков

Секция ЮДА Центрального совета Автодора организует всесоюзный поход мотолюдоков по маршруту Москва — Горький — Самара — Саратов — Сталинград.

В пробеге примут участие две моторные лодки и около ста ребят. Среди участников похода будут только юдошцы — активисты автоторовской работы, отлично успевающие по учебе в школах и ФЗУ.

Пробег намечен на 15—20 июля, сроком на 1 месяц. Цель пробега — ознакомить юдошцев с техникой мотолюдокового дела, развернуть агитмассовую работу за реализацию 4-й лотереи Автодора, проверить работу секций и кружков ЮДА на местах, а также выяснить, какую помощь юдошцам оказывают местные пионерские организации.

Опытные дорожные участки

По инициативе ЦС Автодора на Октябрьском и Можайском шоссе выделены два опытных участка протяжением 40 км каждый.

Опытные участки были подвергнуты образцовому ремонту, а в дальнейшем дорожные органы будут заботиться об их тщательном содержании в полной исправности.

Для организации образцового ремонта и содержания этих участков ЦС Автодора выдал Мособлдортранс дотацию в 75 тыс. рублей. Кроме того для обеспечения максимального успеха этого начинания создается специальная бригада из представителей Автодора, Цудортранса, печати, комсомола и др.

Автодорожцы отремонтировали 1700 тракторов

По сведениям на 15 мая местные автоторовские организации направили в колхозы, совхозы и МТС 440 ремонтных бригад с количеством участников около 2500 чел.

За время посевной кампании автоторовские ремонтные бригады отремонтировали 1707 тракторов, 132 автомобиля, 198 моторов и 2718 сельскохозяйственных машин и орудий.

Мастерские Автодора, взявшие на себя изготовление и ремонт запасных частей к тракторам, успели изготовить и отремонтировать 6 859 деталей.

С начала посевной кампании подготовлено и направлено на посевную — 2 534 тракториста, 1 679 шоферов и 94 механика-ремонтника.

К сожалению, эти сведения неполные, так как некоторые организации Автодора, несмотря на категорические указания Центрального совета, не представили с начала кампании никаких сведений. К таким позорно ведущим себя организациям относятся — Карельская, Киргизская, Кара-Калпакская, Северная и Якутская.

Пять дорожных конкурсов

ЦС Автодора совместно с Цудортрансом и Главдортрансом РСФСР объявляют пять всесоюзных дорожных конкурсов. По примеру прошлых лет проводится прежде всего конкурс на лучшее проведение дорожных работ с трудучастием населения, а кроме того — на лучший эксплуатационный участок дороги, на лучшее строительство новой дороги, на лучшее использование дорожных механизмов и на лучшего укатчика и грейдериста.

Буксирная бригада по дорожному строительству

Всесоюзный штаб по борьбе с бездорожьем организует посылку буксирных бригад из передовых краев и областей в отстающие.

По плану, утвержденному штабом, Чувашия пошлет буксирные бригады в Республику немцев Поволжья, Горьковский край — в Нижегородский. Урал — в Западную Сибирь, Ленинградская обл. — в Иваново-Промышленную, Средневолжский край — в Татарскую, ЦЧО — в Северокавказский край и т. д.

РАЗВИТИЕ АВТОДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА ТУРКМЕННОЙ ССР ВО ВТОРОЙ ПЯТИЛЕТКЕ

До Октябрьской революции Туркмения была колонией Российской империи. Царизм подвергал местное коренное население исключительному политическому, экономическому и культурному гнету, в частности сознательно сохранял бездорожье в подавляющей части страны, препятствовавшее развитию производительных сил, культурному и национальному развитию всего так называемого Туркестана.

После окончания гражданской войны и ликвидации белогвардейских банд Туркменская ССР стала быстро восстанавливать свое народное хозяйство и к концу первой пятилетки достигла больших результатов, о чем свидетельствует многократный рост грузооборота страны и, в особенности, рост его на автогужевом транспорте, который с 360 тыс. т в 1923 г. вырос до 1 300 тыс. т в 1932 г., то есть в 3,6 раза.

В соответствии с ростом производительных сил и грузооборота республики росло и ее дорожное строительство.

В первые годы восстановительного периода размер ассигнований не покрывал даже естественного износа государственных дорог, не говоря уже о дорогах местного значения, которые были вообще в беспризорном состоянии. Но к началу первой пятилетки дорожное хозяйство Туркменской ССР стало быстро восстанавливаться, и, помимо планового ремонта существующих дорог, делались вложения в строительство новых дорог.

Выполнение первой пятилетки по капиталовложениям в дорожное хозяйство характеризуется следующей таблицей (в миллионах рублей):

1927/28 г.	0,29	Особ. кв. 1930 г. —	1,4
1928/29 г.	1,1	1931 г. —	6,0
1929/30 г.	2,5	1932 г. —	8,9

Капиталовложения в четвертом, завершающем году выросли в 30 раз по сравнению с 1927/28 г., причем на 19,9 млн. руб. вложения по госбюджету составили 13,9 млн.

