

ЗА РУЛЕМ





РАПОРТ

ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО
ОБЩЕСТВА АВТОДОР

ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ

Четвертый год издания

Редколлегия: А. Брагин, Н. Беяев, А. Головкин, В. Дмитриев, Я. Дробнис, В. Зарзар, М. Кольцов, инж. К. Купреянов, М. Презент, Н. Осинский, Л. Мандельяну, И. Фельдман, проф. Е. Чудаков, И. Халепский

СОДЕРЖАНИЕ

Закончено строительство Нижегородского автогиганта (рапорт строителей, приветствие тт. Сталина и Молотова, обращение и становление ЦС Автодора) . . . 1

М. ЛУЧАНСКИЙ — Страницы о борьбе и победах 4

Инж. В. БОГДАНОВ — Советские сигнальные двухцветные стекла „Стоп“ 11

Инж. Э. ПАЙКИН — Советское магнето 12

Инж. Б. УКШЕ — Как сделать автомобиль „Форд“ проходимым по плохим проселочным дорогам . . 15

Моторизация погранохраны 16

М. НАДЕЖДИН — Реорганизуем автотранспорт на основе шести указаний т. Сталина 18

Как отремонтировать эбонитовые части автомобиля 20

Е. ЕВМЕНОВ — Как сократить ремонт автодвигателей 22

Новости мировой автодорожной техники 24

Н. БЕЛЯЕВ — Нужна ли нам автомобильная кооперация 26

Читательская конференция „За рулем“ в Ленинграде 27

Рабселькоры — автодорожцы едут . . 28

В номере 35 иллюстраций

ЦК ВКП(б) — тов. СТАЛИНУ
Председателю СНК СССР — тов. МОЛОТОВУ
ВСНХ СССР — тов. ОРДЖОНИКИДЗЕ
Нижкрайкому ВКП(б) — тов. ЖДАНОВУ
Центральный комитет союза строителей — т. РЯБОВУ
Центральный комитет союза РАТАП — тов. СОБОЛЬ

Партией и правительством нам было дано задание — закончить к 1 ноября 1931 года строительство автомобильного завода и смонтировать все основное оборудование.

Настоящим рапортуем, что под руководством и при неослабной помощи партии и правительства, давая сокрушительный отпор нытикам и маловерам, усилиями рабочих и колхозников Нижегородского края, героической борьбой рабочих масс, парторганизации и комсомола завода ЗАДАНИЕ ВЫПОЛНЕНО.

На 1 ноября закончено сооружение литейного, кузнечного, механосборочного, прессового, рессорного, ремонтно-кузнечного, ремонтно-механического и деревообделочного корпусов; закончено строительство теплоэлектроцентрали, центральной высоковольтной понижающей подстанции, 13 цеховых трансформаторных подстанций; построены здания профтехкомбината главной конторы, проходной, склада сырья для кузницы; проложен нефтепровод от р. Оки до нефтехранилищ и построены 4 железобетонных нефтехранилища, емкостью по 5 тысяч тонн каждое; на реке Оке построены водозаборные сооружения (оголовок водоприемник, подводная галлерея, станция первого подема, отстойники, фильтры, и станция второго подема) и проложен водопровод до завода (5 километров); по всей территории закончено сооружение водопроводной, ливневой, фекальной и отопительной систем.

Все пришедшее (67 проц) оборудование смонтировано и ряд цехов вступил в эксплуатацию (ремонтно-механический, ремонтно-кузнечный, штамповый, инструментальный и деревообделочный). Некоторые цехи вступили в период наладки и подготовки к пуску.

Сейчас нами мобилизованы все силы, чтобы в течение данных нам двух месяцев на пусковой период полностью закончить монтаж оборудования, провести наладку и опробование оборудования. Мы твердо убеждены, что с 1 января 1932 года завод вступит в эксплуатацию.

От имени и по поручению парторганизации и рабочих-строителей, монтажников и производственников:

Начальник Автостроя С. ДЫБЕЦ.
Секретарь райкома ВКП(б) КУЗНЕЦОВ.
Начальник 13 го треста ЦАРЕВСКИЙ.
Секретарь парткома строителей В. КУКЯНОВ.
Председатель ОПК союза строителей Е. АНДРОН.
Председатель завкома РАТАП Н. БОБКОВ.

Центральный совет Автодора — Москва Садовая-Кудринская, 17. Телеф. 4-96-16

РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстная бульв., 11. Тел. 3-31-91. 1 рама. А, 6, 15, 18, 23, 25, 29. Контора: Москва 6, Страстной бульв., 11

Сектор распротр. Тел. 5-51-69.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1931 год „За Рулем“: на год — 4 р., 6 мес. — 2 р. 15 к., 3 м. — 1 р. 10 к. С приложен. „Библиотеки „За Рулем“: на год — 8 р., 6 м. — 4 р. 50 к., 3 м. — 2 р. 40 к. За границу „За Рулем“: на год — 2 долл., 6 м. — 1 долл. 25 цент.

ПРИВЕТСТВИЕ СТРОИТЕЛЯМ АВТОЗАВОДА

НИЖНИЙ-НОВГОРОД, АВТОЗАВОД — ДЫБЕЦУ, ЦАРЕВСКОМУ, КУЗНЕЦОВУ

Горячий привет рабочим и административно-техническому персоналу стройки по случаю успешного окончания строительных работ завода. С победой, товарищи! Желаем вам дальнейших успехов в деле монтажа, наладки и пуска завода-гиганта. Не сомневаемся, что сумеете одолеть все трудности и с честью выполните свой долг перед страной.

И. Сталин. В. Молотов

НОВАЯ ПОБЕДА ОБЯЗЫВАЕТ

ОБРАЩЕНИЕ ЦЕНТРАЛЬНОГО СОВЕТА АВТОДОРА

Дорогие товарищи!

14-Ю ГОДОВЩИНУ Октябрьской революции пролетариат СССР отмечает новым блестящим успехом, крупнейшей победой на фронте социалистической стройки. 1 ноября заканчивается строительством гигант социалистической индустрии, ее гордость — Нижегородский автомобильный завод. Пуск этого завода — лучшее доказательство правильности генеральной линии нашей партии, — торжество всей советской системы.

В то время как экономический кризис скопал параличом буржуазный мир, когда в самой передовой по автомобилизации стране — Америке, в самом сердце ее автомобильной промышленности — Детройте — Форд закрывает свои автомобильные предприятия, выбрасывая на улицу, в лапы нищеты и голода сотни тысяч рабочих, — в СССР неуклонно развиваются новые производства, новая техника. Нижегородский автогигант — наглядное доказательство этого. Советская пятилетка автостроения получает в его лице сегодня новое мощное подкрепление.

Автодоровская общественность вместе со всем рабочим классом Советского союза с гордостью празднует окончание строительства нового гиганта. Начало его работы возлагает на все автодоровские организации крайне ответственную и почетную обязанность: всемерно поддерживать рабочих и ИТС завода в их борьбе за быстрое развертывание производства на базе новой техники.

Выполнение и перевыполнение производственной программы завода тесно связано с бесперебойной работой заводов поставщиков, с работой смежных производств.

Товарищи автодоровцы заводов поставщиков! Ваша обязанность неусыпно наблюдать за своевременным выполнением вашими заводами договоров с Нижегородским гигантом, не допускать ни малейшей задолженности перед ним. Декадниками ликвидации неполадок, производственными эстафетами, сквозными бригадами, контрольными постами, кампаниями в своей заводской печати обеспечьте помощь гиганту!

Товарищи автодоровцы Нижегородского автозавода! В этих условиях неизмеримо возрастает роль и значение авто-

доровской организации. На всех участках производственной жизни завода вы должны быть в первых рядах. Направьте сюда все свое внимание, мобилируйте все свои силы! Организация технической учебы новых рабочих, организация курсов, кружков и технических бесед, внедрение в массу рабочих сознания необходимости бережного и грамотного обращения с ценнейшим оборудованием — боевые задачи дня, решать которые должна вся автодоровская организация.

Лозунг: «Каждый автодоровец — ударник» должен стать боевым и осуществиться в ближайшее время и полностью.

Товарищи автодоровцы автозавода! В круг своего внимания немедленно включите вопросы борьбы за хорошие подездные пути к автозаводу, за образцовую дорогу на территории завода и в социалистическом городке. Нижегородский гигант, гордость и слава страны советов, должен быть окружен сетью безупречных и культурных дорог.

Товарищи автодоровцы Советского союза! Окончание строительства Нижегородского автогиганта вы должны отметить усилением активности в социалистическом строительстве на всех участках и особенно на участке автомобилизации. Сходящие с конвейера Нижегородского автозавода, завода им. Сталина (бывш. АМО) и Ярославского завода советские автомобили должны попасть в надежные и бережные руки. Шире развертывайте автотехническую пропаганду в массах трудящихся. Овладейте в первую очередь сами техникой автомобильного дела!

Проверим свои шеренги, мобилируем всю свою энергию и активность на помощь гиганту, на обеспечение бесперебойной работы его цехов и станков, на дальнейшее развитие и укрепление автомобилизации СССР. Борьба за автомобиль не кончилась, она еще только началась. Развернутым фронтом — в бой за дальнейшие победы и успехи советского автостроения, за скорейшее выдвижение СССР в число передовых стран по автомобилизации.

Председатель Центр. совета о-ва Автодор
А. М. Лежавин

Член президиума и ответственный секретарь
ЦС о-ва И. Фельдман



Нижегородский автогигант заканчивается строительством. На заводской площадке в последние дни перед окончанием основных строительных работ.

Фото А. Шайхета

АВТОДОР ПРЕМИРУЕТ ЛУЧШИХ УДАРНИКОВ АВТОЗАВОДА

В связи с успешным окончанием строительства Нижегородского автозавода, знаменующим крупную победу на фронте социалистического строительства и автомобилизации СССР, президиум Центрального совета общества Автодор постановил:

1) Выделить специальный фонд в размере 25 тыс. руб. для премирования лучших ударников строительства, показавших подлинно большевистские образцы выполнения плана строительства и высокое качество работы.

2) Выделить 25 тысяч рублей для премирования ударников Автозавода из числа

рабочих и ИТС за лучшие показатели в деле выполнения производственного плана на основе ударничества и социалистического соревнования, за лучшие достижения в борьбе за качество продукции и лучшие рационализаторские предложения.

3) Выделить 10 стипендий имени Центрального совета Автодора по 2 400 рублей каждая для лучших ударников Автозавода, выдвигаемых на учебу в автотракторные вузы: Московский автотракторный институт (5 стипендий) и Нижегородский автомобильный техникум (5 стипендий).

Успехи пятилетки—решительный удар по мировому капитализму. Догоним и перегоним в кратчайший срок передовые по технике капиталистические страны! Да здравствуют большевистские темпы!

СТРАНИЦЫ О БОРЬБЕ И ПОБЕДАХ

КАК ВЫРАСТАЛ НИЖЕГОРОДСКИЙ АВТОГИГАНТ

„Строящийся Нижегородский автозавод является одной из важнейших крепостей социалистической индустрии и крупнейшим фактором усиления обороноспособности страны и пролетарской диктатуры — цитадели международной пролетарской революции“.

(Из акта торжественной закладки Нижегородского завода от 2 мая 1930 г.).

ЕЩЕ НЕ НАСТУПИЛИ дни, когда можно было бы написать сколько нибудь полную историю Нижегородского автомобильного завода. Даже когда останутся позади эти последние предпусковые дни и последние строители и монтажники оставят площадку, чтобы дать место в новых корпусах наладчикам, мастерам, станочникам, — даже тогда еще рано будет подводить итоги огромному делу, каким является постройка и пуск в ход одного из крупнейших заводов социалистической пятилетки. Опыт старших братьев — Сталинградского тракторного и других заводов показал, что пуск в эксплуатацию подобных заводов представляет собой сложнейшее и ответственное дело.

И все же в эти дни, когда среди хаоса изрытой заводской площадки наливаются изнутри агрегатами, станками, инструментарием, материалами заводские цеха, полезно и необходимо бросить беглый взгляд на прошлое великой стройки, чтобы еще тверже и увереннее смотреть в новый период истории Нижегородского гиганта, обозначаемый днем 1 ноября 1931 года, днем начала пусковых работ.

* * *

Нижегородский автомобильный завод зарождался под шум оживленных дебатов — следует ли строить завод на 10 тысяч автомобилей и возможно ли в наших условиях построить завод на сто тысяч машин в год.

19 декабря 1928 года начало впервые обрисовываться реальное окончание дискуссии.

В этот день председатель ВСНХ РСФСР т. С. Лобов сообщил на пленуме московских инженерно-технических сил о переговорах с компанией Форда о сооружении на территории СССР крупного автомобильного завода, рассчитанного на массовый выпуск автомобилей. Аналогичные переговоры велись и с „Дженераль-Моторс“.

4 марта 1929 года был опубликован приказ по ВСНХ СССР, в котором говорилось:

...„В настоящее время одним из самых узких мест является зачаточное состояние внутреннего автостроения, что препятствует более быстрому развитию всего народного хозяйства“.

Как выход из этого положения, приказ ВСНХ указывал:

— „Правительством принято решение построить собственными силами мощный автомобильный завод с выпуском 100 тысяч машин в год в две смены“.

Поставив новую и ответственную задачу, приказ тут же давал ее оценку сравнительно с другими гигантами советского индустриального строительства:

— „Эта задача по своему значению и масштабу стоит на уровне таких крупнейших народно-хозяйственных проблем, как Днепрострой, Тракторострой, Магнитострой, к осуществлению которых уже приступлено“.

С изданием этого приказа закончилась предыстория будущего Нижегородского гиганта. Завод вызывался к жизни, как одна из неотложных задач советской страны, которую надо было разрешить собственными силами, по образцам лучших достижений мировой техники и в максимально короткий срок.

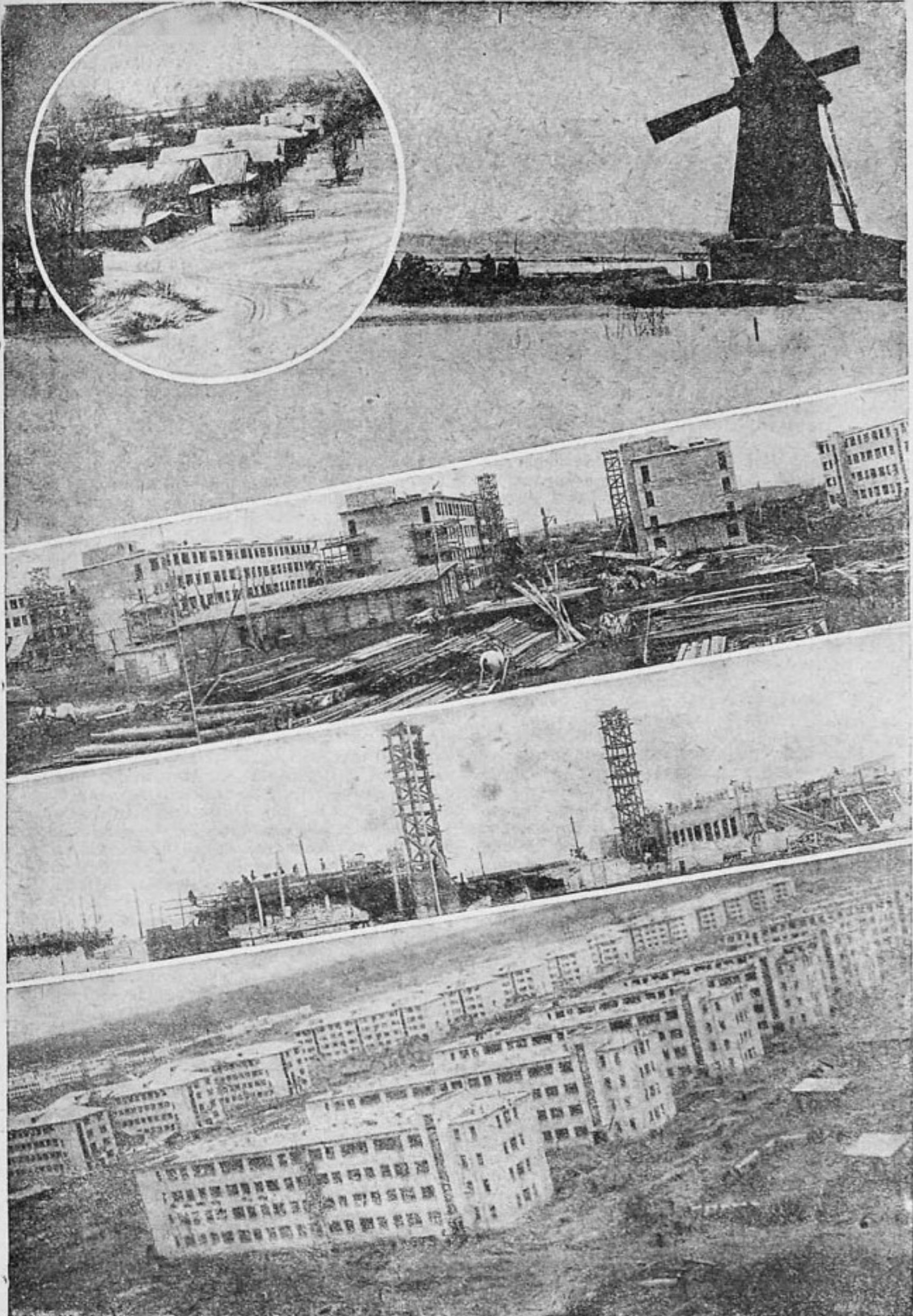
В ближайшие за приказом дни был организован Автострой, во главе с т. С. Дыбецом, приступивший к выбору и исследованию площадки в Нижнем.

31 мая 1929 года — следующая дата, которую необходимо назвать, обращаясь к истокам великой стройки. Переговоры с Фордом, начавшиеся в конце 1928 г., были в этот день закончены подписанием в Дирборне (Мичиган) договора об оказании нам технической помощи в организации и оборудовании нового автозавода.

По договору Форд передавал СССР свои планы, патенты, чертежи, необходимые для завода, и обязался командировать на стройку своих инженеров. Срок технического сотрудничества договором был установлен в 9 лет. В продолжение этого срока Форд обязался передавать нам все усовершенствования, которые он будет в дальнейшем вводить на своих машинах, а также ежегодно принимать на свои заводы 50 наших инженеров, техников, мастеров для практики.

Огромнейшее и труднейшее дело получило техническое оформление и руководство. Комиссия инженеров Автостроя, во главе с т. Дыбецом, немедленно выехала в Детройт для участия в составлении проектов и изучения методов фордовского производства. Одновременно начинаются работы по постройке Московского автосборочного завода и приспособлению под временную автосборочную Нижегородского завода „Гудок Октября“. Начинаются подготовительные работы на заводской площадке. В августовском (№ 15) номере „За Рулем“ появляется первая сводка „На фронте автостроительства“, начавшая собой непрерывную летопись гигантской стройки, продолжающуюся до сегодняшнего дня.

8-го августа в Москву приехали четыре директора фордовских предприятий, во главе с главным директором Соренсоном, подтвердившие на месте правильность выбора места для будущего завода и укрепившие непосредственную связь с фордовской технической организацией.



Как строился соцгород Нижегородского автозавода. Вверху — место стройки в начале 1930 г.; посредине — соцгород к июлю и октябрю 1930 г.; внизу — соцгород в почти законченном виде (конец 1931 г.)



Нижегородский автозавод начат строительством. Порт. Устройство берега и железнодорожной ветки. Июль—август 1930 г. Из фотоархива „За Рулем“

К этому времени обрисовались технические и организационные контуры строительства. Коллегия Главмашинстроя ВСНХ СССР постановила форсировать подготовительные работы на площадке и установила срок начала основных работ—1 мая 1930 г. Главмашинстрой определил также срок всех основных строительных работ—пятнадцать месяцев.

Это было очень смелое, подлинно-большевистское решение. Много позже, на одном из заседаний ЦС Автодора (2 апреля 1931 г.) т. Дыбец рассказывал, как удивлялись американцы такому короткому чисто-боевому сроку. В свой первый приезд на заводы Форда советские инженеры привезли задание правительства пустить завод в 1932 году. Узнав об этом, американцы очень удивились и сказали, что это—неслыханно малый срок для такого предприятия.

Еще больше,—говорил т. Дыбец,—удивились американцы, получив от нас новый срок пуска завода в 15 месяцев. Они немедленно об явили, что это—вещь неосуществимая и что мы не успеем даже закончить проект к этому сроку.

