

ЗА РУЛЕМ



УКЛАДКА ДОРОЖЬИ ГОРЮЧИМ АСФАЛЬТОМ
НА УЧАСТКЕ ВОДИТЕРА

8
1931



Применение в хозяйстве трактора Интернационал завода Мак - Кормик - Диринг означает:

Получение большей доходности, благодаря:

- Своевременному выполнению работ;
- Большой мощности;
- Работе с крупными машинами;
- Работе в любую жару;
- Работе на тяжелой почве;
- Чрезвычайной выносливости (может работать без перерыва день и ночь);

Лучшее качество работы, благодаря:

- Более тяжелым машинам;
- Своевременному завершению работ при благоприятных условиях;
- Получению излишка времени для дополнительной обработки;
- Отсутствию неравномерности работы из-за недостатка мощности, жаркой погоды и т. д.
- Наличию «пауэр-тэйк-офф»;
- Возможности работы на шкиве;
- Сбережению времени для других работ.

Улучшение состояния хозяйства:

- Роет осушительные каналы;
- Строит оросительные террасы;
- Удаляет старые изгороди;
- Очищает заросшую кустарником почву;
- Корчует пни;
- Выравнивает землю;
- Очищает почву от валунов;
- Следит за состоянием дорог.

Сельско-хозяйственные тракторы МАК-КОРМИК-ДИРИНГ «ИНТЕРНАЦИОНАЛ»

Для повышения доходности своего хозяйства, пользуйтесь любым из трех типов тракторов Мак-Кормик-Диринг. Они являются стандартными, имеющими большое распространение машинами, обладающими большой продолжительностью службы. Модель 15-30 работает с 3-х или 4-х корпусным плугом или на шкиве, при наличии стационарных, требующих этой мощности машин. Модель 10-20 является сходной с 15-30, но обладает меньшей мощностью. Фармол сконструирован для междурядной обработки (посев, культивация и т. д.), но может также выполнять все другие, обычные для тракторов работы.

Ознакомьтесь с этими тракторами и выберите модель, соответствующую потребностям Вашего хозяйства

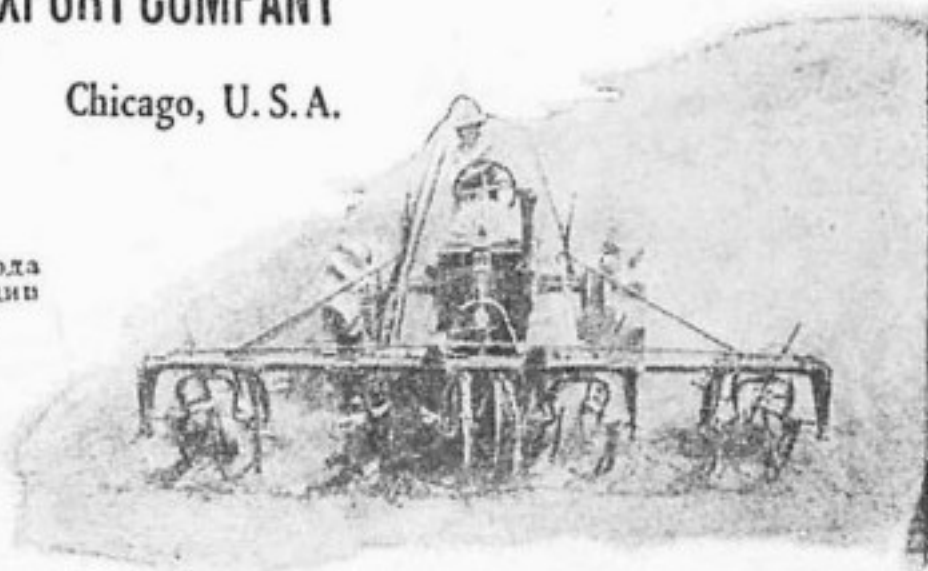
INTERNATIONAL HARVESTER EXPORT COMPANY

(Incorporated)

Harvester Building

Chicago, U. S. A.

Справа показан трактор Фармол завода Мак-Кормик-Диринг для культивации четырех рядов кукурузы при одном заезде. Он обладает достаточной производительностью для любых сельско-хозяйственных работ; для пахоты; обработки; посева; посева хлопка, кукурузы и других междурядных культур; культивации междурядных культур; уборки; и всяких работ на шкиве, крюке и «пауэр-тэйк-офф».





**ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО
ОБЩЕСТВА АВТОДОР**
ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ

Четвертый год издания

Редколлегия: А. Брагин, Н. Беляев,
А. Головкин, В. Дмитриев, М. Кольцов,
инж. М. Кристи, инж. К. Купреянов,
М. Презент, Н. Осинский,
Л. Мандельянец, И. Фельдман, проф.
Е. Чудаков, И. Халецкий

Автодор на помощь весеннему севу	1
Организация автотракторного транспорта в зерносовхозах	2
Положение на Нижегородском строительстве	4
Проф. Н. ВЕТЧИНКИН.—Современные французские газогенераторы	6
Агр. Т. БЕЛЯЕВ.—Машинно-тракторные станции и организация труда в механизированных колхозах	9
Для новых задач — новый союз	10
Мобилизовать все силы на помощь дорожному строительству	12
В. БРИТЧУК.—Волющие безобразия на Ярославском автозаводе	14
Новости американской автотехники	16
Новый стабилизатор	19
Ник. ОРЛОВСКИЙ (Нико).—Как обучать езде на «четыреугольнике»	22
Н. БИБИКОВ.—Сколько автомобилей на земном шаре	26
80 лучших автодоровцев-активистов в Америку на учебу	28
Техническая консультация	29
Почему?	32
В номере 21 иллюстрация	
Фото обложки И. Кютт	

Центральный Совет Автодора - Москва, Садово-Кудринская, 17. Телеф. 4-96-15
РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстн. бульв., 11. Тел. 3-31-91: трамв. А, 6, 15, 18, 23, 25.
Контора: Москва 6, Страстной бульв., 11. «Огонек». Отдел распротр. Тел. 5-51-61.
ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1931 год «За Рулем»: на год—4 р., 6 мес.—2 руб. 15 к., 1 м.—40 к., с приложен. «Библиотеки «За Рулем»: на год—8 р., 6 м.—4 р. 50 коп., 3 м.—2 р. 40 к. 3 в границу «За Рулем»: на год—2 долл., 6 м.—1 долл. 25 ц.

АВТОДОР НА ПОМОЩЬ ВЕСЕННЕМУ СЕВУ

УСПЕШНОЕ проведение весенней посевной кампании имеет огромное значение для социалистического развития страны, особенно в третьем решающем году пятилетки. В борьбу за весенний сев включаются не только партийные, советские, и профсоюзные организации в городе и на селе, но и вся советская общественность.

Центральный совет Автодора требует от местных отделов не только бумажного руководства, но обязательного выезда на места в колхозы, совхозы и МТС не меньше половины членов правления.

Бригады автодоровцев на местах должны помочь подготовке тракторного парка к выезду в поле и снабжению МТС горючими и смазочными материалами и запасными частями. Особое внимание следует обратить на качество ремонта трактора и с.-х. машин. Посылаемые на село автодоровские бригады должны включить в свой состав по возможности лиц, имеющих технические знания, могущих непосредственно участвовать в ремонте и инструктировать работу водителей.

Выпускаемые курсами и кружками Автодора слушатели должны направляться преимущественно на посевную кампанию. Автодоровские ремонтные мастерские нужно переключить на ремонт тракторов и с.-х. машин.

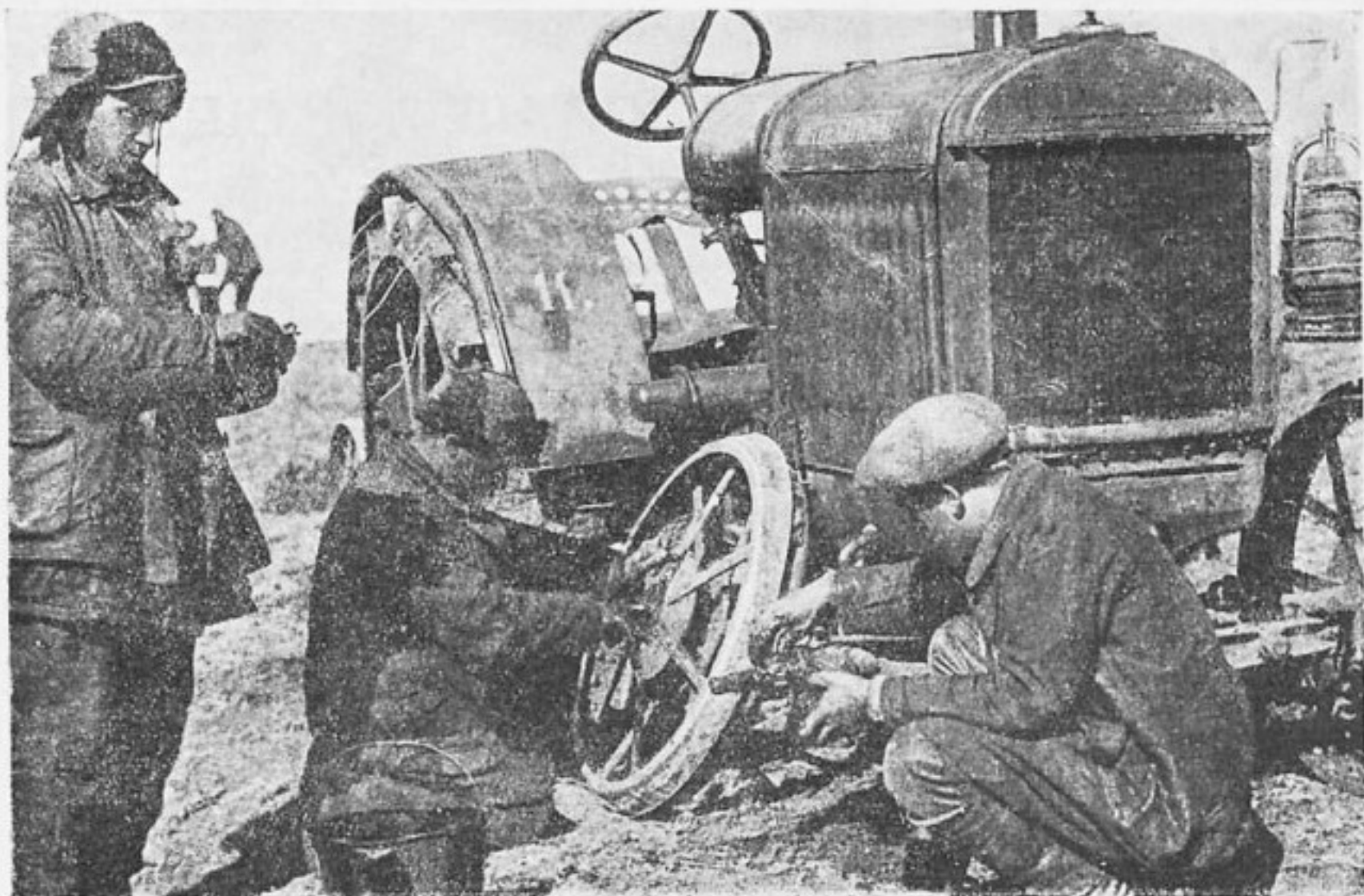
Посевная и уборочная кампании прошлого года показали, что поломки тракторов и автомашин по вине водителей достигли огромных размеров. Значительную роль в безобразном износе тракторов играло, помимо неопытности водителей, также разгильдяйское отношение к машине, а в некоторых местах «обезличивание» тракторов. Автодоровские бригады должны добиться на основе постановления ЦК ВКП(б) полной, безоговорочной отмены обезличенной езды на тракторах и поднятия дисциплины среди водителей.

Автодоровские бригады, участвующие в организации весеннего сева, должны также помочь организации широкой сети автодоровских коллективов на селе, в совхозах и колхозах. На селе нужно создать автотракторную культуру, пропагандировать знания автомобиля и трактора, внушить любовь и бережное отношение к машине.

Огромный парк тракторов и автомобилей, направляемый в нынешнем году в деревню, испытывает огромный ущерб из-за отсутствия достаточно подготовленных водителей и механиков. Строящиеся автомобильные и тракторные заводы в ближайшие годы настолько увеличат наш автотракторный парк, что отсутствие достаточно кадра подготовленных водителей и механиков может явиться поистине бичом молодого автотракторного дела.

Весенняя посевная кампания, в которой автодоровцы примут впервые широкое участие, должна явиться мощным толчком для развития автодоровской работы на селе. Бригады автодоровцев, выехавшие на село на помощь весеннему севу, лишь тогда могут считать свою задачу выполненной, если они не только достигнут успехов в организации сева, но и смогут закрепить их созданием мощного автодоровского коллектива.

Центральный совет Автодора разослал на места телеграмму с подробным указанием методов и форм участия Автодора в весенней посевной кампании. Все автодоровцы должны учесть важность своевременного и решительного выполнения директивы Центрального совета и доказать, что Автодор может явиться ценнейшим помощником в выполнении одной из важнейших кампаний третьего года пятилетки.



Ремонт трактора в поле

Унион-Фото

ОРГАНИЗАЦИЯ АВТОТРАКТОРНОГО ТРАНСПОРТА В ЗЕРНОСОВХОЗАХ

ТРИ МАШИНЫ являются центральными в работе зерносовхозов — трактор, комбайн и автомобиль. На автомашины, вообще на автотранспорт до сих пор в зерносовхозах не обращено должного внимания, количество автомашин для крупного хозяйства совершенно недостаточно. Ремонт их в совхозах поставлен плохо, ремонтные мастерские не приспособлены для быстрого ремонта автомашин, нет кадров для ремонта, нет запасных частей к машинам. Все это вызывает громадные простои автотракторного транспорта. В 1930 г. использование автомашин в зерносовхозах выражалось лишь в 55%.

Роль автотранспорта в крупнейших механизированных зерносовхозах недооценена. Между тем от правильной организации внутритерриториальных перевозок и транспортной связи с ближайшими железнодорожными пунктами зависит своевременная переброска хлеба из зерносовхозов.

В прошлом году реализация урожая зерносовхозов, переброска хлеба с полей колхозов на сыпные пункты задержались в значительной мере по вине транспорта. Грузовые хлебные потоки должны в этом году в зерносовхозах значительно увеличиться по сравнению с прошлым годом. Посевная площадь зерносовхозов увеличивается с 1750 тыс. га в 1930 г. до 3400 тыс. га текущей весной и 1600 тыс. га

осенью 1931 г. В этом году зерносовхозы должны дать 26 млн. центнеров товарного хлеба и 6500 тыс. центнеров посевного материала против 5 млн. центнеров товарного хлебозерна прошлого года.

На сложность проблемы срочной переброски более 3 $\frac{1}{3}$ млн. тонн хлебозерна, собираемого Зернотрестом в 1931 г., обращено внимание в постановлении ЦК ВКП(б) от 7 января по докладу Зернотреста. Наркомснабу и Союзтранс предложено „своевременно организовать путем мобилизации и концентрации грузовиков, работающих в других организациях, перевозку этого хлеба с полей зерносовхозов к станциям железных дорог“.

В развитие этой директивы союзный Совнарком санкционировал ряд мероприятий, имеющих целью своевременно вывезти хлеб из зерносовхозов. Устанавливаются календарные сроки вывоза зерна из зерносовхозов по отдельным республикам, краям и областям. Союзтранс должен организовать из предоставляемых ему машин автомобильные колонны для своевременного вывоза хлеба из зерносовхозов. Точно устанавливаются пункты и сроки прибытия этих машин и регламентируется их средне-суточный пробег (не менее 300 км при 10-часовой езде).

Само собой, в вывозке хлеба принимает наибольшее участие автотракторный транспорт зерносовхозов. Из тех участков совхозов, кото-

рые находятся в 10—12 км от станций и пристаней, Зернотрест должен полностью обеспечить вывоз зерна своим автотракторным парком.

Недавнее совещание директоров зерносовхозов признало необходимым уже сейчас приступить к подготовке уборочной кампании в хозяйствах, к реализации урожая, что является самой ответственной и сложной кампанией. Необходимо своевременно привести в готовность и автотранспорт. Ряд конкретных мер уже разработан Зернотрестом и передан на места для этой цели.

Установка взята на то, чтобы с текущей весны совершенно прекратилась обезличенная езда на машинах. По зерносовхозам брошен лозунг: «Каждая машина должна иметь своего прикрепленного работника и каждый работник должен быть прикреплен к определенной машине».

Осуществление этого лозунга возможно лишь при самой отчетливой работе автотракторного транспорта, при правильной организации труда, тщательной расстановке сил. Во время основных кампаний работа автотранспорта должна идти непрерывно круглые сутки. Согласно директиве Зернотреста во всех зерносовхозах вводится трехменная работа и сдельная оплата труда на автотранспорте. Основной производственной единицей становится бригада. На каждую группу автомашин (в количестве 5—8) выделяются бригады с бригадирами во главе.

Необходимо знать заранее объем работ автотранспорта и соответственно этому привести

его в полную боевую готовность. Поэтому необходимо одновременно с составлением общих промфинпланов по зерносовхозу проработать план грузоперевозок во время посевной и уборочной кампаний.

Крайне важно правильно организовать ремонт автомашин. Ни одна машина не должна выйти на работу без тщательного осмотра и ремонта. В разгар кампании должен быть организован быстрый и бесперебойный текущий ремонт машин. Автомашины отпускаются на работы по особым нарядам. Ответственные работники регулируют использование автотранспорта на каждом участке.

В разгар работы следует наладить заправку и смазку автомашин так, чтобы они не задерживали автотранспорта. Необходимо установить специальные заправочные бригады, на обязанности которых лежит быстрая заправка и смазка машин. Это значительно уменьшит простои машин. Последние не должны делать лишних концов для прибытия к месту заправки. Заправочные бригады дежурят в определенных местах остановок и проездов машин для выполнения заправки. Рекомендуется ступенчатая заправка. Она состоит в том, что определенные промежутки времени производится заправка и доливка.

Как можно больше внимания всем деталям организации и техники автотракторного транспорта для достижения конвейерной его работы во время срочной массовой переброски хлеба-зерна!

М. С.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ АВТОДОРОВСКОГО ШТАБА ПОМОЩИ ПРОИЗВОДСТВУ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ

В ПРЕЗИДИУМЕ ЦС Автодора был заслушан отчет о двухмесячной деятельности штаба помощи производству запасных частей к тракторам.

Штабу удалось добиться устранения ряда дефектов в работе треста ВАТО-Запчась и других организаций. В конструкторском бюро ВАТО хранились без дела ценнейшие импортные материалы. Бригадой штаба обнаружены чертежи, которые долго разыскивались и по которым можно воспроизвести детали импортных запасных частей. В ряде заводов, производящих запасные части, бригады установили значительные дефекты, которые тормозили производство. На „Красном путиловце“ обнаружены без использования 40 тонн дефицитной хромоникелевой стали. Одновременно бригады Автодора установили безобразное расходование дорогих сталей.

На ленинградских заводах обнаружено 60 тыс. шатунных болтов, которые были изготовлены без всякой маркировки. Штабу удалось приостановить это нестандартное производство. „Сельхозснабжение“ держало в запасе целые пароходы запасных частей и в то же время предъявляло большие заявки на те же части. Бригады штаба установили крайне неравномерное распределение заказов между заводами на производство запасных частей.

В общем штабом и его бригадами обследовано 8 заводов и 13 объединений. Штабы созданы при отделах Автодора в Московской, Сев.-Кавказской, Ленинградской, Нижневолжской и Западной областях. На совещании при НК РКИ представители штаба ЦС Автодора выступили с конкретными предложениями, которые были учтены при принятии определенных решений (в частности при даче директивы о выпуске 60% запасных частей не позднее 1 апреля).

Президиум ЦС Автодора признал, что штабом проделана значительная работа. Ему удалось связаться с печатью и сигнализировать об узких местах в производстве запчастей. В то же время президиум отметил, что в работу штаба автодоровский актив вовлечен недостаточно. Местные организации Автодора, в особенности Московской области, оказывают недостаточную помощь производству запасных частей.

Признано необходимым, чтобы штаб распространил свою работу и на оказание помощи производству запасных частей к автомобилям. Это необходимо в виду тяжелого положения с производством автомобильных запасных частей. Соответствующим образом реорганизуется штаб ЦС Автодора.