В итоге за первую пятилетку построено 667,4 км всех типов дорог, в том числе покрытых одеждой — 134 км.

Тем не менее, рост сети устроенных дорог Туркмении все же отставал от грузооборота. Средняя грузонапряженность в 1932 г. на 1 км сети достигла свыше 3 тыс. т при относительно низком типе дорог и недостаточном удовлетворительном их содержании и ремонте.

Заметную роль в освоении грузооборота Туркмении сыграл автотранспорт, который к 1933 г. насчитывал 441 и в том числе 366 грузовых машин.

Автогужевые пути для Туркмении имеют важнейшее значение в связи с тем, что в республике сеть железных дорог составляет всего лишь около 2 тыс. км, а судоходных водных путей почти и нет совсем, кроме небольшого протяжения реки Аму-Дарья. Автогужевые дороги разрешают целый ряд транспортных проблем, в частности по связи отдален-

ных районов с центром республики, аулов и колхозов с районами, с местами разработок полезных ископаемых и т. д.

Вместе с тем Туркмения имеет специфические климатические и почвенные особенности. Это — высокая температура летом при небольшом количестве осадков и почти полном отсутствии воды и отсутствие в оазисах строительных материалов (гравия и соответствующего качества камня), играющих решающую роль в строительстве автогужевых дорог в лесовых грунтах.

Однако эти трудности вполне преодолимы благодаря развитию Кара-Бузаского химкомбината и разработке местных источников нефти.

На этой основе имеется возможность во второй пятилетки строить дороги массового типа — грунтовые улучшенные — путем химизации грунтов, широко внедряя в строительство силикат натрия и хлористый магний, прамасливание и гудронирование и использование местных стройматериалов.

Несомненно, что по мере роста грузонапряженности будут строиться дороги и более высоких типов, например на подъездах к железнодорожным станциям, к крупным городам и предприятиям и на отдельных участках магистральных дорог. Вместе с тем во весь рост стоит проблема сохранения существующей устроенной сети и ее своевременного ремонта.

В связи с большим поступлением автомашин выдвигается задача наиболее целесообразного и рационального их использования. Ведущую роль будет играть транспорт общего пользования, охватывающий массовые перевозки грузов и людей. Такой вид автохозяйства в республике имеется в виде Туркментранса, который является крупным и централизованным автохозяйством в республике. Затем не менее видную роль будут играть отраслевые автохозяйства, призванные обслуживать производственные нужды промышленности и сельского хозяйства, причем необходимо организовать соответствующие транспортные ячейки для лучшего использования парка. Наконец, заметное место должны занять местные автохозяйства, обслуживающие районные центры и крупные населенные пункты.

Несомненно, поступающие автомашины должны быть обеспечены гаражами облегченных конструкций, причем гаражи должны являться не только местом стоянок машин, но и обеспечивать производство текущего ремонта и подготовку автомашин к работе.

Рост автопарка, строительство новых дорог и освоение устроенных автогужевых дорог потребуют значительного количества квалифицированных кадров рабочих и инженерно-технических сил, причем эти кадры в основном своей массой должны быть подготовлены из среды трудящихся самой Туркмении через сеть существующих институтов, техникумов и дорстройучей и путем организации новых учебных заведений, а также переподготовки имеющихся кадров.

НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТО

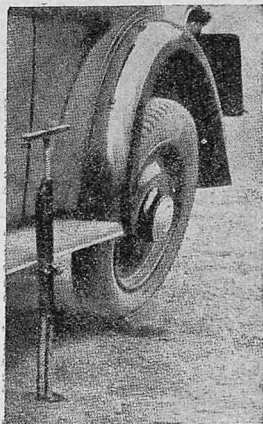
МАССОВОЕ ПРОИЗВОДСТВО ДЕТСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ

Фирма «Крейслер» предполагает в ближайшем будущем заняться массовым производством детских автомобилей, которые по мнению фирмы должны найти большой спрос и поправить ее пошатнувшиеся дела.



Марка новой модели — Брир-Спешел. Машина имеет одноцилиндровый мотор Бриггс-Стратон, развивающий при 4 тыс. оборотов в минуту около 5 л. с. Рама трубчатая, трансмиссия обычного типа. База машины 150 см, колея 75 см. Шины типа аэропланнх.

ДОМКРАТ ФИГОТ



Показанный на этом рисунке домкрат ставится не под ось, а под подножку автомобиля. Он очень прост и основан на действии обыкновенного винта.

