

XIX 187
34

Бесшумная
Библиотека
В. И. Ленин



За рулем

6

МАРТ
1937

жургазобединение МОСКВА

ВСЕСОЮЗНАЯ КИНОКОНТОРА
К О М И Т Е Т А
ПО ДЕЛАМ ФИЗКУЛЬТУРЫ
И СПОРТА ПРИ СНХ СССР

К С В Е Д Е Н И Ю В С Е Х
А В Т О Х О З Я Й С Т В И А В Т О Ш К О Л
Г. М О С К В Ы

Возобновлен прием на просмотр звукового кинокурса „Автомобиль“ для повышения квалификации работников автотранспорта.

Занятиями руководят квалифицированные преподаватели.

Кроме демонстрации фильма каждое занятие сопровождается показом диапозитивов по автоделу.

Звуковой кинокурс „Автомобиль“ является исключительным ценным учебным пособием для автошкол, курсов, техникумов, preparing автокадры и повышающих их квалификацию.

Прохождение кинокурса рассчитано на 2 месяца.

В кинолекториях Государственного Политехнического музея и клуба Академии им. Сталина занятия проводятся утром и вечером.

По желанию крупных автохозяйств просмотр кинокурса может быть организован непосредственно на предприятии.

С П Р А В К И:

Ул. Куйбышева, проезд Владимирова, 4, под'езд № 5

ТЕЛЕФОНЫ: 4-58-11, 3-93-99 и 5-11-74



ЗА 500 ТЫСЯЧ

АВТОМОБИЛИСТОВ И МОТОЦИКЛИСТОВ

«Правда» в статье героя Советского союза т. А. В. Ляпидевского своевременно и правильно подняла вопрос о развитии автомобильного и мотоциклетного спорта, создании автомотоклубов и подготовке 500—600 тыс. автомобилистов-любителей.

Непрерывно растет выпуск советских автомобилей на наших заводах-гигантах, расширяется производство мотоциклов, с каждым днем увеличивается число людей, умеющих управлять машиной, и число индивидуальных машин. У нас в стране сейчас созданы все условия для развития массового автомобилизма, для развития автомобильного и мотоциклетного спорта.

Недооценка массового автомобилизма и автоспорта со стороны Всесоюзного комитета по делам физкультуры и спорта привела к тому, что решение правительства об организации образцового автомобильного клуба в Москве не выполнено, а то наследство, которое было получено физкультурной системой от б. Автотора, использовано не по назначению.

В Москве, Киеве, Минске и др. городах местные комитеты по делам физкультуры и спорта за весь 1936 г. не подготовили ни одного шофера-любителя, не создали автомотоклубов. В Тбилиси, Ереване и других городах имущество б. Автотора попросту разбазарено. В Минске, Одессе, Иваново, Саратове, Ростове и/Дону, Сталино и др. чиновники от физкультуры занялись «использованием» автомобилей для личных нужд, но отнюдь не для обучения молодых автомобилистов. А ведь каждый автомобиль может обеспечить подготовку минимум 150 шоферов-любителей в год.

Большинство комитетов по делам физкультуры и спорта не помогали молодым, еще не окрепшим автомотоклубам в развитии их учебной и спортивной работы, а некоторые комитеты по делам физкультуры и спорта (Украинский, Белорусский и др.) явно противодействовали созданию автомотоклубов.

Задача подготовки 500—600 тыс. водителей —автомобилистов и мотоциклистов, выдвинутая «Правдой», требует прежде всего создания образцовых автомотоклубов — центров автоспорта и учебы во всех крупных городах.

Надо обеспечить эти клубы хорошим методическим центром, учебными программами, наглядными пособиями, учебниками и материальной частью. У Всесоюзного комитета по делам физкультуры и спорта при СНК СССР есть для этого все возможности.

Профсоюзы и их спортивные общества до сих пор стоят в стороне от развития массового автомобилизма. Как будто бы постановление Президиума ЦИК СССР от 23 октября 1935 г., принятое в связи с ликвидацией Автотора, их не касается! А ведь в нем было ясно указано, что автомобильные секции, а где это представляется возможным и клубы, должны быть организованы и по линии всех спортивных организаций и клубов профсоюзов.

Этим же постановлением Президиум ЦИК СССР возложил на исполнительные комитеты советов организацию кружков по изучению автомобиля при культурно-образовательных колхозов. Надо сказать, что на местах это указание не выполняется. Развитию автомобильной культуры в колхозах никто не помогает. Некоторые исполкомы тормозят работу и городских автомотоклубов. В Одессе, например, исполком занял помещение автомотоклуба под квартиры, в Саратове горсовет выселил б. школу Автотора, а помещение отдал Отделу социального обеспечения, в Новосибирске тоже выселили автошколу, а помещение передал курсам правовых работников.

«Правда» своевременно указывает, что «дальше такое положение ветеринно. Зброшенный ныне автоспорт надо оживить и чем скорее, тем лучше».

Советские автомобилисты и мотоциклисты настойчиво требуют от Всесоюзного комитета по делам физкультуры и спорта и его местных органов коренного перелома в этом отношении.

Нам нужны крепкие автомотоклубы и их работоспособные филиалы, автомотокружки, учебные площадки и спортивные автомотодромы. Нам нужно чаще проводить тренировочные и спортивные пробеги и соревнования. Нашей цветущей родине нужны сотни тысяч культурных автомобилистов, водителей машин, в совершенстве овладевших автотехникой, готовых по первому зову великой партии Ленина—Сталина грудью защищать завоевания Сталинской Конституции.