С.

ПОЛОЖЕНИЕ НА НИЖЕГОРОДСКОМ АВТОМОБИЛЬНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ

Постановление президиума ЦС Автодора от 2 апреля 1931 г.

ХОД строительства и подготовка к пуску Нижегородского автогиганта представляет огромный интерес и огромную важность как для автодоровской общественности, так и для всей советской общественности; осуществление нижегородского проекта является основным и решающим звеном в деле автомобилизации страны. Затруднения, вытекающие из крайне медленного до настоящего времени прироста нашего автопарка параллельно с бурным ростом потребности в перевозках и угрожающие достичь большой остроты, требуют всемерного форсирования как всего нашего автостроительства в целом, так в первую очередь — форсирования постройки, пуска в ход и развертывания производства Нижегородского автозавода.

Заслушав доклад начальника Автостроя тов. Дыбеца, президиум ЦС Автодора констатирует, с одной стороны, ряд значительных достижений в работе по сооружению Нижегородского гиганта, а именно:

- а) своевременную выработку весьма сложного технологического проекта;
- б) своевременную подготовку к выдаче заказов на разнообразное и сложное оборудование завода;
- в) осуществление, особенно в течение переходного квартала 1930 г., огромной работы по сборке конструкций и подведению под крышу основных заводских цехов, а также по постройке подсобных сооружений;
- г) широкое развертывание социалистического соревнования и ударничества, начиная с осени 1930 г., на основе укрепления партийной и профессиональной работы в районе строительства;
- д) быструю организацию и пуск в ход двух автосборочных заводов („Гудок Октября“ в Нижнем и завод им. КИМ в Москве, из которых последний стоит на уровне лучших достижений американской техники) и т. д.

Вместе с тем президиум, отмечая опоздание в осуществлении всего проекта в целом, краткость остающегося срока до пуска завода и значительный объем предстоящих в этот срок строительных, монтажных и организационных работ, подчеркивает нижеследующие тревожные моменты в положении дела на сегодняшний день:

1. Часть проектов по строительству (например, внутрицеховые спецустройства) еще не является законченной.
2. Работы по санитарно-техническому оборудованию завода и поселка, а также по сооружению теплоэлектрической централи начаты и выполняются со значительным запозданием.
3. Снабжение строительными материалами (лес, цемент, трубы, кабель и пр.) недостаточно и намечается в сроки, могущие задержать ход строительных работ.
4. Строительство не обеспечено механическими строительными и разгрузочными средствами, которые совершенно необходимы, поскольку летом на площадке завода будут происходить земляные работы крупного масштаба и одновременно притекать огромные массы строительных материалов и тяжелогрузного оборудования.
5. Состояние дорог на территории строительства совершенно не удовлетворительно, что затрудняет развозку материалов и приводит к усиленной порче механических средств передвижения.
6. Размещение заказов на заграничное оборудование весьма запаздывает. Размещение заказов на отечественное оборудование встречает нередко сопротивление со стороны соответствующих объединений и заводов и исполнению принятых заказов уделяется недостаточное внимание.
7. Вследствие сокращения ассигнований на оборудование исходная мощность автозавода оказывается пониженной до 70 тыс. единиц в год (вместо установленной правительством мощности в 140 тыс. единиц и первоначально намеченной в ВСНХ мощности первой очереди в 80 тыс. единиц).
8. Обеспечение завода руководящим и техническим составом (инженеры и средний технический персонал) недостаточно, при чем необходимо отметить, что по линии мобилизации инженеров до сих пор не выполнено должным образом постановление СТО от 21 февраля 1931 г., ряд пунктов которого вообще не приведен в исполнение инстанциями, на которое это возложено.
9. Подготовка для завода рабочей силы как средней, так и высокой квалификации, также пока протекает неудовлетворительно.
10. Положение с жилищным строительством и перспективы обеспечения рабочих жильем к моменту пуска завода представляются крайне неблагоприятными.
11. Подготовка металлургических баз для снабжения будущего автозавода (в особенности по листовой стали) попрежнему находится в неудовлетворительном состоянии. Заводы металлобъединения, несмотря на категорическую директиву СТО, частью обнаруживают тенденцию снять с себя обязательства по поставке металла, ссылаясь на то, что в ведение ВАТО передан Сталинградский металлургический завод, который один не в состоянии обслужить нужды Нижегородского завода и реконструкция которого также существенно задерживается.

12. Заводы, долженствующие снабжать автозавод различными деталями (в первую очередь Резинокомбинат в Ярославле и Электрозавод в Москве) не ведут ударным порядком подготовки к снабжению Нижегородского автозавода, а часть из них уклоняется от возложенных обязательств; в результате ставится под угрозу обеспеченность снабжения отечественным металлом, резиной, электрооборудованием, карбюраторами, стеклом, искусственной кожей, болтами и заклепками и т. п. к моменту пуска автозавода.

Такое положение, если бы сохранилось и впредь, угрожает значительным запозданием строительных работ, монтажа оборудования, пуска и развертывания завода. В связи с крайне напряженным положением безрельсового транспорта такое запоздание совершенно недопустимо. Угроза его должна быть преодолена соединенными и доведенными до высшего напряжения усилиями хозяйственных органов, промобъединений, заводов, самого строительства и широкой общественности.

Нижегородская стройка должна быть поставлена в центр общественного внимания и стать ударной из ударных.

В связи с вышеизложенным президиум ЦС Автодора постановляет:

1. Просить ВСНХ СССР поставить Автострой по линии снабжения всеми необходимыми материалами в положение первоочередной стройки.

2. Войти с представлением в ВСНХ СССР, СНК СССР и РСФСР и ЦК ВКП(б) о необходимости в целях устранения возрастающих трудностей по линии безрельсового транспорта произвести с начала 1932 г. дооборудование Нижегородского автозавода до полной мощности в 140 тыс. единиц.

3. Мобилизовать всю автодоровскую общественность на всемерное содействие пуску Нижегородского автозавода в установленный срок. Все автодоровские ячейки на предприятиях и учреждениях, связанных со строительством автозавода (участием ли непосредственно в его строительстве, снабжением ли его иным обслуживанием строительства), должны взять на себя ответственность за выполнение их предприятиями или организациями аккуратного и срочного выполнения возложенных на них заданий по строительству и пуску в ход автозавода. Автодоровские ячейки должны мобилизовать для выполнения этой очередной и остро срочной народнохозяйственной проблемы всю рабочую массу на своих предприятиях и социалистическим соревнованием и ударничеством обеспечить срочное исполнение задания.

4. Образовать при президиуме Центрального совета Автодора тройку по содействию строительству и пуску в ход Нижегородского автогиганта, которой поручить постоянно следить за положением Нижегородского строительства, а также руководить всеми необходимыми организационными мероприятиями по линии общественности.

5. Образовать на заводах — поставщиках Автостроя специальные автодоровские посты в целях воздействия через заводскую общественность в направлении осуществления возложенных на завод обязательств; эти посты обязать каждую декаду информировать ЦС о ходе выполнения заказов Автостроя.

6. Обратиться в ЦК ВЛКСМ, Осоавиахим и общество „Техмасс“ с просьбой организовать на указанных заводах совместные выступления общественных организаций в данном направлении.

7. Наметить на 15 мая созыв в Нижнем-Новгороде конференции ячеек, работающих на предприятиях, снабжающих Автострой.

8. Обязать Нижегородский крайотдел и Автостроевское районное отделение Автодора всемерно активизировать автодоровскую работу на строительстве завода, добиваясь того, чтобы члены Автодора, работающие на строительстве, были в первых рядах ударников, служили примером всему остальному составу рабочего и технического персонала.

Попутно президиум Центрального совета Автодора отмечает неблагоприятные внешние условия, в которых находится работа Автостроевского районного отделения и обращает внимание администрации Автостроя на необходимость решительно изменить эту обстановку.

9. Обратиться в редакцию комсомольских газет „Комсомольская правда“ и „Смена“ с предложением взять Автострой под свое постоянное наблюдение и для популяризации работы по строительству автозавода выпустить совместно с редакцией журнал „За рулем“ однодневную газету, посвященную Нижегородскому строительству.

10. Президиум обращает внимание ВАТО и Автостроя на необходимость срочного разрешения вопроса о производстве шестиколесных автомобилей при Нижегородском автозаводе, поскольку конструкция шестиколесной машины, включающая в себе максимум фордовских стандартных частей, окончательно определилась.

11. Обратиться в ЦК ВКП(б), Совнарком СССР, в комиссию исполнения Совнаркома СССР, ВСНХ СССР с письмом, излагающим недочеты и трудности Нижегородского автостроительства и ходатайствующим о принятии необходимых мер к их устранению.

12. Обратиться к указанным органам с представлением о необходимости дать категорическое предписание всем объединениям и заводам, долженствующим снабжать будущий автозавод, приступить к выполнению возложенных на них заданий, обязав их представить ежемесячные планы этой своей работы и представлять в ВСНХ СССР (в копии Автострою) подекадные сводки о ходе выполнения их.

13. Президиум Центрального совета Автодора обращает внимание ВАТО и Автостроя на то, что опыт эксплуатации машин Форд в советских условиях выяснил необходимость некоторых мелких и легко осуществимых конструктивных изменений этой машины; президиум поручает Автосекции созвать совещание для окончательного формулирования соответствующих предложений.

14. Президиум Центрального совета Автодора обязывает все автодоровские ячейки принять меры к популяризации и проведению в жизнь настоящего постановления.



Гусеничный трактор Рено с газогенератором той же фирмы

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ СОВЕТ Автодора объявил конкурс на тракторные газогенераторы. Трудящиеся Союза должны включиться в новую коллективную творческую работу своими предложениями на конкурс.

Предстоящий конкурс газогенераторов должен показать новые идеи в газогенераторе или технические улучшения в существующих системах. При этом, разумеется, надо избежать ошибки работать над системами, уже изобретенными, а еще хуже — повторять идеи и конструкции, уже оставленные. Описание целого ряда существующих систем, заграничных и советских, дано в разных советских журналах и изданиях („Известия Теплотехнического института“, журналы „Мотор“, „Лесопромышленное дело“, „Торфяное дело“, „Наука и техника“, „Искры науки“ „Война и техника“ и т. д.).

Но заграничные достижения последних двух-трех лет еще неизвестны широким кругам техников СССР. В борьбе за новую технику надо вооружиться всеми знаниями современного уровня.

Мы попытаемся осветить главнейшие направления в конструкциях и условия работы газогенераторов на тракторах на основании личной поездки в 1930 г. во Францию.

Газогенераторы делятся по виду топлива на две основных группы: древесно-угольные и дровяные.

Древесный уголь как топливо для газогенераторов обладает тем преимуществом, что его теплотворная способность выше дров почти в два раза; поэтому запас топлива на один и тот же путь по весу в два раза легче. Но, с другой стороны, древесный уголь необходимо заготавливать выжиганием его из дров, затрачивая на это значительное количество времени. Кроме того древесный уголь дает много угольной пыли, очень неприятной при загрузке машины и сильно загрязняющей механиков.

Основное преимущество хорошо обожженного древесного угля — отсутствие смол.

Дрова занимают больше места и дают при генераторном процессе смолу, которая при неумелом обращении с газогенератором может попадать в мотор и отлагать нагар в цилиндрах и на клапанах. Существующие типы дровяных генераторов требуют, чтобы дрова были нарезаны мелкими кусочками, длиной не более 6 см; это вызывает большую затрату рабочей силы. Гораздо более удобны генераторы, допускающие применение длинных дров.

Газогенераторы строятся большей частью круглой формы в виде цилиндров; такой же формы делаются и очистители. Эти установки очень подходят для грузовых автомобилей или автобусов (их размещают по бокам с двух сторон автомобиля), но очень трудны для установки на тракторах. Для уменьшения габарита (размера) некоторые фирмы стали применять плоские газогенераторы прямоугольной формы, которые умещались, не выступая за пределы нормальной ширины машины. Круглые газогенераторы наиболее подходят для древесного угля и мелконарезанных дров. Длинные дрова требуют прямоугольных удлиненных газогенераторов.

Холодильные трубы, соединяющие газогенератор с его очистителем на автомашинах, чаще всего ставятся под рамой машины, перпендикулярно движению, для лучшего охлаждения встречным потоком воздуха. В тракторах холодильные трубы проводятся вдоль трактора, а иногда ставятся наверх, на крышу машины.

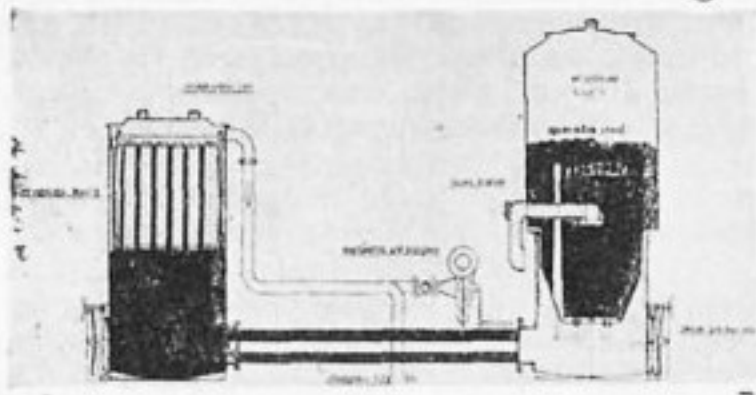
Расположение газогенераторной установки зависит не только от формы генератора и очистителя, но также и от назначения машины. Обычное расположение аппаратуры около сидения шофера с двух сторон автомобиля на грузовых машинах неудобно, если установка проектируется для трактора. В таких случаях предпочтительнее перенести установку шахты вперед или назад.

В других случаях можно видеть установку генератора сзади машины, а скрубера сверху.

Газогенераторы могут быть прямого, горизонтального или обратного горения. Как общее правило, современные газогенераторы строятся обратного горения, обладающего целым рядом преимуществ при эксплуатации на автомобилях. К этим преимуществам относятся обогащение газа за счет разложения топлива влагой, выжигание смол, образующихся при газификации топлива, понижение температуры отходящих газов, уменьшение количества взвешенных частиц, главным образом угольной пыли, уносимой газом, возможность производить загрузку генератора во время работы двигателя и, наконец, устранение выбрасывания газов наружу во время загрузки.

При такой системе горения вся конструкция газогенератора становится проще и легче. Отпадает необходимость ставить водяной бак с регулятором для питания, упрощается система очистителей, упрощается загрузочная шахта. Поэтому все

современные газогенераторы делаются обратного горения даже теми фирмами, которые раньше применяли прямое горение. Для сравнения можно привести пример схемы газогенераторной установки Рено 1923 г. и сравнить ее с новейшей системой 1929 г. той же фирмы.



Новейшая модель газогенератора Рено для древесного угля обратного горения. Нижняя часть очистителя (на чертеже зачерненная) имеет металлические отражатели без заполнения

Устройство топливной камеры характеризуется двумя направлениями. Несколько существующих конструкций сохраняют огнеупорную изоляцию внутренней поверхности топливной камеры, изготавливая ее в виде обмазки огнеупорной глины с асбестом, из асбеста-цемента или из других специальных составов, являющихся секретами фирм. Огнеупорная изоляция способствует поддержанию высокой температуры внутри генератора, уменьшает потери на лучеиспускание и предохраняет обшивку камеры от деформации; с другой стороны, такая изоляция или, как ее называют, «футеровка» увеличивает общий вес генератора

и периодически требует возобновления в виду появления трещин и выкрашивания. Срок службы футеровки обычного типа не превышает срока службы металлической топливной камеры. Кроме того из соображений прочности футеровка требует кольцевой формы шахты газогенератора, так как в плоских системах она легче разрушается.

Исходя из этих соображений, осуществлена система газогенераторов без внутренней изоляции с топливной камерой, сделанной целиком из жароупорных сплавов, выдерживающих температуры 1000—1300° С. Такие шахты значительно легче по весу и кроме того допускают вы-

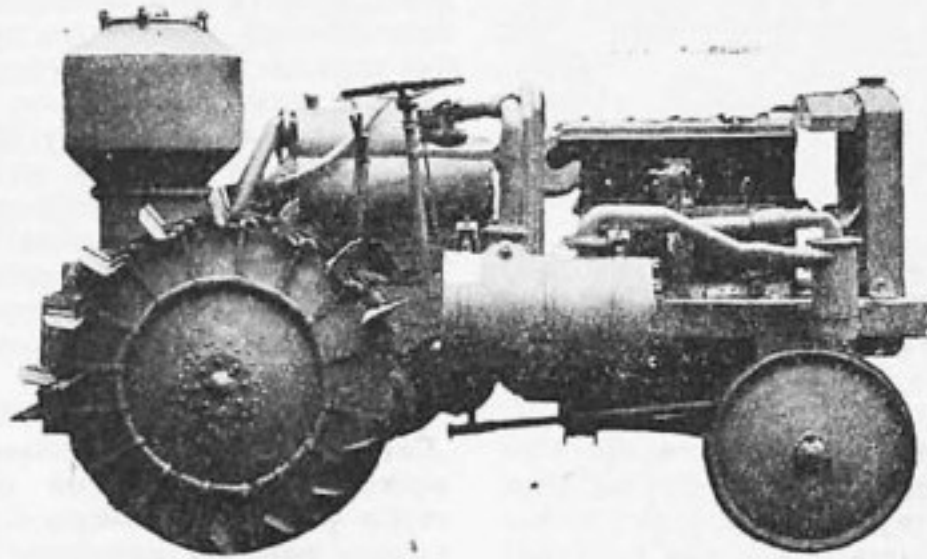
полнение их в более рациональных формах с точки зрения газогенераторного процесса (таковы, например, шахты газогенератора Берлие, Имбер, Рено).

Следует отметить, что и те и другие типы топливной камеры, т. е. с огнеупорной изоляцией и без нее, применяются как для древесного угля, так и для дров. Так, дровяной газогенератор «Сагам» снабжен огнеупорной изоляцией,

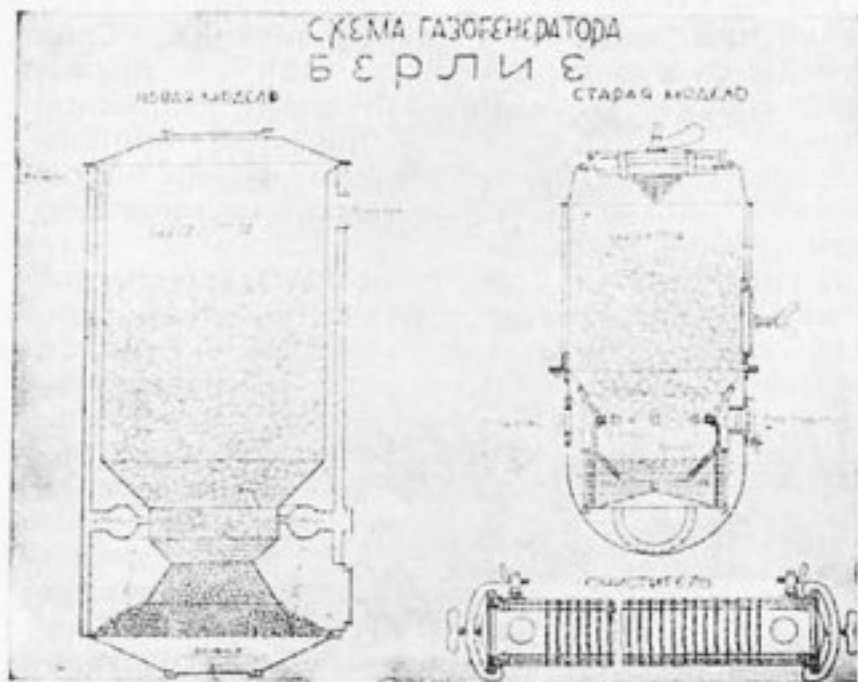
а древесно-угольный генератор «Рено» строится с металлической камерой. Однако металлическая топливная камера больше подходит для дровяных газогенераторов, потому что ее стенки охлаждаются смолами, которые стекают сверху вниз, выделяясь в зоне сухой перегонки топлива, а также потому, что дровяное топливо требует более сложной формы топливной камеры, чем древесный уголь. Этим объясняется запрещение применять в таких генераторах древесный уголь (оно напечатано в инструкциях соответствующих фирм).