ПРИБОР ДЛЯ ПРОВЕРКИ СОСТАВА СМЕСИ В КАРБЮРАТОРЕ



В Америке выпущен новый прибор, который может дать большую экономию расхода бензина в автомобиле. Назначение прибора — проверять степень насыщения смеси в карбюраторе, что определяется по выхлопным газам. К выпускной трубе присоединяется резиновая трубка прибора и, по мере выхода газов, стрелка на циферблате отклоняется либо вправо, что означает, что «смесь пересыщена», либо влево — «смесь недостаточно насыщена», либо прямо — «смесь правильна».

ОБТЕКАЕМАЯ КОЛЯСКА ДЛЯ МОТОЦИКЛА



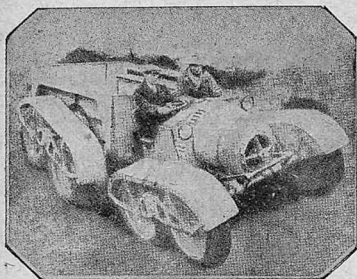
На немецкой автомобильной и мотоциклетной выставке демонстрировалась мотоциклетная коляска-лимузин обтекаемой формы.

Эта коляска, уменьшая сопротивление воздуха, повышает быстроходность мотоцикла на 10—15 проц.

ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

ГРУЗОВИК ДЛЯ БЕЗДОРОЖЬЯ

В Англии недавно выпущен новый военный грузовик для езды по самым плохим дорогам.



Четыре пары колес грузовика имеют независимую подвеску, благодаря чему проходимость по бездорожью резко возрастает.

РЕШЕТЧАТЫЙ КУЗОВ НА ГРУЗОВЫХ МАШИНАХ



1-я Автобаза Союзтранса (Москва) проводит опыты по установке решетчатых кузовов на грузовых машинах. Эти кузова имеют ряд преимуществ. Они повышают тоннаж, предохраняют груз от хищений и потерь в дороге и дают экономию на унаковочном материале.

АВТОБУС, СГИБАЮЩИЙ НА ПОВОРОТАХ

В Голландии выпущены 55-местные автобусы, передняя часть которых, огибая угол, становится под углом к задней, большей части автобуса, чем чрезвычайно облегчается поворот громоздкой машины.

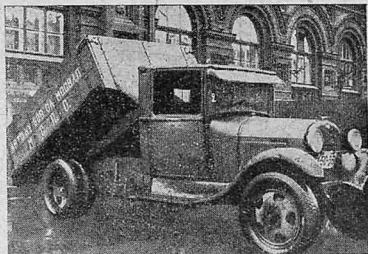
Повидимому этот автобус представляет собой тягач с прицепом, компактно выполненный и получивший форму автобуса.

МАШИНА ДЛЯ РАВНОМЕРНОЙ РОССЫПИ ДОРОЖНЫХ МАТЕРИАЛОВ

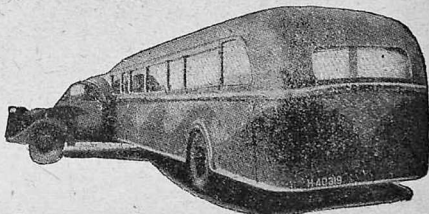


Для равномерной россыпи щебня, гравия и горячей или холодной асфальтовых смесей в Америке введена новая машина, прикрепляемая на время работы к грузовику. Эта машина в течение трех минут рассыпает ровным слоем шириной в 4—5 м 10 т материала. В день она укладывает до 1 000 м асфальтовой массы. Машиной управляют всего два человека.

СОВЕТСКИЙ КУЗОВ САМОСВАЛ



Транспортной конторой МСПО (Москва) сконструирован новый полутонный автокузов самосвал.



ГАРАЖНАЯ СМЕКАЛКА

КАК ПРЕДУПРЕДИТЬ ПЕРЕРАСХОД БЕНЗИНА НА АВТОМАШИНЕ АМО

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ШОФЕРА Ф. МРЫХИНА
(ГАРАЖ МИЛЛЕРОВСКОГО ЗЕРНО-
СОВХОЗА)

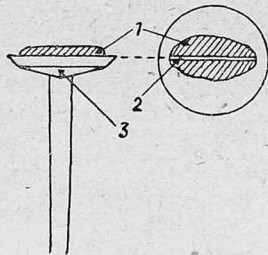
Миллеровский зерносовхоз получил машины АМО-3. Когда я начал работать на этой машине, я сразу обратил внимание на то, что она очень много расходует топлива (бензина). Бака хватало только на 80 км, перерасход составлял примерно 100 проц. Тогда я начал регулировать уровень в поплавковой камере карбюратором, то есть имеющуюся муфточку на запорной игле поплавковой камеры передвигать вверх, уменьшая таким образом уровень топлива в камере. В результате оказалось, что горючего стало хватать на 180 км, мощность в машине не уменьшилась, мотор работает великолепно и очень быстро переходит с малых на большие обороты, чего не было до указанной операции.