Подготовка шоферов в загоне

Ю. МИЦЕЛЬСКИЙ

Автотранспорт Союза растет изо дня в день. С конвейеров наших автозаводов ежедневно сходит уже около 700 машин. Такой огромный рост автомобильного парка требует правильной постановки его эксплуатации. Однако эксплуатация автопарка в Союзе несколько не соответствует высокому уровню автомобильной техники. Огромные резервы, которыми располагает автотранспорт нашей страны, используются в ничтожной степени. Достаточно сказать, что из года в год выпуск автомашин на линию не превышает 55%. Простой машин под погрузкой и выгрузкой доходит до 70% их рабочего времени. Коммерческая скорость не превышает 8 км в час. В результате автотранспорт, несмотря на его огромное хозяйственное и оборонное значение, резко отстает в своей работе от других отраслей нашего социалистического хозяйства.

Одной из причин этого является тот факт, что на автотранспорте недостаточно еще поняли значение лозунга товарища Сталина: «кадры решают все». Здесь, как показала проверка ряда автохозяйств и автошкол, проведенная группой транспорта и связи Комиссии партийного контроля, вопросом подготовки кадров не уделяется должного внимания.

В подготовке шоферов в Союзе господствуют самотек и кустарщина. Существующая система подготовки количественно далеко не обеспечивает потребностей автохозяйства, а качественно поставлена настолько безобразно, что часто вместо опытных водителей автобазы получают лихачей и аварийщиков.

Плана подготовки шоферов по Союзу вообще не имеется. Составленные, например, автосектором Госплана СССР планы подготовки шоферов как на 1936, так и на 1937 г. никем и нигде не утверждены и произвольно меняются НКФлином при составлении бюджета. Так, план подготовки шоферов по союзным наркоматам на 1936 г. был уменьшен Наркомфином Союза с 172 тыс. чел. до 110 тыс.; план 1937 г. уменьшен с 210 тыс. чел. до 138 тыс. По отдельным наркоматам (НКПС, Наркомат оборонной промышленности, Наркомздрав, Наркомфин) в 1937 г. совершенно нет ассигнований на подготовку шоферов, несмотря на то, что они в этом году получают много новых машин.

Явно заниженный план 1936 года союзными наркоматами также не выполнен. Так, Наркомат совхозов вместо 6 тыс. чел. подготовил лишь около 1000 чел. или 16% плана; Наркомат земледелия вместо 28 тыс. чел. подготовил около 20 тыс. или 70% плана; Наркомат тяжелой промышленности вместо 29 тыс. чел. подготовил 18 тыс. или 62% плана. В остальных наркоматах положение еще хуже.

Таким образом при потребности в 300 тыс. страна получила в 1936 г. не больше 100 тыс. шоферов. Не лучше обстоит дело и в 1937 г. Выпуск новых автомашин составит 220 тыс.

штук. Считая, что на одну выпущенную машину нужно как минимум 1,8 чел., а также учитывая недостаток шоферов, имеющийся в настоящее время, в 1937 г. необходимо подготовить не менее 450—500 тыс. чел. Однако автосектор Госплана СССР наметил подготовить по Союзу 342 тыс. чел., а Наркомфин СССР урезал и эту цифру.

Положение с шоферскими кадрами в настоящее время чрезвычайно тяжелое. В Москве, например, недостает около 8 тыс. шоферов, а в Московской области около 3 тыс. шоферов. В Наркомате совхозов на 13 тыс. автомобилей имеется всего 14½ тыс. шоферов, что явно недостаточно. В Наркомземе Союза на 50 тыс. машин имеется около 60 тыс. шоферов, вместо необходимых 80—90 тыс.

По отдельным хозяйствам положение явно нетерпимое. Так, в Мосавтотресте при наличии 956 машин нехватает 573 шоферов. В Мосавтогрузе на 700 машин нехватает 248 шоферов. В автобазе треста «Хлебопеченье» на 480 машин нехватает 250 шоферов.

При проверке в Москве 58 мелких хозяйств оказалось, что 30% машин не имеют шоферов. В МТС по Московской области выявлены 356 водителей машин, не имеющих прав на управление.

Чтобы выйти из создавшегося тяжелого положения и избежать останова парка, хозяйственники идут по линии наименьшего сопротивления. Вместо подготовки шоферских кадров, они в массовом масштабе практикуют сверхурочные работы, переманивание шоферов из одного хозяйства в другое и извращают систему заработной платы. Так, например, на 2-й базе Метростроя шофер Тимошкин отработал в течение месяца 363 часа, Климов — 337 часов, Власов — 315 часов, Игнатьев — 322 часа, Калужный — 326 часов. На Автобазе треста «Хлебопеченье» шофер Иванов отработал 311 часов, Боруков—300 часов, Фелин—355 часов, Перизов—366 часов. Такое положение наблюдается почти во всех автомобильных хозяйствах, в результате шофер переутомляется, что приводит к авариям.

Текучесть в автобазах настолько велика, что в некоторых автохозяйствах состав шоферов за год меняется полностью. Так, например, на одной из баз Метростроя при наличии 1100 шоферов прибыло в 1936 г. 1120 чел. и убыло 832 чел. На 1-й базе Мосавтогруза при наличии 1030 шоферов прибыло 732 чел. и убыло 500 чел. В Мосавтотресте при наличии 1400 шоферов за 9 месяцев ушло 749 чел.

В связи с недостатком шоферов широко практикуется работа по совместительству, т. е. шофер, отработав день на машине одного гаража и будучи свободен на второй день, вместо отдыха работает в какой-либо другой базе. Вот, например, шоферы 3-й категории из гаража НКПС тт. Мальцев и Бреев, работая через день на одной и той же логковой машине и получая зарплату по 400 руб. в месяц, в то же время работают на машине

Военной академии им. Фрунзе, где получают по 425 руб. в месяц. Таких случаев можно привести много.