Надо сказать, что американцы, наши технические учителя в автостроительстве, имели по собственному опыту солидные основания для такого заключения. Однотипный Нижегородскому, завод Форда в Америке строится уже пятый год; очень долго строится и фордовский завод в Германии, хотя на обоих предприятиях будет широко применен принцип кооперирования. Наши технические учителя, как видим, не сумели учесть таких существенных „поправок“ к своей строительной и технической практике, как энтузиазм советских рабочих, героизм ударных бригад, добавочная энергия социалистического соревнования.

С организационно-технической стороны подготовительные и строительные работы по заводу были разрешены следующим образом. Все строительные работы возлагались на Металлострой, который должен был работать под контролем Автостроя. Все ответственное техническое руководство строительными работами и монтажом оборудования принимала на себя американская строительная фирма „Остин Компания“.

Нельзя, однако, сказать, что первые работы на площадке были начаты успешно. Уже в са-

мом начале подготовительных работ Металлострой допустил потерю темпов, приступив к ним только 24-го августа вместо 10-го. Две недели были потеряны.

Сейчас, в огромном размахе и разгаре штурмовых работ в Нижнем, трудно без улыбки читать те строки первых сводок нашего журнала, в которых освещались начальные шаги молодого строительства. Эти строки сегодня—уже подлинный клочок строительной истории,

свидетельствующий об огромных трудностях, которые пришлось преодолевать, которые преодолеваются и будут преодолены силой большевистского натиска и настойчивости. Первым врагом новой стройки явилось, как всегда и везде,—бездорожье.

„Дортранс привез конный каток для насыпи и вскоре доставит паровой каток. Повидимому, к 1 ноября дорогу к площадке сделают, но вся беда в том, что эта дорога является бесполезной, так как подойти к ней нег никакой возможности. Там недавно укладывали водопровод и всю дорогу превратили в сплошной ком грязи. Ни лошадь ни машина проехать на площадку по этой дороге не могут, ибо мостовая вся побита, а других путей нет,“—скорбно отмечалось в шестой сводке „На фронте автостроительства“. Поистине, с самого же начала строительство Нижегородского завода стало подлинным и напряженным фронтом!

Между тем, задача, стоящая перед строителями будущего завода, усложнялась. В сентябре того же 1929 года президиум ВСНХ постановил увеличить выпуск машин будущего НАЗ со 100 до 120 тыс. машин.

Выше мы упоминали, что Металлострой начал подготовительные работы с запозданием. Вслед за этим строительство оплелось сетью многочисленных задержек и неполадок. Время для постройки подвездного пути и шоссе от берега Оки на участок Монастырки к началу зимы 1929 г. было упущено и переброска грузов на участки чрезвычайно тормозилась. Бытовые условия для рабочих были чрезвычайно плохи. Дома для американцев Металлострой возводил с большой затяжкой.

Январь 1930 года застаёт подготовительные работы на площадке в лихорадящем состоянии. В работах наступают некоторые улучшения, но часть их стоит перед непосредственной угрозой срыва. Достаточно указать, что к концу декабря Металлострой произвел работ только на 940 тыс. руб. или 3⁰/₁₀ стоимости стройки, исчислявшейся для 1929/30 г в 26 млн. рублей. Слабость и медлительность развертывания Металлостроем подготовительных работ происходили, правда, как отмечалось в нашем журнале, и потому, что на месте не было тогда сильного аппарата технического надзора Автостроя, который сигнализировал бы об узких местах работы Металлостроя.

Такое положение на важнейшем детище советской индустриализации дальше представлялось недопустимым и нетерпимым.

За первые шесть месяцев стройки (с августа 1929 г. по февраль 1930 г.) было выполнено меньше 30% всех работ, хотя до срока, установленного для начала строительства завода — 1 мая — оставалось только три месяца. При этом сколько нибудь удовлетворительный темп работ приходился на последний месяц этого периода — январь. Техническим персоналом стройка была, по вине Металлостроя, обеспечена исключительно скудно — свыше чем на 3 тысячи рабочих имелось несколько инженеров и несколько десятков техников и десятников.

Роковым червем, с первого дня подтачивавшим молодое строительство, был „хорошо знакомый старый советский враг — склока“. Взаимоотношения между „заказчиком“ автозавода — Автостроем и „подрядчиком“ — Металлостроем сразу же установились ненормальные. Страницы нашей периодической печати, неизменно с большим вниманием следившей за ходом работ, тогда же запестрели тревожными и угрожающими заголовками: „Грызня между Автостроем и Металлостроем“, „На строительстве неблагополучно“, „Строительные планы не выполняются“, „Склока продолжается“ и т. д. Достаточно указать, что в первые пять месяцев стройки не было даже законченного договора, который регулировал бы взаимоотношения „заказчика“ и „подрядчика“.

К середине марта и началу апреля темп всех работ на площадке несколько усилился, но общее положение продолжало оставаться напряженным. Чрезвычайно недостаточным было и поступление необходимых строительных материалов (в апреле, в среднем, вместо 300 ваго-



Одновременно с гигантским автозаводом в Москве был выстроен автосборочный завод им. КИМ, ежемесячно дающий стране сотни машин
Союзфото

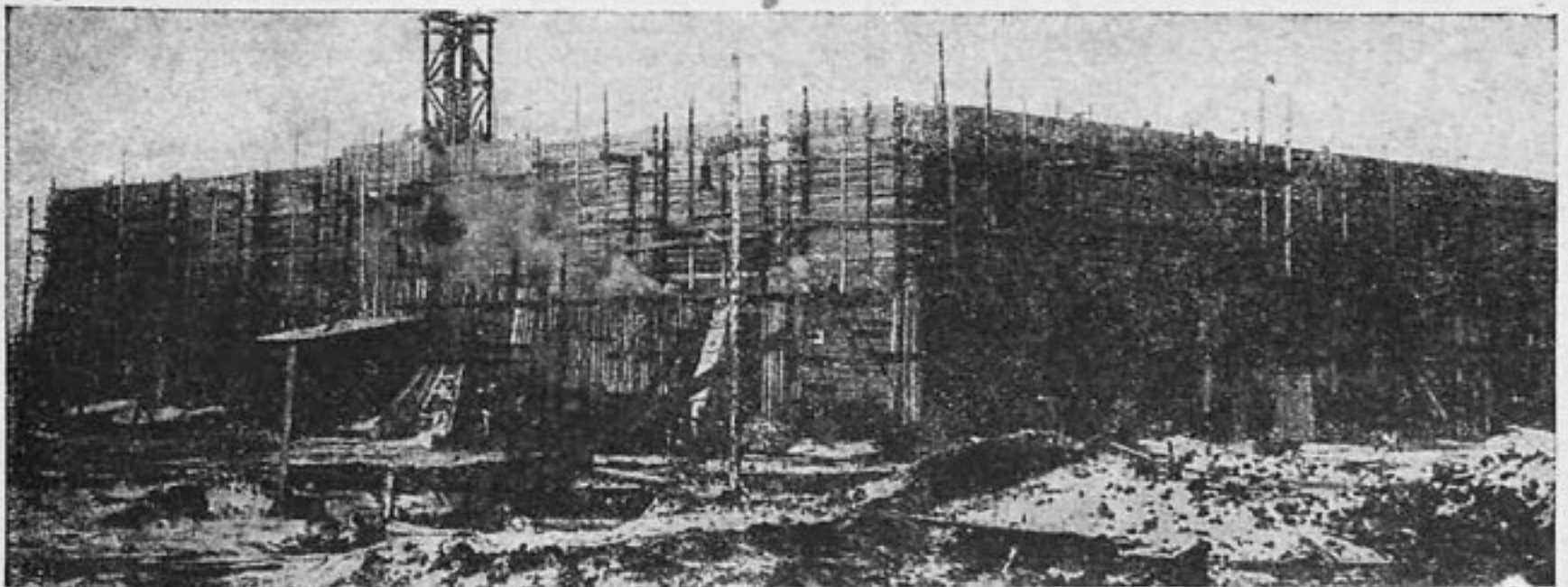
нов в день поступало не более 80). Острый недостаток ощущался и в квалифицированной рабочей силе.

Апрель 1930 года закончил собой первую страницу еще ненаписанной истории Нижегородского детища социалистической реконструкции. Будущий историк озаглавит ее: „Замысел, организация и подготовительные работы по строительству автомобильного гиганта первой советской пятилетки“.

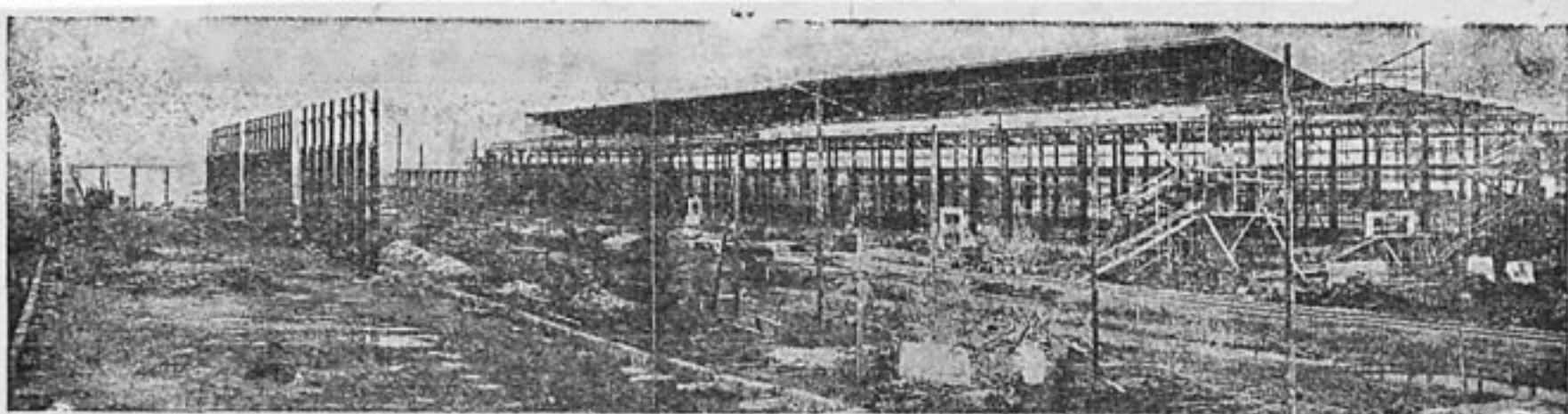
Май 1930 года открывает следующую страницу в истории гигантской стройки.

* * *

— „Во исполнение решения правительства СССР, 2 мая 1930 г., на тринадцатом году великой пролетарской революции, в присутствии рабочих-строителей завода, рабочих делегаций Канавина, Сормова, Москвы, Дзержинска, Балахны и представителей партийных, профессиональных и общественных организаций Нижегородского края и строительства заложен первый камень будущего автогиганта, о чем и составлен настоящий акт“.



Нижегородский завод. Литойный цех к концу декабря 1930 г.



Нижегородский завод. Установка металлических конструкций кузнечного цеха и вид собранного рессорного цеха к концу октября 1930 г. Из фотоархива „За Рулем“

Такими словами заканчивается акт торжественной закладки автозавода, начавшей новый период напряженнейшей работы.

Первый месяц основного строительства заняли работы по очистке и дренажированию площадки завода, разбивке корпусов цехов и „работы в земле“ по рытью котлованов фундаментов для их стен и колонн. Начались бетонные работы и строительство социалистического города (первой очереди). Всего на работах в этот период было занято до 7 тыс. человек, однако попрежнему недостаточно обслуженных техническим надзором.

На новой странице Нижегородского строительства тоже сразу же не обошлось без темных пятен. Прежде всего, фирма „Остин Компания“ ни по качеству работы, ни по срокам своих обязательств не выполнила. По договору американцы должны были закончить все проекты по заводу к апрелю, но к середине июня Автострою были переданы далеко не все проекты.

Продолжались и затруднения внутреннего, организационного характера. Основной „подрядчик“ строительства — Металлострой, в предыдущий период терявший, как указывалось, все темпы, передал некоторые специальные работы (постройку путей, проходку и оборудование буровых скважин, электротехнику) другим организациям, которые, подобно ему, выполняли свои обязательства далеко не в срок.

К июлю 1930 года строительство все же было развернуто уверенными темпами, по календарному плану. Но здесь оно встретило во всей остроте с новым препятствием — огромной нехваткой квалифицированной рабочей силы. Энергия 10 тысяч рабочих и трехсот инженеров местами переходила в подлинное ударничество и неподдельный энтузиазм — и все же строительство завода и постройка соцгорода находились перед постоянной угрозой:

нехватало каменщиков, бетонщиков, арматурщиков; скверно было поставлено и снабжение наличных рабочих.

21 августа ЦК ВКП(б) вынес специальное постановление о строительстве Нижегородского автозавода, в котором предложил Автострою и партийным организациям, мобилизовав активность и инициативу всей рабочей массы и широко развернув ударничество и соцсоревнование, добиться действительно боевых темпов работы, обеспечить полную ликвидацию прорывов, чтобы закончить строительство в сроки календарного плана. Постановление ЦК давало ряд конкретных директив всем партийным и профсоюзным организациям края для поднятия массовой работы на строительстве на должную высоту.

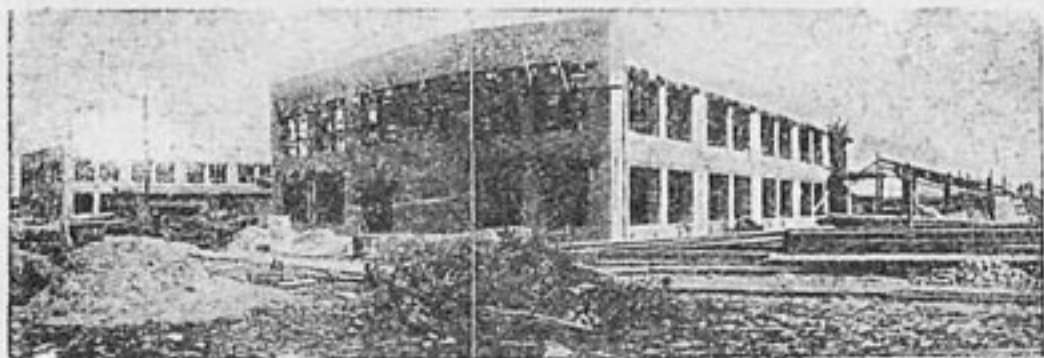
В августе были закончены фундаменты для начавших прибывать импортных конструкций. Сборка конструкций и составила основные работы ближайшего периода (октябрь — декабрь).

В октябре того же года приказ ВСНХ СССР решительно покончил с двоевластием, дотоле господствовавшим на стройке. Металлострой был подчинен начальнику Автостроя и весь его аппарат передавался Автострою на ходу.

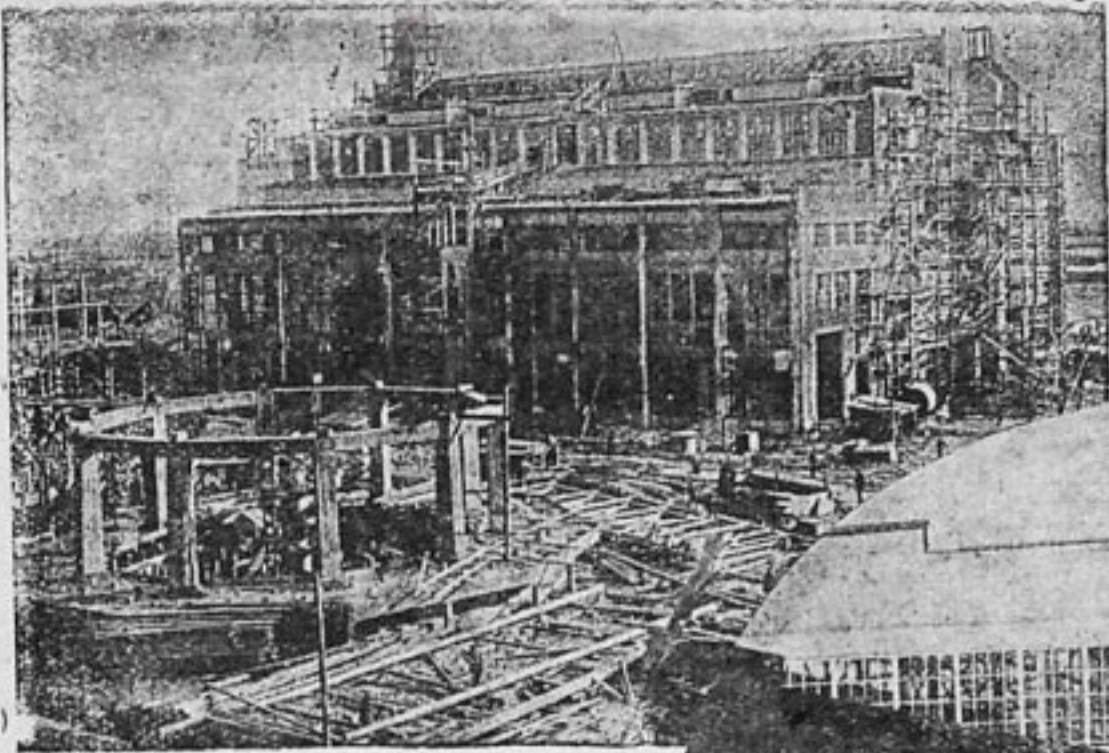
Сентябрь-октябрь ознаменовались переломом в массовой работе после постановления ЦК и все возрастающим развитием ударничества и энтузиазма среди рабочих. Значительно оживилось и строительство соцгорода.

Если январь 1930 года застал на площадке довольно беспорядочные и малосистематические работы, то в январе 1931 года вся страна явилась свидетельницей больших успехов стройки, несмотря на ряд затруднений — из них первое продолжавшаяся острая нехватка строительных материалов.

Зимние месяцы с холодами, ветром и снегом чрезвычайно осложняли все строительные работы. Но партией и правительством были поставлены точные сроки, выдвинута боевая задача — и, как во всяком бою, проявился здесь подлинный героизм наиболее сознательной части рабочих. Сборка конструкций была произведена скорее всех поставленных сроков. Механосборочный цех должен был быть собран по плану 15 декабря, но уже 28 ноября все конструкции высились на своих местах. Вес этих конструкций — 4500 т, а цех, длиною свыше полукилометра, является величайшим из всех выстроенных в СССР к тому вре-



Нижегородский завод. Кузнечный цех (южная сторона) к концу июля 1930 г. Из фотоархива „За Рулем“



Нижегородский завод заканчивается постройкой. Вверху — теплоэлектроцентраль, посередине — общий вид рессорного цеха, внизу — сборка шестишпиндельных токарных станков

Союзфото

мени цехов. 25 декабря строители кузницы, ремонтно-механического и рессорного цехов перевыполнили программу ударного квартала. В эти дни строители и монтажники Нижегородского автогиганта показали изумленным американцам... сверхамериканские, большевистские темпы работ.

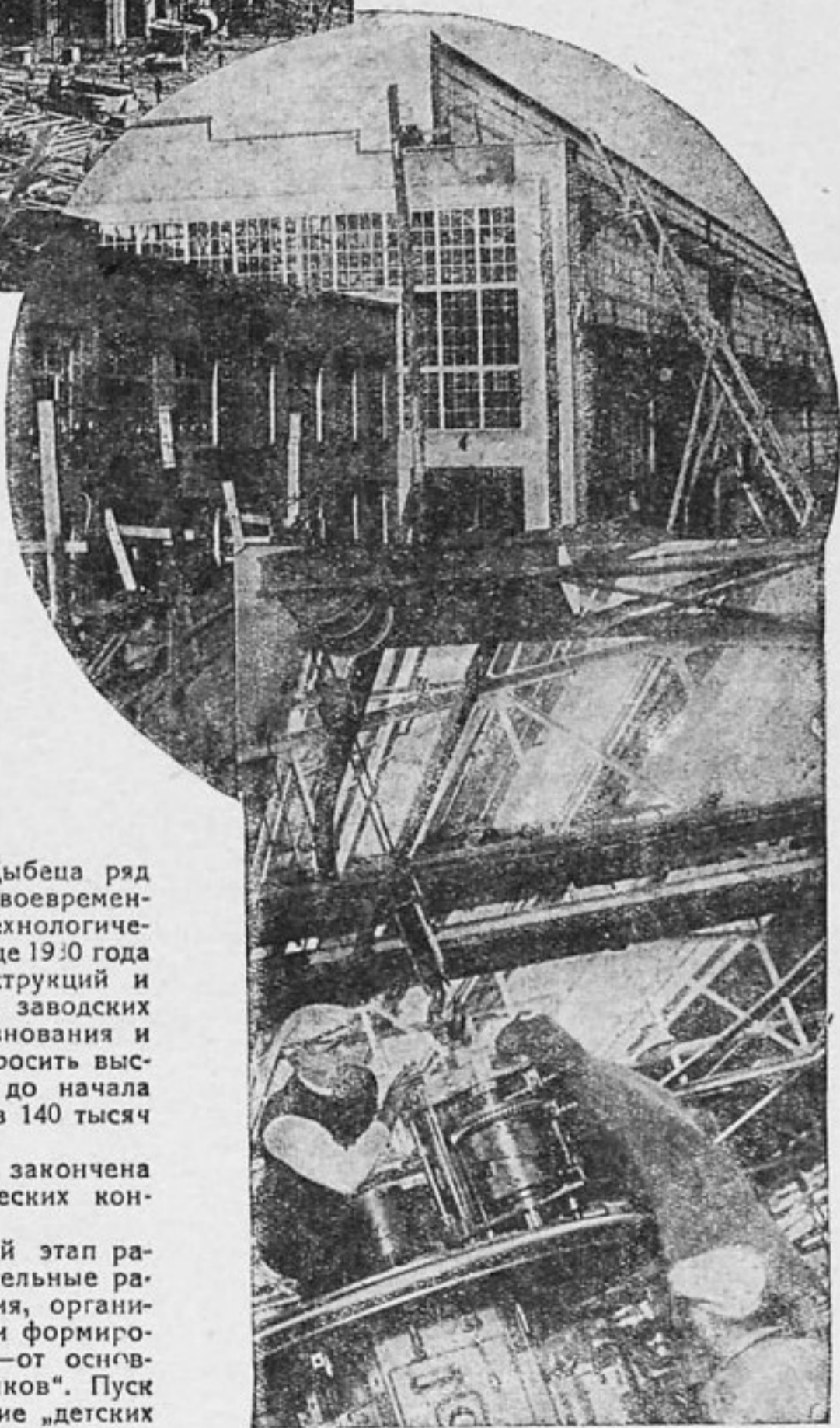
21 февраля СТО вынес специальное постановление о Нижегородском заводе, в котором был намечен ряд мер для обеспечения нормального пуска в ход первого советского автогиганта.