Я рекомендую такой же способ всем шоферам, приступающим к работе на новых АМО. Тщательно проверяйте расход горючего, и вы указанным мною путем получите большую экономию бензина.

МЕТОД ПРИТРИКИ КЛАПАНОВ АВТОМОБИЛЯ ФОРД-А ПРЕДЛОЖЕНИЕ Т. САВЕЛЬЕВА (МОСКВА)

Для притирки фордовских клапанов употребляется прибор, называемый присоской. Специальный резиновый кружок присасывается к поверхности клапана; вращением за ручку этого прибора достигается притирка.

У нас таких приборов еще нет и приходится изыскивать иные способы для притирки клапанов.



Были попытки на гладкой поверхности клапана прорезать канавку или высверлить две дырочки, но и тот и другой способы оказались непригодными, так как клапаны сделаны из прочной высококачественной стали.

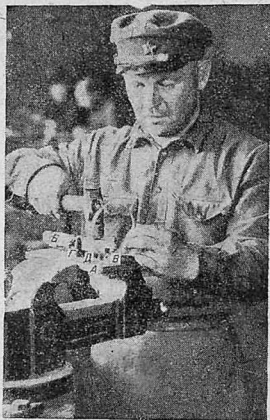
Здесь мы считаем полезным рассказать об очень простом и удобном способе, кото-

рый применяется при ремонте машин в 8-й рембазе.

На гладкой поверхности клапана наплавляется возвышенность овальной продолговатой формы, высотой 2—2½ мм. Ножовкой делается пропила. В этот пропила вставляется инструмент надобные отвертки, противоположный конец которого зажимается в патрон ручной дрели, и притирка идет обычным порядком.

ПРИБОР ДЛЯ НАКЛЕПЫВАНИЯ ПОРШНЕВЫХ КОЛЕЦ

Вследствие недостатка поршневых колец автотракторным ремонтным мастерским приходится изготавливать поршневые кольца самостоятельно. Для того чтобы изготовленные



поршневые кольца имели требуемую упругость (пружинность) после разреза, кольца обыкновенно наклепываются с внутренней стороны.

Делается это так: слесарь, сняв кольцо наружной стороной на плиту, наклепывает внутреннюю ударами ребра трехгранного напильника. В результате этого получалась неравномерность ударов, забивались края кольца, а само кольцо получало перекос, так что его после наклепывания приходилось исправлять на плите и подшлифовать. На подгонку одного кольца слесарю высокой квалификации требуется от 10 до 15 минут, причем при такой подгонке неизбежен брак кольца.

Токарем автомастерской Н-ской погранохраны т. Тофенном в порядке рационализации был предложен прибор для наклепывания колец, изображенный на прилагаемом фото.

Прибор состоит в следующем:

а) основание — железная пластина толщиной 12 мм, размером 15×25 см;

б) рычаг, на одном конце которого устроен зуб для насечки размером 3—4 мм;

в) бабка с прорезью по ширине и толщине поршневого кольца;

г) стойка для крепления рычага;

д) пружина для отвода рычага в верхнее положение.

Порядок пользования прибором следующий: кольцо ставится своей наружной стороной в прорез бабки, по рычагу производится удар ручным молотком, пружина сжимается и зуб рычага наносит насечку на внутреннюю сторону поршневого кольца. После этого рычаг отводится пружиной в верхнее положение, кольцо подается на 5 мм по диаметру и наносится следующий удар по рычагу, и так до тех пор, пока все кольцо не будет наклепано.

Работа по наклепке одного кольца требует около одной минуты, может выполняться работником невысокой квалификации (подручным или учеником) и совершенно не дает брака. Прибор очень прост и может быть изготовлен в любой авторемонтной мастерской. На изготовление его требуется 6—7 часов.

Автор прибора т. Тофпенец премирован и в дальнейшем прорабатывает вопрос над приспособлением к прибору механического удара.

Чулаков

СМАЗКА БОЛТОВ И ШПИЛЕК, НЕПОДДАЮЩИХСЯ ВЫВЕРТЫВАНИЮ

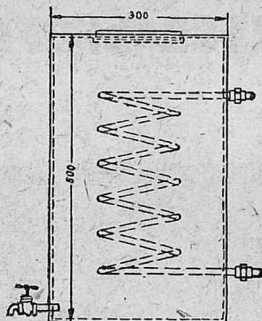
Во многих случаях при ремонте двигателей, машин и т. д. в результате ржавления болтов, шпилек и зр. приходится для разборки срубать их зубилом или срезать ацетиленовой горелкой, тем самым делая их негодными к дальнейшему употреблению. Заевшие шпильки и болты иногда приходится выжигать и затем заново нарезать отверстие.