Заработная плата шоферов никем не регулируется — что ни хозяйство, то своя система, свои ставки, которые не стимулируют повышения производительности труда шофера, а только подвизают рвачество. Например, в Москве на Метрострое шоферы, работающие на машинах легкого тоннажа (1,5-тонки), зарабатывают в среднем в месяц 400 руб., шоферы же, работающие на более тяжелых машинах (3-тонки), зарабатывают в среднем в месяц 345 руб., а в отдельных случаях 125—180 рублей. На заводе «Борей» в Москве шофер 2-й категории т. Басеров, работающий на легковой машине, получает 670 руб. в месяц при существующей ставке в 265 руб., а его сменщик, тоже шофер 2-й категории т. Майоров получает 450 руб. Шоферы 3-й категории тт. Неведов, Шмелев и др., работающие в гараже Главного управления кинопромышленности, получают по 600 руб. в месяц, а в то же время шофер первой категории, работающий в автобазе буфетов Ленинской железной дороги получает те же 600 руб. в месяц. В Ленинграде на заводе «Светлана» шофер первой категории т. Марков при месячной ставке в 235 руб. получает 680 руб. в месяц; шофер 2-й категории Постриков получает 760 руб. вместо 265 руб., а шофер 3-й категории Анисимов — 725 руб. вместо 235 руб. по ставке. В Государственном институте прикладной химии шофер 3-й категории Адамкинч получает 880 руб. в месяц, а шофер 1-й категории Золотарев — 716 руб. Такое же положение на фабриках «Красное Знамя», «Светоч» и других, где была произведена проверка.

Имеющийся в автохозяйствах состав шоферов очень низкой квалификации. Так, например, в Московской области из 15 617 шоферов 139 чел. 1-й категории (0,89%), 703 чел. 2-й категории (4,5%), 15 371 чел. 3-й категории (92%), остальные шоферы — любители. В самой Москве из общего количества 49 376 шоферов — 2 183 чел. 1-й категории (4,4%), 7 956 чел. 2-й категории (16,1%), 39 273 чел. 3-й категории (79,5%). В Киевской области из 11 677 шоферов — 869 чел. 1-й категории (6%), 1 874 чел. 2-й категории (16%) и 8 764 чел. 3-й категории (78%). Такое же положение в других областях и краях.

Казалось бы, что это должно было мобилизовать внимание всех хозяйственников на то, чтобы подготовить организованным порядком требующиеся кадры для автомобильного хозяйства. Однако на деле этого нет. Вопросы подготовки шоферских кадров не уделяется никакого внимания. Школы в большинстве ютятся в случайных помещениях, совершенно не приспособленных для учебной работы. Крайняя теснота школьных помещений, неряшливость и неопрятность в них, отсутствие какого бы то ни было культурно-бытового обслуживания учащихся создает и укрепляет в будущих шоферах антикультурные навыки и привычки. Как правило, школы слабо обеспечены высококвалифицированными преподавателями и инструкторами практической езды. Нет ни одной специальной школы, где бы велась организованная подготовка инструкторов практической езды и повышалась бы квалификация преподавателей-практиков. Ни одна школа не обеспечена полностью на-

глядными пособиями и автооборудованием. Учебников по автоделу и правилам уличного движения почти нигде нет. Имеющиеся в отдельных школах оборудование и наглядные пособия находятся в запущенном состоянии. Практическая езда на автомашинах вместо 30 часов производится в лучшем случае 12—15 часов и, как правило, на технически непригодных автомашинах. Программы все устарели. Ни в одной из программ не отражены достижения стахановского движения на автотранспорте. Нет также литературы и о легковых машинах новых марок, выпускаемых нашими автозаводами, как М-1 и ЗИС.

Вот несколько примеров того, в каком состоянии находятся отдельные школы и курсы шоферов.

Ташкентская школа шоферов НКЛпрома, рассчитанная на выпуск 120 чел., ютится в совершенно непригодной для занятий комнате. Учебное оборудование отсутствует. Учебно-производственных мастерских нет и в помине. Имеющаяся одна учебная машина по своему техническому состоянию непригодна для практической езды.

В Сталингорской школе Осоавиахима нет помещений для монтажной практики и слесарного дела, нет инструмента и оборудования. В помещениях грязно и холодно. Имеющееся кое-какое учебное оборудование свалено в одну кучу и проржавело. Нет ни одного агрегата в разрезе. Практической езде курсантов обучает некто Кочкин, который сам является шофером 3-й категории. Инструктор практической езды Шахов не имеет прав на управление машиной. Преподаватель по теории автодела Нелидов не имеет прав на преподавание и т. д.

Такое же положение и в школе шоферов в Гаврилово-Посаде, Ивановской области. При проверке работы двух десятков автошкол и курсов состояние их оказалось не лучше указанных выше. В результате качество учебы чрезвычайно низкое.

Так, например, за 9 месяцев 1936 г. автошколы и курсы Трансэнергокадров НКТП Московской области подготовили 1 381 чел. Квалификационная комиссия установила, что только 876 чел. или 63% подготовлены более или менее удовлетворительно и могут быть допущены для работы в качестве стажеров-водители, остальная часть курсантов испытаний же выдержала.

Еще хуже положение с качеством учебы в учебных пунктах Осоавиахима. Орехово-Зуевская школа, например, выпустила 132 чел., а экзамен выдержали всего 16 чел. или 12%, остальные 116 чел. оказались неподготовленными. Серпуховская школа выпустила 120 чел., а экзамен выдержали только 32 чел. или 25%.