Вопрос о ходе строительства рассматривался Центральным советом Автодора. 2-го апреля 1931 г. ЦС отметил по докладу т. Дыбеца ряд значительных достижений завода (своевременную выработку очень сложного технологического проекта, осуществление в конце 1930 года огромной работы по сборке конструкций и поведению под крышу основных заводских цехов, широкое развитие соцсоревнования и ударничества и др.) и постановил просить высшие органы Союза дооборудовать до начала 1932 г. НАЗ до полной мощности в 140 тысяч машин.

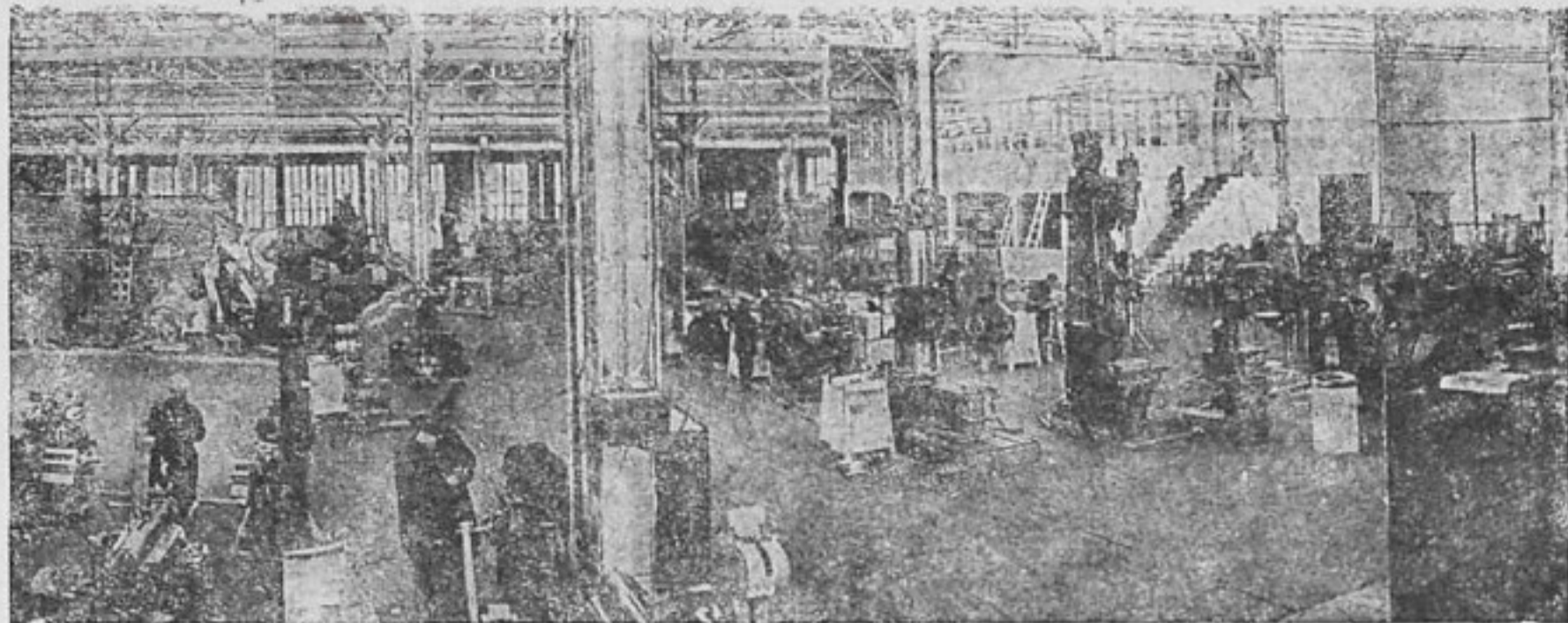
25 апреля была полностью закончена сборка и установка всех металлических конструкций.

С этого времени наступает второй этап работ по заводу — оставшиеся строительные работы, отделка, монтаж оборудования, организация внутризаводского транспорта и формирование всего заводского организма — от основных рычагов до отдельных „винтиков“. Пуск цехов и возможно скорое устранение „детских болезней“ пускового периода — все это лежало и частью еще лежит пред всем заводским коллективом в текущий период.

С 14 мая по 14 июня был объявлен в виду острого недостатка в рабочей силе „месячник помощи автозаводу“. Эти месяцы были объявлены месяцами штурма. И с 14 мая поезда и пароходы ежедневно подвозили на стройку тысячи энтузиастов-рабочих Нижнего, Канави-



на, Сормова, Дзержинска, пришедших отдать свой выходной день делу великой стройки, делу пролетариев всего Союза. Их торжественное обещание содействовать Нижегородскому строительству не осталось одними только приветственными словами в торжественном акте закладки огромного завода.



Монтаж оборудования на Нижегородском заводе. Внутренний вид штамповочного цеха (октябрь 1931 г.)
Союзфото

Последние месяцы 23-тысячный коллектив строителей завода работает с величайшей энергией и большевистской настойчивостью, чтобы к 14-й годовщине Октября, несмотря на все многочисленные и разнообразные затруднения, которые бегло промелькнули перед читателем, подготовить к пуску еще один гигант страны строящегося социализма.

* * *

Сейчас в эти лихорадочные предпусковые дни дописываются последние строчки этого сжатого обзора одного из величайших строений нашей пятилетки. Но дописываются они не на машинке, не в редакции и не в Москве.

Они заполняются в 400 километрах от Москвы в напряженнейшем штурмовом строительном кипении на заводской площадке, в стуче молотков, в тяжелом дыхании кранов и экскаваторов, в торопливых и сосредоточенных движениях монтеров и установщиков, в ротах и батальонах ударной штурмующей дивизии автостроевцев.

Автор этих последних заключительных строк — автор всего огромного завода. Это — тысячи руководимых партией большевиков, пролетариев, строителей, вложивших, — от начальника до рядового чернорабочего, — всю волю, настойчивость и энергию в строительство крупнейшего из гигантов, которые должны „посадить СССР на автомобиль“.

М. Лучанский

СОВЕТСКОМУ МОТОРУ — СОВЕТСКИЙ КАРБЮРАТОР

В АВГУСТЕ этого года в Самаре началось строительство карбюраторного завода, который должен быть закончен к июлю 1932 года. Его годовая производительность намечается в 100 тысяч карбюраторов и 100 тысяч комплектов арматуры.

В 1931 году Карбюраторстрой должен закончить $\frac{2}{3}$ железо-бетонных работ главного корпуса завода. Для того чтобы работы по сооружению главного корпуса велись бесперебойно, строительству необходимо 80 т арматурного железа и 400 т цемента. Но до сих пор железо, несмотря на готовые наряды, не отгружено ростовским металлургическим заводом, тянут с отгрузкой цемента и Вольские заводы.

Строительство ощущает острый недостаток в рабочей силе и транспортных средствах. В октябре на стройке должно было быть по плану 2200 рабочих, но имеется только 1000.

Транспортные организации обеспечивают строительство перевозочными средствами только на $\frac{1}{8}$. Транспорт — сейчас самое узкое место на стройке карбюраторного.

Неудовлетворительно идет и жилищное строительство. По плану надо построить 12 жилых каменных домов, а сейчас строятся два. Чтобы строительство домов шло бесперебойно, необходимо 300-400 куб. м бута в день. Здесь

снова карбюраторный упирается в транспорт и скверные дороги. Вместо 400 куб. м бута подвозится всего 50-60. Скверные дороги приводят к тому, что автомашины после небольшого пробега идут в ремонт.

Строительство запроектировано, примерно, на 20 млн. рублей. Но точный объем работ до сих пор неизвестен. Неизвестно где будет строиться котельная и литейная. ВАИО медлит с присылкой проектов.

До наступления холодов необходимо произвести основные работы по строительству: закладку фундамента, изготовление башмаков и железобетонных колонн для главного корпуса. Темпы работ надо повысить. Активное участие в этом должны принять комсомольские и автодорожные организации.

Комсомол уже широко включился в эту работу. Он организует рабочих на борьбу за стройфинплан, создает свои ударные бригады, добиваясь от них количественного и качественного выполнения плана.

Автодорожная организация Карбюраторстроя должна активно включиться в кампанию помощи строительству завода советских карбюраторов, привлекая к оказанию широкого содействия городское отделение и краевой отдел Автодора.

СВЕТСКИЕ СИГНАЛЬНЫЕ ДВУХЦВЕТНЫЕ СТЕКЛА „СТОП“

РАЗВИВЮЩАЯСЯ советская автомобильная промышленность требует от заводов и фабрик производство целого ряда деталей, составляющих автомобиль.

Строятся гиганты для производства резиновых шин, механические заводы для производства фар, стекольные заводы нагружаются производством различных специальных стекол: зеркальных, „три-ле-с“, сигнальных и проч.

Одной из таких деталей является двухцветное сигнальное стекло для задних фар автомобилей. Оно интересно в том отношении, что на своей поверхности имеет два участка, окрашенных в разнородные цвета: верхний — ярко-желтый и нижний — ярко-красный.

Назначение этого маленького стеклышка огромно. Оно является сигналом на случай столкновения движущихся автомобилей, экипажей, трамваев и проч., являясь, так же образом, регулятором движения.

При движении автомобиля зажигается лампочка, установленная в фонаре сзади желтого участка стекла, и светящийся желтый цвет — сигнал свободно о пути.

При торможении и остановке автомобиля зажигается другая лампочка, установленная в фонаре за перегородкой против красного участка стекла, и загорающийся красный свет — предупреждение для движущихся сзади автомобилей, мотоциклов и проч. (лампочка против желтого участка стекла при этом гасится).

Раньше и за границей и у нас подобные сигнальные стекла не изготовлялись и они заменялись одноцветными красными стеклами. Одноименный цвет вносил путаницу в движение, и нередко были случаи крупных аварий. В последние годы в Америке были выпущены двухцветные сигнальные стекла, пришедшие к нам в СССР с автомобилями „Форд“.

В виду огромных преимуществ таких стекол, обеспечивающих безопасность движения, возник вопрос об изготовлении их на наших стекольных заводах.

После теоретической разработки этого вопроса на заводе им. Бухарина мною был поставлен ряд экспериментальных опытов для разрешения основного принципа получения двухцветного стекла не путем соединения разноименных по цветности стекол (этот путь прост по существу, но весьма сложен и дорог в практическом осуществлении и к тому же не гарантирует качества выходящих образцов), а путем подбора соответствующего химического состава стекла, меняющего свою окраску в отдельных участках изделия в зависимости от различных условий.

Эти опыты производились над смесями, составленными из различных химических материалов.

После 12-дневной упорной работы над указанными смесями было получено стекло, отвечающее американским образцам и, таким образом, задача производства сигнальных стекол „стоп“ была разрешена в заводском масштабе.

Суммируя результаты опытных варок, я получил ряд твердых данных, положенных мною в основу метода производства стекол, при чем наиболее характерными моментами, предопределяющими качества изделий, являются: химиче-

ский состав смеси, режим варки и методика прессования.

Шихта или смесь должна состоять из песка, соды, поташа, мела, буры, цинковых белил, селена и сернистого кадмия. Тщательно перемешанных между собой в определенных количественных соотношениях.

Продолжительность варки такого состава в количестве 300 кг (по емкости стеклоплавильного горшка) 9—9½ часов, при чем варка должна сопровождаться постоянным контролем над степенью про-ариваемости, интенсивностью окрашивания отдельных проб и температурным режимом.

Сваренное и несколько остуженное стекло для придания нормальной консистенции поступает отдельными небольшими порциями в пресс, где оно штампуются в небольшие круглые стеклышки. Прессование — одна из ответственных операций в производстве этих стекол, так как в результате прессования и получается разнохарактерное окрашивание поверхности изделий.

Стекло имеет различную толщину в верхнем и нижнем участках. Химический состав стекла подобран так, что он в толстых слоях изделия проявляет красное окрашивание за счет одной из составных частей, а именно селена и в тонких — желтое окрашивание за счет другого составляющего красителя — сернистого кадмия.

При прессовании изделий из стекла, окрашенного комбинацией красителей селена и сернистого кадмия, мы должны в случае тонких стенок получить изделия желтого цвета, а в случае толстых стенок — красного цвета.

Однако разница окрашивания обоих участков зависит не только от толщины участков при данном составе. Есть еще целый ряд привходящих условий, влияющих на разность и интенсивность окрашивания, а именно: продолжительность нахождения изделий в горячей форме, продолжительность соприкосновения давящей части пресса „болвана“ с изделиями, количество поступающей массы в форму и проч.

Чем дольше стекло находится в форме, т. е. чем оно больше охлаждается, тем резче проявляет себя сернистый кадмий, и все стекло в тонком и толстом участках желтеет.

После прессования изделия одно за другим направляются в откальную печь, где стекло при постепенном понижении температуры (охлаждении) теряет вредные напряжения и через 48 часов изделия выходят холодными, годными к употреблению.

Изученный метод работы стекол, необходимый состав химических материалов (так называемая шихта) переданы заводоуправлению стекольного завода им. Бухарина и в настоящее время завод начал производство сигнальных стекол „стоп“ не хуже по качеству и не дороже зарубежных.

В успешном разрешении задачи нельзя обойти молчанием роли двух лучших рабочих заводов — стеклоvara В. Годунова и мастера Шуралева, своими практическими советами не мало способствовавших успешному разрешению этой трудной задачи.

Инж. В. Богданов

Стеклозавод им. Бухарина,
Западная область

С О В Е Т С К О Е М А Г Н Е Т О

29 АВГУСТА 1931 г. рабочие Электростроительного завода рапортовали ЦК ВКП(б) и правительству о выпуске первой партии советских магнето. Выпуск магнето является крупной победой советской техники.

Производство магнето связано с огромными трудностями: по прецизионности (точности) его можно сравнить только с часовым делом; к этому прибавляются требования электрической крепости изоляции, которая должна противостоять высокому напряжению, нечувствительности к тряске и толчкам и т. п.

Рабочие Электростроительного завода преодолели эти трудности и выпустили магнето, блестяще выдержавшее все испытания, произведенные без отступлений от зарубежных норм.

Рис. 1. Наружный вид советского магнето, выпущенного Электростроительным заводом

Мы попытаемся дать понятие об основных принципах устройства и работы магнето Электростроительного завода. Наружный вид его дан на рис. 1.

МАГНИТ

Основным отличием магнето Электростроительного завода от других типов является устройство магнитной системы. Как известно, большинство магнето (Бош, Эйзман, Марелли и т. д.) имеют неподвижный магнит подковообразной формы, между полюсами которого вращается якорь с обмотками. Магнитная система советского магнето устроена как раз наоборот: магнит вращается, а обмотка неподвижна. На рисунке 2 изображено магнето Электростроительного завода в разрезе. Отчетливо видны вращающийся магнит А и неподвижная обмотка В. Отдельно магнит изображен на рисунке 3. Как видно из рисунка, он представляет собой нечто вроде неправильной формы цилиндра с профрезерованной в нем прорезью, идущей, примерно, на четыре

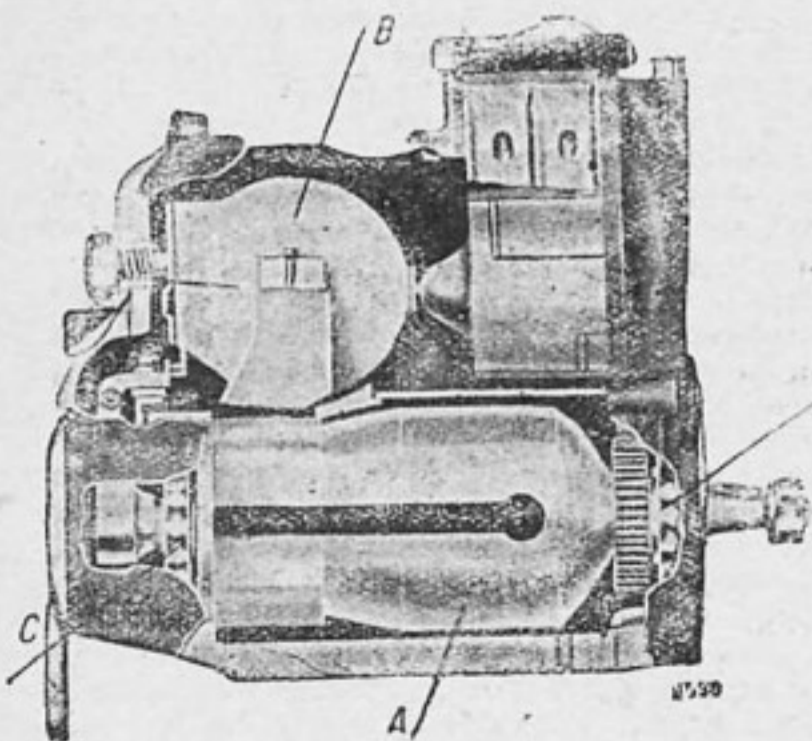


Рис. 2. Советское магнето в разрезе

пятых его длины. Спереди (на рисунке—справа) находится ось, сделанная за одно целое с магнитом. Другая ось (на рисунке—слева) сделана сменной. Она привинчивается к торцовой поверхности магнита четырьмя шурупами. На этих двух осях и установлен магнит в шарикоподшипниках С и Д (рис. 2).



Рис. 3. Магнит советского магнето

Материалом для изготовления магнитов служит специальная хромистая сталь, обладающая высокими магнитными свойствами. Из этой стали делается поковка магнита, которая затем обрабатывается на станках, закаливается, шлифуется с большой степенью точности и намагничивается на специальной машине. Концы (полюсы) магнита снабжены надетыми на них пластинками из мягкого листового железа, оклеенного с одной стороны папиросной бумагой. Эти пластинки видны на рисунке 3, но отчетливее их форма представлена на рис. 4, изображающем общую схему магнето Электростроительного завода. К ней мы сейчас и перейдем.

ОБМОТКА

Магнит 1 вращается между двумя неподвижными полюсными башмаками 2 (рис. 4). Полюсные башмаки набраны из тонких железных пластин и соединены друг с другом сердечником 3, также набранным из пластин. На сердечник 3 намотаны обмотки магнето. Обмоток две: первичная, состоящая, примерно, из 150 витков проволоки диаметром 1 мм, и вторичная, состоящая из большого числа (около 13000) витков проволоки, диаметром 0,08 мм. Проволока покрыта слоем эмали, которая представляет собой превосходную изоляцию. На рис. 4 первичная обмотка изображена жирными линиями, а вторичная тонкими.

КОНДЕНСАТОР

Особенностью магнето является устройство конденсатора. Он состоит из листов оловянной фольги, свернутых в трубку и отделенных друг от друга бумажной изоляцией; конденсатор заключен внутри катушки таким образом, что сначала на сердечник намотана первичная обмотка, ее плотно охватывает конденсатор, а поверх конденсатора намотана вторичная обмотка. Это показано на рис. 4, где конденсатор обозначен цифрой 12. Благодаря этому расположению конденсатор полностью защищен от внешних влияний.