В газогенераторах с обратным потоком газов горение топлива происходит не на решетке, как это имеет место в системе прямого горения, а значительно выше, примерно на 30—50 см. Для этой цели воздух подводится через особые отверстия или специальным трубопроводом в верхнюю часть топливной камеры. При таких условиях горения надобность в решетке до некоторой степени отпадает. Вместо решетки можно ограничиться решетчатым поддоном или даже обойтись без него, допуская засыпку угля ниже топливной камеры, для лучшей трансформации смол и очистки газов. По такому принципу построены новейшие системы дровяных газогенераторов типа «Имбер» и угольного генератора «Септ».

Система очистки газов прошла очень много разных вариантов. Тем не менее сейчас можно установить некоторые основные тенденции, которые сводятся к следующему: как общее правило, большинство очистителей сухие (только одна система газогенератора «Пава» применяет водяную очистку с добавлением сухого очистителя). Сухие очистители по своему весу не легче водяных, так как требуют больших объемов, но застрахованы от замерзания.



Колесный бельгийский трактор с газогенератором «ЭТИА»



Две модели газогенераторов Берлие для дров: новая 1929 г. и старая—1927 г. Первая модель без решетки.

Во всех газогенераторах газ проходит два или три очистителя, при чем последний делается обязательно из материи (хлопчатобумажной или фетровой). Все конструкции патентуются и каждая фирма дает свою конструкцию матерчатого фильтра. Но в основном идея этих фильтров одна и та же: газ проходит через мешочки или капоты из материи, надетые на металлические решетчатые камеры, из которых газ поступает в общий газопровод. Матерчатые капоты делают так, что они легко могут быть очищены снаружи щетками от насевшей на них угольной пыли. Первый очиститель чаще всего делается в виде железных цилиндров или камер, заполняемых железными стружками, проволочными спиральками, железными решетками и т. п. Применение пробковых обрезков, масла и т. п. оставлено.

Охлаждение газа производится при помощи серии труб, чаще всего установленных параллельно, через которые газ проходит с малой скоростью, отдавая свое тепло стенкам

труб, обдуваемых воздухом. Применение зигзагообразной трубы с крылышками менее рационально, так как газ идет с большой скоростью, увлекая много пыли.

Следует упомянуть, что новейшие французские газогенераторы стремятся повысить отдачу тепловой энергии, пользуясь лучеиспусканием для подогрева воздуха, поступающего в генератор, пропуская его вокруг генератора между стенками кожуха. Этот же слой воздуха служит для воздушной изоляции поверхности газогенератора.

Кроме того выходящий из генератора газ направляется при помощи кожухов из листового железа вокруг загрузочной камеры или бункера для обогрева дров, чтобы ускорить процесс сухой перегонки топлива. При этом скопляющиеся вверху дровяного генератора пары воды и смол в некоторых новых конструкциях эвакуируются при помощи специальных трубочек, направляющих в зону горения. Так как давление в верхней части генератора выше, чем в зоне горения, передача паров возможна, и позволяет улучшить процесс газификации.

Для полного уничтожения смолы фирма „Сагам“ ввела применение фарфора в качестве катализатора. Для этой цели в зоне выхода газов устроены камеры с тепловой изоляцией, внутри которых укладываются связки фарфоровых роликов. Газ проходит с температурой 450—600° мимо нагревающихся катализаторов, где в присутствии небольшого количества воздуха происходит дожигание смол и превращение их в газ.

Общий вес газогенераторных установок заводы стремятся уменьшить, сводя его приблизительно к 6 кг на 1 лощ. силу двигателя. Так, например, газогенератор „Пава“ весит 200 кг на 40 лощ. сил, газогенератор „Панар-Левассор“—180 кг на полуторатонную машину. Чаще вес составляет около 10 кг на 1 лощ. силу. Газогенератор „Сагам“ вместе с очистителями весит 200 кг на 20 лощ. сил.

Проф. Н. Ветчинкин

ВОДНИКИ - АВТОДОРОВЦЫ ГОТОВЯТСЯ К ПОСЕВНОЙ

ДЛЯ УЧАСТИЯ в усиленной подготовке к весенней посевной кампании Водомоторная секция Автодора Средней Волги (Самара) приняла ряд организационных мер, которые при своевременном и четком их проведении в жизнь на местах окажут непосредственную помощь весенней посевкампании.

Вскрытие и разлив рек в некоторых местах скажет серьезное препятствие своевременной доставке семенного материала, фуража, горючего, тракторных частей и пр.

Не допустить скопления таких сверхсрочных грузов — задача всех водомоторных секций края, кружков и пр.

Эта работа должна заключаться в использовании имеющихся мотолодок для переброски семенных грузов, а где нет достаточно оборудованных для этого мелкотоннажных судов, надо заняться срочной переделкой движков и постановкой их на простые рыбацкие лодки, чтобы создать механическую тягу и переправу.

Водомоторные секции должны установить самую тесную связь с риками, сельсоветами и МТС.

Необходимость этих мероприятий очевидна. Почин Средней Волги должен послужить примером для других краевых отделений Автодора.

Водомоторная секция Ср.-Волжского отдела Автодора

РАБСЕЛЬКОРЫ „ЗА РУЛЕМ“, ПИШИТЕ О РАБОТЕ ДОРОЖНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ!

МАШИННО-ТРАКТОРНЫЕ СТАНЦИИ И ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА В МЕХАНИЗИРОВАННЫХ КОЛХОЗАХ

ТЫСЯЧА четыреста тракторных станций вплотную подводят нас к тому моменту, который охарактеризован Лениным как коренная перестройка сельского хозяйства на новых социалистических началах.

Вопросам организации труда в колхозах в последнее время придается огромное значение. Изучение существующих наиболее удачных форм организации труда, условий применения его в новых социалистических предприятиях становится задачей наших научно-исследовательских учреждений.

Бесконечное разнообразие естественно-исторических и организационно-технических условий Союза, отражающихся как на формах организации, так и на экономике труда, требует самого тщательного внимания всех центральных учреждений, занятых строительством новых хозяйственных форм в промышленности и в сельском хозяйстве.

Едва ли не самым большим организующим центром сельского хозяйства в 1931 г. становится Трактороцентр, и ему следует особенно близко заняться организацией труда в крупных сельскохозяйственных предприятиях и проверкой практических достижений механизированных колхозов.

В этой области мы имеем еще громадное количество недостаточно проверенных вопросов, которые в большей или меньшей степени отражаются на успешном строительстве машинно-тракторных станций.

В момент подготовки к весенней посевной кампании, когда часто в одно целое связывается хозяйство, рабочая и тяговая сила колхозов с тракторной тягой машинно-тракторных станций, — все работы и выводы научных учреждений об организации труда механизированных крупных хозяйств должны быть широко доведены до производственных первичных ячеек — машинно-тракторных станций и колхозов и ими проверены на практике своей работы.

Мы должны иметь производственное отображение условий работы 1 400 машинно-тракторных станций в самых разнообразных местностях нашего Союза и их выводы о наиболее удачных формах организации труда.

Только таким путем мы подойдем к должной установке в организации труда. Эта установка говорит нам, что основной формой труда будет бригадная форма на началах сдельщины, соцсоревнования и ударничества, а базой для сдельной работы будут максимальные, технически возможные нормы выработки, которые дают нам ударные бригады.

Однако нормы выработки ударных бригад не есть еще предельные в данный момент нормы. Под влиянием улучшения производственно-технических условий мы можем дальше повышать производительность труда; отсюда постоянное изучение организационно-технических процессов и их влияния на производительность труда (в первую очередь ударных групп и бригад) является главным способом дальнейшего поднятия производительности труда.

Самое тщательное изучение производительности всех систем тракторов в разно-

образнейших условиях, изучение прицепов и прицепных орудий, загрузка тракторов теми или иными комбинациями агрегатов, рационального распределения рабочего времени бригад трактористов и обслуживающих прицепные машины рабочих, — все это в конце концов даст нам возможность установить твердый, ведущий производство коэффициент уплотнения рабочего дня в различных производственных точках Трактороцентра.

Все это — вопросы, которые требуют немедленного разрешения и проведения в жизнь.

Даже менее сильные по количеству механизированных крупных единиц организации, как, например, Союзсахар, имеют в своем аппарате научно-исследовательские организации — БЭТы, которые уже в течение 4—6 лет ведут исследовательские работы и дали довольно интересные материалы по организации производства и труда.

Наконец, при колхозах мы также имеем производственные ячейки, которые близко должны подойти к этим вопросам — это ТНБ.

Однако, кто руководит работой ТНБ, как суммируется их работа и отвечает ли она задачам машинно-тракторных станций, как механизированных организующих центров?

В этом отношении у нас есть значительный пробел, и ленинская установка на организацию труда в социалистическом механизированном хозяйстве требует усиления работы.

В основных точках наших разнообразных областей должны быть созданы научно-исследовательские аппараты для изучения организации труда в колхозах и рационализации производства в них.

Эти аппараты должны стать руководящими центрами в работе ТНБ механизированных колхозов и реализовать выводы, которые получены научно-исследовательскими учреждениями данного края по указанным выше вопросам.

Медлить с этим нельзя. Весенние работы 1931 г. уже должны вестись под руководством и наблюдением районных ТНБ, созданных при машинно-тракторных станциях в типичных для края точках. Они должны быть оборудованы соответствующими приборами для изучения нормирования работ тракторов, прицепов, прицепных агрегатов. Для них необходимы будут динамометры, часы, секундомеры, аппараты „Вас Варвана“, поплавковые аппараты для точного и быстрого изучения горючего и другие приборы.

Расход на такое оборудование составит 3—4 тыс. руб. Кроме того около 4 тыс. руб. потребуется на обслуживание, но это очень скоро окупится за счет уплотнения рабочего дня, рационализации производства и повышения производительности труда и машин в колхозах.

Шамраевская МТС (УССР) Агр. Т. Беляев

Считая вопросы, выдвинутые в статье агр. Т. Беляева интересными, редакция обращается ко всем автодорожцам и работникам МТС с просьбой высказаться по этому поводу на страницах „За Рулем“.

Редакция.



Тов. Соболев открывает первое заседание съезда на заводе АМО

ДЛЯ НОВЫХ ЗАДАЧ—НОВЫЙ СОЮЗ

Всесоюзный съезд рабочих автотракторной и авиапромышленности

25 марта в зале ударника" завода АМО открылся Первый всесоюзный съезд нового союза рабочих автотракторной и авиационной промышленности.

С приветствием от ВЦСПС выступил тов. Анцелович, указавший на огромные задачи, которые предстоит выполнить строителям трактора, автомобиля и самолета в СССР — стране с мощно растущей индустрией, с подлинными гигантами, построенными по последнему слову техники.

Начальник воздушных сил республики тов. Баранов поздравил работников автотракторной и авиационной промышленности с объединением в самостоятельный союз и, передавая им братский привет от Красной армии и авиофлотцев, выразил надежду, что новый союз выкует кадры, которые обеспечат мощное развитие авиационного дела в стране строящегося социализма.

От имени Автодора—миллионной общественной организации, борющейся на передовых постах советской автомобилизации и тракторизации—съезд приветствовал отв. секретарь тов. Фельдман.

— Наша страна,— говорил он,— заменяет телегу двигателем внутреннего сгорания, непроезжую дорогу — культурными, благоустроенными дорогами. За последний год мы многое освоили в автотракторной технике. Советские Детройты в Нижнем, Сталинграде, Челябинске, Харькове наглядно показывают наш рост.

— На наших автотракторных заводах огромную роль должен сыграть четырехугольник — заводоуправление, ячейка, завком и коллектив Автодора. В новом и сложном производстве профсоюз и молодая автодорская общественность будут работать рука об руку.

Наши темпы превосходят американские

С докладом от оргбюро на съезде выступил тов. Соболев. Он осветил задачи, стоящие перед новым союзом.

— Темпы развития советского тракторостроения,— говорил докладчик,— значительно превосходят американские. Америка начала производить тракторы в 1909 г. и через двадцать лет, в 1929 г., выпустила их с общей мощностью в 3,2 млн. лош. сил. Советский Союз, начав это производство только в 1928 г., уже в 1933 г., т. е. в течение шести лет, выпустит машин общей мощностью 3,6 млн. лош. сил.

Но, несмотря на такой грандиозный рост тракторостроения, потребность сельского хозяйства в тракторах все еще не может быть удовлетворена. Это показывает, какие громадные задачи стоят перед новым союзом. Союз должен помочь развитию промышленности, добиться более полного удовлетворения запросов сельского хозяйства в тракторах, а транспорта в автомашинах.

В I квартале 1931 г. программа автотракторной промышленности недовыполнена. На ряде заводов — крупные прорывы. Мы обязаны всесторонне выяснить причины этих прорывов и добиться их ликвидации.

В прениях с большим вниманием была выслушана речь иностранного рабочего—тов. Эйхлера, передавшего съезду привет от работающих в СССР германских металлистов.

— Иностранные рабочие,— говорил он,— готовы отдать все силы социалистическому строительству в СССР, но заводская администрация не всегда относится с должным вниманием к предложениям иностранных рабочих, недостаточно использует их технический опыт.

Освоим технику массового производства машин

На заседании 27 марта выступил с докладом председатель правления ВАТО тов. Михайлов в подробно осветивший перспективы советского автотракторостроения.

— 1931 год, — говорил он, — является годом развертывания тракторной промышленности. Сталинградский завод может уже производить 100 тракторов в день. Фактически он дает меньше, так как находится еще в периоде налаживания производства. Этот завод в 1931 г. надо во что бы то ни стало довести до полной мощности (50 тыс. тракторов).

Строительство Харьковского тракторного завода будет закончено через три месяца. В октябре он приступит к выпуску продукции, а с 1 января 1932 г. будет технически подготовлен к производству 50 тыс. тракторов в год.

Челябинский завод мощностью в 40 тыс. тракторов в год будет закончен в октябре — ноябре 1932 г. В текущем году необходимо и Путиловский завод довести до всей запроектированной для него мощности (25 тыс. тракторов в год).

В течение 1931 г. тракторный парк СССР увеличится в два с лишним раза. По наметке ВАТО предполагается в 1932 г. произвести 112 тыс. тракторов, в 1933 г. — 155 тыс. и в 1934 г. — 210 тыс. При таких темпах тракторный парк СССР будет насчитывать к концу 1934 г. 541 тыс. машин общей мощностью в 9,7 млн. лощ. сил. Потребность народного хозяйства в этом году может быть удовлетворена на 63%.

Далее докладчик осветил перспективы автостроения. В текущем году должно быть выпущено 34 тыс. автомобилей. В будущем году выпуск машин резко увеличится и по ориентировочному плану ВАТО достигнет 145 тыс. В 1933 г. предполагается произвести 216 тыс. В 1934 г. — 290 тыс. При таком производстве автопарк Союза с учетом амортизации увеличится к концу 1934 г. до 618 тыс. машин. При этом потребность в автомобилях будет удовлетворена только на 35%.

В производственной программе текущего года в I квартале были крупные прорывы: январский план выполнен на 85,3%, февральский — на 62,6%, март не принес перелома.

Перед автотракторной промышленностью, — закончил докладчик, — стоят огромные задачи. Она обязана полностью освоить технику массового производства машин и обеспечить страну высококачественными тракторами и автомобилями.

В прениях по докладу тов. Михайлова выступил ряд товарищей.

Тов. Помелов (5 автозавод) отметил плохое снабжение завода сырьем и указал, что карбюраторы, доставляемые заводом АМО, оказываются на 50 проц. непригодными.

Тов. Рыбаков — (завод № 36) говорил о том, что соцсоревнование и ударничество являются основными условиями выполнения промфинплана, а у нас до сих пор учет поставлен из рук вон плохо. Одна бригада не знает, как работает другая. Профорганизациям необходимо уделить учету максимум внимания.

Тов. Водочинский (Одесса) говорил:

— Наш арматурный завод изготавливает сейчас чрезвычайно важную деталь — карбюраторы к тракторам „Интернационал“. При испытании карбюратор оказался не хуже американских. Арматурные заводы могут быть вполне использованы для изготовления тракторных частей. Это доказал наш карбюратор.

Производственные задачи — в центр внимания

На вечернем заседании 28 марта на с'езде выступил генеральный секретарь ВЦСПС тов. Шверник.

— До революции, — говорил он, — у нас не было заводов, производящих тракторы и самолеты. В зачаточном состоянии находилась и автопромышленность. Сейчас эти отрасли промышленности гигантски развертываются. Поэтому перед союзом стоят чрезвычайно большие и ответственные задачи в разрешении производственных вопросов, вопросов материально-культурного и бытового обслуживания рабочих и создания кадров.

То количество машинно-тракторных станций, которое правительство наметило создать в 1931 г., потребует от тракторных заводов максимальной производительности. В ближайшие же годы необходимо целиком обеспечить промышленность и сельское хозяйство тракторами советского производства и освободиться от ввоза их из-за границы.

Большое значение развитие автотракторной и авиационной промышленности имеет и в укреплении обороноспособности страны. Производство доброкачественных тракторов и автомобилей в значительной мере разрешает вопросы обороны страны.

Производственные задачи должны стоять в центре внимания профорганизаций. Не случайно мы разделили союз металлистов на семь союзов. Это сделано для того, чтобы дать возможность созданным союзам ближе подойти к производству, возглавить производственную активность масс.

Реорганизация, которую мы сейчас проводим, должна обеспечить выполнение задач, поставленных партией в третьем решающем году пятилетки.

Осуществляем лозунг „догнать и перегнать“

Докладчик от ВАО тов. Метло подчеркнул что, несмотря на все недочеты, трудности, наша молодая авиопромышленность добилась огромных успехов. В этой отрасли мы решительно осуществляем лозунг — догнать и перегнать капиталистические страны в техническом отношении по качеству и конструкциям моторов и самолетов. Мы ничуть не отстаем от заграницы. В этом году мы ставим у себя производство ряда частей и деталей авиомашин, которые до сих пор ввозим из-за границы и добьемся полного освобождения от импортной зависимости.

29 марта на заключительном заседании с'езд утвердил резолюции по докладом оргбюро ЦК, ВАТО и ВАО, принял устав союза и избрал ЦК в составе 49 человек.

После закрытия с'езда на первом заседании пленума ЦК был сконструирован президиум. Председателем ЦК союза утвержден тов. Соболев, секретарем — тов. Тарасов.

МОБИЛИЗОВАТЬ ВСЕ СИЛЫ НА ПОМОЩЬ ДОРОЖНОМУ СТРОИТЕЛЬСТВУ

ТЕ ВОПРОСЫ дорожного строительства, которые были поставлены на мартовском пленуме Дорожной секции ЦС Автодора, оказались настолько важными и злободневными, что в их обсуждении принял участие президиум ЦС Автодора почти в полном составе. Речь шла о выполнении плана дорожного строительства на 1931 г.

До начала дорожных работ остался какой-нибудь месяц, а во многих районах и того менее; подготовленность же к выполнению работ очень незначительна. Как указал начальник Главдортранса тов. Толмачев, проекты готовы лишь в размере 10% всего дорожного строительства. Это значит, что мы подходим к строительному сезону с закрытыми глазами. Очень плохо обстоит дело со строительным материалом, еще хуже — с механизированным оборудованием. Машинный парк представляет собой „машинную больницу“. Требуется колоссальный ремонт, а хорошо поставленные ремонтные мастерские имеются лишь в Москве и Ленинграде. Ремонтировать механизмы придется кустарным способом; там, где застигла беда, придется наскоро ремонтировать при помощи того материала, который окажется под рукой.

Рассчитывать на большой приток нового механизированного оборудования не приходится. Нужно, следовательно, строить работу главным образом на хорошей организации труда. Дорожные работы в Америке переходят с текущей весны „на кирку и лопату“, оставляя в бездействии сложнейшие механизмы, для того чтобы хоть сколько-нибудь занять бездействующие рабочие руки. При крайней нехватке у нас рабочих сил в промышленности, сезонных отраслях и дорожном строительстве мы все же вынуждены привлекать большое количество чернорабочей силы на дорожных работах вследствие отсутствия у нас достаточного количества механизмов. То количество машин и оборудования, которое в настоящее время производится нашими заводами для нужд дорожного строительства, поступит на места не ранее середины строительного сезона, когда решающий этап строительства будет уже пройден.