Для того чтобы избежать этого, некоторые американские ремонтные мастерские применяют особое «проникающее» масло. Небольшое количество этого масла, налитое на болт, через несколько минут проникает в нарезку и болт легко вывертывается. В некоторых случаях для достижения желательных результатов требуется больше времени и повторный пуск масла.

Масло представляет собой недорогую смесь, которая может быть легко получена в смеси-теле. Смеситель — это резервуар с герметической крышкой сверху, заборным краном внизу и змеевиком, расположенным вертикально.

Имеются два рецепта смеси:	№ 1	№ 2
Керосин	25%	30%
Газолин	15%	20%
Креозот	25%	30%
Тяжелое цилиндрическое масло —	35%	20%
Графит в пор. —	¼ кг на 10 л,	¼ кг на 20 л.

Креозот может быть заменен угольной смолы, вместо цилиндрического масла может быть использовано масло из картера автосдвигателя.



Все указанные материалы помещаются в резервуар, крышка туго завинчивается, и затем в продолжение одного часа через змеевик пропускается пар. К концу этого срока составные части достаточно перемешаны, и после охлаждения смесь готова к употреблению.

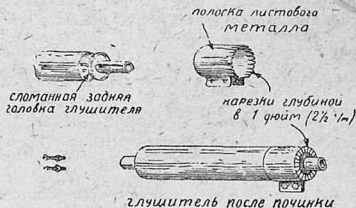
Смесь № 2 действует очень быстро, смесь № 1 немного медленнее, но лучше сохраняет графит во взвешенном состоянии. Для сохранения равномерного распределения графита в смеси рекомендуется слегка размешивать ее перед употреблением.

М. Френкин

ПОЧИНКА ГЛУШИТЕЛЯ

При отрыве задней крышки глушителя обычно заменяют весь глушитель новым. Между тем существует простой и дешевый способ ремонта.

Отрезав ножницами полосу листового металла шириной в несколько сантиметров и та-



кой длины, чтобы ею можно было обернуть глушитель и отогнуть под прямым углом два конца, надрезают ее с одного края на глубину до 2 см.

Обернув полосу вокруг глушителя так, чтобы надрезанная часть перекрывала крышку, загибают ее на глушителе, как показано на рисунке, а в отверстия отогнутых концов полосы пропускают закрепляющие болты.

РАБСЕЛЬКОРЫ-АВТОДОРОВЦЫ

пишут



Группа технических журналов, входящих в систему Журнально газетного объединения, среди которых имеется журнал «За рулем», бюллетень «Автодор» и Библиотека «За рулем», организовала курсы рабочих автодоров.

Цель этих курсов — подготовка новых авторов технической книги из среды рабочих и повышение журнальной квалификации работников и авторов, работающих сейчас в технической печати.

Слушатели курсов помимо теоретических лекций получают также практику в технических журналах ЖГО.

На снимке — торжественное открытие курсов рабочих автодоров

НАДО УСИЛИТЬ РАБОТУ ПО РЕКОНСТРУКЦИИ ВОЕННО-ОСЕТИНСКОЙ ДОРОГИ

По плану реконструкции Военно-Осетинская дорога на протяжении 168 км до Мамисонского перевала должна быть приспособлена для проезда легковых и тяжелых грузовых машин. Полотно дороги расширяется до 7,5 м в скальных участках и до 8,5 в земляных местах, вместо существующих сейчас 4 и 5 м.

Помимо этого перестраиваются и расширяются все каменные и искусственные сооружения (мосты и трубы), полотно дороги шоссировано.

Работа по реконструкции началась еще в конце 1930 г. и по плану должна быть закончена в 1933 г. На реконструкцию дороги ассигновано 11 767 руб.

Какое положение мы имеем сейчас?

Земляные и скальные работы выполнены всего на 30 проц., шоссировано всего 9,5 км полотна. Мостов построено 12. Все это говорит за то, что работа по реконструкции дороги находится в прорыве, местное население привлекается слабо.

На наиболее важном участке работы Кутаис — Меквена, где расположены рудники, сделано так же мало; расширено полотно на про-

тяжении 36 км, шоссировка проведена на 25 проц.

Сейчас вся работа по реконструкции дороги концентрируется на участке Кутаис — Меквена с таким расчетом, чтобы в текущем году закончить и сдать этот участок в эксплуатацию.

На строительстве слабо развернута подготовка стройматериалов. Из необходимых 22 тыс. куб. м камня заготовлено только 2 тыс. Совершенно не используются существующие механизмы. Вот уже несколько месяцев как бездействует из-за неисправности и неумения правильно использовать 2 компрессора для механического бурения и 4 камнедробилки.

В. Карзов

Тифлис.