ПРЕРЫВАТЕЛЬ

Первичная обмотка магнето включена следующим образом: один ее конец присоединен к железному сердечнику (как принято говорить „на массу“), а другой идет к одному из контактов прерывателя.

Прерыватель является одной из наиболее важных и чувствительных частей магнето. Схематическое его изображение имеется на рис. 4. Основными частями прерывателя являются два контактных винта, на которые напаяны платиновые контакты. Один из винтов (на рис. 4 он помечен цифрой 10) установлен неподвижно на подкладке из изолирующего вещества (конец провода первичной обмотки подводится именно к этому винту). Другой контакт 8 находится на конце дюралюминиевого рычажка 7. Рычажок 7 может поворачиваться вокруг оси 6. Благодаря этому устройству при небольших поворотах рычажка в разные стороны, контакты

то замыкаются, то размыкаются. Пружина 9 стремится поставить рычажок в положение замыкания. Эта же пружина является соединительным проводом от рычажка прерывателя (и, следовательно, от контакта 8) на массу.

Во время работы магнето контакты прерывателя в определенные моменты размыкаются. Достигается это благодаря действию кулачка 5. Кулачок 5 посажен на заднюю ось и неподвижно закреплен на ней при помощи винта и шпонки. При вращении магнита кулачок вращается вместе с ним. У кулачка имеются два выступа, которыми он при вращении задевает за рычажок и заставляет последний повернуться, размыкая этим контакты. Легко понять, что контакты размыкаются за один оборот магнето два раза.

Отдельно прерыватель изображен на рис. 5. Цифровые обозначения отдельных деталей здесь те же, что и на рис. 4.

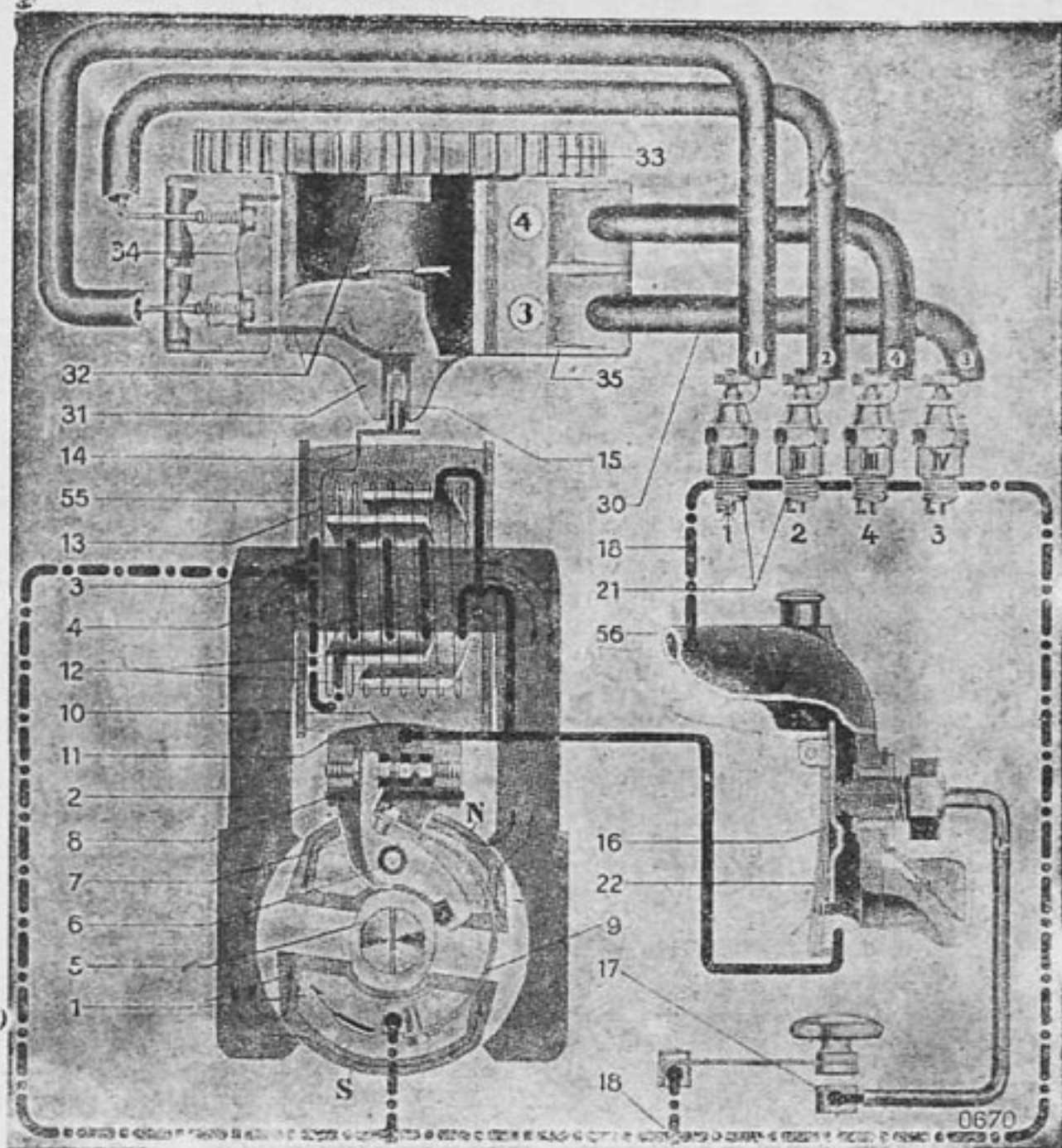


Рис. 4. Общая схема магнето Электрозавода

23— крышка прерывателя; 58— крепящий винт; 51— корпус прерывателя.

Прерыватель, смонтированный на магнето, показан на рис. 6. Этот рисунок изображает магнето Электрозавода со снятыми крышками и вынутым магнитом. Кроме прерывателя здесь хорошо видна неподвижная обмотка 55. К этому рисунку мы еще впоследствии вернемся.

РАБОТА МАГНЕТО ЭЛЕКТРОЗАВОДА

При вращении магнита (см. рис. 4) его полюсы то приближаются к полюсным башмакам, то удаляются от них. Благодаря этому полюсные башмаки и сердечники катушки то намагничиваются, то размагничиваются. Известно, что в обмотке катушки с железным сердечником при намагничивании и размагничивании последнего возникает электродвижущая сила. Эта электродвижущая сила возбуждает в первичной обмотке ток, который может, однако, замкнуться только через прерыватель. Поэтому, как только кулачок прерывателя разомкнул контакты, ток в первичной обмотке сейчас же прекращается. В этот момент, благодаря электромагнитному взаимодействию первичной и вторичной обмоток, напряжение в последней очень быстро, почти мгновенно, возрастает до 20-25 тыс. вольт.

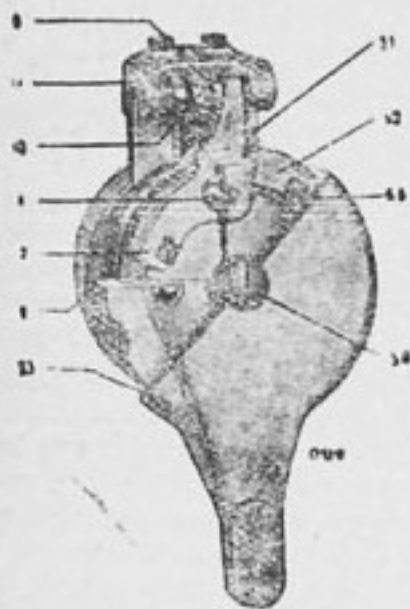


Рис. 5. Прерыватель советского магнето

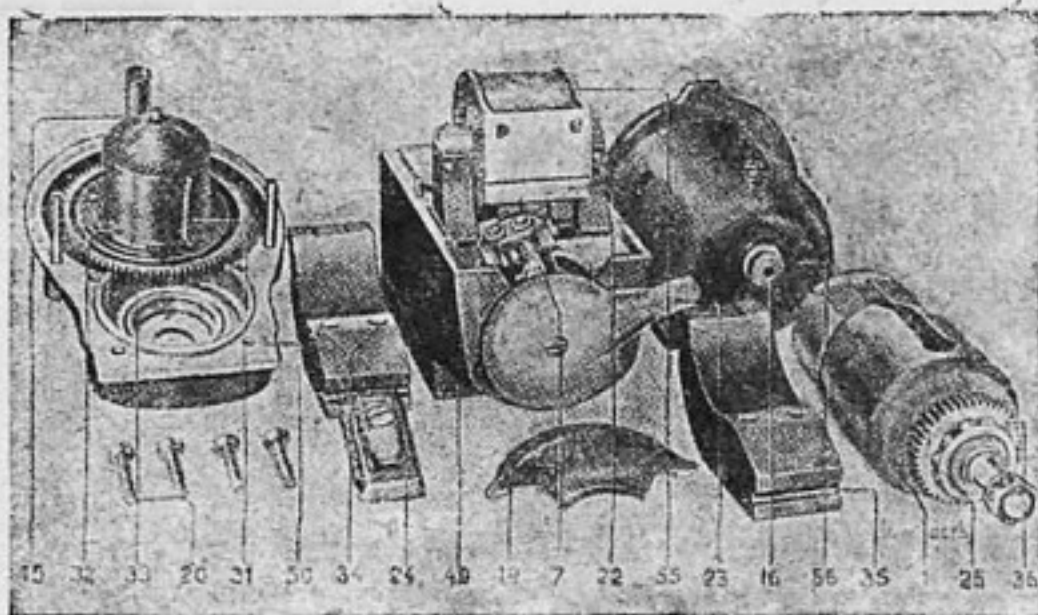


Рис. 6. Магнето Электрозавода со снятыми крышками и вынутым магнитом

Теперь рассмотрим внимательнее, как же включена вторичная обмотка?

Один конец ее соединен на массу (через первичную обмотку); другой конец выведен на центральный контакт 14 (рис. 4), который сообщается с распределителем, передающим ток высокого напряжения на провода, ведущие к центральному (изолированным) электродам свечей. Боковые электроды свечей не изолированы и, следовательно, соединены на массу, как и начало вторичной обмотки. Таким образом, единственным местом, где цепь вторичной обмотки разомкнута, является искровой промежуток между центральным и боковым электродами свечи, протяжением около 0,5 мм. Естественно, что для такого большого напряжения, какое развивается во вторичной обмотке в момент размыкания контактов, этот искровой промежуток не представляет серьезного препятствия. Ток пробивает его в виде искры, энергия которой достаточна, чтобы произвести вспышку в цилиндре.

Кулачок прерывателя установлен в таком положении, чтобы размыкание контактов происходило в момент, когда ток в первичной обмотке достиг своей наибольшей величины. Именно тогда можно получить наиболее высокие значения напряжения, развиваемого во вторичной обмотке.

РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬ

Если магнето работает правильно, оно дает бесперебойную искру. Но этого недостаточно. Нужно, чтобы каждая искра правильно попадала именно в тот цилиндр, который определен конструкцией двигателя.

Для этого служит распределитель. Выше говорилось, что один конец вторичной обмотки соединен на массу, а другой выведен на центральный контакт.

Центральный контакт имеет вид маленькой металлической пластинки, приделанной к катушке со стороны противоположной соединительному мостику первичной обмотки. На рис. 4 центральный контакт обозначен цифрой 14. В центральный контакт упирается уголек 15 бегунка 31. Бегунок представляет собой деталь цилиндрической формы, изготовленную из спе-

циального состава твердой резины. В нее залита латунная втулка для уголька 15, прижимаемого пружиной к центральному контакту. От втулочки идут в теле бегунка две латунные ленты, которые выходят на поверхность в двух разных местах, образуя так называемые рабочие контакты бегунка. На рис. 4 рабочие контакты обозначены цифрой 32. Отчетливо они видны на рис. 2, на котором кроме того хорошо выявлена форма бегунка.

Бегунок вращается между двух щек, 35 (рис. 4), сделанных из твердой резины. В каждой щекке имеется по два электрода 34, которые расположены так, чтобы рабочие контакты бегунка при вращении последнего проходили бы как раз против них поочередно. Момент за-

кого прохождения изображен на рис. 4. Электроды соединены с заливочными гайками в теле щек. В эти гайки ввернуты остроконечные винты распределителя, которыми крепятся провода, ведущие к свечам. Щеки распределителя сняты с магнето, показаны на рисунке 6, где обозначены той же цифрой 35.

Ток высокого напряжения, возникающий во вторичной обмотке, с центрального контакта через уголек проходит к рабочим контактам бегунка и в момент прохождения какого-нибудь из них перед неподвижным электродом щеки распределителя переходит на последний в виде искры (зазор между рабочим контактом бегунка и электродом щеки распределителя очень мал, и току высокого напряжения трудно перекрыть его искрой); с электрода же щеки распределителя ток идет по проводу к соответствующей свече. Взаимное расположение контактов бегунка и электродов щек таково, что они становятся друг против друга через равные промежутки времени и как раз в моменты замыкания контактов прерывателя.

Бегунок приводится во вращение посредством зубчатой передачи. Передача состоит из малой шестерни, сделанной из чугуна и посаженной на шпонке на переднюю ось вращающегося магнита, как показано на рис. 6, где эта шестерня помечена цифрой 36. Расположение малой шестерни в собранном магнето изображено на рис. 2. Над малой шестерней расположена большая шестерня, сделанная из бронзы. На рис. 2 ее закрывает от нас передняя крышка магнето. К большой шестерне прикреплен бегунок, так что они вращаются совместно.

Передняя крышка магнето вместе с большой шестерней и бегунком изображена на рис. 6 слева. Цифровые обозначения здесь те же, что и раньше. Большая шестерня обозначена цифрой 33. Этой же цифрой она помечена и на рис. 4.

Как большая, так и малая шестерни обрабатываются с большой тщательностью, так как передача должна иметь плавный ход и быть по возможности бесшумной. Для достижения точной установки игры между шестернями, магнето имеет следующее приспособление: ось, на которой вращается большая шестерня,

снабжена на конце эксцентриком, которым она крепится к передней крышке. Поворачивая эксцентрик, мы получаем возможность регулировать расстояние между шестернями.

Магнето электрозавода выгодно отличается от большинства зарубежных типов своей простотой и надежностью. Его прерыватель неподвижен—вращается только кулачок, в противоположность, например, магнето Бош, где вращается весь прерыватель (что, конечно, сложнее и хуже во всех отношениях).

Другим достоинством магнето Электрозавода является меньшая подверженность обмотки порче в силу того, что она неподвижна.

Даже если обмотка испортится, заменить ее

несравненно легче и проще, чем у магнето с вращающимся якорем.

Наконец, немаловажно, что в то время, как магниты большинства магнето при разборке аппарата частично теряют свой магнетизм, вращающийся магнит магнето Электрозавода совершенно не боится разборки и сколько бы мы ни разбирали магнето и вновь собирали, магнитные свойства его от этого не пострадают.

Все это вместе взятое дает право считать магнето Электрозавода новой победой советской техники на пути к выполнению лозунга: „Догнать и перегнать в технико-экономическом отношении передовые капиталистические страны“.

Инж. Э. Пайкин

КАК СДЕЛАТЬ АВТОМОБИЛЬ „ФОРД“ ПРОХОДИМЫМ ПО ПЛОХИМ ПРОСЕЛОЧНЫМ ДОРОГАМ

ОПЫТ эксплуатации автомобиля „Форд“ в условиях нашего бездорожья показал, что нас олько хорша эта машина на шоссе и твердом грунте, настолько беспомощной она становится на проселке в сырую погоду.

Обычные покрышки, размером 30×45 баллонного типа, надеваемые на задние колеса, не дают достаточной поверхности сцепления с размягченным во время дождя слоем грунтовой дороги, и машина, отчаянно буксует, не может сдвинуться с места.

Единственным спасением в таких случаях являются цепи, надеваемые на покрышки задних колес, но это — зверская и очень несовершенная мера, так как цепь быстро снашивает покрышку и рвется сама в особенности как только машина попадает на твердый грунт или шоссе. Во время движения обрывки цепи, ударяясь о кузов и крылья, отчаянно хлопают, производя страшный шум, и уродуют всю машину. Не редки случаи выламывания спиц в колесах и срыва крыльев из-за запутавшейся во время хода оборванной цепи.

Нас олько лучше работают патентованные зарубежные цепи с поперечинами, для противоскольжения, из прорезиненного полотна. Эти цепи во время эксплуатации менее изнашивают покрышку, но так же рвутся и вытягиваются производя такие же поломки и так же недолговечны, как и целиком металлические.

Опутанный цепями „Форд“ проходит по невероятным дорогам, выбираясь из непролазной грязи и даже в брод чегез реки. Возникает вопрос—нельзя ли так переконструировать покрышки, чтобы увеличить поверхность их сцепления во время работы машины на мягком грунте, не надевая цепей.

Хорошее разрешение этой задачи дала фирма „Денлоп“, которая выпустила специальные противоскользкие покрышки под названием „Trakgrip“.

По описанию фирмы эти покрышки превращают всякий автомобиль в настоящую гусеницу, благодаря чему машина свободно проходит по полям, грязным колеям проселочных дорог и глинистым лесным просекам, взбираясь на самую невероятную крутизну, при чем сама покрышка будто бы не залепляется грязью.

Благодаря винтовому расположению поперечных выступов противоскольжения, автомобиль, снабженный такими покрышками, понав

на шоссированную дорогу, идет с такой же скоростью и так же спокойно, как на обыкновенных пне матиках. Далее фирма заверяет, что „Trakgrip“ работает безупречно и в зимнее время, давая возможность автомобилю проходить по рыхлому снегу, и препятствует боковому скольжению во время торможения ма-



Новая противоскользкая покрышка фирмы „Денлоп“

шины. Это обстоятельство особенно ценно для автомобиля „Форд“, который, как известно, сильно заносится на поворотах и при торможении, так что нередко случаи перевертывания и опрокидывания всей машины.

Выпуск у нас десятков тысяч автомобилей в 1932 году, в дополнение к существующему парку, при условии медленного развития шоссейных дорог, должен заставить задуматься наши транспортные организации над этим делом.

Для разрешения этого вопроса ВАТО должно приобрести несколько типов зарубежных покрышек и, всесторонне испытав их в НАТИ, в случае удачных результатов предложить Резинотресту начать их производство.

Нашим же конструкторам и изобретателям надо подумать, как решить эту задачу, может быть, более простым способом.

Инж. В. Укша

КРЕПИТЕ ТЕХНИЧЕСКУЮ



МОЩЬ ПОГРАНЧАСТЕЙ

25 октября 1931 г. в Москве на стадионе Динамо Центральный совет Автодора передал Главному управлению пограничной охраны отряд велосипедов в 100 машин и 2 вездехода им. т. Хатаевича и Волгостроя, оснащенных на средства автодорожских организаций. На снимке — пограничники у переданных машин, в круге — т. Фельдман, передающий приветствие ЦС Автодора.

Фото С. Шингарева

МОСКОВСКИЙ АВТОДОР НЕДОСТАТОЧНО ОРГАНИЗУЕТ СБОР СРЕДСТВ В ФОНД МОТОРИЗАЦИИ

МОСКОВСКИЙ областной отдел Автодора в конце мая приступил к организации сбора средств в фонд моторизации погранвойск.

Для популяризации задач этого фонда в июне был проведен специальный автопробег Москва — Харьков и принято шефство над одной из пограничных школ. Но по-настоящему работа по сбору средств развернулась только в октябре.

Московская организация не может похвалиться большими достижениями. До сих пор только два района Москвы широко включились в эту кампанию — Сокольники и Ленинский район, при чем Сокольники выполнили намеченную контрольную цифру, остальные же районы только раскачиваются.

Недавно областной отдел Автодора начал проводить кампанию по сбору средств в московских жактах, предварительно договорившись с Мосгоржилсоюзом, объединяющим 15 000 жактов. По директиве Мосгоржилсоюза каждый жакт отчисляет в фонд моторизации погранвойск от 25 до 50 рублей, что должно составить

около 400 000 руб. Собрания в райжилсоюзах, проводимые при участии представителей Высшей пограничной школы, дают хорошие результаты.

Целый ряд других областей идет впереди Москвы. Ленинградская организация перевела свыше 200 000 руб., Азербайджанская — 130 000 руб., Закавказская — 54 000 руб., в Московской же области собрано до сих пор только 40 000 руб. это при контрольной цифре в 800 000 руб. и встречном плане в 1 200 000 руб.

Такие печальные результаты свидетельствуют о том, что Московская автодорожская организация не сумела как следует мобилизовать низовую общесовенность на успешное проведение этой боевой кампании.