Тем острее стоит вопрос о рабочей силе. Ее потребуется при нехватке механического оборудования свыше 250 тыс. чел., главным образом чернорабочих. Необходимо обеспечить путем договоров вовлечение на дорожные работы потребной рабочей силы. Это самое „узкое место“ в выполнении дорожных работ. Пока имеется лишь устное согласование с органами Наркомтруда насчет снабжения дорожных работ рабочей силой. Необходима активная помощь советских, партийных и общественных организаций и в первую очередь автодоровских организаций в обеспечении дорожных работ рабочими.

Исключительно важную роль может сыграть автодоровская общественность в широкой организации трудового участия населения в дорожных работах. Только это может предупредить тот прорыв, который намечается в строительном

сезоне текущего года. Следует тщательно разработать план трудового участия населения и довести его до сельсовета. Необходимо обеспечить массовое участие населения в дорожных работах техническим и инструкторским руководством.

В прошлом году труддорповинность была выполнена всего на 30%. По данным Главдортранса это произошло главным образом потому, что места не смогли установить точные сроки выполнения работ. Надо стремиться, чтобы дорожные работы не вклинивались в хозяйственный план крестьянина. Необходимо в каждом случае учитывать местные условия, учесть те сроки, когда крестьянству всего удобнее заняться дорожными работами. Если на дорожные работы отводится 6 дней, то это отнюдь не значит, что нужно непременно отработать все 6 дней непрерывно. Можно, например, 3 дня отработать весной и 3 дня осенью.

Необязательно дорожными работами одновременно охватить все протяжение дороги. Следует разбить область на участки, что даст возможность более полно использовать техническое руководство, механизмы и инструменты. Необходима двусменная и даже трехсменная работа для катков и разных механизмов.

Следует обратить внимание на состояние инструментов: нехватка в них очень велика.

Обеспечение техническими силами дорожных работ очень незначительно. Потребность в инженерах, техниках и десятниках обеспечена меньше чем на половину. Важно рационально распределить наличные технические силы. Подготовка студентов высших и средних специальных учебных заведений неудовлетворительна. Автодор должен немедленно обратить внимание на эту сторону дела.

Нужно как можно скорей приступить к комплектованию низового звена технических сил — десятников, дорожных мастеров, доруполномоченных. Автодоровские организации на местах могли бы в этом деле оказать существенную помощь.

Первоначально намеченный план дорожного строительства по РСФСР сокращен на половину. Это значит, что мы должны из наших планов изъять менее существенное и оставить самое важное. В прошлом году был большой прорыв в дорожном строительстве — на 45 — 50%. Характерно, что этот прорыв автоматически распространился равномерно по типам дорог неодинаковой важности — шоссейным, грунтовым, оборонного и хозяйственного значения.

Можно и должно совершенно исключить прорыв при условии напряжения всех сил для подготовки к использованию трудового участия населения. Здесь кроются громадные реальные возможности. Часто мы преждевременно сигнализируем о прорыве на трудовом дорожном фронте, учитывая при этом эффективность участия населения лишь в разгар

летних дорожных работ. Не учитывается значение участия населения в дорожных работах зимой, в частности по подвозке строительных материалов. Участие населения следует продолжить в дорожном деле и на всю зиму.

По докладу Главдортранса президиум ЦС Автодора и пленум дорожной секции констатировали наличие признаков, «угрожающих выполнению программы дорожно-

го строительства на 1931 г.". Автодор призывает всю автодоровскую общественность «мобилизовать все силы на помощь дорожному строительству 1931 г.", особенно в организации и выполнении плана по трудовому участию населения в дорожном строительстве.

С

ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В ЧУВАШИИ

В ЭТОМ ГОДУ дорожные работы в Чувашии будут развернуты еще в большем масштабе, чем в прошлом году.

Перестройка профилированных дорог намечена на протяжении свыше 500 км, капитальный ремонт—на 520 км, строительство новых мостов—на 685 пог. м. и ремонт старых—на 900 пог. м. Стоимость работ определена в 1209 тыс. руб., при чем трудовое участие населения определяется в 997 тыс. руб. Государственных средств вкладывается всего лишь в размере 28 тыс. руб., а из районного бюджета—137 тыс. руб.

По примеру прошлого года создается штаб для проведения всех намеченных работ. Нужна организация не менее 5 машинно-дорожных

баз; нехватает для них тяговой силы, требуются мощные тракторы 40—50 лош. сил.

Президиум ЦС Автодора поддерживает намеченный широкий план дорожного строительства в Чувашии на 1931 г. Главдортранс РСФСР должен выполнить взятое на себя обязательство по организации в Чувашии машинно-дорожных баз. Необходимо обеспечить строительство Чувашии своевременным финансированием и техническим руководством.

Нужно закрепить общественное внимание Чувашии к дорожному строительству, выявить самодеятельность населения, повторить прошлогоднюю кампанию по участию населения в дорожных работах.

НЕГОДНЫЙ ПЛАН ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В ОСТРОГОЖСКЕ

В ТО ВРЕМЯ КАК Чувашия продолжает развивать дорожные работы, бывш. Острогжский округ ЦЧО никак не хочет превратиться в показательный район дорожного строительства. Участие населения в дорожных работах здесь запроектировано в количестве 20%, в то время как в Чувашии реально ставится вопрос о привлечении к дорожным работам не менее половины всего населения.

Острогжск снабжен мощными машино-дорожными базами, как никакой другой район, и все же Дортранс ЦЧО предъявляет требования еще на дальнейшее усиление Острогжска тяговой силой и оборудованием. Эти требования, как и заявки на финансирование дорожного строительства, по мнению президиума ЦС Ав-

тодора, ничем не обоснованы и не соответствуют директиве о привлечении населения к дорожным работам. Программа дорожного строительства Острогжска составлена явно оппортунистически.

Признано необходимым пересоставить план дорожного строительства в бывш. Острогжском округе с учетом более активного участия населения в дорожном деле. Дорожные машины и тракторы изымаются из Острогжского района, в виду того что они там не используются и находятся в плохом состоянии.

Эти машины должны быть переброшены в ударные районы дорожного строительства.

В ЭТОМ ГОДУ ПРИЛОЖЕНИЕМ К ЖУРНАЛУ БУДУТ ДАНЫ 24 ВЫПУСКА БИБЛИОТЕКИ „ЗА РУЛЕМ“

ВЫШЛИ В СВЕТ:

Выпуск 1—2. А. ШТЕЙНЕР. — Моторизация и механизация современных армий.

ПЕЧАТАЮТСЯ:

Выпуск 3—4. Инж. И. АРГИР. — Как обучать автоделу на курсах и кружках Автодора.

Выпуск 5. Инж. В. НЕКРАСОВ. — Автомобильные дороги.

Выпуск 6. Спутник тракториста.

ГОТОВЯТСЯ К ПЕЧАТИ:

М. ДЬЯКОВ. — Береги автомобиль.

Проф. ОРНАТСКИЙ. — Краткий курс дорожного дела для коллективов Автодора в колхозах и совхозах.

Проф. Е. ЧУДАКОВ. — Элементарный курс автомобиля.

НАЗВАНИЯ ОСТАЛЬНЫХ ВЫПУСКОВ БУДУТ ОПУБЛИКОВАНЫ ДОПОЛНИТЕЛЬНО.

ВОПИЮЩИЕ БЕЗОБРАЗИЯ НА ЯРОСЛАВСКОМ АВТОЗАВОДЕ

По материалам бригады ЦС Автодора

ОДНИМ из поставщиков автомобилей, единственным по производству многотонных машин, является Ярославский автозавод. В 1932 г. завод должен дать стране 6 тыс. машин, а в 1934 г. уже 20 тыс.

Это со всей очевидностью ставит вопрос о необходимости максимальнейшего внимания этому заводу. А между тем на автозаводе прорывы, прорывы и прорывы. Промфинплан особого квартала выполнен только на 78⁰/₀. Февраль дает выполнение только на 70⁰/₀.

Этому и ряду других безобразий способствует то, что в течение нескольких месяцев завод без хозяина — на заводе не было директора (в августе 1930 г. директор был снят, а новый назначен лишь в марте 1931 г.).

На заводе нет достаточного технического руководства: главный инженер, присланный временно в командировку из ВАТО, работает плохо, чувствуя себя временным человеком. Выдвинутый на техническую руководящую должность тов. Бешенковский вместо поддержки встретил сопротивление инженерской группы (Авилова, Шугаева, Сырова, Васильева и др.). Этой группировке отпора не дано.

Твердого и четкого распределения руководства участками работы на заводе нет: до сих пор полная безответственность за работу. Недавно выступил молодой специалист и заявил буквально следующее:

„У нас ответственности за работу нет, никто за нами не смотрит. Хорошо я работаю — никто не интересуется, врежу я — никто не видит“.

Учет работы хозяйственно-материального и других отделов поставлен очень плохо, планово-экономический отдел дает одни сведения, бухгалтерия — другие. Неоднократны случаи, когда рабочие цехов требовали дефицитных частей и им отказывали за отсутствием их, а потом рабочие находили эти части во дворе в снегу (шесть ящичков гаечных ключей, картеры, рулевые колонки и т. п.).

Нет складского хозяйства, нет ответственности за материалы и детали. Пришедший на завод материал разбрасывается по всему двору. Нет достаточной охраны. Неоднократны случаи, когда рабочие, испортившие деталь на станке, не выписывают новой детали, а берут ее или со двора или прямо в цехе с пола, отчего отсутствует точный учет брака.

Цехи предоставлены сами себе — руководство только бумажное, никто из „начальства“ в цехи не заглядывает.

В то же время в цехах положение угрожающее: кузница накануне остановки, термические печи развалились, две печи не работают совсем, из восьми пневматических молотов вышло из строя три. В то же время в Краматорске полгода лежит 2-тонный молот в адрес завода, но никто не удосужился его оттуда взять; да на самом заводе около двух лет валяется молот в 2¹/₂ тонны, и только недавно для него заказан шток.

Если станет пресс кузнечного цеха — станет весь завод.

Механический цех тоже в катастрофическом положении, так как снабжается в размере 3⁰/₀ общей заявки. Чтобы не останавливать станки, цех делает следующее: на нужную деталь от 13 до 19 мм берется сталь в 23 мм, а на деталь от 42 до 100 мм берется сталь в 130 мм; разница идет в стружку.

Завод снабжается весьма плохо, поставщики выполняют заказы несвоевременно и не полностью. Завод имеет только 40⁰/₀ деталей, что задерживает общий выпуск машин. Путаница с заказами ежедневная: присылают не то, что нужно, и не те размеры.

„Ватоснаб“ все время путает заказы Ярославского завода.

Во дворе стоят 72 готовых машины, не могущие пойти в ход из-за отсутствия 88-миллиметровой проволоки.

Инструментальная мастерская не удовлетворяет потребностям завода.

Отсутствие электрических лампочек вызывает остановку и простой станков. Вот такая, казалось бы, мелочь, как песок для литейной (при том условии, что Ярославль весь в песке), зачастую отсутствие его грозит остановкой литья. Только при угрозе, что литейная останавливается, заводоуправление для доставки песка дает лошаадь, в то же время во дворе стоят готовые машины, которые могли бы своевременно и полно обеспечить литейную песком.

Брак растет. Процент его с 3,62⁰/₀ (особый квартал) увеличился до 4,91⁰/₀ в январе. Прогулы: с 2,4⁰/₀ (особый квартал) до 3,81⁰/₀ (январь).

Все перечисленные безобразия выявлены и установлены бригадой Центрального совета Автодора и „Рабочей газеты“, посланной в Ярославль 14 марта.

Установлено также, что общезаводской комитет до сего времени не повернулся лицом к производству, не знает производственной жизни, не интересуется ее деталями. Вопросы о заторе с песком, о молоте в Краматорске, о печах в кузнице председателю завкома оказались неизвестными.

Цеховые комитеты утверждают, что завком в цехах не бывает, его руководства цехкомитеты не чувствуют. На заводе не только в цехах, но и общезаводского красного уголка нет.

Во всем перечисленном виновны не только заводские организации, но и правление ВАТО, которое до сего времени не переключилось на действительное руководство заводом и действительную заботу о своевременном его снабжении.

Такое отношение ВАТО к заводу недопустимо и срывает выполнение в срок автомобильной пятилетки.

Среди рабочих завода огромная волна инициативы и энтузиазма. Кроме 400 предложений, данных рабочими для улучшения производства, рабочая масса, помимо заводских

организаций, объявила штурмовой месячник по ликвидации прорыва, и заводским организациям пришлось только включиться в эту кампанию. Хорошо работающая редколлегия газеты „Автомобилист“ выпустила специальный бюллетень „Штурмовик“, который выходит ежедневно, побоевому вскрывая большие места завода, и дает практические предложения для ликвидации недостатков. Надо отметить, что ИТР, за исключением небольшой группы специалистов, в штурм не включились.

Рабочая масса, старики, молодежь, мастера, взялись крепко за изжитие прорывов. Чувству-

ется, что есть горячее желание изжить поскорей недостатки. Это желание видно в каждом рабочем, но упирается в косность и близорукость как заводских организаций, так и ВАТО.

Рабочие о всех недостатках рассказывали со сжатыми кулаками. Необходимо общими усилиями наверстать в ближайшее время упущенное и помочь Ярославскому заводу выполнить лозунг вождя ленинской партии тов. Сталина „посадить СССР на автомобиль“.

В. Бритчук

НЕТ ЧЕТКОСТИ В РАБОТЕ АВТОРЕМСНАБА

АВТОМОБИЛИЗАЦИЯ нашей страны, развивающаяся большевистскими темпами, требует максимального внимания к правильному и экономному использованию автотранспорта, одновременно выдвигая решительные требования обеспечить автотранспорт своевременным и достаточным ремонтом, запчастями и инструментом. Создание авторембаз, организацию сети отделений Авторемснаба с запчастями и инструментами необходимо форсировать по всему Советскому Союзу, чтобы иметь в 1931 г. хоть небольшое количество баз, заправочных станций и снабжающих филиалов Авторемснаба.

Правительство, учитывая всю важность своевременного снабжения автопарка запчастями и инструментом, как и организации планового ремонта, создало специальную организацию — Авторемснаб. Руководители этой организации очень хорошо уяснили и правильно поняли возложенные на них задачи, что подтверждается между прочим и статьей одного из руководителей тов. Быстрова (в № 2 „За Рулем“).

Но на сегодня, можно смело сказать, Авторемснаб не справился со своими заданиями.

Что им сделано?

По организации авторемонтных баз: на 1 марта 1931 г. у Авторемснаба нет ни денег, ни проектов, ни участков под строительство и нет кадров. Основная вина здесь, возможно, лежит не на самом Авторемснабе, а на тех инстанциях, которые отпускают кредиты и утверждают титульные списки строительства. Но все же факт тот, что представители Авторемснаба на заседаниях президиума и Автомобильной секции ЦС Автодора в августе, сентябре и ноябре 1930 г. заверяли, что в 1931 г. 20 авторембаз будет построено, а к октябрю эти станции будут переданы в эксплуатацию. Вследствие этого, например, Союзтрансу были

прекращены кредиты на строительство авторемонтных мастерских. Теперь эта самая большая, выполняющая ответственные государственные перевозки организация осталась без ремонтных баз и без кредитов. Другие автохозяйства в не лучшем положении.

Этим вопросом занялись теперь и Госплан СССР и НК РКИ, и можно надеяться, что прорывы по линии рембаз будут ликвидированы в ближайшее время.

Распределение готовых автомашин проводится недостаточно гибко. Простой по 10—15 дней части машин, выпускаемых Московским сборочным заводом, является, попросту говоря, затовариванием автоимущества. Здесь надо решительно изменить распределение готовой продукции, не задерживая машин ни одного часа на дворе завода.

С вопросом размещения заказов на запчасти и инструмент дело настолько плохо, что потребовалось специальное постановление Комиссии исполнения, чтобы обеспечить автотранспорт во время весенней посевной кампании.

Вопросы организации вулканизационных мастерских и сети бензиново-раздаточных колонок также недопустимо медленно претворяются в жизнь по неоспоримой вине Авторемснаба и других организаций.

Совершенно ясно, что работу Авторемснаба надо оживить, — этой важнейшей на участке автостроения организации необходимо переключиться на действительно большевистские ударные темпы. Больше гибкости и решительности! Необходимо ускорить выполнение заданий партии и правительства для ликвидации узкого места — автомобильного транспорта!

Б. В.

ПРЕДСТАВИТЕЛИ АВТОДОРА ВКЛЮЧАЮТСЯ В СОСТАВ КВАЛИФИКАЦИОННЫХ КОМИССИЙ

12 МАРТА ЭТОГО ГОДА автомобильный отдел Цудортранса предписал всем Главдортрансам ввести в состав квалификационных комиссий представителя общества Автодор с правом решающего голоса.

В связи с этим предписанием Цудортранса Центральный совет Автодора обратился ко всем крайевым, областным и автономно-республиканским отделениям Автодора с предложением принять меры, чтобы обеспечить в составах всех квалификационных комиссий, имеющих на территории отдела, представителей Автодора.

ВПЕРЕД ЗА МОТОР И ДОРОГУ! НА БОРЬБУ С БЕЗДОРОЖЬЕМ!

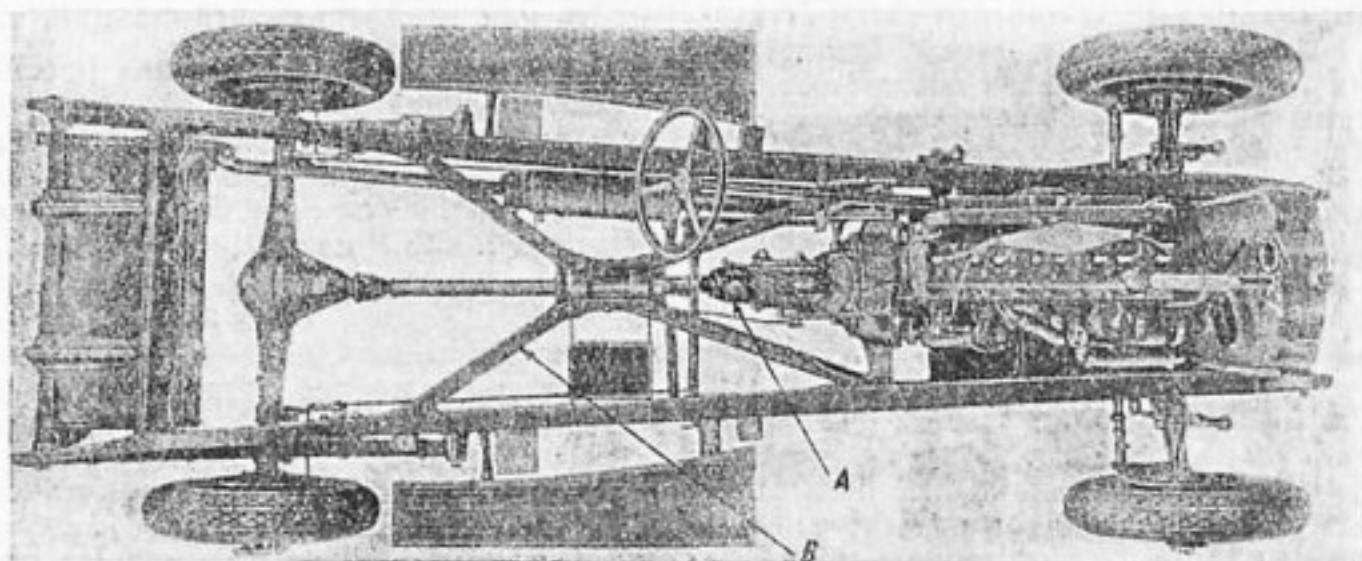


Рис. 1. 8-цилиндровое шасси «Оберн». А—механизм свободного хода, В—х-образный траверс.

АМЕРИКАНСКАЯ автопромышленность делает в настоящее время в условиях экономического кризиса невероятные усилия, чтобы удержать рынок и привлечь покупателя. Поэтому мы наблюдаем снижение цен, колеблющееся между 120—1200 долл. Возможность снижения цен американская автопромышленность черпает, во-первых, в снижении цен на сырье и, во-вторых, в гигантском росте техники как с конструктивной, так и с производственной точки зрения.

Какие же основные нововведения, усовершенствования и упрощения заставляют все-таки обедневшего американского покупателя интересоваться новыми машинами?