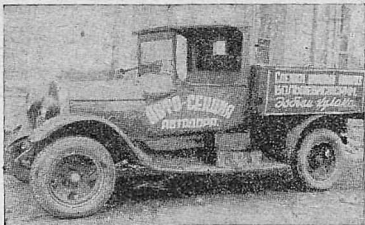
От редакции. Помещая материал о реконструкции Военно-Осетинской дороги, редакция просит сообщить, какое участие принимает Автодор в дорожном строительстве и, в частности, в реконструкции этой дороги.

ОТВЕЧАЮТ НА ПРИЗЫВ Т. ЛЕЖАВЫ

На призыв т. Лежавы «энергично подготовить автодоровцев к участию в сельхозкампаниях» автосекция симферопольского Автодора организовала для участия в посевной агитпередвижку.

Машины снабжены мощной радиоустановкой, кинопередвижкой, специальной библиотекой. Передвижку сопровождает бригада из 5 чел.

Агитпередвижка с бригадой охватит 4 крупных района — Биюк-Ондарский, Сейтлерский, Джанкойский и Фрейдоровский и сможет оказывать конкретную помощь на месте по ремонту автотранспорта и сельхозинвентаря. Агитпередвижка снабжена комплектами запасных частей.



Ударная бригада автодоровцев автосекции симферопольского Автодора отремонтировала машину для посевной кампании

Фото Гильдиной

Гильдиной

Симферополь.

ПЕРЕДОВЫЕ УДАРНИКИ БОЛЬШЕВИСТСКОЙ ВЕСНЫ

Ленинградская автодорожная организация развернула большую работу по участию в весенней посевной кампании. Послано в МТС ремонтных слесарей и механиков 89 чел., из которых организовано 33 бригады.



Тов. Кольцов, автодоровец, слесарь по ремонту

Автодорожские бригады отремонтировали капитально 34 трактора и различный сельскохозяйственный инвентарь.

В этой маленькой заметке нельзя исчерпать всю работу Ленинградского Автодора в весенней посевной кампании, и поэтому я хочу лишь показать, как отдельные автодоровцы борются на этом участке.

Автодоровец Кольцов, член автодорожской ремонтной бригады, работающий по ремонту тракторов, показал образец того, как нужно работать. Кроме основного ремонта 3 тра-

кторов он полностью отремонтировал 13 карбюраторов, 1 картер, облудил и запаял 858 радиаторных трубочек, залил и прищавил 32 подшипника. Не считаясь с временем, он не выходил из мастерской до темной ночи.

Соцсоревнование и ударничество легли в основу его работы. Своей примерностью в работе и энтузиазмом т. Кольцов смог мобилизовать всех ремонтников, которые ликвидировали прорыв в МТС.

Директор МТС т. Ромасов в беседе с руководителем тракторной секции областного завода заявил: «ваша бригада показывает примерья большевистской работы». Тов. Кольцов премирован грамотой лучшего ударника первого года второй пятилетки.

Такие примеры не единичны.

Автодоровец Дворкин (завод «Большевик», термический цех) внес рационализаторское предложение, которое ускорило колку звеньев. Свою бригаду из чернорабочих он превратил в показательную автодорожскую.

Автодоровец завода «Большевик» Барабанов (ремонтный цех) отремонтировал пресс ЦЖК, который уже работает по штамповке звеньев.

Ударная автодорожская бригада тракторной мастерской Володарского района закончила ремонт 8 тракторов СТЗ досрочно на 6 дней.

В Островском районе (Ленинградская область) автодоровцы отремонтировали 4 трактора, 5 сельскохозяйственных машин, построили 2 моста, выделили 15 курсантов для работы в качестве трактористов.

Осуществляя решения январского пленума ЦК и ЦКК ВКП(б), автодоровцы Ленинграда борются за первенство в повседневной практической помощи весенней посевной кампании.

Ленинград

Д. Красинский

НЕЛЬЗЯ ЗАБЫВАТЬ О ДОРОЖНЫХ КАДРАХ

Уделяя достаточно внимания подготовке автотракторных кадров, Автодор совсем забыл о кадрах дорожных.

Почти при каждом районном или городском совете Автодора есть курсы по подготовке шоферов, механиков и трактористов и почти ни в одном из этих советов нет курсов или кружков по подготовке дорожных работников.

Доказывать важность этой задачи в связи с огромным ростом автотракторного парка не приходится, а это в свою очередь дает нам право считать подготовку дорожных кадров столь же насущной и неотложной задачей, как и подготовку водителей и трактористов.

ЦС Автодора организовал в ряде мест опытно-показательные автошколы, но он почему-то не предусмотрел в плане этих школ подготовку дорожников, что является существенным пробелом.

Мы считаем необходимым при подписании договоров с хозяйственниками на подготовку автокадров обязательно указывать известный процент подготовки дорожников для данного хозяйства.