Надо решительно перестроиться, широко поставить массовую работу, использовав для этой цели пограничников, организовать рабочие бригады на ударных заводах и направить их во все районы области. При этих условиях мы сможем собрать в Московской области не один, а два или три миллиона рублей.

КАК ПРОХОДИТ НА МЕСТАХ СБОР СРЕДСТВ В ФОНД МОТОРИЗАЦИИ ПОГРАНОХРАНЫ

МЕСТНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ АВТОДОРА И ПЕЧАТЬ В СОЗДАНИИ ФОНДА

ПРИЗЫВ Центрального совета Автодора о создании специального фонда моторизации пограничных войск быстро разнесся по всем уголкам Советского союза.

Однако еще не все автодоровские организации на местах осознали эту важную задачу, не все по-боевому включились в кампанию по выполнению обязательства, которое взял на себя Автодор.

Приведем несколько примеров работы на местах.

Кингиссепское районное отделение Ленинградской области, получив контрольную цифру в 4500 руб., выдвинул встречную в 12000 руб., на 20 октября оно уже перевело на текущий счет Автодора 8917 руб. 48 коп. Кампания еще продолжается.

Коллектив № 151 при Металлоремонте в Москве обязался собрать не менее 2000 руб. Уже собрано 1479 р. 12 к. Сбор еще продолжается.

Нижегородский край, — пишет Автодорвец, — выдвинул встречный план и широко развернул работу по всем колхозам, совхозам и МТС.

Валуйское районное отделение, получив контрольную цифру в 750 руб., перевыполнило ее и довело до 2700 руб. Кампания была развернута путем соци соревнования между автодоровцами. Мы вызвали — пишет райотделение — на соци соревнование областной отдел. Но последний даже не удосужился ответить о принятии договора.

Рабочий П. С. (Баку) пишет, что по инициативе массовой рабочей газеты „Вышка“ нефтяники Баку широко развернули сбор средств на моторизацию пограничных частей. Задание в 100 000 руб. выполнили и перевыполнили. Сейчас уже собрано 175 000 руб., но на этих достижениях нефтяники не остановились. Сейчас идет усиленная работа по сбору средств под лозунгом: довести сбор до 200 000 руб.

Еще целый ряд совхозов, колхозов, районов и областей настоящими большевистскими методами реализует постановление ЦС Автодора. Совсем иначе откликнулись на участие в этой

кампании часть местной прессы — газета „Власть труда“, газета „Растдзинад“ (Сев. Осетинская область) и „Туркменская Искра“ (г. Ашхабад).

Рабочий Дулаев пишет, что контрольная цифра, установленная для Северо-Осетинского Автодора, уже перевыполнена на 150%. Наряду с этим отмечаем, что на страницах местной печати эта кампания не отражается. Газета не считает нужным мобилизовать вокруг этой политической кампании трудящиеся массы города и села.

Тов. Новосельцев, ответственный секретарь ЦС Туркмен-автодор, пишет, что кампания по сбору средств по Туркменской республике широко развернута. Создан республиканский комитет из представителей Автодора, погранчастей, ТСПС, Трактороцентра, Колхозцентра, Радиоцентра, Нарко-почтедья, Наркомпроса, редакции „Туркменская искра“ и „Туркменистан“.

По крупным производственным предприятиям проводим доклады на тему о проводимой кампании добиваемся создания кино-хроники для демонстрирования по всем кино-театрам.

Имеется постановление ЦК КП (б) Т и ЦК ЛКСМТ и директива ТСПС о необходимости развернуть эту кампанию, но отделение Татавтодора очень вяло участвует в ее проведении.

Местная печать отказалась заняться освещением вопросов обороноспособности страны, объясняя это перегрузкой различными другими кампаниями“.

Печать и те автодоровские организации, которые до сих пор считали эту задачу второстепенной, повидимому даже не знают о работе тех, кто охраняет рубежи советских границ. Это значит, что они не знают о героизме тех, кто сейчас, в мирное время, с оружием в руках охраняет завоевания Октября, это значит, что они не знают, какую роль играет мотор для быстреего передвижения при охране границ.

Это они должны твердо знать и к 14-й годовщине Октябрьской революции наверстать упущенное, подтянуться на будущее.

ЛЕНИНГРАД ВЫПОЛНИТ ВЗЯТЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

Кампания по сбору средств в фонд моторизации, начатая в Ленинграде успешно, в связи с отъездом ряда работников заглохла, и была опасность, что взятые на себя обязательства не выполним.

Комитет вынужден был снова начать кампанию; во всех районных комитетах был поставлен этот вопрос, по заводам были брошены беседчики — пограничники, (с 20-го октября проведено более 200 бесед.)

Для более широкого охвата населения Комитет по договоренности с Автодорожным институтом мобилизовал 150 студентов и, создав из них бригады, разослал по всем ВТУЗ'ам, ВУЗ'ам и учебным заведениям. Поступающие в организованный при ЛАДИ штаб сведения из ряда институтов говорят о том, что студенты

Ленинграда дадут самостоятельное моторизованное соединение.

Для охвата заводов и предприятий Московского района институт выделил 35 человек.

По линии Жилсоюза разослан циркуляр об охвате неорганизованного населения. Комитет мобилизовал 400 человек и прикрепил по одному человеку к 2 ЖАКТ'ам. Лозунг: „Ни одного квартирокомнатоданимателя, не внесшего одного рубля в фонд моторизации“ должен быть и будет в оперативном порядке выполнен.

Если на 4 ноября Областной комитет имеет налицо 400 тысяч рублей, есть надежда, что к всесоюзному съезду мы сможем рапортовать о результатах кампании и перевыполнении взятых на себя обязательств.

Ленинград

А. Хотиняц

К ОДИННАДАТОЙ ГОДОВЩИНЕ ПОГРАНОХРАНЫ СССР ВЫПОЛНИМ И ПЕРЕВЫПОЛНИМ ПЛАН СБОРА СРЕДСТВ ДЛЯ ЕЕ МОТОРИЗАЦИИ!

РЕОРГАНИЗУЕМ АВТОТРАНСПОРТ НА ОСНОВЕ ШЕСТИ УКАЗАНИЙ ТОВАРИЩА СТАЛИНА

ТЕМПЫ развития автогужевого транспорта резко отстают от огромных требований, предъявляемых к нему все возрастающим грузооборотом. Работа местного транспорта явно неудовлетворительна. Трансфинплан и ходит под угрозой срыва. За первое полугодие план по автогужеперевозкам выполнен только на 74%, а по погрузочно-разгрузочным работам и того меньше — на 50%.

Неудовлетворительность работы автотранспорта особенно сказывается во время сезонных ответственных кампаний — при перевозке овощей, хлеба, зерна, при разгрузке при станционных пунктах. В этом, в значительной мере, повинна и самая организованная и мощная часть местного транспорта — Союзтранс.

Перед лицом большой слабости и вопиющих недостатков автогужевого транспорта возник ряд проектов решительной реконструкции Союзтранса. Некоторые проекты заходили так далеко, что ставили вопрос о полной ликвидации Союзтранса как самостоятельной системы, о передаче областных контор Союзтранса в ведение местных исполкомов и коммунальных отделов.

Объективный анализ, однако, показывает, что эти крайние проекты являются реакцией на трудности в автогужевом транспорте последнего периода.

Надо иметь в виду, что Союзтранс объединяет лишь 20% наличных машин страны. Из общего количества машин в 78 тыс. единиц, намеченных по плану Цудортранса на 1932 г. в распоряжение местного транспорта, лишь 7 500 будут переданы в распоряжение системы Союзтранса. Остальная громадная часть машин будет передана тем мелким местным автохозяйствам, в том числе и коммунальным отделам, которые и до сих пор располагают в общей сложности наибольшим парком в 24-30 тыс. машин.

Таким образом Союзтранс, по количеству автомашин, отнюдь не является решающей организацией, могущей своей работой определить весь характер и темпы работы местного автотранспорта. Наоборот, то сравнительно преобладающее количество машин, которое находится в ведении мелких автохозяйств, заставляет особенно присмотреться к этим хозяйствам и их работе. Не потому ли так малоэффективен местный транспорт, что его автогужевые средства так распылены по мелким хозяйствам, как распылены и случайные операции последних...

В пору подумать о том, чтобы „собрать“, укрупнить мелкие и мельчайшие автохозяйства, которые по своему объему и случайным разрозненным операциям не могут быть рентабельными. Надо создать ряд укрупненных транспортных трестов в системе промышленности, коммунального хозяйства, кооперации. Но надо призадуматься над тем, стоит ли в эти ведомственные тресты вливать конторы Союзтранса.

Ведомственные тресты будут сами обслуживать свои транспортные нужды. Для выполнения специальных важных заданий союзного значения (срочная переброска хлеба, овощей и пр. из совхозов) разгрузки железнодорожных узлов, пристаней и трактов — следует все же оставить систему Союзтранса (значительно реорга-

низовав ее) как основной и наиболее механизированный транспортный кулак.

К этому выводу пришел и октябрьский пленум автомобильной секции ЦС Автодора. Пленум признал необходимым дальнейшее существование и развитие Союзтранса, как мощной организации, охватывающей все плановые перевозки. Одновременно пленум высказался за то, чтобы „представить отдельным крупным конторам Союзтранса развертывание работы по самостоятельному трансфинплану применительно к местным условиям, оставив за правлением Союзтранса общее руководство и направление работы этих контор, а также снабжение их новыми автомобилями и запчастями“.

Мы полагаем, что это указание пленума должно было быть выражено с большей решительностью и определенностью. Дело в том, что в работе системы Союзтранса до сих пор все еще не применяются шесть условий т. Сталина. В этом основная причина малоэффективности работы Союзтранса. Хозяйственный расчет отсутствует, в системе заработной платы процветает уравниловка, в нормировании труда наблюдаются чудовищные „порядки“ — наиболее квалифицированные шоферы получают столько же, сколько новички, в разных гаражах одного и того же города резкое различие в оплате труда, что прямо содействует текучести шоферской силы и плохой работе машин.

Союзтрансу необходимо решительно и срочно стать на путь хозрасчета, проверки работы своих контор рублем. Пока лишь Союзтранс собирается выделять особые управления важнейшими трактами, которые будут работать на основах хозрасчета. Но Союзтранс не ставит со всей решительностью вопроса о переводе на хозрасчет своих областных контор. Пленум автомобильной секции Автодора должен был на этом фиксировать внимание Союзтранса.

Очень важны указания пленума на необходимость срочного укрупнения автохозяйств, находящихся вне системы Союзтранса. Карликовые хозяйства помимо колоссальных потерь на эксплуатацию, создают затоваривание запчастями при острой нехватке их в стране. И эти автохозяйства следует перевести на хозрасчет, что лучше всего будет стимулировать укрупнение и рационализацию работ.

Правильная реорганизация местного автогужевого транспорта, в том числе и раньше всего Союзтранса, перевод местного транспорта на хозрасчет требует и лучшего обслуживания автотранспорта. Необходима сеть авторемонтных станций, колонок. Сооружение того и другого крайне отстает от роста автопарка. Даже в Москве ежедневно до 60 машин часами зря простаивают у одной колонки в ожидании заправки.

Плохое обслуживание автопарка, слабая техническая автогаза — одна из основных причин малоэффективности работы автотранспорта. В 1932 г. пополнение автопарка ожидается на 78

тыс. машин. Это — громадный шаг вперед в автомобильной стране. Но расширенный автопарк окажется в беспомощном, даже катастрофическом положении, если пополнение его не будет сопровождаться широким строительством сети вторичных станций и колонок соответствующим

усилением всей его технической базы.

Реорганизация автогужевого транспорта на основе шести условий т. Сталина, широкое техническое обслуживание автотранспорта — боевая задача сегодняшнего дня.

М. Надеждин

ОРГАНИЗОВАТЬ АВТОТРАНСПОРТ ДЛЯ РАЦИОНАЛЬНОЙ, ГРАМОТНОЙ И ДЕШЕВОЙ РАБОТЫ

ДОКЛАД СОЮЗТРАНСА НА АВТОСЕКЦИИ ЦС АВТОДОРА

КРОТКИЙ срок оставшийся до утверждения годового плана работы автотранспорта на 1932 год требует ясных установок, по каким путям должно пойти развитие автомобильных хозяйств.

Организация Союзтранса, декретированная Совнаркомом 23 февраля 1930 года, была первым крупным шагом по пути концентрации распыленного автогужевого транспорта и позволила впервые поставить задачу рациональной его эксплуатации.

Докладывая автомобильной секции Центрального совета Автодора о реорганизации Союзтранса, начальник его т. Перепелкин указал, что серьезный экзамен — зерноперевозки выдержан Созтрансом успешно только благодаря тому, что автотранспорт, брошенный на зерноуборочную, был сосредоточен в одних руках, и этим была обеспечена техническая и материальная подготовка и возможность маневрирования наличными автосредствами. Овощные перевозки, в свою очередь, потребовали выделения Созтрансом 1 200 автоединиц. Тракторные перевозки — важный участок наших экспортно-импортных торговых операций, также не смогли быть обеспечены местными перевозочными средствами и требуют постоянного внимания Союзтранса.

Поэтому, на вопрос — следует ли изменить систему построения Союзтранса, предоставив местным организациям в своем масштабе самостоятельно разрешать вопросы транспортного обслуживания грузооборота, — т. Перепелкин ответил отрицательно и развернул программу усиления автотранспортных средств на местах по линии концентрации автотранспорта, находящегося вне системы Союзтранса — в распоряжении органов ВСНХ, Наркомзема и др. Этот автотранспорт численно превышает автотранспорт Союзтранса и получает в значительном количестве пополнения, которые увеличивают соотношения не в пользу Союзтранса. В 1931 году из 24 000 новых машин в парк Союзтранса влились только 4000 машин.

Показатели работы автотранспорта, находящегося вне системы Союзтранса, большей частью неизвестны, а значительная часть автотранспорта вообще ничего не перевозит — дожидается ремонта. Несомненно, что этот автотранспорт располагает большими внутренними резервами, которые необходимо использовать.

Поэтому, наряду с преобразованиями областных контор Союзтранса с большей для них свободой и ответственностью (со своим планом

и бюджетом) надо собрать и распыленный автотранспорт хозорганов в укрупненные хозяйства, поставив перед ними в плотную задачи, изложенные в постановлении ЦО от 26 сентября 1930 г. и обеспечить проведение в этих хозяйствах рационализаторских мероприятий.

Развернувшись по докладу прения подтвердили крайнюю распыленность автотранспорта. Представитель Мособлдортранса тов. Шишков привел данные по гор. Туле. Оказывается, там имеется 26 автомобильных хозяйств с общим количеством... в 91 машину. Конечно ни рациональной эксплуатации, ни надлежащей ремонтной базы, ни гаражного строительства, ни подготовки кадров такие распыленные хозяйства обеспечить не могут. Тов. Шишков высказывается за создание транспортных трестов местного значения. Данные по Московской области (исключая Москву) характеризуют слабость Союзтранса. Его гужсредства составляют 10%, по авто — 8% всех транспортных средств, занятых в области на транспорте.

О грамотной эксплуатации автотранспорта говорил в своем выступлении пом. нач. ка Союзтранса тов. Рубинштейн. Об'единение автотранспорта, по его мнению, надо проводить прежде всего по линии технического обслуживания. В местах скопления автотранспорта до сих пор нет гаражей и мастерских общего пользования. Не изучается и вопрос оптимального размера автоэксплуатационного предприятия. Печать не ставит этих вопросов, исследовательские институты не занимаются ими в плотную. Создание местных об'единений автотранспорта правильно, но оно не исключает усиления и роста автохозяйства Союзтранса.

Суть вопроса не в разукрупнении Союзтранса, а в правильной эксплуатации автотранспорта в целом.

По предложению председательствовавшего зампреда автосекции Автодора тов. Чудакова секцией подтверждена необходимость существования в дальнейшем крупного автомобильного хозяйства Союзтранса и необходимость укрупнить местные автотранспортные средства для обеспечения лучшей их эксплуатации. Местным органам Союзтранса должна быть предоставлена максимальная оперативная свобода, а за центром должны быть сохранены функции регулирования, утверждение промфинплана и техническое руководство точно также, как и руководство крупнейшими перевозочными кампаниями.

КАК РЕМОНТИРОВАТЬ ЭБОНИТОВЫЕ ЧАСТИ АВТОМОБИЛЯ

ОПЫТ РАБОТЫ МАСТЕРСКИХ НОВОРОССИЙСКОЙ КОНТОРЫ СОЮЗТРАНСА

В 1929 ГОДУ по инициативе рабочего электротехника Новороссийской Конторы „Союзтранс“ — тов. С. Казаса был приобретен вулканизационный аппарат, известный в зубоврачебной технике (употребляющийся для изготовления зубных протезов) и использован т. Казасом для ремонта и изготов-



Вулканизационный аппарат, приспособленный для ремонта эбонитовых частей

ления новых эбонитовых частей магнето (собиратели тока, коллектора, мостики, распределительные доски магнето, крышки прерывателя), изготовления коллекторов малого размера для сигналов и моторчиков малого размера, а также верньеров для сцепления магнето и динамо с мотором.

Использование этого аппарата приносит большую пользу: зачастую магнето, лишенное одной из перечисленных частей не может быть использовано без ремонта. Мы хотим поделиться нашим опытом.

Весь процесс ремонта и изготовления частей заключается в следующем. Неисправности коллектора бывают обычно следующие:

- 1) прострел коллектора на массу;
- 2) сломана часть щетки коллектора, что бывает очень часто при сьемке его с якоря.

Но прежде чем говорить о ремонте нужно сказать о материале, необходимом для него.

Для ремонта нужен употребляющийся в зубной технике денталит, представляющий собой определенного размера пластинки толщиной 2 мм и очень похожий на сырую резину. Приобрести денталит можно в аптеках и аптекарских магазинах; он розового или красного цвета. Необходимо еще хороший быстро-сохнущий гипс. Денталит, мелко нарезанный кусочками, растворяют в авиационном бензине, — получается масса, очень похожая на клей из сырой резины.

Место прострела или излома зачищается и расковыривается шабером, при чем поверхность склеиваемых частей делается шершавой, (если позволяет место, делают зарезы в виде шипа); затем сломанные части или место прострела покрывают раствором денталита в бензине и дают высохнуть. Кипятят воду в кастрюле, на которую кладут фарфоровую тарелку; денталит режут мелкими кусочками приблизительно в квадратный сантиметр и укладывают на тарелку. После того как кусочки денталита станут мягкими, их берут пинцетом и заполняют место прострела как можно плотнее с таким расчетом, чтобы можно было потом их обработать; так же точно поступают и с местами излома.

Приготовленную таким образом часть магнето укладывают в металлическую коробку и заливают гипсом, чтобы последний покрыл свариваемую вещь полностью. Желательно паковать вещь в коробку из плотного железа с крышкой так, чтобы коробку можно было зажать в струбцины. Затем опускают коробку в аппарат и наливают в него воду с таким расчетом, чтобы вода покрывала коробку, закрывают герметически крышку аппарата и ставят под него примус. Постепенно поднимают температуру до 140°, следя по имеющемуся на аппарате термометру, и держат в течение целого часа температуру в 140°, не повышая и не понижая, после чего дают остыть до 100°. Затем открывают аппарат, коробку студят холодной водой. Процесс варки окончен, части обрабатываются и полируются.

Денталит настолько хорошо приваривается, что представляет одно целое, — очень крепкую и высокую изоляцию; если бы не его цвет, то место починки было бы незаметно.

На снимках виден аппарат и починенные части магнето. Под №№ 1 и 2 — собиратели тока магнето „Севро“ с машин „Рено“. У № 1 обломаны обе стороны крепления, у второго прострел в месте помещения уголька; места повреждений ясно видны по цвету. № 4 — сломанный мостик магнето Бош; место излома и починки видны. № 6 — собиратель тока двухискрового магнето Бош; сломано ушко крепления. № 5 — вновь сделанный верньер. № 3 — вновь сделанная крышка прерывателя. № 7 — коллектор для сигнала клаксон.