По Московской области в 1936 г. в квалификационной комиссии держали экзамен 11 100 чел. Из них выдержали 3 502 чел. или 32%. В упоминавшейся выше Сталингорской школе Осоавиахима из 29 чел., явившихся на испытания в квалификационную комиссию, не выдержали экзамена 14 чел. и второй раз из 61 чел. не выдержали экзамен 32 чел. В Корочанской МТО Курской области из окончивших курсы 110 чел. не выдержал экзамена ни один человек.

Даже в Москве из 23 тыс. чел., явившихся на сдачу экзамена в квалификационную комиссию, не выдержали его 7 100 чел.

ОБМЕН ШОФЕРСКИХ ДОКУМЕНТОВ

АРСЕН ТУМАНЯН

В первых числах марта в Москве и многих других городах Союза начинается обмен старых шоферских документов на новые — образца 1937 г.

Обмен шоферских документов проводится Государственной автомобильной инспекцией Главного управления рабоче-крестьянской милиции НКВД СССР и ее местными органами и имеет целью введение единого шоферского документа для всего Союза.

Шоферское удостоверение установлено трех видов для шоферов первого, второго и третьего классов. Шоферы имеющие удостоверения I, II и III категории при обмене получают соответственно удостоверения I, II и III класса.

До последнего времени только крупные промышленные и административные центры — Москва, Ленинград, Харьков, Киев, Минск, Ростов, Тбилиси, Баку, Ереван и др. определяли годность водителя на управление теми или иными видами транспорта на основе заключений психотехнических лабораторий. Ныне с реорганизацией психотехнических лабораторий и усилением роли медицинского обследования кандидатов в шоферы, квалификационные комиссии, основываясь на медицинских данных, обязаны устанавливать не только подготовленность испытуемого к шоферской деятельности, но и степень его годности к управлению различного вида автомобилями.

Выдержавший испытание в квалификационной комиссии и прошедший стажировку получает удостоверение шофера третьего класса, что дает право на управление только легковыми и легкими грузовыми машинами¹. В удостоверении такого шофера указано: «имеет право управления автомобилями, кроме автобусов, скорой медицинской помощи и тяжелых грузовых (3 т и выше)».

¹ Легкими считаются грузовые машины до трех тонн, а автомобили в три тонны и больше относятся к тяжелым.

Для того чтобы получить право управления тяжелыми грузовыми машинами, шоферу необходимо сдать специальные испытания. Успешно сдавшие установленное испытание получают взамен старого новое удостоверение, в котором указано: «имеет право управления автомобилями, кроме автобусов и скорой медицинской помощи».

К испытаниям на шофера второго класса допускаются шоферы третьего класса, имеющие непрерывный стаж работы не менее двух лет и представившие характеристики с места службы.

Проработав не менее одного года, шофер второго класса может возбудить ходатайство перед квалификационной комиссией о допущении его к испытаниям на звание шофера первого класса.

Шоферы первого и второго классов получают право управления всеми автомобилями только в том случае, если по медицинским данным им не противопоказано управление автобусами и машинами скорой медицинской помощи. В зависимости от результатов медицинского обследования им выдается удостоверение, в котором указано: «имеет право управления автомобилями всех типов» или же — «имеет право управления автомобилями, кроме автобусов и скорой медицинской помощи».

Помимо указанных трех классов существуют еще два вида удостоверений: а) удостоверение шоферу-любителю с правом управлять только легковыми автомобилями и б) удостоверение водителю мотоцикла с правом управлять только мотоциклом.

Каждому шоферу выдается специальный талон, который заменяет удостоверение в тех случаях, когда оно отбирается работниками милиции. Талоны дают право управлять машиной **только в течение трех суток** с момента отобрания удостоверения.

Подготовка шоферов в загоне (окончание)

Что необходимо сейчас сделать для того, чтобы решительно покончить с существующим нереальным положением в деле подготовки шоферских кадров?

Таким городам, как Москва, Ленинград, Киев и др., где имеется много автомобилей, необходимо иметь образцовые школы по подготовке шоферов, опыт которых можно было бы распространить и на другие школы.

Во всех существующих автошколах нужно удлинить сроки учебы на 200—300 часов, довести количество часов практической езды до 75—100.

Таким наркоматам, как НКЗем, НКТП, НКлищепром, НКсовхозов и др., необходимо организовать школы для подготовки инструкторов практической езды.

Все существующие школы должны быть снабжены автомашинами, годными для обучения на них слушателей.

Наркоматам совместно с Госавтоинспекцией необходимо организовать конкурсы на выпуск стабильных учебников для шоферских школ.

Наконец, всем наркоматам нужно пересмотреть план подготовки шоферов в 1937 г. с учетом обеспечения кадрами не только новых машин, но и покрытия существующего дефицита.

Немедленного разрешения требуют также вопросы обеспечения школ помещениями, преподавателями и учебными пособиями.

Пора, наконец, по-большевистски взяться за подготовку шоферских кадров. Беспорядочности и жалкому существованию шоферских школ и курсов нужно положить конец.

Автотранспорт должен идти в ногу со всеми отраслями нашего народного хозяйства. А это можно будет сделать лишь тогда, когда будет решительно покончено с отставанием в подготовке шоферских кадров.

Талоны установлены трех цветов:

а) **белый** — выдается вместе с удостоверением и указывает на отсутствие нарушений правил движения или аварий;

б) **зеленый** — выдается взамен белого при допущении водителем аварий или нарушений;

в) **красный** — выдается взамен зеленого при повторности аварий или нарушений правил движения.