Возьмем, например, недавно организованную опытно-показательную автошколу им. т. Лежавы при райсовете Автодора Горьковского автозавода. В беседе с нами директор школы т. Ковалев сказал, что школа может готовить и дорожные кадры. В районе есть специалисты, найдется литература и помещение хотя бы на две группы слушателей.

Эту возможность надо во что бы то ни стало использовать, для чего необходимо вмешательство ЦС Автодора, который сумеет добиться этого через соответствующие наркоматы.

А. Кильдюшев

Горьковский автозавод им. Молотова



Кукольный театр, выступающий со специальным автодорожским репертуаром в обеденный перерыв на парках и заводах Москвы и ряда провинциальных городов. Театр успешно проводит агитационную автодорожную работу

Фото С. Шингарев

ГОРЕ ШОФЕРЫ

На пожарных автомашинах могут работать шоферы не ниже 2-й категории. А между тем в Тульской городской пожарной команде основной кадр шоферов 3-й категории.

Недостаточная квалификация шоферов-пожарных служит причиной частых аварий. Вот примеры: 30 апреля пожарный автомобиль АМО-4, не замедлив скорости на повороте, врезался в дверь магазина, сбив по пути 3 чел. Машина АМО-Ф15, принадлежащая пожарной команде, столкнулась с трамваем. Автомашина получила большие повреждения.

Заинтересованные организации и в первую очередь Автодор должны начать решительную борьбу с аварийностью на автотранспорте, за повышение труддисциплины.

Тула

Авторработник

АВТОДОРОВЦЫ — ИНИЦИАТОРЫ ПОДПИСКИ НА ЗАЕМ В КОЛХОЗЕ

Еще до официального постановления правительства о выпуске займа второй пятилетки актив автодорожцев совхоза им. «Артема», Верхне-Теплинского района, Донецкой обл. (УССР) по своей инициативе собрал общее собрание рабочих, на котором поставил вопрос о социалистическом строительстве во второй пятилетке и о необходимости освобождения от иностранной зависимости.

В своих выступлениях рабочие говорили: «дадим взаимы своей стране средства, чтобы на свои деньги, своими собственными руками построить собственные машины».

Рабочие совхоза им. Артема первыми в районе взяли на себя инициативу провести подписку на заем на месячный заработок и обратились ко всем рабочим и колхозникам поделывать их примеру.

Среди рабочих и колхозников огромный интерес к новому займу; они охотно дают свои средства, которые пойдут на строительство социалистического общества.

П. Домашенко

с. Верхне-Теплое

АВТОДОРОВЦЫ ПОМОГЛИ ОЧИСТКЕ ПЕРЕВАЛА НА ВОЕННО-ГУЗИНСКОЙ ДОРОГЕ

Один из перевалов Военно-Грузинской дороги был занесен на протяжении 10 км снегом высотой в 1 м и больше. Эти снежные сугробы совершенно прервали автомобильное сообщение по важнейшему тракту Тифлис — Орджоникидзе.

Нужно было срочно очистить перевал от снега, но для этого не хватало рабочих рук.

Курсанты Тифлиской школы шоферов Груздортранса, а также слушатели автодорож-

ских курсов в порядке субботника выехали 5 мая на очистку перевала. Школы шоферов и автодорожцев показали образцовую работу, соревнуясь с рабочими. Не обращая внимания на скверную погоду, они в течение двух дней закончили работу по очистке дороги. Под радостные крики «ура» колонна из 24 машин перешла перевал.

Г. Шпорт

Тифлис

РАБОРЫ!

Пишите в журнал „За рулем“ о работе местных организаций Автодора по подготовке к уборочной кампании, о ходе дорожного строительства и о ходе конкурса на лучший коллектив.

Материалы посылайте четко переписанными от руки или на машинке, размером не более двух страниц.

Редколлегия: Н. Белая, А. Головкин, А. Горюнович, В. Зарзар, М. Кольцов, Н. Осинский, В. Рубцов, Г. Скачковская, проф. Е. Чудаков, Н. Флак, В. Фридман, И. Халепский, А. Штейнер.

Отв. редактор Н. ОСИНСКИЙ

Зам. редактора Н. БЕЛЯЕВ

Издатель: Журнально-газетное объединение

Эл. Главлита В — 57049 Выпуск. Н. Свешников Набрано в 7-й тип. „Искра революции“ Мособлполиграф, Филипповский 13. З. Т. 632, Тираж 562 00, СтАт Б5 — 176×250 мм, 1 бум. лист. Количество знаков в одном бумажном листе 211 230. Изд. № 221 Журнал сдан в набор 23 мая, подписан к печати 9 июня. Отпечатано в Интернациональной (39) тип. «Мособлполиграф», ул. Скворцова-Степанова, 3. Зак. 1003.