Считаем, что аппарат имеет большое значение и может принести пользу в гаражном

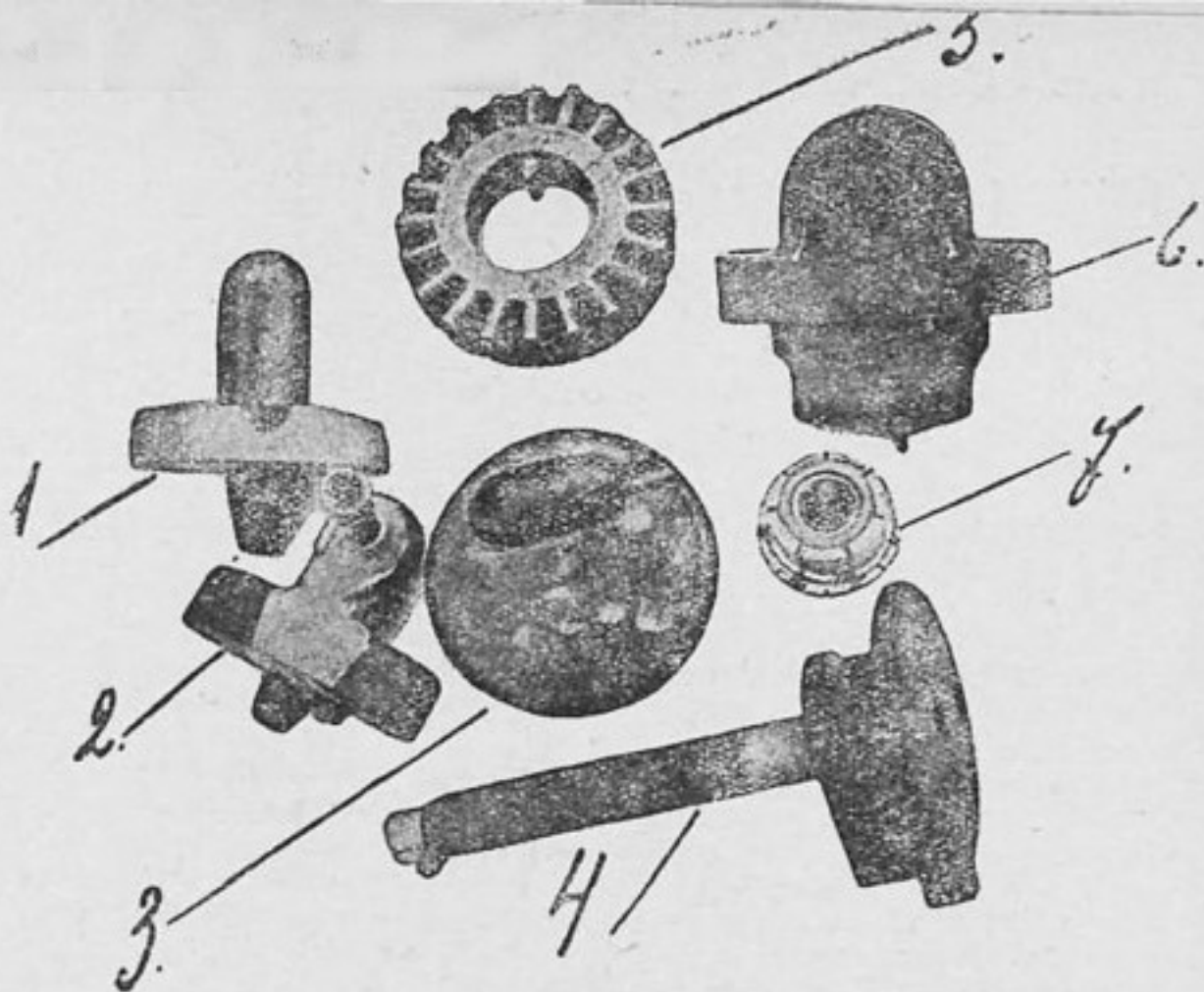
деле, в чем мы убедились на практике, пользуясь им третий год.

Производсовещание Союзтранса постановило опубликовать в печати об этом.

Аппарат и инструкцию пользования последним можно получить в любом городе.

Покупая аппарат, нужно брать размер его такой, чтобы могла войти в него самая большая часть магнето — (распределительная доска).

Производственное совещание Новороссийской Конторы Союзтранса



КАК СОКРАТИТЬ РЕМОНТ АВТОДВИГАТЕЛЕЙ

ПРИ КАПИТАЛЬНОМ ремонте автодвигателей в девяти случаях из десяти приходится заменять поршневые кольца, а так как колец фабричного производства у нас на складах не имеется, то их изготавливают авторемонтные мастерские своими средствами. После обточки колец на токарном станке и пригонке их по канавкам поршней и по цилиндрам, обычно кольца одевают на рабочий поршень с новыми кольцами и вставляют в рабочий цилиндр и вручную, движениями вдоль цилиндра и поворотами, пришлифовывают кольца, вынимают, вновь посыпают наждаком и продолжают шлифовать.

Совершенно ясно, что при такой обработке колец цилиндры и поршни претерпевают непроизводительно большой износ, чем за тысячи километров пробега, тем самым значительно сокращая срок службы мотора.

Принимая во внимание однотипность ремонтируемых в авторемонтных мастерских машин, при крупных автохозяйствах, например Ленкомтранс, ЛСПО и др., где имеется на 200—300 машин 3—4 типов, предлагаю следующее:

1. Изготовить соответствующего внутреннего диаметра стальные или чугунные цилиндры — кондукторы и крепкого дерева или иные, поршни с шатунами, при чем наличие длинных цилиндров-кондукторов и поршней позволит на низать на один поршень все кольца (для одного мотора) т. е. 12-16 шт. Для этого на поршни надо прорезать соответствующее число канавок, чтобы кольца не касались одно другого, а имели бы „игру“ как и на рабочем поршне и производить шлифовку.

2. Эту работу можно механизировать, приспособив для этой цели вал с одним коленом, вращающийся от привода. Цилиндр-кондуктор установить на вращающемся столе, стол сде-

лать опускающимся. Всю установку рассчитать на быстрое поступательное движение и медленное вращение.

3. Второй способ — приспособить для этой цели вертикальный сверлильный станок с медленным вращением и быстрым поступательным движением.

Кроме указанных способов механизации можно предложить и еще несколько способов в зависимости от местных условий и степени оборудования мастерских, например, применяя для этих целей непригодные к дальнейшей службе цилиндры, поршни, коленчатый вал и т. д. При отсутствии подходящего оборудования даже кустарный способ пришлифовки колец по кондуктору даст те же результаты по удлинению срока службы цилиндров и мотора в целом. Возможно, что в некоторых, весьма редких, случаях пришлифовка по кондуктору не даст нужных результатов по отдельным цилиндрам и потребует окончательная наводка уже по рабочему цилиндру; она может быть произведена при помощи наждачной пыли.

Желательно этот способ ввести не только в крупных автохозяйствах с однотипными машинами, но даже и в мелкие с разными марками машины, так как удлиненный срок службы мотора и сокращение количества его ремонтов вполне окупит изготовление цилиндров кондукторов и пр. оборудования.

Если установка воздушных фильтров на автодвигателях по приблизительному подсчету увеличивает длительность службы мотора на 60% (Журнал „За рулем“ № 2 с/г.), то насколько же увеличит срок службы мотора указанный способ пришлифовки поршневых колец и сократит рабочее время, затрачиваемое на излишний ремонт автодвигателей.

Е. Евменов

Ленинград

НЕКОТОРЫЕ ИТОГИ УДАРНОГО МЕСЯЧНИКА БОРЬБЫ С БЕЗДОРОЖЬЕМ

Ряд районов позорно отстает.—Обезличка процветает.—Хозрасчет повсюду не введен.—Шесть условий т. Сталина не выполняются.—Пора, наконец, по-настоящему взяться за дорожное строительство

ВТОРОЙ ударный месячник борьбы с бездорожьем уже на исходе и только в ряде районов (Крым и др.), где по климатическим условиям сезон дорожно-строительных работ может быть продлен, месячник перенесен на ноябрь.

Каковы же результаты месячника?

К сожалению, по многим краям и областям нет точно подведенных итогов. Но на основании имеющихся материалов можно констатировать, что и второй ударный месячник не дал должного эффекта, что перелом на дорожном фронте есть, но недостаточный, что прорыв в выполнении плана далеко не ликвидирован.

Характерно, что наиболее активное участие в проведении месячника приняли передовые районы, используя этот период для досрочного выполнения и перевыполнения плана. Среди них на первом месте все та же Чувашия, признанная президиумом ВЦИК образцовой республикой по дорожному строительству, Марийская автономная область, Нижегородский край, Ленинградская область.

Те районы, которые плелись в хвосте, которые выполнили план на 1–2%, они, за редкими исключениями, проморгали и эту боевую кампанию, несколько не исправив допущенных ошибок.

Вот примеры:

Из Смоленска сообщают, что в Западной области, несмотря на проведенный месячник, работы по дорожному строительству идут черепашьими темпами. Позорный список

отстающих районов слишком велик. Достаточно отметить некоторые из них: Новодугинский район выполнил план по трудучастию населения на 2%, Погорельский — на 1,6%, Думиничский — на 1¼%, Ярцевский — на 1%. И это — в области, где распутица выводит из строя 98% дорог, где в ближайшее время появятся тысячи автомобилей.

Немногим лучше положение в ЦЧО. Здесь план по трудучастию населения выполнен на 28,5%, а в ряде районов выполнение плана не превышает 10%.

В оправдание рики козыряют все теми же оппортунистическими „объективными причинами“ — нет стройматериалов, нет денег, население трудно привлечь к участию в дорожных работах и т. д. и т. п.

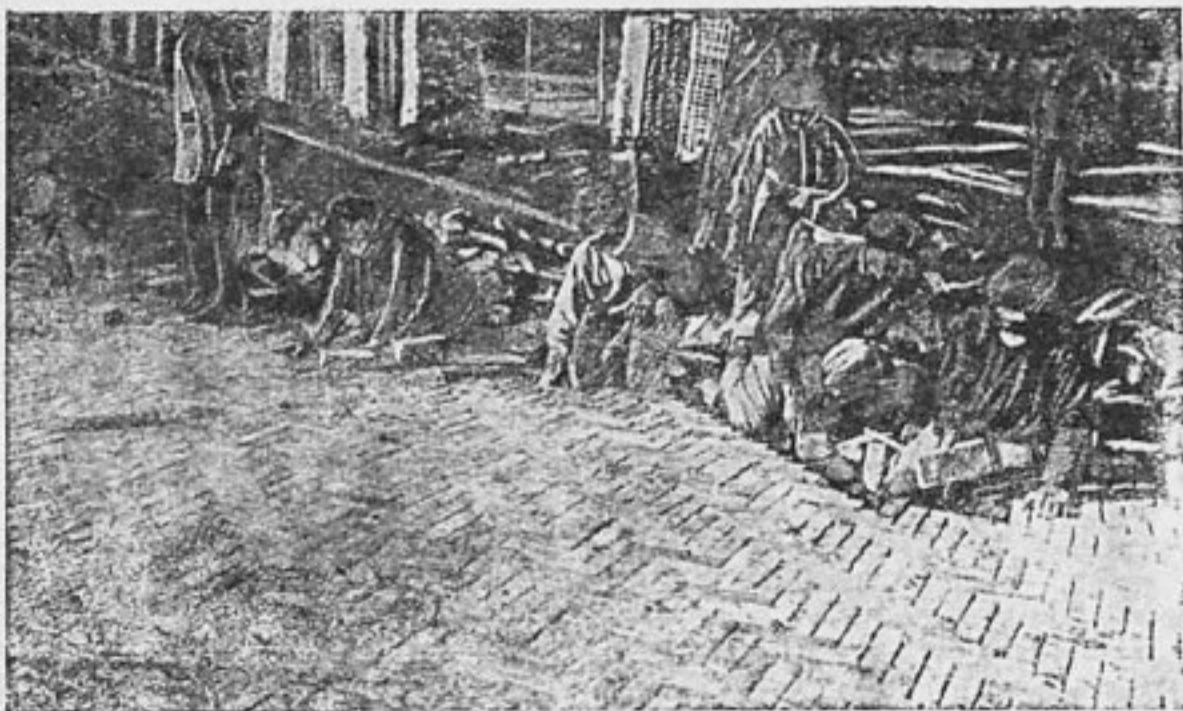
Конечно, призвать на помощь неисчерпаемый резерв „объективных причин“ гораздо легче, чем правильно организовать работу, привлечь общественность, печать, развернуть массовую разъяснительную кампанию. И многие рики не утруждают себя этой излишней работой.

В Бурято-Монголии строительный сезон начался неплохо. Бурдортранс вызвал на соревнование целый ряд областей и республик. В Крым были посланы представители для заключения договора. Но это показная сторона дела. В течение 8 месяцев работы только два района удовлетворительно справились с выполнением плана по трудучастию населения — Селенгинский и Закаменский. Остальные рики трудучастию использовали плохо,

не сумели мобилизовать массы на борьбу с бездорожьем и в результате выполнение плана в них достигает только от 20 до 50%.

В конце сентября Бурдортранс получил телеграмму зампредсовнаркома т. Лебеда о необходимости проведения второго ударного месячника борьбы с бездорожьем. Телеграмма обязывала к немедленным действиям. Но дортранс положил ее под сукно и похоронил это дело

На некоторых важнейших дорожных стройках не чувствуется помощи со стороны общественности и в первую очередь со стороны автодорожских организаций. Возьмем



Замощение клинкерного участка дороги

Союзфото

хотя бы строительство шоссе Сталинград — Тракторный. Работы по постройке должны были быть закончены к 15 сентября, а между тем даже к середине октября выполнены не более 45%. Отсутствие учета, безответственность, неорганизованность на участках — основные причины срыва строительства шоссе. О хозрасчете и премиально-прогрессивной оплате труда ни рабочие ни технический персонал не имеют представления. Соцсоревнования и ударничества нет. Профорганизации не ведут почти никакой работы. Правление Автодора, взявшее на себя обязательство построить километр шоссе и обеспечить перевозку некоторых материалов, ничего не сделало.

* * *

Отметим наряду с отрицательными и положительные факты.

В течение второго ударного месячника в поход за хорошую дорогу активно выступил комсомол. Соревнование, объявленное „Комсомольской правдой“, было подхвачено краевыми и областными комсомольскими организациями.

Средняя Волга взяла на себя конкретные обязательства: каждый комсомолец должен отремонтировать не менее 15 м дороги, посадить не менее 10 деревьев. И средневолжский комсомол свои обязательства выполняет.

В Крыму райкомы ВЛКСМ прикрепилась к определенным дорожным участкам. Комсомольцы организуют ударные бригады, устраивают субботники, развергивают социалистическое соревнование между ячейками, сельсоветами и районами. Комсомол Крыма кроме этого обязался обеспечить набор рабочей силы для дорожных работ.

В Белоруссии поход за хорошую дорогу принял чрезвычайно широкие размеры. На строительство крупнейших дорог мобилизовано 2000 комсомольцев. Комсомол Белоруссии взял на себя задачу отремонтировать не менее 500 км дороги, засадить 350 000 деревьев. Это задание на местах уже реализуется. Полоцкая организация выполнила 50% плана.

Кроме указанных республик и областей широко включились в проведение ударного месячника борьбы с бездорожьем комсомол Киргизии, Уральской области и др.



Дорожное строительство на Камчатке. Постройка дороги из Петропавловска (административный центр Камчатки) в совхоз и новый город Аюгород

* * *

Дорожно-строительный сезон этого года заканчивается. Уроки его поучительны и их нужно твердо запомнить.

Чтобы выполнить дорожный план, нужно провести своевременную подготовительную работу, максимально использовать внутренние материальные ресурсы, привлечь поголовно для участия в дорожном строительстве колхозников и единоличников, правильно организовать их труд, мобилизовать на помощь широкую пролетарскую общественность, и в первую очередь — автодорожные организации, печать, комсомол и т. д.

Сейчас уже время заняться серьезной подготовкой к дорожно-строительному сезону 1932 г. Для этого необходимо приступить к составлению планов работ, наметить объекты, начать изыскания необходимых материалов, наладить точный учет использования труда населения и немедленно позаботиться о подготовке кадров и о механизации дорожных работ.

Одновременно с этим, надо принять решительные меры к ликвидации обезлички в содержании и уходе за дорогами. Отремонтированные дороги должны иметь постоянный хозяйский глаз. Прикрепление автодорожных организаций, комсомольских ячеек, колхозных бригад к отдельным дорожным участкам даст здесь лучшие результаты.

Ликвидировать обезличку, как следует подготовиться к новым решительным боям с бездорожьем — задача дня.

Н. З.

30 октября 1931 г.

ТЕХНИКА В ПЕРИОД РЕКОНСТРУКЦИИ РЕШАЕТ ВСЕ.

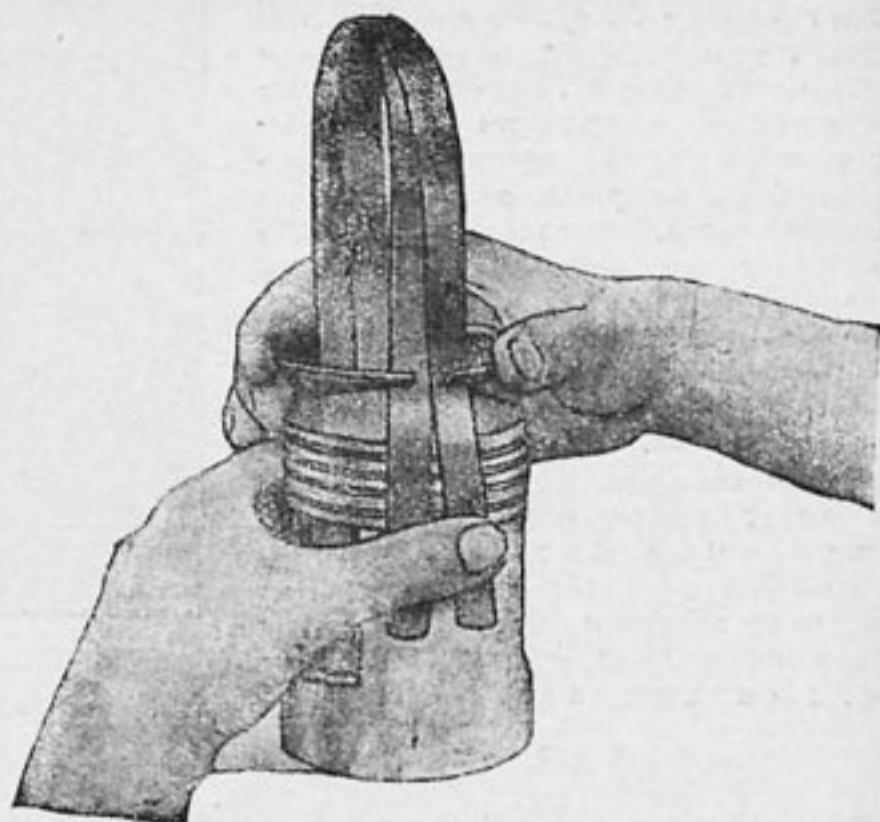
ПОВЫСИМ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ТЕХНИЧЕСКУЮ КВАЛИФИКАЦИЮ РАБОЧИХ! СОЗДАДИМ НОВЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ ИЗ ЛЮДЕЙ РАБОЧЕГО КЛАССА!

МОТОЦИКЛ ДЛЯ МИРОВОГО РЕКОРДА



Для известного английского гонщика Артура Симкока сконструирована новая машина в 1200 кб. см. На ней предположено побить мировой рекорд Райта в 293 км в час. Мотоцикл сконструирован А. Брюсом; он снабжен двигателем Бро-Супериор Жап (ход поршня 99 мм).

Предполагают, что благодаря мощному мотору и особой конструкции машина сможет достичь скорости в 320 км в час.



ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ДЛЯ НАДЕВАНИЯ ПОРШНЕВЫХ КОЛЕЦ

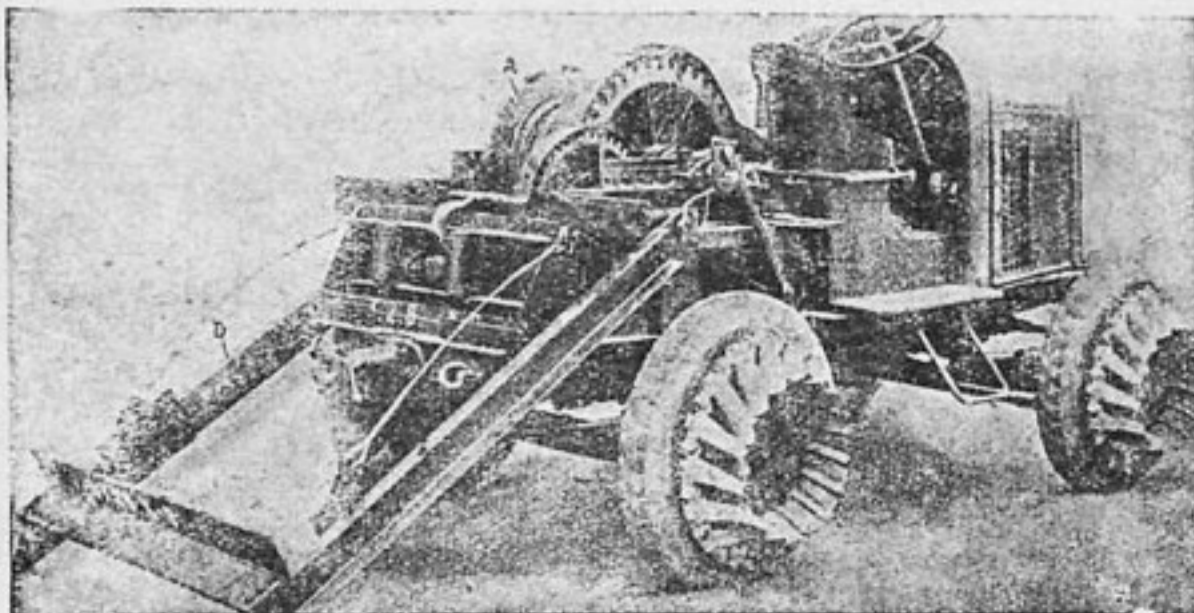
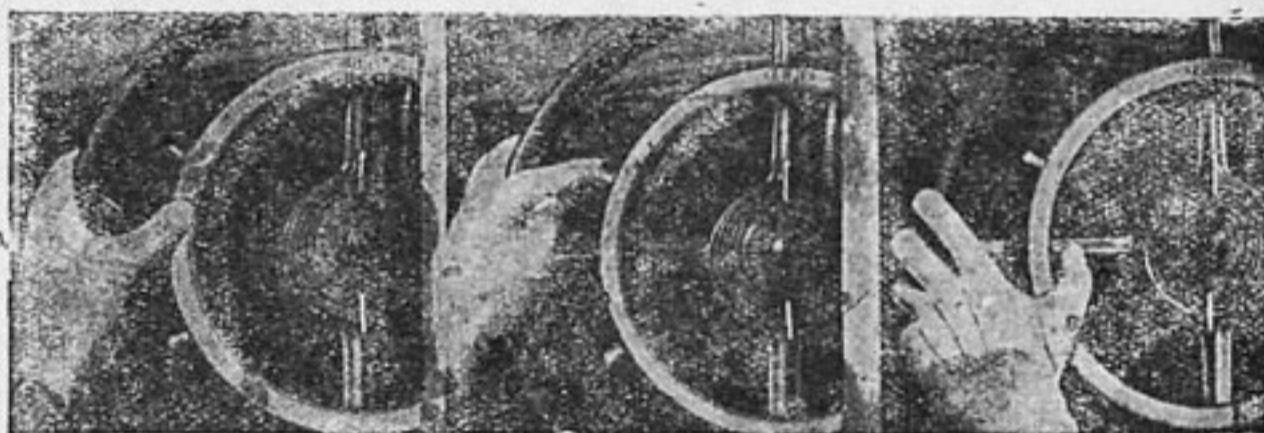
Приспособление это, выпускаемое германской фирмой „Тевес“, состоит из двух стальных пластин, сгибаемых, как показано на рисунке, и крестообразно скрепленных сверху.

Пластины надевают на поршень, кольцо опускают на пластину, затем пластины раздвигают крестом и кольцо легко входит в канавку, не подвергаясь грубым и неравномерным растяжениям.

УПРАВЛЕНИЕ ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕМ НА РУЛЕВОМ КОЛЕСЕ

Для достижения безопасности управления автомобилем фирмой Триффикс выпущено кольцо, помещающееся на рулевом колесе и объединяющее электро-сигнал, переключение света и управление семафорами.

В первом случае нажимают на кольцо в любой точке сверху, во втором — на кнопку внутри кольца и в третьем — передвигают рычажки снаружи его.



ТРАКТОР-ЛЕБЕДКА

Наше фото изображает трактор „Лягиль“ с лебедкой и подъемной лопатой.

Благодаря своей легкости (он весит всего 1800 кг), трактор приспособлен к всяким грунтам, а также служит для лесоразработок экскаваторных и других работ, требующих большой тяговой силы.

Мотор его 4-цилиндровый; 6 скоростей дают на демультипликаторе скорость от 2 до 25 км/час. На фото: А—лебедка, В—подъемная „лопата“.

ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

БЕРЛИНСКИЙ СВЕТОФОР

В Берлине на перекрестках установлены оригинальные светофоры (см. рис). Стрелка пробегает в течение минуты оба поля — зеленое и

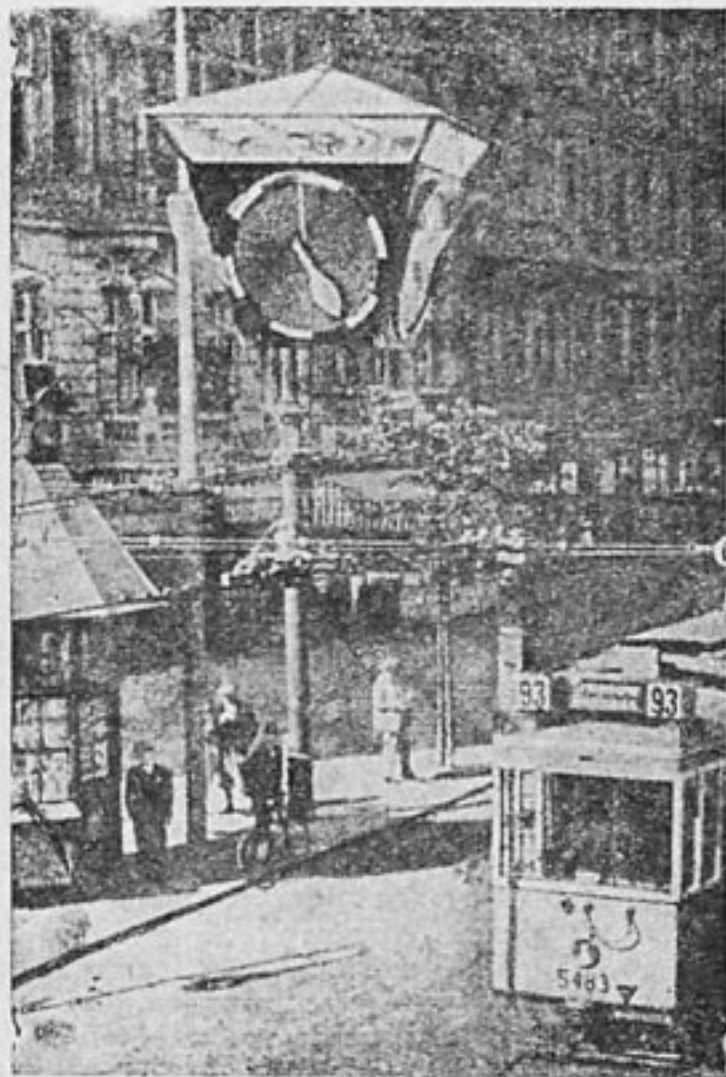
НОВЫЙ КАРБЮРАТОР С ВОЗДУХО-ОЧИСТИТЕЛЕМ

Очень важно, чтобы воздух, проходящий в камеру сгорания, был свободен от пыли, которой так богаты современные улицы.

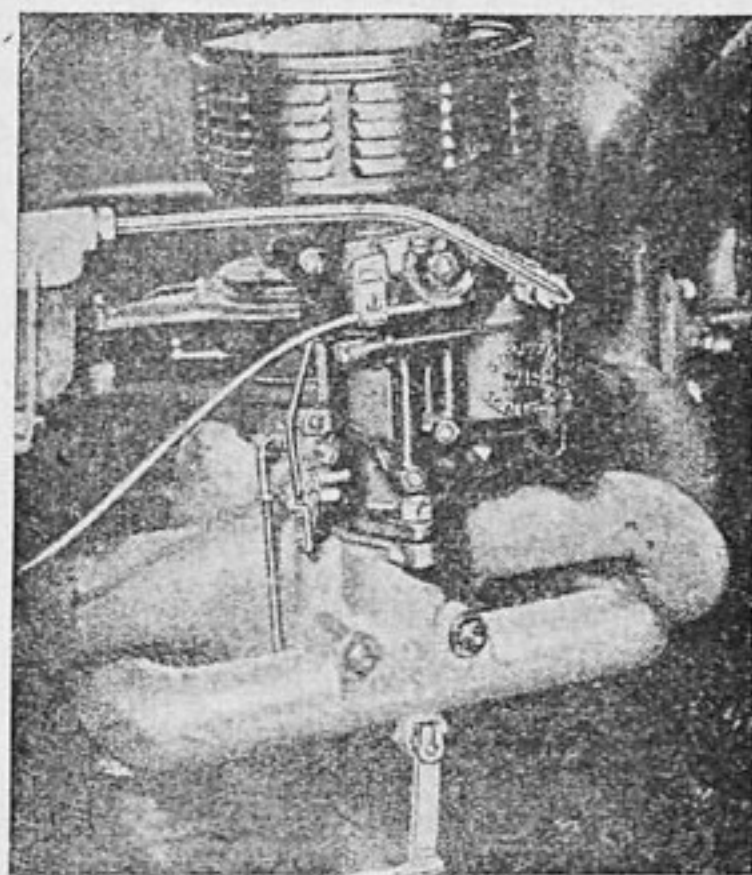
Для этой цели устанавливают воздухоочистители с маслом, всасывающим пыль. По новейшим американским данным 74,5% американских легковых машин снабжены воздухоочистителями.

Если плохой воздухоочиститель вызывает стук в моторе, то хороший повышает его производительность.

На нашем фото изображена одна из последних конструкций воздухоочистителя, соединенного с карбюратором Штромберга.



красное — и тем самым показывает пешеходам и водителям о возможности перехода или продвижения вперед

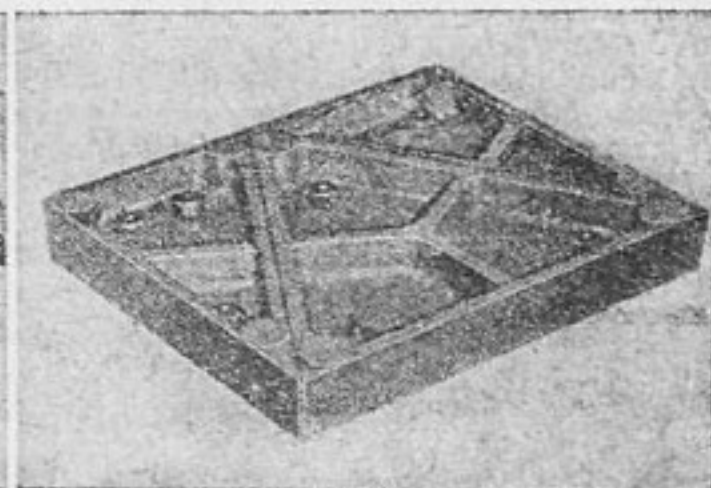
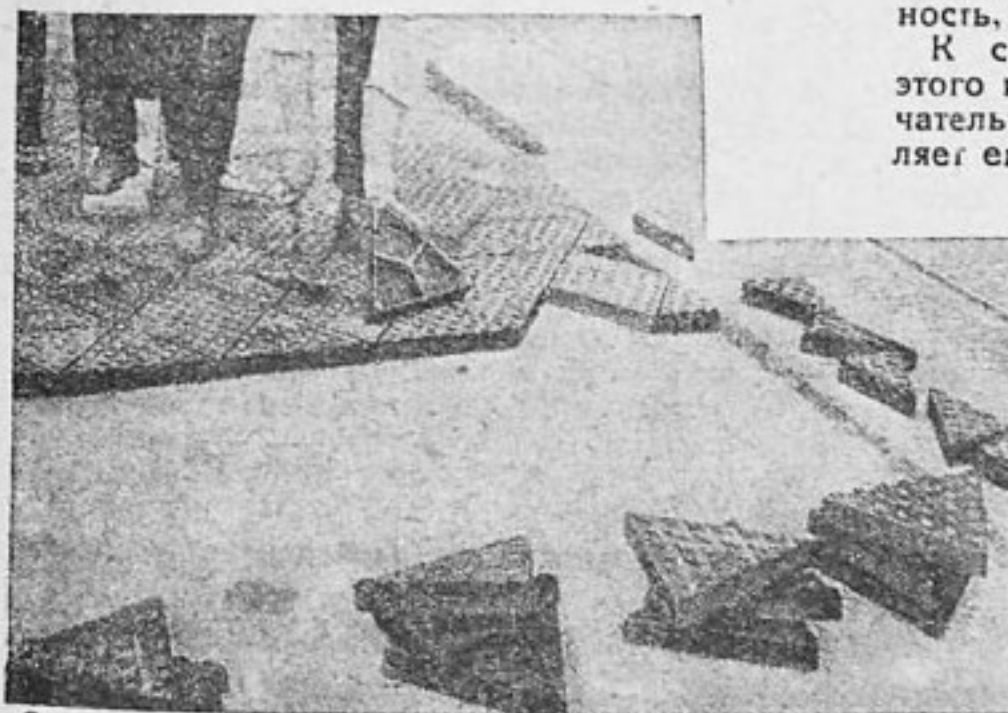


ЧУГУННЫЕ ПЛИТЫ ДЛЯ ЗАМОЩЕНИЯ УЛИЦ

Наше фото изображает произведенное в августе этого года замощение одной из лондон-

ских улиц чугунными плитами. Достоинства этого нового способа замощения — отсутствие бокового скольжения машины, чрезвычайная прочность, уменьшение шума и легкость ремонта.

К сожалению, эксплуатационная сторона этого изобретения еще не выяснена в окончательном виде, хотя специальная печать уделяет ему значительное внимание.



НУЖНА ЛИ НАМ АВТОМОБИЛЬНАЯ КООПЕРАЦИЯ

(В ДИСКУССИОННОМ ПОРЯДКЕ)

ПУСК НОВЫХ автомобильных гигантов резко увеличит количество автомобилей в стране. Создание автомобильной промышленности ставит перед нами ряд новых задач по обслуживанию автопарка, по созданию, так называемой, „автомобильной культуры“.

Несмотря на то, что много хозяйственных и общественных организаций, уже ставят своей задачей обслуживание эксплуатации автопарка, целый ряд важнейших проблем, связанных с автомобилизацией Союза, остаются до сих пор не разрешенными.

Перейдем к конкретным фактам.

О-во Автодор организует общественность на борьбу за советское автостроение и ликвидацию бездорожья. Автодор, являясь чисто общественной организацией, действует методами агитационно-пропагандистского характера, осуществляя в отдельных случаях лишь воздействие на существующие хозяйственные организации.

Снабавтодор является в системе Автодора хозяйственной организацией, но узкого порядка и призван обслуживать и снабжать лишь автодоровские коллективы, курсы, и т. д.

И, наконец, Авторемснаб — единственная, почти монополярная организация, которая должна снабжать автомобильное хозяйство всем необходимым инвентарем, запасными частями и организовать ремонтные мастерские.

Авторемснаб — государственная организация, недавно созданная, слабая как материально, так и организационно, уже сейчас с трудом справляется с обслуживанием того небольшого парка машин, который мы имеем в данное время. Программа Авторемснаба предусматривает в ближайшем будущем постройку в крупных и индустриальных центрах значительного количества больших ремонтных мастерских или точнее ремонтных заводов. Авторемснаб не может мечтать об организации бесчисленного количества мелких ремонтных мастерских, разбросанных по всем уголкам СССР, как этого требует распыленное автомобильное хозяйство Союза.

До сих пор не имеется мощной хозяйственной организации, которая приступила бы к массовому строительству общественных гаражей для распыленных и мельчайших автомобильных хозяйств.

Авторемснаб не сможет в ближайшие годы справиться с постройкой единичных бензиноклонок, маленьких вулканизационных мастерских и небольших складов запасных частей.

Совершенно очевидно, что наряду с государственной организацией Авторемснабом должна возникнуть некая разновидность

автомобильной кооперации в виде Ассоциации советских автомобиледержателей (АСАД).

Новая хозяйственная организация должна быть создана в недрах Автодора, сложившейся крупной организацией советской общественности, содействующей автомобилизации Советского союза.

Опасения о параллелизме и конкуренции новой организации с Авторемснабом надо отбросить. Никто не боится конкуренции и параллелизма между госторговлей и кооперацией; наоборот, одна система дополняет другую.

Создание этой ассоциации придаст логический и законченный характер институту юридического членства, который до сих пор в Автодоре не получил конкретного выражения и является в большинстве случаев филантропией хозяйственных организаций по отношению к Автодору.

Все автомобильные хозяйства Союза должны состоять пайщиками новой организации, внося пай по количеству имеющихся у них автомобилей (крупные государственные автомобильные хозяйства, вроде Союзтранса и т. д. в расчет не принимаются). Если считать размер пая на один автомобиль равным 100 р. (в рассрочку), то капитал АСАД в ближайшие годы должен составить несколько миллионов рублей.

Каковы же задачи АСАД?

1. Организация во всех пунктах, где имеются автомобильные хозяйства, отделения или крупные коллективы Автодора, отделения АСАД.

2. Постройка в этих пунктах небольших ремонтных мастерских, вулканизационных мастерских, складов запасных частей и резины, бензиноклонок и т. д.

3. Постройка и организация гаражей общественного пользования.

4. Издание и продажа во всех пунктах и отделениях АСАД специальной инструктивной литературы и справочников по вопросам эксплуатации автомобилей и дорожных карт.

5. Организация курсов переподготовки шоферов по командировкам организаций — членов АСАД.

6. Расстановка дорожных знаков на дорогах местного значения, постройка специальных автомобильных дорог (автострад).

Перечисленные выше задачи ассоциации не исчерпывают всех путей работы и будут уточнены при более детальном обсуждении.

Мы приглашаем всех специалистов, шоферов, автодоровцев высказаться на страницах журнала как о принципиальной необходимости создания подобной организации, так и о возможных формах ее работы.

Н. Беляев

АВТОДОРОВЕЦ! РАБОЧИЙ! КОЛХОЗНИК! ТРУДЯЩИЙСЯ! ОВЛАДЕВАЙ ТЕХНИКОЙ АВТОМОБИЛЬНОГО, ТРАКТОРНОГО И ДОРОЖНОГО ДЕЛА!

ЧИТАТЕЛЬСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ „ЗА РУЛЕМ“ В ЛЕНИНГРАДЕ

9 ОКТЯБРЯ в Ленинграде состоялась первая читательская конференция „За Рулем“. Конференция была посвящена итогам и перспективам дорожного строительства и работе журнала „За Рулем“.

Докладчиком по первому вопросу выступил зам. нач. Главдортранс РСФСР т. Ясный.

Дорожная пятилетка по РСФСР, — говорил тов. Ясный, — предусматривает 252 000 км улучшенных дорог. Из них мы должны сделать до 1931 г. 14 700 км, а построили всего 4300 км

В 1931 г. по пятилетке намечено было построить 50 000 км улучшенных дорог, а контрольные цифры были утверждены на 11 700 км или 23% от плана пятилетки. Сумма средств на 1931 г. намечалась в 760 млн. руб., по плану было намечено 380 млн. руб., но в дальнейшем план был еще уменьшен до 150 млн. руб.

Таким образом, план был утвержден в 150 млн. руб. и в размере 200 млн. руб. предполагалось участие населения.

За 1-е полугодие мы получили вместо 70 млн. руб. только 35 млн. руб. По Ленинграду на 1-е октября мы имеем выполнение годового плана на 47%, вместо того, чтобы иметь на 1-е сентября минимум 75%. Среди остальных организаций по дорожному строительству Ленинград занимает по республике четвертое место. Первое — Нижегородский край, выполнивший 69%, Чувашская республика и Башкирия — 62%, и после Чувашии и Башкирии, после двух окрайных национальных республик РСФСР идет советский гигант — Ленинград — 56%.

Механизмы, отпущенные по РСФСР, используются только на 30% из расчета двухсменной работы. Между тем, по директивам правительства, надо работу механизмов доводить до трех смен.

—Переходя к конкретному обсуждению причин наших прорывов, я считаю, что основной причиной их является скверное построение аппарата Главдортранса. Дорожный сектор руководит строительством новых дорог, содержанием старых и вопросами участия населения. Все смято в одно.

В начале 1931 года по плану отпуск средств уменьшился, а участие населения увеличилось. Вначале контрольные цифры по участию были в 147 млн. руб., а в дальнейшем доведены до 200 млн. руб.

Далее тов. Ясный останавливался на необходимости проведения хозрасчета, на важности строительства целевых дорог к колхозам, пристаням, элеваторам, сыпным пунктам и т. д. и т. д. и на неотложности уже сейчас заняться подготовкой к строительству 1932 года.

Работу надо проводить путем привлечения широкой общественности, социалистического соревнования и специальных автодорожных бригад.