После красного талона, при совершении новой аварии или допущении нового нарушения, удостоверение возвращается без всякого талона. Выдача удостоверения без талона является последним предупреждением о необходимости безаварийной и правильной (без нарушений правил движения) работы. Если водитель и после этого не исправится, то при очередном нарушении правил движения у него отбирается удостоверение и он лишается тех льготных трех дней, в течение которых он мог работать по талону.

Как будет проводиться обмен?

В Москве обмен удостоверений шоферов крупных автохозяйств будет проводиться в гаражах; шоферы мелких, «карликовых» гаражей новые удостоверения получают в межрайонных госавтоинспекциях.

Каждое автохозяйство о времени обмена удостоверений для своих шоферов должно узнать в местной районной госавтоинспекции и принять меры к тому, чтобы обеспечить к назначенному времени явку всех шоферов. При обмене шофер должен представить шоферское удостоверение старого образца, паспорт и две фотокарточки (без головного убора) размером 25 × 30 мм. Стоимость нового удостоверения — 3 руб. Шоферы, не обменявшие удостоверений по уважительным причинам (отпуск, командировка, болезнь и т. п.) должны получить новые удостоверения в межрайонных госавтоинспекциях.

Такова чисто техническая сторона обмена. Совершенно очевидно, что обмен шоферских документов не должен превратиться в канцелярскую процедуру механической замены одного документа другим.

Шоферское удостоверение — это право на управление социалистическим транспортом. Его может и должен иметь только тот, кто действительно достоин звания рулевого советской машины. Поэтому госавтоинспекция и гаражная общественность обязаны чутко следить за тем, чтобы лодыри, злые и хулиганы, аварийщики и пьяницы не получили этого права, так как подавляющая масса аварий падает именно на эту категорию водителей.

Опыт обмена шоферских документов 1935 г., и особенно недавно закончившегося обмена документов вагоновожатых московского трамвая, дал Московской милиции богатейший материал для правильного проведения кампании. Не водители, которые к своей ответственной работе относились и продолжают относиться добросовестно (совершают наезды на людей и аварии, пьянствуют, систематически нарушают правила движения и т. п.) должны быть тщательно проверены с точки зрения возможности дальнейшего оставления их за рулем машины. Особенно это необходимо в таких крупных центрах, как Москва, Ленинград и др., где работа водителя автомашинны несравненно сложнее.

Еще пять лет назад Центральный Комитет ВКП(б) в своем постановлении о шоферских кадрах от 19 июля 1932 г. отметил что «важнейшей задачей в деле улучшения эксплуатации автотранспорта, растущая роль которого в транспортном хозяйстве страны' особо отмечена в решениях XVII партконференции, является подбор и подготовка шоферских кадров».

В соответствии с этим определением роли и значения шоферских кадров «в деле улучшения эксплуатации автотранспорта» ЦК партии наметил ряд мероприятий, направленных к ликвидации тех отрицательных явлений, которые тормозили нормальное развитие нашего автомобильного хозяйства. В частности ЦК ВКП(б) указывал на «крайне низкую квалификацию шоферских кадров и неудовлетворительность организации дела подготовки и переподготовки шоферов, большую текучесть и крайне низкое состояние трудовой дисциплины (рост прогулов, пьянство и аварийность)». Однако бывш. Цудортранс, — руководимый подлым троцкистом, шпионом и диверсантом — Серебряковым, всячески тормозил реализацию решения Центрального Комитета партии по оздоровлению автомобильного транспорта. Подбор и подготовка шоферских кадров на местах шла самотеком, без всякого руководства и контроля.

Неудивительно, что такая «подготовка» кадров влекла за собой выпуск неполноценных шоферов. Слабо подготовленные, плохо разбирательные в вопросах техники и тактики управления машинной наши молодые шоферские кадры быстро терялись в сложной уличной обстановке.

6 июня 1935 г. «Правда» посвятила водителям и автотранспорту передовую статью «Руль автомобиля — в надежные руки», в которой с большевистской четкостью и настойчивостью выдвигала вопрос о кадрах водителей и эксплуатации автотранспорта.

«Роль автомобильного транспорта в народном хозяйстве увеличивается из месяца в месяц, — читаем мы в передовой. Поэтому особенно необходимо сейчас обратить внимание на те недочеты, которые мешают успешной работе советских автомашин».

Наш автотранспорт не дает в настоящее время того, что он может и обязан дать. И одной из основных причин этого является **чрезвычайно высокая аварийность...** Анализ причин аварийности показывает, что **абсолютное большинство аварий происходит по вине водителей машин...** Недоброкачественный ремонт, поверхностный осмотр машин перед выходом из гаража, плохое знание водителями правил управления и езды, лихачество, злой умысел, — вот что, как правило, отмечается в аварийных актах. Основная причина аварийности — **«плохие кадры».**

Правильный вывод «Правды», сделанный два года назад, сохраняет свою силу и для нашего времени. Госавтоинспекция, местные партийные и профсоюзные органы должны использовать обмен шоферских документов как средство для широкой воспитательной работы среди водительских масс, мобилизовать внимание на решительную борьбу с аварийностью и расхлябанностью на автотранспорте.

НОВЫЙ КАРБЮРАТОР МКЗ-6

ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ

Инж. Ю. СТЕБНИЦКИЙ

В № 22 журнала «За рулем» за 1936 г. описывался новый карбюратор для автомобиля ЗИС-5, сконструированный экспериментальным цехом завода им. Сталина и названный ЭКС-1.