Продолжается прием подписки
на серию биографий

ЖИЗНЬ ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫХ ЛЮДЕЙ

Издаваемых при ближайшем
участии М. ГОРЬКОГО

Журнально-газетное объединение выпускает в 1933 году серию книг, посвященных биографиям выдающихся исторических деятелей, работавших в области науки, техники, политики, литературы, искусства и других отраслях культуры. Каждая биография будет изложена в живой увлекательной форме, снабжена иллюстрациями научного и бытового характера.

Во втором полугодии 1933 года будут изданы биографии: Чернышевского, Репина, Лермонтова, Байрона, Мольера, Свифта, Данте, К. Либкнехта, Магеллана, Бабефа и др. Ответств. редакция: тт. М. Горький, М. Е. Кольцов, А. Н. Тихонов. Задача серии биографий состоит в том, чтобы познакомить советского читателя с теми фактическими и теоретическими данными из разных областей знания и практики, которые неразрывно связаны с работой и деятельностью того или иного исторического лица; выявить под углом зрения марксистско-ленинской теории прогрессивную или, наоборот, реакционную историческую роль научных, философских, эстетических, религиозных и других идеологических концепций, борющихся за господство в области культуры.

Издание периодическое по два отдельных выпуска в месяц. Средний объем каждого выпуска около 160 страниц.

Подписная цена: 6 мес. (12 кн.)—12 р. 60 к., 3 мес. (6 кн.)—6 р. 30 к., 1 мес. (2 кн.)—2 р. 10 к.

Подписка принимается повсеместно почтой. Заблаговременная подписка гарантирует лучшую доставку.

Жургазобъединение

Продолжается прием подписки
на двухнедельный журнал

Г О В О Р И Т С С С Р

орган Всесоюзного комитета по радиовещанию

„ГОВОРИТ СССР“ необходим каждому руководящему работнику центрального, республиканского, краевого и низового фабрично-заводского радиовещания, всем творческим кадрам радиовещания, всему радиослушательскому активу, каждой радиофицированной избе-читальне, клубу, красному уголку.

Подписная цена на 1933 год:

12 мес.—10 р. 80 к., 6 мес.—5 р. 40 к., 3 мес.—2 р. 70 к.

Подписку сдавайте своевременно
в установленные местной почтой
сроки.

Жургазобъединение

Продолжается прием подписки

на ежемесячный иллюстрированный научно-популярный авиационно-технический журнал

САМОЛЕТ

орган Центрального совета союза Осоавиахим СССР

Журнал **САМОЛЕТ** рассчитан на авиационный актив Осоавиахима, учетов школ Осоавиахима, работников гражданского воздушного флота, на квалифицированные кадры рабочих и средний командный состав авиационной промышленности, учащихся авиационных вузов, техникумов и школ второй ступени, средний и младший командный состав и курсантов школ.

Подписная цена: год — 12 р., 6 мес. — 6 р., 3 мес. — 3 р. Цена отд. номера — 1 р.

Подписку сдавайте на почту в установленные ею сроки.

Жургазобъединение

Продолжается подписка

на массовый популярный научно-технический и иллюстрированный ежемесячный журнал по вопросам химии и противовоздушной обороны

ХИМИЯ И ОБОРОНА

Центральный орган президиума ЦС союза Общества Осоавиахим СССР.

„Химия и оборона“ ведет борьбу за генеральную линию партии в химической промышленности и в сельском хозяйстве, борьбу за промфинплан и химизацию народного хозяйства в свете задач индустриализации и обороны СССР. Пропаганда и популяризация второй пятилетки химии и задач химической и противовоздушной обороны СССР.

„Химия и оборона“ реализует шесть исторических условий тов. Сталина в работе химической промышленности и организации Осоавиахима.

• „Химия и оборона“ борется за овладение техникой химии и противовоздушной обороны и за широкое освещение задач и работы Общества в области химической и противовоздушной обороны и химизации народного хозяйства.

„Химия и оборона“ систематически информирует о достижениях военнотехнического дела в ПВО и о методах военно-химической и противовоздушной подготовки. Освещает опыт этой работы за рубежом.

„Химия и оборона“ широко освещает задачи Общества и работы организации ОАХ в области химической и противовоздушной обороны, химизации народного хозяйства на основе активной борьбы за выполнение осовиахимовской пятилетки по химии, ПВО и сельскому хозяйству.

„Химия и оборона“ рассчитан на широкие массы осовиахимовцев и в первую очередь на актив, охватенный химической, военнотехнической и противовоздушной работой, а также на рядовой и командный состав РККА, начсостав запаса, отпускников, особенно химической службы, учащуюся молодежь и всех интересующихся химией и ПВО.

Подписная цена: на год — 9 р. 60 к., на 6 мес. — 4 р. 80 к., на 3 мес. — 2 р. 40 к. Цена отдельного номера — 80 к.

Подписка принимается повсеместно почтой.

Жургазобъединение