Выступавшие в прениях товарищи отмечали необходимость укрепления районных отделений Автодора, создания новых автодорожных организаций в сельских местностях, необходимость принятия срочных мер для ремонта дорог, от которых новые машины выбывают из строя, о распределении автотранспорта и т. д.

С докладом о работе журнала „За Рулем“ выступил зав. редакцией т. Беляев, осветивший работу журнала за три года.

Журнал начал свою работу в 1928 году до начала автостроения в СССР. Журнал только начинал борьбу за автомобилизацию СССР.

За три года лицо советской страны резко изменилось, резко изменился и журнал.

Появилась необходимость перехода журнала с месячного на двухнедельный выпуск. Журнал перешел от освещения достижений американского автомобилизма к нашему собственному, советскому.

К этому времени появился исторический приказ о проектировании завода на 100 000 автомобилей. С этого момента журнал „За Рулем“ начинает поворачивать руль в сторону освещения хода советского автостроения. На страницах журнала систематически освещался ход нижегородского строительства.

Дальше, — говорил т. Беляев, — нужно было удовлетворить тягу автодорожцев к знанию и пониманию автомобиля. Мы начинаем в каждом номере давать лекции профессора Чудакова по вопросу о том, как устроен автомобиль. Но этого оказалось недостаточно; мы увидели, что масса рвется к более обширному знанию, поэтому мы перешли к изданию при журнале технической библиотеки, которая дает читателю возможность ознакомиться с автомобилем сразу в целой книжке, а не по „чайной ложке“ в журнале. Однако, журнал не забывал знакомить читателя и с достижениями в области заграничной автомобильной техники. О ряде новых типов автомобилей читатели узнали из журнала. Например, шестиколесные автомобили ленинградцы впервые увидели в Ленинграде только теперь, при передачи их Автодором Красной армии, а в журнале мы о них пишем третий год.

Надо сказать, что в предыдущее время работа общества Автодор разворачивалась довольно слабо. Коллективы существовали на бумаге, понимание автодорожной работы было очень узким — вся работа в коллективах сводилась к обучению своих членов езде на машине и то при условии, что коллектив доставал какое-либо авто-барахло с кладбища. На 2-м расширенном пленуме Автодора т. Лежава сказал, что Автодор не должен замыкаться в узкие рамки автоучебы, он обязан включиться в крупнейшие политические и общественные кампании. Производственная жизнь предприятия также не должна уйти из поля зрения автодорожских коллективов. Все это получило отражение на страницах нашего журнала.

За последний период новое руководство Центрального совета широко развернуло общественную сторону автодорожной работы, и журнал вынужден был сузить свои технические отделы и посвящать большинство страниц конструктивно-общественным материалам.

Сейчас регулярно выходит бюллетень Автодора, в котором дается часть инструктивного материала, и журнал смог уделять больше внимания вопросам техники.

Теперь несколько слов о массовой работе. Журнал имеет около 400 рабкоров, которые шлют огромное количество корреспонденции

со всех концов Советского союза. С рабкоровским активом ведется систематическая работа, даются задания по текущим номерам. Материал, не помещаемый в журнале, посылается на расследование.

Недавно редакция закончила кампанию по сбору средств на шестиколесные автомобили для Красной армии, сейчас проводится кампания по сбору средств на моторизацию пограничных войск.

Высупавшие в прениях товарищи отмечали на ряду с достаточно удовлетворительным идейным содержанием журнала скверное качество печатания на негодной бумаге, плохую доставку, недостаточное освещение в журнале вопросов юношеского движения и вопроса подготовки кадров и т. д.

В принятой резолюции конференция констатирует, что журнал „За Рулем“ своевременно откликался на все важнейшие хозяйственные и общественно-политические кампании, инструктировал автодоровцев на местах о методах и формах их участия в проводимых кампаниях, отмечает, что журнал „За Рулем“ дал огромную картину постепенного создания советской авто-

промышленности и активно боролся за выполнение автотракторной и дорожной пятилетки.

Конференция с удовлетворением отмечает увеличение и укрепление рабкоровского отдела журнала.

Конференция приветствует решение ЦС Автодора об усилении технических отделов журнала за счет перенесения части общественно-организационных статей в бюллетень.

На ряду с положительными сторонами отмечаются и недостатки журнала, отмечавшиеся выступавшими: недостаточный объем, скверное типографское оформление, безобразнейшую доставку, поздний выход в свет, отсутствие в журнале отдела „Переписка с читателями“ и нерегулярное помещение в журнале отдела технической консультации.

В дальнейшем конференция предлагает редакции журнала исклопотать в соответствующих органах разрешение на увеличение объема журнала и более частую его периодичность, добиться увеличения тиража и продажи его в розницу, расширить сеть рабкоровских постов на крупных заводах и организовать более частые выезды редакции на заводы.

Н. Ф.

КОЛЛЕКТИВНАЯ РАБОТА В БРИГАДАХ УЛУЧШАЕТ КВАЛИФИКАЦИЮ ШОФЕРСКОГО МОЛОДНЯКА

ОТ „ФУТБОЛИСТОВ“ В „КОЛХОЗНИКИ“

ПЕРЕД коллективом Автодора автобазы Совнаркома была поставлена задача организовать своих молодых шоферов для повышения их технических знаний, улучшения показателей по соцсоревнованию, лучшему уходу за машиной, экономии горючего, резины и обтирочного материала.

Старые шофера относились к молодым с насмешкой: „У нас работают 30 фордов с 30-ю „футболистами“ говорили они, смеясь. В такой обстановке работали начинающие шофера.

Началось это с весны этого года. Пришла партия новых „Бьюиков“. Старых шоферов посадили на эти машины, а молодежь, в их числе и троих мойщиков, окончивших гаражные курсы Автодора, посадили на „фордики“.

В автобазе, как и везде, была полная обезличка машин. После речи т. Сталина каждый из шоферов был прикреплен к машине. Шофера стали больше интересоваться своими машинами и лучше за ними ухаживать. Однако, результаты были слабые, так как не было хорошей теоретической подготовки и опыта. Молодежь сгидилась спрашивать „стариков“, и каждый работал по своему, как подскажет ему смекалка.

Ребята приступили, например, к работе, не зная регулировки тормозов, и возвращались в гараж, когда отказывал в работе сигнал. Они не знали еще, что стоит только повернуть винт мембраны и сигнал заработает. И снова со стороны старых шоферов сыпались насмешки. Тогда коллектив Автодора предложил хозяйственникам создать бригады по 4 машины. Тридцать „футболистов“ соединились в бригады по 4 машины, а одного назначили старшим.

С момента объявления соцсоревнования бригад и вызова старых шоферов на соревнова-

ние по экономии бензина и обтирочного материала, хорошему уходу за агрегатом, увеличению километража и т. д. — работа оживилась. Раньше на 1 км пути шло 125-130 г бензину теперь — 106-110 г.

Бригада применила очень интересный и удачный метод. Если старые шофера возились у своих машин и знали только свою машину, то молодежь сообра внимательнее изучала и размышляла над ремонтом и содержанием в порядке каждой из четырех своих машин; каждый бригадник старался предложить свои знания и опыт для лучшего устранения дефектов каждой из четырех машин. Обсуждение это происходило очень оживленно, и часто ребята ловят первого попавшегося старого шофера и просят разобрать их спор.

Процент аварийности машин стал падать; аварии происходили главным образом у „стариков“. Прежних „футболистов“ стали теперь называть уже „колхозниками“, — с оттенком сочувствия.

Теперь „колхозники“ стали полноправными шоферами, показывая старым работникам в разгар работы, как быстро надевать покрывку с помощью товарищей, не оставляя машину в гараже и без опоздания выезжая к месту подачи.

Во всех гаражах следовало бы провести наш метод организации бригад на 3-4 машины — это коллективизирует труд, еще более заинтересует шоферскую молодежь работой и, главное, повысит ее технические знания.

Лучшие бригады надо премировать за хорошую и образцовую работу и отдавать на товарищеский суд тех, кто не хочет работать, кто против повышения своей квалификации.

Автобаза Совнаркома, Москва Шофер Я. Головкин

РАБСЕЛЬКОРЫ-АВТОДОРОВЦЫ ПИШУТ

ОТСУТСТВИЕ МОСТОВ И ДОРОГ СРЫВАЕТ КАРТОФЕЛЕЗАГОТОВКИ

Для пролетарского центра — Ленинграда сейчас в Белоруссии проводятся картофелезаготовки. Чтобы успешно проводить отгрузку картофеля, необходимо иметь хорошие дороги, мосты, которые отсутствуют в Рогачевском районе.

Святский сельсовет совсем не имеет проезжих дорог и мостов до станции Салтановка. Деревня Гарожа и Панская Ляда в порядке самообязательства взяли отгрузить 630 центнеров хлеба и картофеля, но оказалось, что хлеб и картофель нельзя доставить на станцию из-за отсутствия моста между станцией и деревней Святое.

Сельский совет бездействует, райавтодор в хлебозаготовках никакого участия не принимает и заготовкам грозит срыв.

Необходимо к 14-й годовщине Октября выполнить план хлебо-и картофелезаготовок.

Сельсоветам и Автодору нужно подтянуться и наверстать упущенное.

Дер. Святое

И. Савицкий

ТРАКТОРЫ ИДУТ—ГОТОВЬТЕ КАДРЫ!

Для механизации промысла Дагрыбтрест в прошлом году получил 15 тракторов и из-за отсутствия опытных водителей все тракторы выбыли из строя. Нужно было бы немедленно взяться за подготовку кадров, но печальный опыт тракторизации прошлогодней путины, очевидно, не научил хозяйственников Дагрыбтреста.

Сейчас отдел механизации получил еще 50 тракторов, которых ждет та же участь, что и прежние 15, так как вопросами подготовки кадров, необходимых для управления этими тракторами, никто не занимается.

Вильпор

Дагестанские Огни

КОЛХОЗНИКИ ДОСРОЧНО ПЕРЕВЫПОЛНИЛИ ПЛАН ДОРОЖНЫХ РАБОТ

КОЛХОЗ „Рассвет“, Починковского сельсовета, Череповецкого района выполнил задание по трудовому участию населения на 130% в течение полутора дней.

Череповец

А. М.

Москва заканчивает дорожное строительство перевыполнив план. На снимке — укатка асфальта ночью при свете прожекторов.

Фото А. Шайхета

УЧИМСЯ ТЕХНИКЕ МЕХАНИЗИРОВАННОГО ХОЗЯЙСТВА

По инициативе бюро ИТС при областном земельном управлении в Ленинграде организованы полуторамесячные курсы по механизации сельского хозяйства.

Все работники—специалисты: агрономы, мелиораторы, инженеры и техники хотят знать детально все системы тракторов, автомашин, паровых двигателей и сельско-хозяйственных машин.

Курсы рассчитаны на три группы в 50 чел. Занятия проводятся под руководством доцентов из Института механизации и электрификации сельского хозяйства. Каждая группа имеет свой уклон: мелиораторы интересуются тракторами „Катерпиллер“ и обработкой почвы, коэффициентами урожайности; плановики — расчетами, экономикой и финансовой стороной тракторного машинного парка; механизаторы, строители — деталями и процессами двигателей. В общем у всех общая программа: тракторы, автомашины, с.х. орудия и электрификация.

Нет сомнения, что такая переподготовка свяжет работников областного земельного отдела при выездах в районы с местными техническими силами, которые смогут оказывать поддержку в прорывах механизированного сельского хозяйства.

Ленинград

Зав. курсами Пивоваров



НА ОБЩЕСТВЕННЫЙ СУД

ГОРЮЧЕЕ ЛЬЕТСЯ РЕКОЙ

Вредительски расходуется горючее в Камалинском зерносовхозе (Вост Сиб край).

Горючее льется на пол рекой — пропитанная земля уже не в состоянии всасывать в себя керосин, бензин, масло и автол. Надзора и учета за горючим и смазочными материалами не ведется. Нет ни ведер, ни воронок, ни насосов, а о шлангах и говорить не приходится. Между тем, совхоз насчитывает до 60 автомашин и 200 тракторов; при заправке каждой машины проливается большое количество горючего, дающее громадный убыток стране.

Дирекция и рабочком совхоза прекрасно это все видят, но мер никаких не принимают, а ведь можно изготовить насос в мастерской зерносовхоза.

В этом же совхозе дороги так плохи, что новые „форды“ вязнут по кузов в грязи.

Дорожные работники забились в кабинеты и боятся заглянуть на дороги, на которых гибнут машины.

Дирекции и общественным организациям зерносовхоза нужно немедленно раскачаться.

Камалинский з/совхоз

Руль

От редакции: Редакция ждет от дирекции и рабочкома Камалинского з/совхоза срочного ответа, что предпринято ими по указанным в заметке фактам.

ПОДНЯТЬ АВТОДОРОВСКУЮ РАБОТУ ДО УРОВНЯ ПРОИЗВОДСТВА

Полная бездеятельность господствует в коллективе Автодора при 1-й московской краснознаменной автобазе Союзтранса.

Членские взносы не собираются и неизвестно вообще сколько членов насчитывает коллектив. Работа по вовлечению новых членов не ведется. В различных кампаниях наш коллектив не участвует; месячник дороги проморгал. Точно также ничего не делается по повышению квалификации шоферов — в результате новые машины имеют уже поломки и аварии.

При базе имеются курсы шоферов, скомплектованные преим.essentielно из молодежи.

Там Автодору нужно было бы развернуть работу, имея для этого все возможности.

К 7-му ноября — четырнадцатой годовщине Октябрьской революции 1-я автобаза успешно выполняет свой годовой промфинплан.

К 7-му ноября партийные и профессиональные организации и райсовет Автодора должны расшевелить и сделать работоспособным наш коллектив Автодора.

Автодоровец № 1042

Москва

МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ГИГАНТ БЕЗ АВТОДОРА

Терещенко, Бабаев и Бенедиктов совершенно развалили работу Автодора на заводе Сельмаш в Ростове на Дону. На протяжении долгого времени эти „герои“ собирали членские взносы

и другие поступления и расходовали их без всякого контроля. Бабаев бросил работу, растеряв 288 рублей, Бенедиктов оставил все денежные дела, никому их не передав, Терещенко — председатель Автодора — на все эти безобразия не реагировал.

За все время существования Автодора (с 1928 г.) никто из общественных организаций завода не интересовался работой, не руководил работой и, естественно, что получился такой конец.

Сейчас очень много рабочих завода Сельмаша желают вступить в члены Автодора, но не могут найти на заводе этой организации и идут непосредственно в Крайавтодор.

Кружки, созданные по инициативе членов Автодора, из 45 человек находятся без всякого руководства, без необходимых условий для нормальных занятий. Теорию прошли, а практиковаться не на чем. Есть поломанная машина, — она стоит в гараже Автодора.

Такое безобразнейшее отношение к Автодору мы имеем на крупном гиганте Сельмаша, где сейчас более 20 000 рабочих.

Рабочий А. Шаталин

Ростов на Дону

СПОКОЙНО УСНУЛИ

Тихо закончило свое существование Волоколамское районное отделение Автодора вместе со всеми коллективами Автодора.

Надо откровенно сказать, что райсовет Автодора своей бездеятельностью угробил всю инициативу коллективов, которые, не имея никакого руководства, механически прекратили работу.

Волоколамское районное отделение находится в 100 км от Москвы, и уже больше года не работает. Об этом неизвестно Московскому областному отделу Автодора, но последний и не думает что-нибудь предпринять и оживить работу в районе.

Пора уже Московскому отделу Автодора начать руководить работой на местах непосредственно, систематически проверяя результаты своего руководства.

В. Ильин

г. Волоколамск

НЕ МАШИНА, А ВИХРЬ

С бешеной скоростью мчатся по г. Сочи автомашина „форд“ № 23, не обращая внимания ни на какие правила езды. В результате такой езды этот „форд“ терпит бесконечные аварии, сшибая на пути все препятствия.

Недавно он налетел на чугунный телеграфный столб или, выезжая из переулочка, налетел на извозчика. Случайно проходившие два милиционера пытались остановить машину, пробовали даже выстрелами сделать это, но „форд“ № 23 невмолим: потеряв по пути рупор и крышку от сигнала он улетел дальше.

Быстрая езда автомашин по г. Сочи — обычное явление.

Органы милиции, обратите внимание!

Рабкор

Сочи

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ

ПОД ОБЩЕЙ РЕДАКЦИЕЙ ПРОФ. Е. А. ЧУДАКОВА

Трактористу Тихомирову Г. С (ст. Славянка, Окт. ж. д. совхоз Колпино)

50. Могут ли из-за эллипса шеек коленчатого вала расплавиться подшипники?

При работе автомобиля или трактора в нормальных условиях и с достаточной смазкой эллипс шеек коленчатого вала вызовет преждевременный (более быстрый) износ подшипников и стук в последних.

Основной причиной выплывания подшипников является недостаточная смазка.

Тов. И. Кузнецову (Минск)

51. Может ли работать двигатель, если испорчена одна свеча?

Двигатель будет работать с перебоями, т. е. не будет работать только тот цилиндр, в котором испорчена свеча.

52. Можно ли магнето заменить аккумулятором?

Заменить зажигание от магнето аккумулятором можно.

При этой замене одновременно необходимо установить ряд приборов, входящих в систему зажигания от аккумулятора (баббину, новый прерыватель, распределитель), и обеспечить соответствующий привод на эти приборы.

Тов. Г. Терещуку (Харьков)

53. Как влияет на нагарообразование при сжигании топлива камфары в кристаллах?

Камфара способствует более легкому отставанию нагара от стенок цилиндра и поршня.

Тов. Е. Федоровичу (Красноярск)

54. Почему коленчатый вал тракторного двигателя часто ломается при остановке двигателя (на последней вспышке)?

Это — случайное явление или совпадение. Поломка возможна также вследствие неправильной остановки двигателя. Не следует выключать зажигание, не сбавив предварительно газ, т. е. на больших оборотах.

Тов. Ф. Тумгурову (КССР, Уральск)

55. Почему в качестве автомобильных двигателей не применяются двухтактные моторы, у которых смазка вводится вместе с горючим (93% бензина и 7% автола)?

Подобные двигатели не находят применение в автомобилях, вследствие большого расхода масла в них, сгорающего вместе с топливом.

Тов. С. Ткаченко (Таганрог)

56. Отчего на тракторе „Кейс“ (Case) 26/40 замечается большая конденсация горючего?

Вследствие того, что конструкция этого трактора разработана для работы на легких сортах горючего (американские газолиты и т. д.).

При работе на керосине требуется дополнительный подогрев для лучшего его испарения.

Тов. А. Голубеву (Семипалатинск)

57. В какой последовательности проходит ток в приборах зажигания на автомобиле „Форд“?

На малых оборотах ток идет от положительного полюса аккумулятора на массу автомобиля; по массе на прерыватель; от прерывателя через выключатель на первичную обмотку катушки; оттуда через контактную коробку возвращается на отрицательный полюс аккумулятора.

На средних и больших оборотах ток идет от положительного полюса динамо на массу, по массе на прерыватель; от прерывателя через выключатель на первичную обмотку катушки; далее через амперметр обратно на отрицательный полюс динамо.

Зарядка аккумулятора производится динамомашинной через массу автомобиля.

Зарядный ток возвращается на динамо от аккумулятора через контактную коробку и реле.

Шоферу Копочу (Бобруйск)

58. Почему при езде на под'емах и при слишком большом опережении зажигания слышатся стуки в двигателе?

Слишком раннее зажигание вызывает стуки в двигателе вследствие того, что газы при этом сгорают до того, как поршень еще не дошел до своей верхней мертвой точки. Образующееся в это время большое давление и вызывает стуки в двигателе.

То же самое имеет место и при езде на под'емах, так как вследствие уменьшения числа оборотов двигателя опережение не соответствует оборотам. И если опережение не уменьшено, то в двигателе появятся по указанным причинам стуки.

Кроме того в двигателе могут появиться стуки и при неправильной регулировке опережения зажигания, если топливо детонирует, т. е. если двигатель имеет большее сжатие чем то, которое допускается для данного топлива.

59. Почему при образовании нагара на поршне и стенках цилиндра в двигателе слышны стуки?

Стуки в двигателе происходят вследствие взрывного сгорания (детонации) топлива.

После удаления нагара на поршнях и стенках цилиндров явление это обычно прекращается.

В части тиража № 20 на стр. 8 в заголовке статьи проф. В. Гиттиса вкралась опечатка: вместо „автотракторного ПУНКТА“ надо: „автотракторного ПАРКА“.

Огв. редактор Н. ОСИНСКИЙ

Зав. редакцией Н. БЕЛЯЕВ

Издатель: Журнально-газетное объединение