Дальнейшие испытания этого карбюратора, сравнительно с МААЗ-5, а также с карбюратором, предложенным НАТИ, и новым карбюратором МКЗ-6, показали, что и ЭКС-1 и карбюратор НАТИ как по схеме, так и в отношении экономии и динамики автомобиля не имеют преимуществ перед МААЗ-5.

Карбюратор МКЗ-6 при лучших динамических свойствах, сообщаемых автомобилю, чем у трех названных выше карбюраторов, показывал себя значительно экономичнее. Расход топлива на километр у него в среднем на 5—6% ниже, чем у МААЗ-5, ЗИС-1 и НАТИ. Поэтому к производству был принят карбюратор МКЗ-6.

Экономичность МКЗ-6 достигнута в основном за счет поворота оси дроссельной заслонки параллельно оси двигателя. При обычном расположении оси дроссельной заслонки и при работе на неполном ее открытии поток смеси распределяется по цилиндрам двигателя неравномерно и одна половина цилиндров работает на смеси более богатой, чем другая. Дальнейшее обеднение регулировки является невозможным, так как вызывает в части цилиндров чрезмерное переобеднение.

Поворот дроссельной заслонки на 90°, благодаря равномерному распределению потока смеси по цилиндрам, позволил установить более экономичную регулировку.

Остальные конструктивные особенности карбюратора МКЗ-6 следующие:

1. Схема карбюратора. В основном сохранена схема карбюраторов типа «Зенит», так как она вполне гарантирует надлежащий состав смеси, освоена заводом и в эксплуатации. Схема экономайзера ванта по типу «Стромберг», при котором основные жиклеры регулируются на обедненную смесь, а для получения максимальной мощности на полном дросселе подается дополнительное топливо через отдельный жиклер и форсунку, служащую также для подачи топлива от насоса ускорения. Такая схема экономайзера значительно облегчает и упрощает регулировку по сравнению со схемой экономайзера типа «Зенит», применяемой у карбюраторов МААЗ-5, ЭКС-1 и НАТИ.

2. Независимость регулировки от воздушного фильтра достигается путем подачи воздуха в поплавковую камеру не из атмосферы, а из воздушного патрубка, что дает большое удобство в эксплуатации. В практике часто наблюдались случаи, когда на карбюратор, отрегулированный под сухой фильтр, ставился масляный фильтр, в результате чего происходил большой перерасход топлива.

3. Холостой ход. Значительно улучшена работа карбюратора на холостом ходу, который осуществляется по типу, применяемому в авиа-

ционных карбюраторах. Благодаря этому получается устойчивая работа на малых оборотах и плавный переход к работе основных жиклеров.

В МКЗ-6 применен разъем карбюратора по середине, с креплением тремя болтами, что немного усложнило с'ем поплавковой камеры, но зато дало возможность устранить все имевшиеся у карбюратора МААЗ-5 недостатки, а именно: а) увеличить размеры поплавковой камеры и этим устранить заедание поплавка при неправильном литье, б) увеличить запас подъемной силы поплавка, в) сократить длину каналов, г) укоротить форсунки.

На основании опыта эксплуатации карбюраторов МААЗ-5 в новом карбюраторе улучшена также конструкция ряда деталей и узлов.

Описание конструкции карбюратора МКЗ-6

Топливо в карбюратор поступает через подводящий штуцер 11 и через сетку фильтра 12 к запорной игле 13. Пройдя открытое отверстие седла иглы, топливо поступает в поплавковую камеру. По мере наполнения этой камеры поплавок 14, качающийся на оси, укрепленной в кронштейне 16, поднимается. Когда уровень топлива достигнет определенной величины, при которой поплавок сможет преодолеть напор подаваемого бензонасосом топлива, то игла 13, прижатая рычажком поплавка 15, закроет отверстие седла иглы, и поступление топлива прекратится.