В первую очередь к ним надо отнести механизмы свободного хода, введенные сейчас в производство фирмами Гепмобиль, Линкольн (Форд), Оберн, Пирс-Арроу и Студебеккер (подробно о свободном ходе см. «За Рулем» № 7).

Принцип этот не является новым, но в применении к автомобилю дает большое сокращение эксплуатационных расходов автомобиля, именно: траты горючего и износа движущихся частей. Можно предполагать, что свободный

ход не мало достижений сделано в области повышения мощности и коэффициента полезного действия моторов, без их усложнения и увеличения размеров. Из них отметим, во-первых, применение перевернутых карбюраторов (рис. 5; см. также «За Рулем» № 7) и улучшенных глушителей (рис. 2).

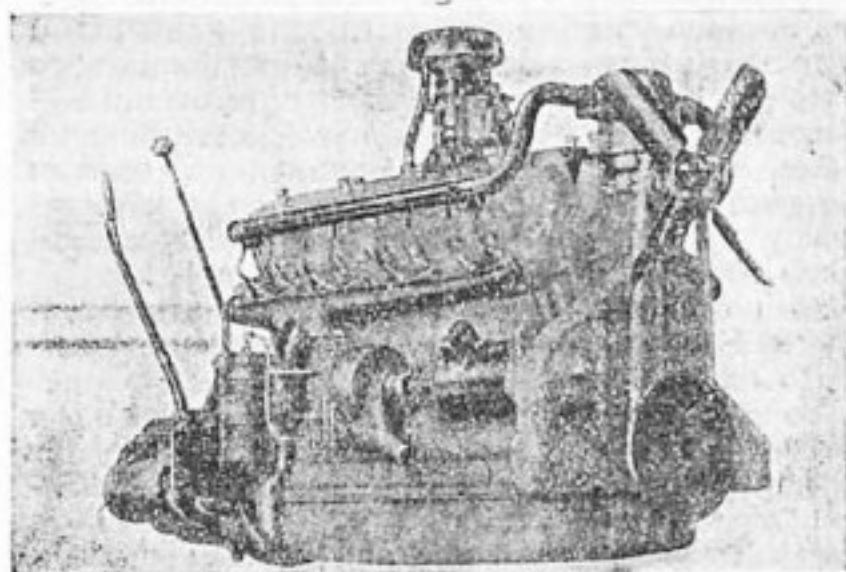


Рис. 3. 16-цилиндровый V-образный мотор «Мормон» 200 лш. сил. Блоки под углом 45°

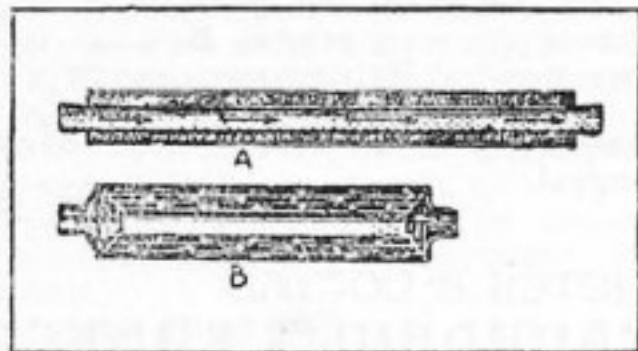


Рис. 2. Новый (А) и старый (В) глушители «Студебеккер»

ход будет в дальнейшем использован большинством автомобильных фирм, если не всеми. Из рис. 1 ясно, насколько ничтожное место занимает механизм свободного хода в автомобиле и насколько безболезненна для производства его установка, не вызывающая почти никаких изменений в структуре всего шасси, а вместе с тем дающая огромные выгоды.

значительно повышающих мощность мотора (в частности у Студебеккера на 12%). Все эти улучшения позволили понизить число оборотов мотора и тем самым достигнуть более спокойного хода и наименьшего износа частей кривошипного механизма, при чем средняя скорость движения автомобиля не уменьшается.

Вся материальная часть мотора облегчена до предела. Так, новый 16-цилиндровый V-образный мотор «Мормон» (рис. 3), имеющий блоки и картер из алюминия и сменные стальные гильзы (рис. 4), весит всего 435 кг. Удлинение жизни мотора достигается большим процентным содержанием никеля и хрома в отливках блока, поршней и т. п.

Появившаяся два года назад система подачи горючего при помощи насоса находит себе все большее применение. Гепмобиль имеет охлаждение масла в специальном

радиаторе, помещенном вместе с водяным. Четырехскоростные коробки скоростей поставлены уже на машинах шести фирм. Большинство автомобилей — с низкой посадкой.

На особом месте стоит вопрос о бесшумности автомобиля. В этой области имеется ряд важных усовершенствований. Шум клапанов исчез бесследно благодаря прокладкам между толкателем и стержнем и бронзовым гнездом клапанов. Коленчатый вал делается солидной, чтобы предотвратить стуки в головках шатунов и сделать ход мотора более плавным. Остающийся шум от засасывания воздуха в карбюратор предот-

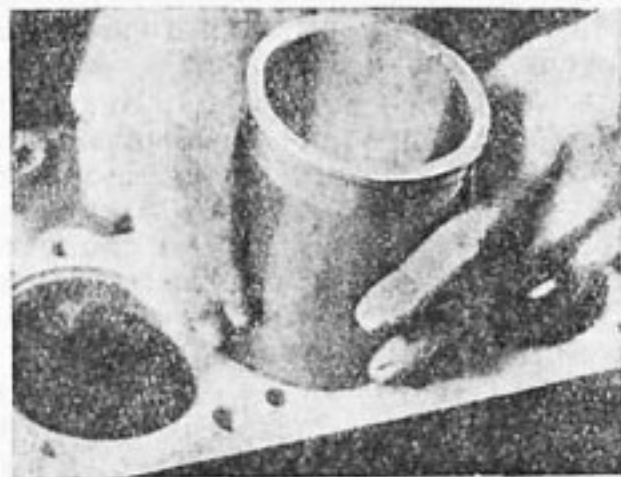


Рис. 4. Стальные гильзы цилиндров и алюминиевый блок „Мормон“

вращается своего рода глушителем, сходным с глушителем выхлопной трубы (рис. 5).

Вся моторная часть изолирована от кузова фетром или специальным материалом „целотек“.

Коробки скоростей у многих машин — с геликоидальным зацеплением шестерен или со специальными устройствами „синхро-мэш“ (Бюик; см. также „За Рулем“ № 2). Скрипы и шумы во всем шасси и кузове сведены на-нет усилением рамы путем поперечин (рис. 1), чем достигаются наименьшие перекосы рамы (и кузова), и повсеместным уплотнением резиновых и других прокладок (в частности, даже дешевая машина Понтиак имеет каучуковые изоляторы в 40 пунктах). Цельностальные кузова и звуко-непроницаемая обивка также способствуют бесшумности машин.

Внешность американских автомобилей, до сих пор сравнительно непривлекательная из-за се-



Рис. 6. Лимузин „Рэо“. Формы кузова испытаны в аэродинамической трубе и дают малое сопротивление встречному потоку воздуха

рийного производства и малой требовательности покупателей, сильно изменилась. Даже Форд и Дженерал-Моторс („Шевроле“) выускают „люкс“-кабриолеты. Серийные „Шевроле“ имеют сетки перед радиатором, колеса с тангентными спицами и роскошные кузова.

Особенно интересны кузова Рэо (рис. 6), подвергнутые испытанию на обтекаемость в аэродинамической трубе. Внешность дорогих машин, разумеется, достигает большой роскоши.

И все же, подытоживая все описанное, мы отмечаем общий небывалый рост автомобильной техники и.. отсутствие каких-либо совершенно новых и выделяющихся конструкций. В переходе от старых форм к новым американцы, в противоположность европейцам, несколько консервативны и ограничиваются по



Рис. 5. „Перевернутый“ карбюратор „Гепмобиль“ с фильтром и глушителем для воздуха.

преимуществу разработкой существующих конструкций, в чем они, правда, достигли больших результатов.

Ю. Д.

НОВЫЙ МИНЕРАЛ ЗАМЕНЯЮЩИЙ ПРОБКУ

К ЧИСЛУ изоляционных и устраняющих шум автомобиля материалов прибавился новый минерал „зонолит“, вполне заменяющий пробку. Зонолит не горит, но имеет особенность под влиянием жары увеличиваться в объеме несколько раз.

Открытие зонолита произошло благодаря счастливой случайности.

Рудокоп в Колорадо, работая в шахте по до-

быче молибдена, поставил свою свечу так, что пламя стало обогрывать выдававшийся кусок руды, под влиянием жары быстро изменившийся в цвете и объеме.

Заинтересованный этим явлением рудокоп отнес кусок в лабораторию, и в результате исследований был открыт новый минерал, имеющий большое будущее как изоляционный материал в автостроении и других отраслях промышленности.

НОВЫЕ АМЕРИКАНСКИЕ КАРБЮРАТОРЫ

В ГАЗЕТЕ „Нью-Йорк Таймс“ от 22 и от 30 декабря напечатаны две интересных для автомобилистов СССР заметки об изобретенных в САСШ новых карбюраторах.

Оба карбюратора стремятся к одной и той же цели и основаны на одном и том же принципе. Именно: они должны довести смесь до полного сгорания, устранить всякий „угар“ при выпуске газа (так же, как теплотехника стремится достичь полного сгорания угля в топках и выпускать из труб как можно меньше дыма — признак неполного сгорания). К этому вопросу американцы подходят между прочим и под тем углом, чтобы устранить в городах порчу воздуха от сотен тысяч автомобилей, идущих по улицам. Этой задаче они придают очень большое значение.

Первый карбюратор изобретен неким Юхачом (повидимому, изобретатель — едва ли не русский, или чех, или поляк). Он официально испытывался на „Форде“ и результат получился тот, что на том же запасе горючего машина прошла с этим карбюратором расстояние на 43% большее, чем с обыкновенным.

Насчет карбюратора Юхача (фамилия его пишется по английски Juhasz) сообщается по сути дела, что он состоит из трех камер смешения, где постепенно и правильно насыщается кислородом воздух, отчего и получается полное сгорание. Сообщается также, что еще важнее, — что с этим карбюратором можно работать на сырой нефти и керосине, при чем только к 5 частям нефти или керосина должна добавляться одна часть бензина; это добавление производится автоматически. Если все это верно, то как будто устраняется надобность в дизельмоторах и можно обыкновенный автомобильный мотор заставить работать на сырой нефти. Это для нас имеет колоссальное значение.

Другие преимущества, которые будто бы дает это новое изобретение, заключаются в устранении углерода в цилиндрах и значительном увеличении скорости, мощности и ускорения.

2775 ЧАСОВ НЕПРЕРЫВНОЙ ЕЗДЫ НА „ФОРДЕ“

АМЕРИКА—СТРАНА всевозможных рекордов, и иностранная пресса, захлебываясь, описывает каждое „новое достижение“ заокеанских „трюкачей“. Среди абсурднейших рекордов вроде „подвига“ одного американца, просидевшего много часов на верхушке высокого шпиля для подвески флага, встречаются и заслуживающие внимания с технической точки зрения достижения.

Сюда безусловно относится поставленный двумя американцами из штата Иова рекорд непрерывной безостановочной езды на автомобиле „Форд“.

Они ездили 2775 часов (115½ суток!) и покрыли 47138,3 англ. миль (1 миля—1⅔ км). По

Изобретение это носит название „Джюхаз-Трю-Фюэль Карбюрэтор“ (Карбюратор Юхача для трех видов горючего).

„Изучив результаты исследований применения карбюратора Юхача, — пишет в своем заключении американский специалист д-р Уинн, — я пришел к выводу, что, кажется, мы находимся на пути к разрешению проблемы удаления окиси углерода, которая сейчас достигла таких размеров, что представляет серьезную угрозу здоровью населения“.

Опыты с новым карбюратором показали также, что с карбюратором Юхача автомобиль шел много ровнее, чем со стандартным.

По словам изобретателя, в новом карбюраторе нет никаких нежных клапанов, пружин и тому подобных подвижных частей, и в нем нечему портиться или нуждаться в регулировке.

Юхач в американских газетах заявил даже, что его карбюратор, якобы, исправляет ошибки от неумения обращаться с автомобилем, как, например, слишком быструю подачу газа и внезапный переход на большую скорость при подъемах; что бы ни случилось, мотор, по его словам, получает автоматически ту смесь газа с воздухом, какая ему нужна.

Второй карбюратор является скорее не карбюратором, а дополнительным инъекционным прибором. Здесь воздух впрыскивается прямо в камеру сгорания мотора, в результате чего машина проходит на 85% большее расстояние на том же запасе горючего.

Однако тут, повидимому, требуется некоторая солидная доделка мотора (кажется, судя по заметке, что изобретатель меняет на моторе головку цилиндра) и недаром этот изобретатель (некий Шварц) говорит, что на автомобилях будущего будут стоять моторы его типа и что он попытается сделать свое изобретение применимым для моторов, уже находящихся в употреблении.

А.

окончании езды шасси автомобиля было осмотрено специалистами-инженерами, которые нашли, что машина может проехать еще по крайней мере 50 тыс. миль, пока машина откажется служить.

Но автомобилисты „отказались служить“ — свалились от колоссального переутомления раньше, чем машина остановилась.

Из специальных приспособлений на рекордном автомобиле была постель, на которой по очереди спали автомобилисты.

Интересно, что за все время езды, кроме смены шин (11 раз), пришлось сменить только свечи (после 30 000 миль), щетки динамо и одну гаечку в моторе.

ДЛЯ УЛУЧШЕНИЯ РАБОТЫ ПОЧТЫ ПО ИСПОЛНЕНИЮ ПОДПИСКИ И ДОСТАВКЕ ЖУРНАЛА „ЗА РУЛЕМ“ СДАВАЙТЕ ПОДПИСКУ НА ПОЧТУ (ИЛИ ПИСЬМОНОСЦАМ) ЗАБЛАГОВРЕМЕННО В СЕРЕДИНЕ МЕСЯЦА, И ВО ВСЯКОМ СЛУЧАЕ НЕ ПОЗДНЕЕ ПРЕДЕЛЬНЫХ СРОКОВ, УСТАНОВЛЕННЫХ МЕСТНОЙ ПОЧТОЙ. ЖУРНАЛ ПЕЧАТАЕТСЯ В СТРОГОМ СООТВЕТСТВИИ С ИМЕЮЩИМИСЯ ЗАКАЗАМИ, И ПО ОПОЗДАВШЕЙ ПОДПИСКЕ ЖУРНАЛ ВЫСЫЛАЕТСЯ ЛИШЬ СО СЛЕДУЮЩЕГО МЕСЯЦА, БЕЗ КОМПЛЕКТА ПРОПУЩЕННЫХ НОМЕРОВ.

Анц. Изд. О-во „Огонек“

НОВЫЙ СТАБИЛИЗАТОР

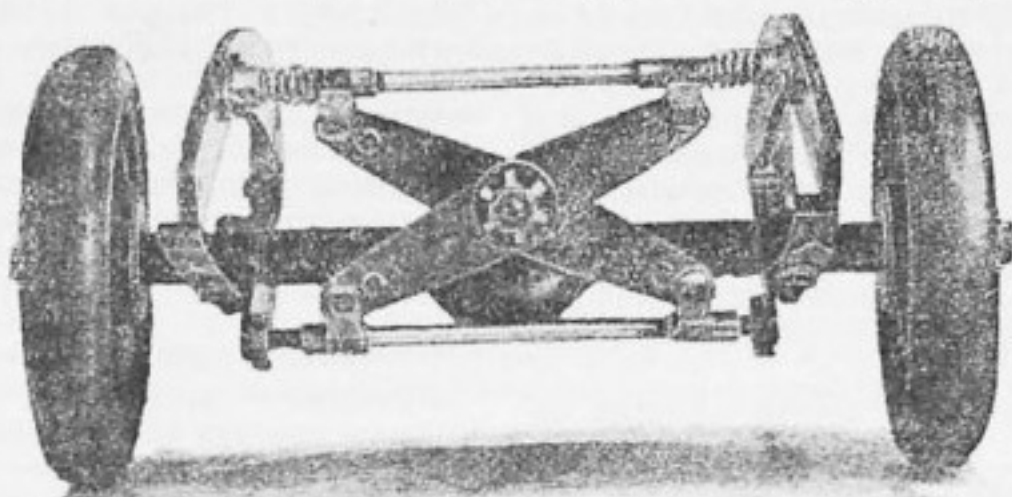
ГЕРМАНСКАЯ фирма „Шлендерфрэй“ только что ввела в употребление интересный тип стабилизатора для легковых и грузовых автомобилей, исключая опасность заторможения, опрокидывания и заноса автомобиля на поворотах и значительно улучшающий качество и равномерность автомобильной езды.

Участник испытаний нового изобретения на страницах английского журнала рассказывает, что обогранные новым стабилизатором тяжелые автомобили с полного хода брали крутые повороты на мокрых шоссированных дорогах. При обычных условиях это никогда не обошлось бы, в лучшем случае, без заноса автомобиля по кривой в сторону и соскальзывания его с шоссе.

Новый стабилизатор представляет собой металлическую крестовину, каждый брус которой составлен из 4—7 стальных пластин, плотно прилегающих друг к другу. Между брусками, в месте скрещивания, помещены фрикционные диски, и брусья насажены на стержень и плотно сжаты специальным болтом, позволяющим легко регулировать плотность зажима. На концах крестовины имеются ползунки, позволяющие им скользить по двум толстым прутам, укрепленным в шасси машины — один ниже задней оси, а другой — над ней. Скольжение концов крестовины по верхнему пруту регулируется спиральными пружинами, укрепленными на концах прута.

Принцип действия стабилизатора очень прост. Обычно при повороте автомобиля во время быстрой езды тяжесть машины и груза передается на колеса, находящиеся с внешней стороны описываемой кривой, и одновременно пропорционально уменьшается нагрузка на два другие колеса, находящиеся на внутренней стороне кривой. Весь автомобиль теряет равновесие и тормозится, особенно если вследствие дифференциала следующее по внутренней стороне кривой заднее колесо начинает стремиться с возрастающей силой повернуться в обратную сторону. Затем может произойти крен и снос автомобиля в сторону, особенно на мокрых с выпуклым профилем дорогах.

Как же работает стабилизатор? Корпус автомобиля, снабженный им, может двигаться только вверх или вниз; в сторону он уже не может ни двигаться, ни крениться. При повороте автомобиля, как только вся тяжесть перейдет на одну сторону, возникает давление на находящийся с этой стороны конец (брус) крестовины. Но так как



Новый стабилизатор „Шлендерфрэй“

брус соединен стержнем с другим брусом, неизбежно возникшее давление перейдет на последний, который будет тянуть вниз противоположную, свою сторону корпуса автомобиля. Таким образом нижняя часть корпуса автомобиля (пол) всегда будет оставаться строго параллельной задней оси, а тя-

жесть машины и груза — равномерно распределенной на оба задние колеса, которые благодаря этому сохраняют полное сцепление с поверхностью дороги. Нагрузка на каждую рессору сохранится нормальной, распределяясь поровну на каждую из них.

Если автомобиль резко подпрыгнет и обратно ударится о дорогу с чрезмерной силой, спиральные пружины на верхнем пруте стабилизатора играют роль буфера для смягчения резкости удара по крестовине стабилизатора, предупреждая его от поломки. Кроме того они частично выполняют и работу рессор, позволяя уменьшить безболезненно мощность последних на одну и даже две пластины у каждой.

Если одно колесо попадает в выбоину дороги, стабилизатор распределяет вредные результаты толчка на обе стороны шасси автомобиля.

Стабилизатор одновременно является и хорошим амортизатором и при его наличии не требуется специальной установки последних на задней оси.

Новый стабилизатор особенно полезен для быстроходных автобусов, работающих на линиях большого протяжения.

Стабилизатор также значительно экономит расход резины, которая, по уверениям изобретателей, служит на 30% дольше обычного срока. Но если даже он дает экономию резины на 10%, то и такой результат окупит расходы по установке стабилизатора в первый же год эксплуатации.

Н. Б.—в

ВНИМАНИЮ НАШИХ АВТОРОВ!

При посылке материалов необходимо придерживаться следующих правил: 1. Все измерения приводить исключительно в метрической системе. 2. Писать только на одной стороне листа, желательно чернилами, свободно и разборчиво. Рукописи на машинке писать через два интервала. 3. На обороте каждого посылаемого фото (посредине) указывать фамилию и адрес автора и принадлежность к статье или заметке; отдельные фото снабжать подробными надписями.

Непринятые рукописи и фото авторам не возвращаются

ТРУДЯЩИЕСЯ! УЧАСТВУЙТЕ В КОНКУРСЕ НА ЛУЧШЕЕ ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ совет Автодора, совместно с Цудортрансом и редакцией „За Рулем“ организует всесоюзный конкурс на лучшее проведение дорожного строительства.

Задача конкурса — привлечь усиленное внимание к дороге со стороны не только дорожных органов — трестов, управлений, дортрансов, не только местных органов советской власти — риков и сельсоветов, но и со стороны колхозов, совхозов, комсомола и широкой общественности, особенно в лице автодоровских организаций, начиная с края и области, кончая сельским или колхозным коллективом.

Какие же задачи стоят перед каждым из них в отдельности?

Дорожный трест должен своевременно и полностью провести всю подготовительную работу, чтобы во время строительной горячки не было недостатка ни в материалах, ни в кадрах, ни в механизации.

Рик и сельсовет должны оказывать активное содействие дорожным органам, мобилизовать рабочую силу для участия в трудовой дорожной повинности и обеспечить строительство гужевым транспортом.

Колхоз должен непосредственно организовать колхозников для дорожных работ и всячески содействовать успеху дорожного строительства.

Ячейка комсомола и коллективы Автодора должны шефствовать над отдельными участками строительства, во-время сигнализировать о возможных прорывах или невыполнении плана конкретной помощью или через соответствующие учреждения и печать устранять недочеты, максимально развернуть социалистическое соревнование и ударничество, осуществлять тщательный контроль над качеством дорожных работ.

По конкурсу установлено свыше 20 премий

Областные отделы Автодора и дортрансы должны сделать все необходимое, чтобы успех конкурса был наиболее полным. Для этого в первую очередь следует создать областные конкурсные комиссии из представителей отделов Автодора, комсомола, профсоюзов, дортрансов и колхозсоюза. Надо наладить живую связь с районами, проводя на местах широкую разъяснительную работу, пропагандируя задачи конкурса. К активной борьбе за хорошие дороги необходимо привлечь местную печать.

Всей силой организованной общественности — ударим по бездорожью!

ВСЕМ АВТОНОМНО-РЕСПУБЛИКАНСКИМ, КРАЕВЫМ И ОБЛАСТНЫМ ОТДЕЛАМ АВТОДОРА И ДОРТРАНСА

Дорогие товарищи!

ПРИДАВАЯ исключительно важное значение дорожно-строительному сезону этого года, успешное завершение которого нанесет первый чувствительный удар бездорожью, Центральный совет Автодора совместно с Цудортрансом и редакцией „За Рулем“ объявляют конкурс-смотр на лучшее проведение дорожного строительства.

Строительство дорог должно проводиться ударными темпами, соответствующими темпам всего нашего гигантского социалистического строительства.

Миллионы рабочих и трудящихся крестьян, которые примут участие в постройке и ремонте дорог, должны быть организованы на основе социалистических методов труда, при чем особое значение имеет полное использование труддорповинности.

На ряду с дорожными органами и вместе с ними активнейшее участие в проведении дорожных работ должны принять местные автодоровские организации; само собою разумеется, ответственность за выполнение планов дорстроительства падает в равной степени и на дортрансы и на отделы Автодора.

Практическое, деловое шефство коллективов Автодора над отдельными участками строительства, которое должно выразиться в конкретной помощи людьми, в содействии перед соответствующими органами в получении мате-

риалов, дорожных орудий, рабочей силы и т. д.; непосредственное участие сельских, колхозных и совхозных коллективов в дорожных работах, организация соцсоревнования, ударничества и общественного буксира, тщательный общественный контроль над качеством работы — вот задачи филиалов Автодора на местах.

Каждый дорожный техник, каждый автодоревец должен быть ударником дорстроительства.

Конкурс, организуемый ЦС Автодора и Цудортрансом, закончится 15 декабря 1931г.

Непосредственное активное участие в конкурсе всех организаций Автодора и дортрансов — вот основное условие успеха этого большого и важного дела.

Организируйте у себя конкурсные комиссии из представителей отдела Автодора, комсомола, профсоюза, Дортранса и Колхозсоюза. Через местную печать и путем выездов в районы проводите широкую разъяснительную работу, пропагандируйте задачи конкурса.

Все материалы по конкурсу направляйте в Центральный штаб — редакцию журнала „За Рулем“ (Москва, Страстной бульв., 11) с указанием: „На конкурс Автодора“.

Член президиума
и отв. секретарь
о-ва Автодор
И. Фельдман

Член коллегии
НКПС СССР
и нач. Цудортранса
Л. Серебряков

ВСЕСОЮЗНЫЙ ДОРОЖНЫЙ КОНКУРС-СМОТР

До сих пор задача борьбы с бездорожьем не стояла в ряду первоочередных, до сих пор на борьбу за хорошие дороги не была по-настоящему мобилизована общественность. В текущем же 1931 году дорожные органы при активном содействии общественности и всех трудящихся, при поголовном участии трудового крестьянского населения в дорожных работах должны выполнить и перевыполнить свои планы.

Непроезжая грунтовая дорога приносит стране миллиардные убытки.
Рытвины и ухабы деревенского проселка отдалают нас от социализма.

Хорошая дорога удешевляет стоимость продукции, улучшает снабжение, ускоряет процесс индустриализации страны и коллективизации крестьянских хозяйств.

Чтобы привлечь внимание к дорожно-строительным работам этого года, чтобы добиться лучших результатов на основе широкого и успешного применения методов социалистического соревнования и ударничества, Центральный совет Автодора совместно с Цудортрансом и редакцией „За Рулем“ объявляет конкурс-смотр на лучшее проведение дорожного строительства

**У С Т А Н Я В Л И В Я Е Т С Я С В Ы Ш Е 20 П Р Е М И Й.
ПРЕМИРУЮТСЯ:**

Лучший руководитель дорожного треста или управления строительством за быстрое, успешное, экономное проведение дорог и выполнение и перевыполнение промфинпланов, в частности по снижению себестоимости.

ПРЕМИЯ — легковая машина „Форд“.

Начальник Облдортранса—за успешное выполнение или перевыполнение промфинплана по всем показателям.

ПРЕМИЯ — командировка за границу для изучения дорожного дела.

6 лучших рабочих ударников строительства.

ПРЕМИЯ — автомобильное путешествие по СССР или денежная выдача по 500 р. каждому.

Лучший областной отдел Автодора — за наиболее активное содействие выполнению и перевыполнению промфинплана и в особенности за а) лучшую организацию социалистического соревнования и ударничества на дорожных работах, б) лучшую организацию труддорповинности.

ПРЕМИЯ — легковой „Форд“.

Рик или сельсовет—за лучшую организацию и проведение труддорповинности.

ПРЕМИЯ — легковой или грузовой „Форд“.

Колхоз—за лучшую организацию колхозников на дорожное строительство, за успешное соцсоревнование и ударничество.

ПРЕМИЯ — легковой или грузовой „Форд“.

6 ударников-колхозников, показавших лучшие результаты в дорожном строительстве.

ПРЕМИЯ — автомобильное путешествие по СССР или денежная выдача по 500 р. каждому

Ячейка комсомола за лучшую организацию населения и наиболее активное участие в дорожном строительстве.

ПРЕМИЯ — легковой „Форд“.

Лучшее районное отделение или коллектив Автодора—за организацию населения и участие в дорожных работах, а также за организацию социалистического соревнования и ударничества.

ПРЕМИЯ — легковой „Форд“.

За лучший очерк—описание дорожных работ и работ населения по труддорповинности, мобилизующий внимание вокруг вопросов борьбы с бездорожьем.

1-я ПРЕМИЯ — мотоцикл с коляской.

2-я ПРЕМИЯ — 500 руб.

Очерк, присланный на конкурс, может быть уже напечатанным в любой газете или журнале Союза.

Все материалы по конкурсу направляйте в редакцию журнала „За Рулем“ (Москва, Страстной бульвар, 11) с обязательным указанием: „На конкурс Автодора“.

**ЦЕНТРАЛЬНЫЙ СОВЕТ АВТОДОРА
ШТАБ ПО ПРОВЕДЕНИЮ КОНКУРСА**

КАК ОБУЧАТЬ ЕЗДЕ НА „ЧЕТЫРЕХУГОЛЬНИКЕ“¹

ОБЫЧНЫЙ способ обучения автомобильной езде состоит в том, что после краткого ознакомления с пользованием педалями, рычагами и рукоятками на автомобиле с неработающим двигателем обучающийся выезжает под руководством инструктора на сравнительно безлюдные улицы, где и упражняется в управлении автомобилем.

На людные улицы выезжает не сразу, потому что обучающийся еще совершенно не владеет машиной и инструктор не может ручаться, что он успеет во-время предотвратить столкновение.

Но на безлюдных улицах обучение начинается в условиях, совершенно несоответствующих и несходных с действительными условиями езды.

Поэтому если бы улица была действительно безлюдной, то можно было бы ездить месяцами и совершенно не научиться избегать столкновений и наездов.

В виду бесполезности такого обучения на безлюдных улицах, и обучающиеся и инструктор стремятся выехать на людные улицы. Но так как такой перевод опасен, то приходится значительное время приобретать навыки сначала на безлюдных улицах.

Мной были проделаны многочисленные опыты с обучением в „четырёхугольнике“ с пол-

ным запрещением езды по улицам до сдачи испытания в умении управлять в четырёхугольнике*.

Для этого на свободной площади или площадке отмечался камнями или другими способами (но не столбами) квадрат со сторонами в 10—12 шагов в зависимости от размеров и поворотливости машины. Площадка должна быть такой величины, чтобы в случае выезда из такого квадрата машину можно было (с помощью инструктора) остановить до действительного препятствия (стена, забор, канава).

Посреди одной стороны квадрата намечается камнями „въезд“ шириной в обыкновенные ворота. Задача состоит в том, чтобы въехать в ворота, сворачивая одновременно вправо (или влево), доехать до границы квадрата, передвинуться задним ходом до противоположного угла около точки 9 (см. черт.), поворачивая вместе с тем возможно круче, и затем передним ходом выехать в ворота.

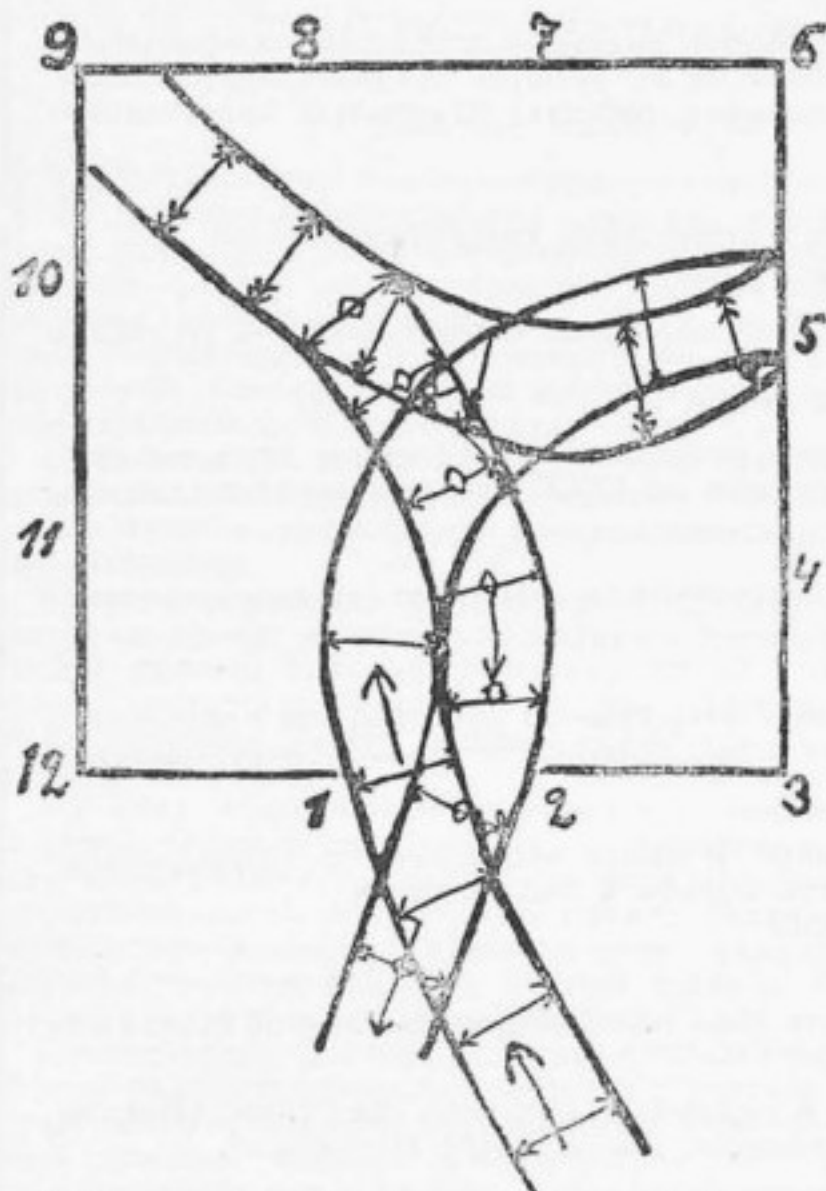
К упражнениям в „четырёхугольнике“ учащиеся допускаются после предварительного обучения пользованию рычагами и педалями на автомобиле с неработающим двигателем. Обучающийся должен уметь исполнять приказания инструктора о постановке передач и о торможении с одновременным пользованием педалями сцепления и газа. Кроме того до упражнения в „четырёхугольнике“ обучающийся должен научиться правильно сидеть для езды задним ходом, т. е. поставить рукоятку газа на тихий ход, повернуться всем корпусом возможно больше назад (на открытой машине), одну ногу поставить на педаль сцепления, а другую — на педаль тормоза. Нужно также дать освоиться обучающемуся с действием газовой педали на расцепленный двигатель.

Трудность упражнения в „четырёхугольнике“ для новичка состоит в том, что он должен одновременно помнить о педалях сцепления, газа и тормоза, об управлении и наблюдении за положением как передних, так и задних колес.

Обучающийся должен так рассчитать свои действия, чтобы пришлось выполнить только три передвижения автомобиля; если же ему придется сделать еще два передвижения, чтобы выехать из ворот, то это значит, что он задания не выполнил. Но кроме того задание не выполнено, если крайняя выступающая часть автомобиля (а не только колеса) переступят воображаемую или существующую черту квадрата или если при въезде или выезде автомобиль зацепит крылом, колесом или подножкой воображаемую границу ворот.

Такое упражнение принесет действительную пользу только тогда, когда оно дается с трудом. Если для данной величины и поворотливости машины выбрана правильная величина квадрата, то управление требует большой точности. Предположим, что обучающийся взял при въезде слишком крутой поворот направо; он зацепит правым боком за ворота в точке 2 или переедет черту между 2 и 3; если же он, чтобы не зацепить за ворота, стал поворачивать слишком поздно, то он попадет не между 4 и 5, а между 5 и 6, после чего, подавшись задним ходом, он не успеет так выправить передние колеса, чтобы

¹ В порядке предложения.



Приблизительные передвижения автомобиля при трех передвижениях для въезда и выезда.

можно было выехать сразу через ворота, а попадет между 2 и 3. Если же обучающийся попадет сразу к 4—5, но при заднем ходе не возьмет достаточно круто влево, то он не попадет к 8—9—10, а попадет между 10 и 11 и опять не выедет из ворот. Упражняться нужно и с поворотом влево, а также въезжая в квадрат задним ходом с поворотом вправо и влево.

Является вопрос: можно ли давать такие трудные задачи новичку, ни разу не ездившему на автомобиле? Во-первых, практика доказала, что можно, и во-вторых, почти нет никакой разницы между новичком, никогда не ездившим, и между новичком, ездившим несколько часов по безлюдным улицам. Надо только принять во внимание, что новичек утомляется во время упражнения в „четырёхугольнике“ гораздо больше, чем при езде по безлюдным улицам и даже много больше, чем по людным улицам.

Поэтому в „четырёхугольнике“ нельзя ездить часами, как это делается (почти бесполезно) по безлюдным улицам, а достаточно в день два раза по 15 минут. Через несколько раз утомление будет меньше, а успехи — больше. Заканчивают обучение в „четырёхугольнике“ тогда, когда обучающийся совершенно свободно и чисто выполняет это упражнение. В качестве добавочного упражнения можно заставить ехать задним ходом вдоль прямой или изогнутой линии, намеченной на земле, без права наезда на эту линию.

По отношению к эксплуатации машин эта система имеет следующие выгоды и невыгоды.

Выгоды: меньшее повреждение шин и отсутствие поломок рессор, значительное уменьшение (или полное отсутствие) поломок автомобилей из-за столкновений, когда начнется

езда по улицам. В виду того что обучение подвигается скорее, можно уменьшить число учебных часов езды, следствием чего явится уменьшение расхода на бензин, масло, шины и на общие эксплуатационные расходы.

Невыгоды: в виду постоянной работы на малых передачах (преимущественно на первой) двигатель нагревается сильнее и вода может закипать, в особенности если двигатель не в порядке; кожа сцепления может подгореть, если нет своевременного ухода за сцеплением; поэтому дисковое сцепление больше пригодно для этого упражнения.

По окончании обучения в „четырёхугольнике“ начинается езда по улицам, при чем совершенно не нужно терять время на обучение сначала по безлюдным улицам; обучающийся уже достаточно владеет машиной.

Общие выгоды обучения в „четырёхугольнике“ следующие.

Уменьшение времени обучения (числа часов обучения).

Уменьшение крупных поломок автомобилей и, следовательно, уменьшение вывода машин из строя.

Уменьшение расхода бензина, масла, шин, рессор и всех эксплуатационных расходов.

Планомерность обучения (обучающиеся уже до выезда на улицу умеют сдерживать машину и лавировать передним и задним ходом). Кроме того инструктору представляется больше возможности обратить внимание на преподавание тонкостей управления на улицах.

Лучшее качество обучения — что оно ведет к более полному использованию машин будущими рулевыми (шоферами, водителями).

Ник. Орловский
(Нико)

Ленинград

ДОРОГИ И АВТОМОБИЛИ ВО ВСЕМ МИРЕ

Цемент в дорожном деле. В штате Иова (Америка) вследствие ненадежного грунта местами опустилась бетонированная дорога.

Дефект удалось устранить, пробуравив в плотные дыры и накачав туда под давлением смесь цемента с песком и водой. Смесь оказывает сильное давление на отдельные участки дороги и при затвердении образует прочный фундамент. Таким образом удалось добиться сильного подъема полотна.

В Америке подготавливается сооружение величайшей по протяжению международной автомобильной дороги, которая пересечет весь американский материк.

Ее предполагаемое протяжение—10—12 тыс. англ. миль. Начинаясь в Аляске, она пройдет по Тихоокеанскому побережью Сев. Америки, затем пересечет экватор и Анды и окончится уже на берегах Атлантики и Буэнос-Айресе.

Дизель-моторы на автомобилях находят все более и более широкое применение. Для постройки таких автомобилей с дизель-моторами известная германская фирма „Даймлер-Бенц“ соединилась с французской „Сосьете де Дизель Рапид“.

Чехо-Словакия улучшает дороги, затрачивая на это значительную часть своего бюджета. Это объясняется колоссальным наплывом

туристов, особенно американцев со своими автомобилями.

Берлинский салон 1931 г. показал, по словам германских газет, что применение в грузовиках моторов, приспособленных для тяжелых сортов жидкого топлива, дает до 70% экономии горючего.

Растущее автомобильное движение вынуждает искать новые пути к разрешению транспортной проблемы. В Лондоне ассигновано 30 млн. руб. на постройку туннеля под Темзой, между Дартфордом и Пурфлитом.

Стандартизации авточастей посвящается специальный конгресс, созываемый в Париже. В конгрессе примут участие представители четырнадцати стран.

„Армированные“ дороги, т. е. дороги, где асфальт накладывается на металлическую сетку, находят за последние годы все более широкое применение в Англии и САСШ.