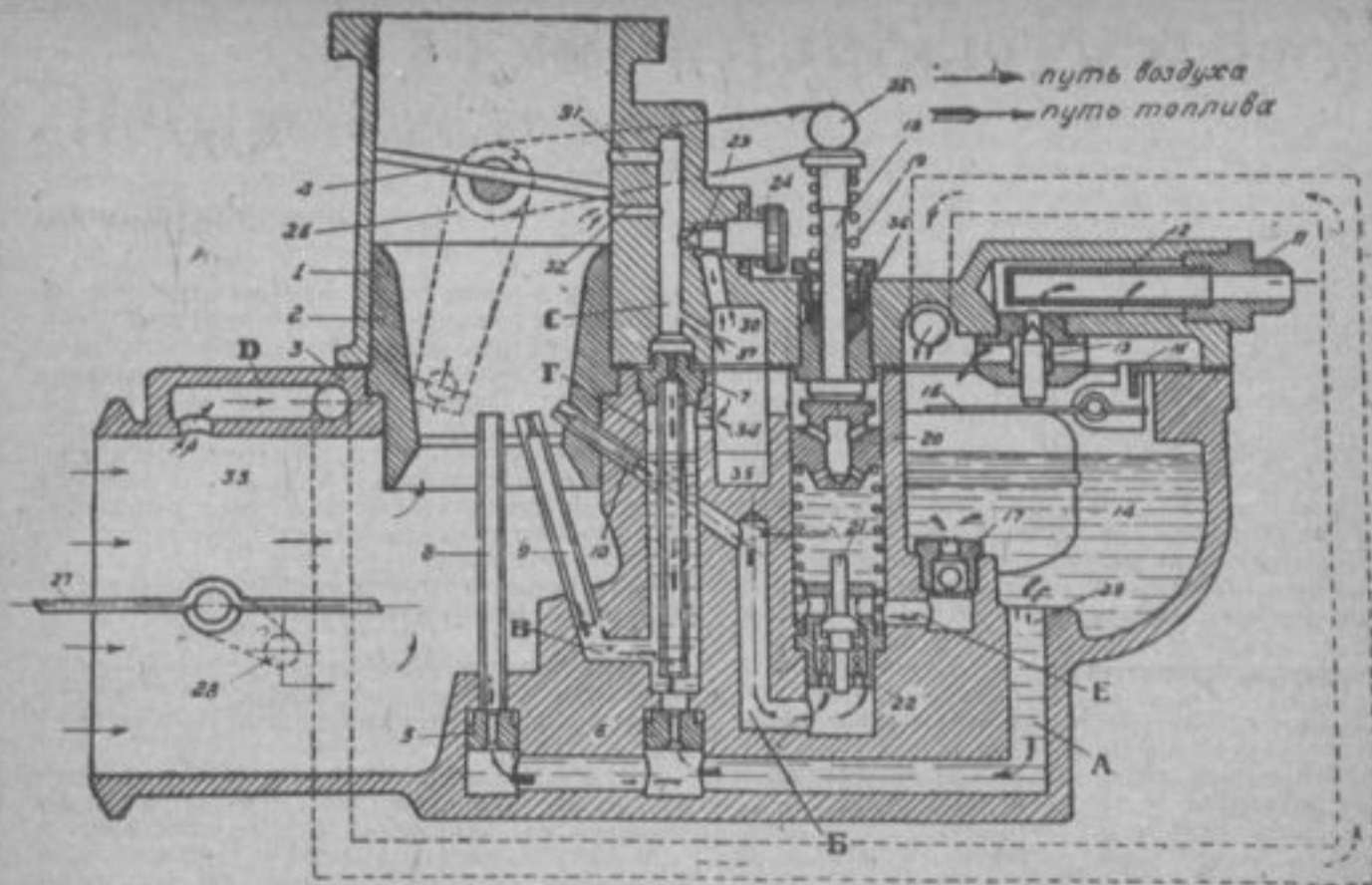
Поплавковая камера не сообщается с наружной атмосферой и воздух в нее поступает по отдельному каналу D из воздушного патрубка 33.

Из поплавковой камеры топливо может идти двумя путями.

Первый основной путь—через отверстие 29 в канал основных жиклеров А, по которому топливо подводится к главному жиклеру 5 и компенсирующему жиклеру 6. После главного жиклера топливо идет в форсунку главного жиклера 8, а после компенсирующего — в компенсирующий колодец Г. Из колодца топливо может идти в форсунку компенсирующего жиклера 9 и в трубку холостого хода 35. Компенсирующий колодец имеет отверстие 34, через которое поступает воздух из поплавковой камеры.

При работе двигателя на холостом ходу топливо через трубку 35 и жиклер холостого хода 7 поступает в канал холостого хода С, где смешивается с воздухом, подаваемым через канал 37, и с дополнительным воздухом через канал 30, количество которого регулируется винтом 23. Смесь топлива с воздухом поступает затем в смешительную камеру через канал 31 или через оба канала 31 и 32 в зависимости от степени открытия дроссельной заслонки.

Второй путь топлива из поплавковой камеры предназначен для дополнительной подачи



топлива с целью обогащения экономичной смеси, обеспечиваемой размерами основных жиклеров в двух случаях: а) для получения полной мощности на полном дросселе и б) для получения хорошей приемистости при резких открытиях дросселя.

Через шариковый клапан 17 топливо поступает в колодец насоса ускорения, откуда может выйти только через клапан экономайзера. При открытии дроссельной заслонки, близком к полному, рычаг 25 нажимает на шток насоса 18 и через поршень 20 начинает открывать клапан экономайзера 21. При полном открытии дроссельной заслонки клапан открыт полностью и топливо через него поступает в форсунку 10, имеющую на конце калиброванное отверстие. В другом случае — при резком открытии дросселя — топливо под давлением поршня насоса поднимает шарик в клапане 17, закрывает его и впрыскивается через форсунку 10 в смесительную камеру.

Излишнее топливо через неплотности поршня и отверстие в нем собирается в пространстве над поршнем и при обратном ходе переливается снова в поплавковую камеру. Если же дроссельная заслонка открывается медленно, то топливо из колодца насоса перетекает обратно в поплавковую камеру через корпус клапана 17, не поднимая запорного шарика.

Пружина 19 поддерживает шток насоса 18 в верхнем положении при отъеме нижней части карбюратора, а сальник 36 служит для предупреждения проникновения воздуха около штока и сохранения герметичности поплавковой камеры. Конструкция воздушной заслонки 27, рычага 28 и деталей крепления

троса та же, что и у МАЗ-5. Диффузор карбюратора 2 помещается в нижней части 3 и свободно входит в верхнюю часть 1. В диффузоре имеется вырез для прохода форсунки экономжиклера. Дроссельная заслонка 4 повернута (на рисунке не показано) на 90° по отношению к обычному расположению и следовательно ось ее расположена параллельно оси двигателя. Поэтому, чтобы не менять обычного расположения привода этой заслонки и сделать карбюратор взаимозаменяемым с другими, от рычага дроссельной заслонки к рычагу, связанному с тягой, передача осуществляется путем двух промежуточных рычагов (на рисунке не показано).

Установка дроссельной заслонки как в отношении минимальных открытий при регулировке холостого хода, так и в отношении максимального открытия регулируется специальными винтами, упирающимися в рычаг дроссельной заслонки.

Возможность регулировки максимального открытия введена на тот случай, если по каким-либо причинам не требуется полной мощности двигателя, и тогда максимальное открытие дроссельной заслонки устанавливается так, чтобы поршень насоса только доходил до клапана экономайзера 21, но не открывал его.