Автопарк Дании составлял к концу прошлого года 110324 машины. Из них на первом месте легковые авто—69827 машин, затем идут грузовики—30620, такси—8714 и автобусы и другие общественные авто—1163.

По сравнению с 1929 г. автопарк Дании возрос на 12,2%.

СЕВЕРНЫЕ ИМПЕРИАЛИСТЫ КИТАЯ ОРГАНИЗУЮТ АВТОСБОРОЧНУЮ МАСТЕРСКУЮ

Статья ген. консула САСШ в Мукдене М. С. Майерса в „Коммерс Рипортс“¹

ВОПРОС о производстве грузовых автомобилей в Ляонинских бомбометных мастерских в Мукдене впервые начал обсуждаться в 1928 г. Была завязана переписка с фирмами, производящими авточасти в Соед. Штатах. Около года назад одному американскому специалисту предложили сконструировать грузовик, могущий отвечать местным специальным условиям, в частности дурным дорогам, стремлению чрезмерно нагружать машины и плохому управлению ими, что здесь является обычным. Американцами были разработаны нужные планы и в течение этого года создана специальная организация „Промышленные предприятия, связанные с Ляонинским бомбометным арсеналом“. Любопытно, что кроме выпуска грузовиков „Предприятия“ будут выпускать отопительные принадлежности и эксплуатировать кожевенный завод.

Как видно из названия, „Промышленные предприятия“ связаны с Ляонинским бомбометным арсеналом на правах особой единицы. Они будут развернуты в границах арсенального участка, но на средства, специально выделенные для этой цели армией.

Предприятия составляют собственность штаб-квартиры главнокомандующего вооруженными силами северо-восточной границы в Мукдене и находятся под управлением главного директора бомбометного арсенала. Капитал, ассигнованный штаб-квартирой, предварительно определен в 750 тыс. серебряных долларов (или 270 тыс. амер. долларов по тогдашнему курсу). Капитал был разделен для использования: приблизительно две трети на автопредприятие и одна треть — отопительные приборы и кожевенный завод. Сверх того, около 100 тыс. серебряных долларов (или 36 тыс. американских) вложено в постройки. Обещаны и дополнительные вложения капитала.

Оборудование предприятий и персонал

Как отмечено, предприятия будут работать отдельно от бомбометного арсенала. В положении, регулирующем промышленные операции, указывается, что территория, оборудование и другие входящие в состав арсенала элементы могут быть используемы промышленными предприятиями, поскольку они не требуются для военных нужд, за соответствующую оплату. За оборудование и рабочую силу, которыми будут пользоваться „Предприятия“ постоянно, оплата будет производиться в почасовом порядке. В результате предварительные вложения сведены к минимуму и будет достигнута большая экономия в накладных расходах, большая часть которых ложится на арсенал. Значительное количество промышленного оборудования (собственность армии) — токарных, строгальных станков, шэйперов, обдирочных машин, прессов, сверлилок и т. п. — может быть

использовано этими предприятиями. Пока что закуплено нового оборудования для автомобильной мастерской в Соед. Штатах только на 35 тыс. амер. долларов.

Постепенно подбирается и персонал для этих предприятий. Среди главных руководителей автофабрики — два китайца с значительным стажем на заграничных автозаводах. Во главе сбытового отдела — китаец, только что окончивший американское учебное заведение.

Программа производства грузовиков

Составлена производственная программа, предполагающая одиннадцать месяцев работы в году (так же, как в арсенале). Она предусматривает выпуск ежемесячно 5 грузовиков „Модели 100“, позволяющих давать нагрузку колесам в размере 10 тыс. фунтов и 10 грузовиков „Модели 75“, с нагрузкой в 7 500 фунтов, всего 165 машин в год. Грузовики будут называться „Фын-Тзян“, как раньше именовался Мукден.

Эти грузовики относятся к разряду тяжелых грузовиков и к классу более дорогих: более легкий из них соответствует американским грузовикам, оцениваемым в 3 тыс. долларов (американских). Они сконструированы в первую очередь для езды по бездорожью; большая часть пойдет, вероятно, в употребление как автобусы.

Состояние производства

Большая доля частей для грузовиков будет закупаться в Соед. Штатах; остальное будет делаться в мукденских мастерских. Руководящим принципом является возможное увеличение частей, производимых на месте. С самого начала в мастерских будут делаться стальные колеса, радиаторы, поперечины рам, кронштейны рам и пр.; после выпуска первых 45 грузовиков начнется выработка на месте передних осей.

Мастерские уже выпускают стальные колеса, но оборудование для производства сердцевин радиаторов (сотового типа), заказанное в Соед. Штатах, еще не получено. Производство грузовиков начнется, повидимому, не ранее середины 1931 г.

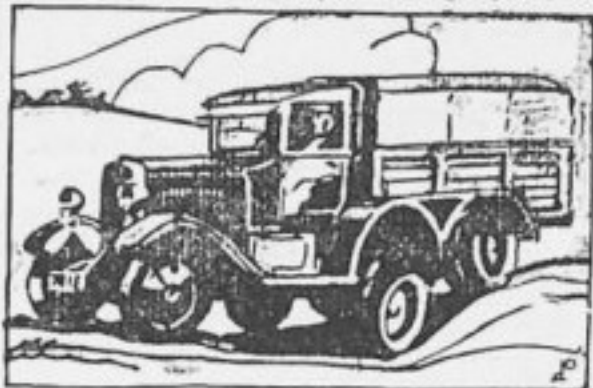
Конкуренция с импортными грузовиками

Ввозившиеся до сих пор грузовики принадлежат к разряду дешевых и средних по цене; следовательно, введение в оборот нового высокоценного грузовика вряд ли повлияет на рынок импортных грузовиков.

Можно отметить, что число грузовиков, прошедших из-за границы через Дайрен по железной дороге, возросло с 251 в 1928 г. до 736 в 1929 г., несмотря на очень неблагоприятные экономические условия. Вследствие мировой депрессии и падения курса серебра ввоз автомобилей в нынешнем году значительно сократился. Доля американцев в импорте грузовиков составляет около 98%.

¹ Журнал министерства торговли Соед. Штатов от 29 декабря 1930 г.

Шестиколесные машины — Красной Армии!



ВНОСЯТ В ФОНД ПОСТРОЙКИ

- Бурято-Монгольское отделение Автодора вносит 1242 р. 96 к.
Камышинское отделение Автодора вносит 228 р. 42 к.
Сочинское отделение Автодора вносит 289 р. 88 к.
Коллектив Автодора при Союзтрансе г. Грозного вносит 28 р.
Рабочие и служащие Международного аграрного института им. Фрунзе вносят 317 р.
Граждане Борновинского района вносят 377 р. 48 к.
Сальское отделение Автодора вносит 50 р.
Красноармеец Власенко вносит собранные им среди красноармейцев N-ского дивизиона ГПУ 14 р.
Заочник курсов Автодора Королев вносит собранные им среди рабочих и служащих ф-ки „Красный люляинец“ Ив.-Пром. области 48 р. 75 к.
Заочник курсов Автодора Шестаков вносит 4 р.
Петропавловская ячейка ВКП(б) (Лисинского района ЦЧО) вносит 76 р. 25 к.
Заочник курсов Автодора Разумовский вносит собранные им по поручению сельсовета среди крестьян села Лозовки 29 р.
Иркутское отделение Автодора вносит 136 р.
Заочник курсов Автодора Ладновский (Белоруссия) вносит собранные им среди крестьян 25 р. и вызывает всех заочников последовать его примеру.
Заочник курсов Автодора Юрченко вносит собранные среди членов артели им. Ленина (Одесский округ) 8 р. 10 к.
Учком Турской школы Рогачевского района (Белоруссия) вносит 2 р. 80 к.
Коллектив артистов Самаркандского гостеатра (Узбекской ССР) вносит через стенгазету театра „Комсомольский глаз“ 99 р. 50 к.
Нижне-Волжский отдел Автодора вносит 1599 р. 20 к.
Коллектив Автодора таро-производственного отдела МСПО вносит 234 р. 35 к.
Ленинградский областной отдел Автодора вносит 21 000 р.
Митинская артель „Штамповщик“ (Мал. Ярославск. р. Моск. обл.) вносит 61 р. 50 к.
Тов. Анисимов А. (ст. Яшкино, Томской ж. д.) вносит 10 р. на бронемашину „Клим Ворошилов“ и 5 р. на шестиколесный автомобиль.
Кушвинский городской коллектив Автодора (Уральская область) вносит 101 р. 35 к.
Тракторные курсы совхоза № 5 (почт. отд. Перелюб) вносят 94 р. и вызывают к следованию их примеру все тракторные курсы.
Рабочие и служащие зерносовхоза им. 50-летия тов. Сталина в день Красной армии постановили отработать один выходной день в пользу Красной армии. Заработок за этот день в сумме 294 р. 50 к. перевели Крайавтодору (Саратов) и вызывают на социальное соревнование членов Автодора и всех рабочих и служащих Хоперского зерносовхоза, индустриального зерносовхоза и зерносовхоза „Труд“, расположенных в Нижне-Волжском крае.

ВСЕГО С НАЧАЛА КАМПАНИИ ПОСТУПИЛО 119.136 р. 89 к.

ОБЩЕСТВЕННАЯ КАМПАНИЯ НЕОБЩЕСТВЕННЫМИ СПОСОБАМИ

СБОР СРЕДСТВ НА ПОСТРОЙКУ шестиколесных автомашин для Красной армии, проводимый Бежецким отделением Автодора, на 20 марта дал следующие результаты: из 50 разосланных подписных листов по учреждениям и профколлективам вернулось 10. Общая собранная по ним сумма—198 р. 85 к.

Несмотря на то, что контрольная цифра

в 200 р. будет выполнена, необходимо отметить, что сбор проводится самотеком. Никакой разъяснительной работы о значении этих машин не проводится.

Не заострено внимание общественности вокруг этой важной кампании.

Б. Морской

УКАЗЫВАЙТЕ ОТ КОГО ПОСТУПАЮТ ВЗНОСЫ!

За последнее время в адрес Комитета по сбору средств на шестиколесные машины при Центральном совете Автодора стали поступать в большом количестве средства без указания, от кого они присланы.

Комитет просит в каждом отдельном случае перевода денег на текущий счет комитета № 109576 в Московской областной конторе Госбанка или по почтовым переводам, присылаемым непосредственно в адрес комитета, **ОТДЕЛЬНЫМ ПИСЬМОМ ИЗВЕЩАТЬ КОМИТЕТ** по адресу: Москва, Садово-Кудринская, 17, Центральный совет Автодора, Комитету по сбору средств в фонд шестиколесных машин, о переводе денег с точным указанием, кто переводит и чьи средства (личные, собранные по подписным листам, организаций и т. д.).

КОМИТЕТ ПО СБОРУ СРЕДСТВ

СКОЛЬКО АВТОМОБИЛЕЙ НА ЗЕМНОМ ШАРЕ

Мировая автомобильная статистика

ЕЖЕМЕСЯЧНИК „The American Automobile“ опубликовал отчетные сведения так называемой „World Motor Census“ (Всемирная автомобильная перепись) о наличии автомобильного парка и производстве автомобилей во всем мире.

Эта колоссальная работа была предпринята американцами еще в 1922 г., и к настоящему времени сведения по мировой статистике автомобилей собраны с наивозможной полнотой. Наиболее интересные выдержки из опубликованных материалов мы приводим.

На 1 января 1931 г. во всем мире зарегистрировано 35 810 768 автомобилей всех типов, т. е. на 741 102 единицы, или 2,1% больше чем на 1 января 1930 г., когда их значилось 35 069 666.

мобилей, а в 1930 г. всего лишь 3,50 млн., т. е. падение производства на 36,5%, или одну треть. Интересно в связи с этим проследить динамику производства автомобилей в Америке за период времени с конца мировой войны.

Составляя в 1918 г. немногим больше миллиона, производство достигло резкого развития в период 1922—1923 гг. В это время произошел самый резкий скачок в повышении производства: в 1921 г. — 1,68 млн. автомобилей, а в 1923 — 4,16 млн., затем идет более или менее равномерный подъем до 1929 г. и сильное падение в 1930 г.

По отдельным основным видам имеющиеся во всем мире автомобили распределяются следующим образом:

Наименование частей света и стран	Общее количество автоединиц	В том числе:			
		Автомобили	Грузовики	Автобусы	Мотоциклы (отдельно)
Африка	351 931	279 582 ¹	66 887	2 633	65 801
САСШ	26 690 949	23 210 506	3 399 898	80 545	110 915
Америка (остальная)	2 097 289	1 680 564 ¹	365 235 ¹	18 335 ¹	21 613 ¹
Азия	551 467	394 976	143 741 ¹	12 750 ¹	82 229 ¹
Океания	831 660	661 934 ¹	165 861 ¹	3 419 ¹	133 126 ¹
Европа	5 287 472	3 774 161 ¹	1 343 760 ¹	150 601 ¹	2 430 378
Весь мир	35 810 768	30 001 723	5 485 382	268 283	2 710 936
СССР	30 910	12 590	16 490	1 830	9 039
Весь мир без САСШ	9 119 819	—	—	—	—

По отдельным частям света автомобили распространены следующим образом:

	1931 г. на 1 января	1930 г. на 1 января
Африка	351 931	323 496
Америка (без САСШ)	2 097 289	2 041 072
Америка (в целом)	28 788 238	28 605 927
Европа	5 287 472	4 815 050
Азия	551 467	522 419
Океания	831 660	802 774
Всего в мире	35 810 768	35 069 666
Без САСШ	9 119 819	8 504 811
СССР	30 910	24 000

Эти цифры дали возможность американской прессе утверждать, что моторизация мира успешно продолжается, несмотря ни на что (подразумевается, конечно, кризис, охвативший хозяйственную жизнь Америки).

Однако такое утверждение является односторонним, так как основными показателями в этом вопросе должны быть рост или уменьшение производства автомобилей. Здесь картина получается совершенно иная. Возьмем производство автомобилей в Америке, стране, вырабатывающей их в подавляющем большинстве. В 1929 г. было построено 5 62 м н. авто-

Увеличение за 1930 г.

Весь мир на	741 102	или	2,1%
Без САСШ „	615 108	„	7, %

Характерно незначительное количество мотоциклов в Америке. Дешевый стандартный автомобиль явился там сильнейшим конкурентом мотоцикла.

Интересно, что в опубликованных данных отдельная глава отведена состоянию и перспективам автомобилизации СССР. При этом отмечается, что в то время как по другим странам пришлось обрабатывать сотни рапортов и отчетов, все необходимые данные об автомобиле СССР были представлены Амторгом.

Помимо прочего, в главе о СССР приведены данные о строительстве наших автомобильных заводов (Нижегородский и др.), а также даны основные цифры пятилетнего плана дорожного строительства в СССР.

Н. Бибилов

¹ Не совсем полные сведения

ОПЫТ ЗИМНЕГО МЕСЯЧНИКА ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В СРЕДНЕЙ ВОЛГЕ

СРЕДНЕВОЛЖСКИЙ отдел Автодора проделал удачный опыт проведения месячника дороги по всей области зимой.

Чем вызвана была эта зимняя дорожная кампания?

Дело в том, что Средняя Волга—одна из самых бездорожных областей РСФСР. Расстояния громадные, а скольконибудь благоустроенных дорог очень мало. Это наносит громадный ущерб всей экономике области. В 1931 г. должен произойти решительный перелом в борьбе с бездорожьем в Средней Волге. За один этот год отпускается 14.900 тыс. руб. на проведение новых дорог и на восстановление существующих дорог и мостов. Население готово выступить в порядке трудового участия со своим встречным планом дорожного строительства и довести фактические ассигнования на это дело до 17.163 тыс. руб.

Предстоит, таким образом, выполнить грандиозный объем дорожных работ в одной области за 1931 г. Заслуга областного отдела ЦС Автодора состоит в том, что он принял своевременные меры к осуществлению этого дорожно-строительного плана. Бюджетные и местные ассигнования были обеспечены во-время, но в течение зимы строящие организации не были готовы к строительству, не было согласования всех планов дорожного строительства, не выявлены объекты дорожных работ на местах; местная печать совершенно не уделяла внимания дорожному вопросу, дорожные органы пребывали в апатичном состоянии, словно это дело их не касалось.

Автодор объявил по всей области месячник дорожного строительства для того, чтобы проверить объекты дорожных работ 1931 г., добиться увязки планов строительства, выявить размеры участия населения в дорожных работах в каждом районе, довести этот план до каждого сельсовета, принять меры к заготовке строительных материалов и к подготовке строительных кадров.

Месячник дороги удался благодаря тому содействию, которое оказали Автодору местные партийные организации. Месячник борьбы с бездорожьем был приравнен к важнейшим политическим кампаниям области. Всколыхнулась печать, была мобилизована местная общественность, особенно автодорожская. Все технические силы автодорожцев были использованы для разработки технических вопросов дорожного строительства. Конкретными дорожными планами охвачены решительно все 86 районов области. Районные комиссии, состоявшие главным образом из

автодорожцев, разработали планы для каждого сельсовета. Эти планы разрабатывались и усваивались сельсоветами, что дало возможность полностью установить объекты строительства. Они закреплены за соответствующими сельсоветами и колхозами. Планы затем разрабатывались в районном разрезе риками и ими утверждались.

Очень важно то, что все планы обеспечены сметами и составлены, таким образом, с полным обеспечением финансирования. Характерно, что уже зимой в течение месячника 14 районов закончили свозку строительных материалов к месту работ. Нужно, чтобы остальные районы как можно скорей последовали этому примеру.

Месячник выявил те трудности, которые предстоит преодолеть для выполнения дорожных работ в намеченных размерах. Нехватает строительных материалов, упустили своевременно заявку на железо и гвозди для дорожных сооружений. Особенно плохо обстоит дело с кадрами. Для того чтобы развернуть трудовое участие населения в том масштабе, в котором население выражает готовность работать, требуется массовое техническое руководство. В разгар сезона нужно бросить к ответственным местам строительства сильные технические бригады, а кадры в большом дефиците. Лишь в семи районах имеется по одному специально работающему дорожному технику, во всех

остальных районах техники работают „по совместительству“: они загружены другими обязанностями и „между прочим“ руководят дорожным делом. И это в то время, как предстоящая дорожная кампания требует ударности работ!

В плане намечены показательные работы в 9 районах. В период междупарья в эти районы необходимо забросить дорожные отряды в составе мощных тракторов, гредеров и т. п., а их нет. Дорожные органы проявляют к этому факту изрядное безразличие. Предпринята работа на 17 млн. руб., но никак нельзя получить 100 тыс. руб. на мероприятия по организации бригад, широкой агитации, массовому распространению листовок, реклам, организации выставок и пр. Долго ведутся переговоры по вопросу о получении агитационного автомобиля.

Зимний месячник показал, что для успешного осуществления намеченного плана дорожного строительства в Средней Волге требуется подъем самостоятельности населения, четкое, грамотное техническое руководство дорожным строительством, своевременное снабжение строительства самым необходимым строительным материалом из местных ресурсов и техническими средствами.

М. Н.



80 ЛУЧШИХ АВТОДОРОВЦЕВ - АКТИВИСТОВ В АМЕРИКУ НА УЧЕБУ

ТА РОЛЬ, которую будут играть автомобили в развитии социалистического хозяйства нашей страны, понятна всем.

Еще в этом году наши автозаводы начнут выпускать десятки тысяч машин, и чем дальше, тем больше будет увеличиваться их количество, поэтому надо серьезно задуматься над подготовкой кадров инженеров, мастеров и квалифицированных рабочих, которые станут у конвейера на наших автогигантах. Мы должны догнать и перегнать капиталистические страны. Для этого нам необходимо усвоить и перенять те методы, навыки и знания, которые имеет техника капиталистических стран.

С этой целью правительство ежегодно посылает за границу лучших производственников — рабочих советских заводов и фабрик. Приближающийся пуск автозавода в Нижнем-Новгороде, заканчивающаяся реконструкция АМО требуют новых квалифицированных автокадров. Центральным советом Автодора был поставлен перед соответствующими органами вопрос о посылке в Америку на заводы Форда лучших производственников автодоровцев-активистов.

Уже отобрано двадцать товарищей в Москве, остальные шестьдесят отбираются автодоровскими организациями в других областях Союза.

Вот эти товарищи:

Ермолин — токарь института ЦАГИ, производственный стаж с 1913 г.