При такой регулировке карбюратор при любом положении дросселя будет работать экономично, но наибольшая мощность при максимальном открытии заслонки будет ниже возможной, примерно, на 15%. Действие насоса ускорения при этом сохраняется с незначительным, практически неощутимым ослаблением.

Инж. В. БОГОЛЮБОВ

Легковой автомобиль ЗИС представляет современную конструкцию автомобиля высокого класса. Он удовлетворяет всем условиям передвижения с большой скоростью на дальние расстояния, обладает большой комфортабельностью и надежностью в работе. В этом году завод приступил к их выпуску и должен дать по программе 5000 автомобилей.

В настоящей статье мы хотим познакомить автоработников с наиболее сложными элементами нового автомобиля, конструкцией отдельных агрегатов и принципиальной схемой электрооборудования.

Общая характеристика

1. Зажигание — батарейное. Порядок зажигания 1—6—2—5—8—3—7—4.

Распределитель с двумя прерывателями и центробежным регулятором опережения.

2. Динамо — 6 вольт 130 ватт.

3. Аккумуляторная батарея — 6 вольт 130 ампер-часов.

4. Стартер — электрический с электромагнитным включением. Мощность — 1,2 л. с.

5. Сигналы — два разнотоновых, включаются от сигнальной кнопки на руле через трехклеммное реле.

6. Освещение — две передние фары, в каждой большая двухсветная лампа 32 × 32 свечи для длинного и короткого лучей и малая лампа в 3 свечи. Подфарки — на передних крыльях. Малые лампы фар и подфарки горят вместе. Включение света производится ручным переключателем на щитке приборов. Правая фара имеет еще ножной переключатель с длинного на короткий луч и обратно. Задних фонарей — два, в каждом две лампы: одна в 3 свечи для нормального включения с передними фарами, другая — в 10 свечей

для стоп-сигнала при торможении ножным тормозом и включении задней передачи. Освещение приборов щитка внутреннее 5 лампами по 3 свечи каждая. Переключатель освещения щитка или плафона над головой водителя находится внизу под щитком. Кузов освещается одним плафоном сверху, включение его производится выключателем справа в кузове или дверным выключателем при открывании правой двери кузова. Багажник освещается отдельным плафоном.

7. На щитке приборов находится электрический бензомер, указывающий наличие бензина в баке.

8. Электрических закуривателей два: один находится в кузове, смонтирован в правую локотницу локотника, другой — на щитке приборов.

9. В кузове и на щитке приборов смонтированы электрические часы (сейчас временно ставятся не электрические, а пружинные).

10. Электрическая система защищена максимальным автоматом, находящимся на кронштейне руля за щитком приборов.

Такова система электрооборудования легкового автомобиля ЗИС, причем по желанию заказчика она может быть еще дополнена. Каждый объект системы электрооборудования был запроектирован и изготовлен специально для автомобиля ЗИС.

Зажигание

Питание системы зажигания происходит от аккумуляторной батареи через амперметр и замок зажигания на щитке приборов по проводу, заключенному в гибкую металлическую броню, к катушке зажигания, укрепленной с правой стороны двигателя на масляном радиаторе. Катушка зажигания — нормального

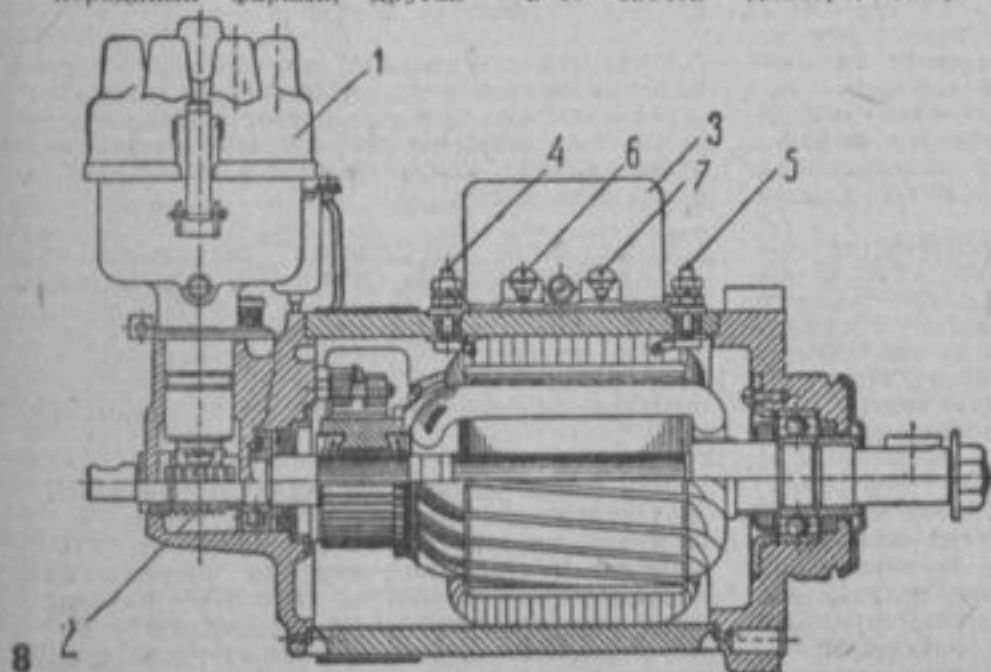


Рис. 1. Разрез динамо: 1 — распределитель; 2 — червяк привода распределителя; 3 — реле динамо; 4 — токовая клемма якоря динамо; 5 — шунтовая клемма; 6 — клемма батареи; 7 — клемма нагрузки