Полянский В. — шофер-регулировщик испытательной станции, стаж с 1925 г.

Лихачев С. — механик-слесарь НАМИ, стаж с 1925 г.

Иванов С. — механик 3-го грузового гаража Москомтранса, стаж с 1908 г.

Ленский В. — слесарь-инструментальщик I Госмеханического обозного завода, стаж с 1923 г.

Матыск С. — конструктор завода № 39 ВСРМ, стаж с 1923 г.

Баранов А. — моторист, сборщик завода № 39 ВСРМ, стаж с 1923 г.

Хохлушкин С. — шофер гаража „Рабочая Москва“, стаж с 1915 г.

Торопов И. — ремонтёр-шофер Союзкино, стаж с 1914 г.

Савельев С. — выдвиженец, конструктор завода № 39 ВСРМ, стаж с 1922 г.

Маслов — шофер Щепетильниковского трамвайного парка, стаж с 1923 г.

Бойдарик И. — кладовщик гаража Мособлздравотдела, стаж с 1912 г.

Лебедев В. — бригадир завода „Точный прибор“, стаж с 1915 г.

Горцев К. — шофер-механик завода „Серп и молот“, стаж с 1912 г.

Мантуленко С. — слесарь Сокольнического отделения Автодора, стаж с 1921 г.

Кузьмин И. — механик-слесарь НАМИ, стаж с 1925 г.

Осипов — Мастер АМО, стаж с 1918 г.

Коклюшкин — токарь фабрики № 7 Мострикотажа, стаж с 1921 г.

Чистов С. — заведующий гаражом ЦАГИ, стаж с 1913 г.

Это — лучшие автодоровцы-общественники, в большинстве ударники, зарекомендовавшие себя как выдержанные и стойкие рабочие-производственники с большим опытом и инициативой.

Там, в Америке, эти товарищи должны напрячь все силы, чтобы приобрести максимум необходимых знаний, усвоить все приемы фордовской техники в производстве автомобилей, чтобы применить эти знания на наших заводах и передать их другим рабочим, стать у нас новыми командирами советской автопромышленности, оправдать звание автодоровцев-активистов.

Точно также и автодоровские организации на местах должны отнестись со всей серьезностью к дополнительному отбору товарищей в счет шестидесяти.

Нужно выбирать лучших из лучших. Нужно иметь в виду, что те средства, которые затратит наше государство на посылку этих товарищей за границу, должны быть оправданы сторицей и возвращены пролетариату обратно упорной работой по рационализации нашего автохозяйства, по внедрению в производственные процессы методов передовой техники, по обучению этим методам других рабочих. Центральный совет Автодора для дальнейшей поддержки и помощи автодоровцам, едущим на учебу, принимает над ними свое шефство (в содействии по отправке их и впоследствии, по возвращении из Америки, в помощи в первое время работы на наших заводах).

В свою очередь Центральный совет обязывает всех товарищей, командируемых в Америку, поддерживать с Центральным советом и со своей организацией самую тесную связь, сообщая о всех успехах в работе.

В то же время местные организации Автодора должны принять на себя заботы о семьях командируемых.

Выделяя из автодоровских рядов 80 лучших активистов и выполняя свою задачу в содействии автомобилизации страны, общество получит через некоторое время 80 лучших товарищей, обладающих знаниями, которые пока трудно получить у нас.

Эти знания общество сумеет передать и другим своим членам.

В дальний путь, товарищи, на учебу! Будьте и на учебе такими же стойкими и сильными, какими вы были у себя на производстве!

М.

КАПИТАЛИСТЫ ГОТОВЯТ ВОЙНУ ПРОТИВ СТРАНЫ СОВЕТОВ. ТРУДЯЩИЕСЯ! УЧИТЕСЬ УПРАВЛЯТЬ АВТОМОБИЛЕМ И ТРАКТОРОМ, ВСТУПАЙТЕ В АВТОДОР, УКРЕПЛЯЙТЕ ОБОРОНУ СТРАНЫ ПРОЛЕТАРСКОЙ ДИКТАТУРЫ.

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ

Под общей редакцией проф. Е. А. Чудакова

Тов. БОРОВЛЕВУ (Сибкрай, зерносовхоз им. 1 мая).

12. Как поступить с поршнем, который заело в цилиндре?

Если при работе мотора поршень заело, необходимо дать остыть мотору, после чего коленчатый вал проворачивается от руки, если заедание было во-время замечено.

Если после остывания двигателя коленчатый вал все же не проворачивается, следует налить в камеру сжатия керосину, дать постоять ему несколько часов, после чего обычно удается провернуть коленчатый вал. Керосин удаляется из камеры сгорания шприцом.

Если же и после этого коленчатый вал не проворачивается, то единственный способ удаления поршня из цилиндра — разбить его на куски и последние удалить.

Тов. МОЛОДЫХ (Кострома).

13. Отчего происходит шум в трансмиссии автомобиля „АМО“?

Шум в трансмиссии автомобиля „АМО“ происходит вследствие недостаточно точной обработки отдельных частей (главным образом шестерен коробки скоростей и дифференциала).

Практические руководства по машине „АМО“ в свое время были выпущены заводом, но теперь в виду перехода на новую модель („Автокар“) ни в распоряжении завода, ни в продаже они не имеются.

Тов. СЕРГЕЕВУ (N-ский полк).

14. Можно ли использовать карбюратор в качестве приспособления для просасывания воздуха через радиатор?

Ваше предложение о применении карбюратора в качестве приспособления для просасывания воздуха через радиатор не может быть оценено в виду того, что количество воздуха, засасываемое карбюратором, ничтожно по сравнению с требуемым для охлаждения воды в радиаторе.

Тов. МОЛЧАНОВУ (Воронеж).

15. Как часто следует доливать масло в картер двигателя „Форд“?

В первом издании книги Дьякова — „Автомобиль Форд“ в указанном вами месте вкрадлась опечатка: масло в картер двигателя следует доливать не два раза в день, а тогда, когда уровень масла не достигает метки F на указателе уровня масла. Проверяется уровень масла в картере ежедневно.

Тов. РЫЖОВУ В (Ленинград).

16. На каком топливе работают сейчас тракторы?

Тракторы в настоящее время работают преимущественно на керосине.

17. Как пускается двигатель в ход при работе на керосине?

Пуск в ход обычно производится бегунком. После того как все трубопроводы прогреются, бензиновый бачок закрывается и топливо в карбюратор поступает из бака горючим (керосином). Предварительный прогрев труб требуется для лучшего испарения керосина.

18. Какие системы карбюраторов применяются для работы на керосине и на каких тракторах?

Карбюраторы, работающие на керосине, установлены на тракторе „Ойл-Пул“, „Интернационал“, „Фордзон“. Карбюраторы для этой цели применяются: „Энсайн“, „Холлей“, „Кингстон“, „Гретцин“. Трактор „Катерпиллар“ работает на лигроине.

Тов. СЕВЕРОВУ (Тверь).

19. Почему мотор следует останавливать выключением зажигания, а не закрывая газ?

При выключении зажигания сразу прекращаются вспышки в цилиндрах и кроме того в цилиндры поступает еще некоторое количество свежей смеси. Благодаря второму обстоятельству значительно облегчается последующий пуск двигателя в ход.

20. Как устранить прилипание крышки к камере?

Для устранения прилипания камеры к крышке внутренняя поверхность крышек посыпается тальком.

Тов. ТРОФИМОВОЙ (ст. Рогачевск, Сев.-Кав. ж. д.).

21. Что называется блоком цилиндров?

Блоком называется совместная отливка цилиндров.

22. Что называется одноблочной, двухблочной, многоблочной отливкой цилиндров?

Одноблочным называется двигатель, у которого все цилиндры отлиты вместе.

При отдельной отливке цилиндров (каждый цилиндр отдельно, по два цилиндра, по три цилиндра и т. д.) двигатель называется многоблочным или, в зависимости от числа отдельных отливок, двухблочным, трехблочным и т. д. Двигатель трактора „Катерпиллар“ является многоблочным.

Выражение „каждый цилиндр отлит в отдельном блоке“ неправильно.

АВТОДОРОВЦЫ, В ПОХОД ЗА ОВЛАДЕНИЕ ТЕХНИКОЙ!

КОЛЛЕКТИВЫ АВТОДОР в механических частях N-ской бригады совершенно бездействовали. Общебригадное собрание признало, что как партийные организации, так и командование частей не обращали никакого внимания на работу Автодора.

Состоявшееся собрание объявило общебригадный автодоровский поход за овладение техникой. Итоги этого похода—проверить к 9 мая. Всю работу Автодора строить исключительно на основе социалистического соревнования и ударничества. Добиться лучшего управления машиной, ни одной аварии, полное выполнение правил езды и образцовое содержание машин.

Уже сейчас—налицо некоторый сдвиг в работе Автодора.

47 лучших ударников записалось в ряды Автодора и принялись за учебу. Аккуратно два раза в декаду проводятся занятия под руководством ударника—старшего шофера батальона тов. Галкина.



Лучший шофер-ударник N-ской роты связи тов. Биков. Имеет благодарности за бережное отношение к машине, был премирован командировкой в Ленинград

Парторганизация и командование батальона помогли оборудовать автокласс, раздобыть таблички, планы, схемы и все части мотора.

Отстающих товарищей по учебе берут на буксир более сильные. Так, например, тов. Налимов взял на буксир нескольких отстающих и каждый вечер проводит с ними занятия.

Однако не все части развернули еще автодоровскую работу.

Например, в N-ском полку за короткое время сменилось три руководителя Автодора. Не лучше дело обстоит и в роте связи. На вопрос, как поставлена автодоровская работа, секретарь партколлектива тов. Козлов ответил: „Да замерла у нас автодоровская работа“. Тут не мешает прибавить, что ее никогда и не было.

Необходимо со всей решительностью взяться за оживление работы Автодора во всех частях. Ответственные организации должны помнить, что они отвечают за состояние автодоровской работы.

М. Фридман

САРАНСКИЙ ЗЕРНОСОВХОЗ НЕ ГОТОВ К ПОСЕВНОЙ КАМПАНИИ

БРИГАДА МОРДОВСКОГО областного отдела Автодора, обследовавшая Саранский зерносовхоз, установила, что к весенней посевной кампании по намеченному плану мастерской:

Надо отремонтировать	Шт.
Плугов	40
Борон	147
Сеялок	20
Тракторов	23

Отремонтировано	
Плугов	38
Борон	147
Сеялок	19
Тракторов	1

Ремонт развернут в первых числах декабря. Штат мастерской состоит из 9 чел., хотя при обследовании в мастерской было гораздо больше рабочих. При проверке бригадой фактического исполнения ремонта выяснилось, что весь ремонт заключался... в протирке масляной тряпкой. В сеялках и высеивающих аппаратах осталась рожь от весеннего сева, планки держателя диска все искривлены, бороны были смазаны только маслом, зубья не оттянуты. Из всего этого видно, что капитального ремонта

не было и что инвентарь требует добавочного ремонта.

С ремонтом тракторов в мастерской дело обстоит еще хуже. К моменту обследования был отремонтирован один трактор из 23 и 5 находилось в ремонте. Ко всему нужно добавить, что мастерская не оборудована и руководители ее не интересуются этим. Зав мастерской, зная, что мастерская необорудована, ушел в отпуск. План ремонта не реален. Цифры взяты с потолка, так как мастерская и сейчас не имеет актов и дефицитных ведомостей на тракторы и сельскохозяйственные машины и поэтому не знает, какой потребуется ремонт.

Бригада предлагает для успешного проведения ремонта тракторов и машин ввести следующие мероприятия: установить трехсменную работу мастерской с введением бригад, заняться вопросом организации мастерской, составив календарный план работы по ремонту, и довести его до каждого рабочего, поднять труддисциплину среди рабочих. Рабочему развернуть соцсоревнование и ударничество, усилить массовую работу и создать фонд для премирования лучших ударников.

Саранск.

Меньшенин

НАЧИНАЕМ РАБОТАТЬ

ВПЕРВЫЕ ОРГАНИЗОВАВШИЙСЯ Автодор в Кустанае энергично взялся за работу; открыл курсы шоферов: шестимесячные на 112 чел. и трехмесячные—на 70 чел.

Теоретические занятия уже подходят к концу. Приступили к практической работе по ремонту

автомашин. Уже отремонтированы две автомашины, на которых учащихся будут обучать практической езде. Автодор имеет свой гараж, в котором ремонтируются автомашины самими курсантами.

Кустанай

Г. Храмов

КАК ОНИ ОБСЛУЖИВАЮТ ВАЖНЫЙ ТРАКТ

ЧУЙСКИЙ ТРАКТ — один из важнейших участков связи Западной Сибири с Востоком. На Чуйском тракте занято значительное количество многотонных машин — „Автокары“, „Язы“ и т. д. Тракты далеко еще не оборудован, профиль пути оставляет желать много лучшего, поэтому каждый шофер и весь личный состав автопарка должны принять решительные меры к сохранению автотранспорта.

Так ли это на самом деле?

Вот несколько картинок работы Чуйского тракта, при том на участке наиболее благополучном (Кошагач-Иня).

Шофер Проценко спустил машину по 40-метровому откосу в р. Чую; автомобиль разбит совершенно, были и жертвы.

Шофер Лихачев спустил машину под откос, пробил картер, сломал три рессоры, диск и вывел из строя весь скат резины.

Шоферы Дмитриев, Вяткин, Соломенников, Краснов вывели из строя машины таким же путем.

Шоферы Ларин и Савочкин „встретились“ и разбили совершенно одну машину, а вторую искалечили.

В итоге 8 автомобилей выведены из строя, из них 4 восстановить невозможно. А вот участок Ангадай—Бийск снабжен машинами „Яз“ и из всего состава через несколько месяцев работы выбывает в ремонт до 50% машин.

Такое варварское отношение к ценнейшему имуществу, когда мы и без того ощущаем острый недостаток в тяговой силе, дальше продолжаться не должно.

Главный виновник — традиции старых шоферов, пьянка и ухарство. Распоряжения начальника автобазы о следовании машин через Анжарную гору не выполняются, шофера ездят без колонного начальника и в пьяном виде.

Автодорожная общественность должна вмешаться в это дело!

В. Дрегузов

Новосибирск

ПЕРВАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ АВТОДОРА СМОЛЬНИНСКОГО РАЙОНА

13 МАРТА СОСТОЯЛАСЬ первая автодорожная конференция Смольнинского района в Ленинграде.

Докладчик от областного отдела Автодора охарактеризовал работу области и указал в большей своей части, как не нужно работать такой мощной организации как ленинградская. Он указал на полное отсутствие автодорожной работы в деревне и на то, что вся работа по городу идет самотеком. Из-за неработоспособности правления Автодор не смог переключиться на живое руководство, в результате чего от 600 автодорожных коллективов осталось 135, а из 100 тыс. членов — 12—15 тыс. Договор на социалистическое соревнование с Москвой составлен уже два года и до сих пор не подписан.

Конференция, на которую собралось 150 делегатов, с достаточной ясностью доказала, что автодорожная организация является жизненной. Перед ней стоит целый ряд задач, от разрешения которых Автодор Ленинграда отстал и которые теперь нужно выполнить, развернув действительно ударные и социалистические темпы автодорожной работы.

В состав правления конференция избрала 21 активиста-автодорожца, на которых возложена задача не на словах, а на деле доказать работоспособность Автодора в первом городе пролетарской революции.

Б. Герасименко

Ленинград

В ПОМОЩЬ ВТОРОЙ БОЛЬШЕВИСТСКОЙ ВЕСНЕ

ИЗ 45 ТРАКТОРОВ, розданных для ремонта по гаражам Москомтранса, таксомоторному гаражу № 6 достались два трактора.

Их нужно было отремонтировать к 10 марта. При помощи общественности гаража на работу была брошена специальная бригада в составе т. т. Мягкова, Петрова, Секиры, Ульянова, Сорокина и Блохина, которые объявили эту работу ударной с выполнением до ее срока.

Ударники слово сдержали. 8 марта утром ремонт тракторов был выполнен. Не на словах, а практическим делом гараж помог весеннему севу.

Г. Афремов

Москва



Автодорожцы-общественники гаража № 6 Москомтранса ремонтируют два трактора к весенней посевной кампании. Ударная работа была выполнена раньше срока и была закончена первой в Москве.

Фото Г. Афремова

П О Ч Е М У?

Каинский совхоз № 48 (Западно-Сибирского края) получил с Московского автосборочного завода им. КИМ машину "Форд" № 807, у которой оказались отломленным и утерянным звуковой сигнал, выбито стекло и одна фара и обрезан стоп-сигнал.

Кто виноват в хищении и ломке частей машины? И не лучше ли было бы все мелкие и бьющиеся наружные части при пересылке складывать в кабинку (так как ничего сложного не составляет при прибытии поставить их на свои места)?

Кроме всего этого, к этой же машине заводом были недосланы: кузов, сиденье со спинкой, запасная камера и покрышки.

Все изложенные "прелести", кроме лишних расходов, задерживают у нас эксплуатацию машины.

Аргентов

Каинск

Недавно ВЯТО неизвестно для чего и кому прислало в Тулу на завод № 1 шестиколесный автомобиль, у которого оборван клапан и побит поршень.

Машину по прибытии на завод никто не принимал. Она и теперь стоит под открытым небом. Выпавший снег засыпал ее, а с наступлением оттепели ржавчина сделает свое дело.

В то время как вся общественность собирает средства на шестиколесные машины для укрепления Красной армии, отдельные головотяпы уродуют уже готовую машину.

А. Беляков

Тула

Не имеет автодорожского коллектива рабфак Ленинградского автодорожного института, насчитывающий 400 студентов рабочих-шоферов, среди которых есть и члены Автодора.

Облотделу Автодора нужно подумать, чтобы воспитать из будущих специалистов автотранспорта также организаторов автодорожской общественности.

Б. Герасименко

Ленинград

"Не стану я тратить на ваши заседания по 40 коп. на автобус" — ответил рассыльному и записал в разносную книгу член правления отделения Автодора в Туапсе и член ВКП (б) тов. Филькштейн, которого только недавно на конференции избрали в члены правления?

Автодорожская общественность ждет от членов нового правления действительной работы,

а не такого барскинебрежного отношения, какое позволил себе проявить в этом случае тов. Филькштейн.

Автодоровец

Туапсе

Отсутствует секретарь коллектива Автодора при шелковой фабрике Волокностроя в Могилеве.

Весной 1930 г. вступило в члены Автодора 50 человек, собраны вступительные взносы и... на этом дело кончилось.

Нужно, чтобы фабком позаботился избрать секретаря коллектива и наладить работу.

Рабочий Бобцов

Могилев

Остановились практические занятия на шоферских курсах и кружках в Ялте из-за поломки учебной машины, ее взял секретарь отделения Автодора тов. Козерацкий и посадил шофером кружковца, не имеющего навыка в управлении машиной. В результате поездки в Алупку получился срыв полуоси.

Такой поступок, кроме материального ущерба, задерживает всю работу курсов.

Автодоровец

Ялта

Зав. гаражом и председатель коллектива Автодора Союзтранса в Вятке упорно не хотят организовать кружок по изучению автодела, несмотря на просьбы рабочих. До сих пор говорили, что надо добиться разрешения от Крайавтодора, сейчас оно получено, но все же работа не движется.

Не лучше, впрочем, работает и весь коллектив Автодора. Вся его деятельность сводится к сбору членских взносов.

Грузчик гаража И. Гермогенов

Вятка

Уполномоченный райавтодора обратился к райисполкому с докладной запиской за разрешением вопросов: о постройке общественного гаража, закрепления за Автодором нужных помещений и проч., которые само отделение не могло разрешить, но которые тормозили работу.

"Сейчас не время заниматься разрешением таких вопросов" — объяснил представитель райавтодора — ответственный работник Лабинского рика.

Такое отношение к Автодору не дает возможности широко развернуть его работу. Напрасно.

А. П.

Ст. Лабянская

Отв. редактор *Н. ОСИНСКИЙ*

Зав. редакцией *Н. БЕЛЯЕВ*

Военфонdbюро, Москва, Ильинка, 2, продает неполноценные авто- и мото-покрышки „Денлоп“ размер:
1) 1020 × 120, 2) 28 × 3, 3) 26 × 2¹/₂ и камеры 30 × 3.

Издатель: Акционерное Издательское Общество „ОГОНЕК“