

ЗА РУЛЕМ

1932

ЖУРН-ГАЗ ОБЪЕДИНЕНИЕ



Содействие Автодора бесперебойному снабжению тракторного парка запасными частями поможет успеху третьей большевистской весны.
На снимке — отправка тракторных запасных частей в севу.



ТРУД МИЛЛИОНОВ ПОБЕДИТ БЕЗДОРОЖЬЕ

Предварительные итоги дорожного строительства, осуществленного с трудовым участием населения в 1931 г., иллюстрируют известный перелом на этом важнейшем хозяйственно-политическом участке социалистического строительства. 280-миллионная программа 1931 г. по далеко неполным данным выполнена, правда, лишь на 53,8%, но она дала дорожному хозяйству вложения населения 154 млн. руб. против 20—25 млн. рублей в 1930 г. Дополнительные непроверенные данные только по РСФСР показывают итог 1931 г. на 37 млн. руб., поднимая выполнение по Союзу до 66%.

Лучшие показатели дает Закавказье, выполнившее 98% программы; сильно отстали Таджикистан (2%) и Туркмения (13%).

По неполным сведениям четырех республик (РСФСР, ЗСФСР, БССР, УССР) дорожные работы в порядке трудового участия населения составили 25 366 тыс. трудо-дней, 10 104 тыс. подвод-дней и 3 670 тракторо-дней. Силами населения построено 13 320 км грунтовых дорог, 627 км дорог с каменной одеждой и 214 808 пог. м мостов; отремонтировано 60 566 км грунтовых дорог, 14 445 км дорог с каменной одеждой и 144 948 пог. м мостов.

Эти цифры характеризуют значительный успех, достигнутый в результате роста политической активности трудящегося крестьянства—успех не только хозяйственного, но и политического значения.

Опыт 1931 г. ярко показал, что успешное выполнение программы дорожного строительства с участием населения возможно только в условиях активной помощи и участия всей советской общественности, и в первую очередь о-ва Автодор. Там, где этого обстоятельства не учли, результаты оказались плачевными.

Наряду с Чувашией, Нижегородским краем, Ленинградской областью, Кара-Колпакией, Марийской областью, Средне-Волжским краем и Грузией, сумевшими поднять значение дорожного строительства на высокую политическую ступень, и, применяя общественные формы организации труда, выполнить и перевыполнить программу работ с участием населения,—Казакстан, Крым, Нижняя Волга, Северный Кавказ, ЦЧО и ряд других районов Союза закончили 1931 г. позорным провалом.

В этом провале виновны в значительной мере и местные организации Автодора.

Значительную роль в переломе, происшедшем в 1931 г. в дорожном строительстве с участием населения сыграла беспощадная борьба, которая велась при активной поддержке Центрального совета Автодора против искажений основной сути закона; они выражались, главным образом, в попытках заменить натуральный труд населения денежными взносами, неверии в возможности плана, в попытках снизить размеры определенных правительством контрольных заданий.

К сожалению, ряд местных организаций Автодора плелся в хвосте этих настроений. Ряд районов Союза, упорствовавших в своих принципиальных ошибках, не смог ликвидировать уже намечившегося прорыва и закончил строительную программу с низкими показателями.

Удельный вес дорожных работ с участием населения в общем плане дорожного строительства значительно возрос: с 25% всех вложений в дорожное строительство по наметкам пятилетки

Труд миллионов победит бездорожье	1
Завод им. Сталина осваивает свою запроецированную мощность	3
Инж. Г. ГУЛЯЕВ—Как устроен грузо- вик „АМО-3“	4
Проф. К. Купренюв—Автодорожцы села должны овладеть техникой строительства дорог низкой сто- имости	10
Арк. МЛОДИК—Подготовка к дорож- ному сезону недостаточна	13
За систематическую борьбу с ава- рийностью	15
Инж. А. КОРОСТЕЛИН—Новые меха- низмы сцепления	18

Л. МИХАЙЛОВСКИЙ—Как восстано- вить пальцы поворотных кулаков „Форда А“ и „АА“	21
А. П.—Новый быстроходный дизель- мотор	22
Ю. Д.—Устройство нового „Форда“ модель Т	25
Новости мировой автодорожной тех- ники	26
Техническая консультация	28
Рабселькоры-автодорожцы пишут	29
На общественный суд	32
В номере 46 иллюстраций	

до 44,3% в 1932 г. Этот процент значительно повысится, если взять соотношение только к капитальным вложениям, т. е. вложениям на строительство, откинув эксплуатацию.

По отдельным краям и областям в 1932 г. размер вложений за счет трудового населения достигал 96% (Средняя Волга).

В 1932 г. трудящиеся должны дать дорожному хозяйству новых и отремонтированных дорог и искусственных сооружений на 388 млн. рублей. К этим работам должна быть привлечена многомиллионная армия колхозников и единоличников; в более полной степени, чем до сих пор, должна быть использована конная и тракторная тяга. Успех дорожной пятилетки теперь больше, чем когда бы то ни было зависит от успешного освоения трудовых вложений населения.

Рост благоустроенной сети дорог, укрепляя хозяйственно-политическую мощь колхозов, является важнейшим фактором в деле ликвидации противоположностей между городом и деревней. Хорошая проселочная дорога и благоустроенный подездный путь являются важнейшими предпосылками для успешного проведения сельскохозяйственных кампаний и культурного роста деревни. Рациональная расстановка миллионов рабочих рук, умение использовать этот труд таким образом, чтобы его результаты наглядно ощущались бы участниками строительства, поднять организацию труда до такой степени, чтобы социалистические методы играли преобладающую роль — обязательное условие успеха трудового участия населения в дорожном строительстве.

Реализация шести условий т. Сталина в дорожных условиях, осуществляемых с участием населения, — основная задача всех организаций о-ва Автодор и дорожных органов по обеспечению программы дорожного строительства в 1932 г.

Решающее значение для правильной организации труда имеет своевременное составление плана работ и доведение плана до каждой бригады. Необходимо немедленно проверить наличие конкретных планов с определением объектов работ, с календарным планом привлечения сил и сроками работ. Доведение плана до бригады будет обеспечено и развернутое применение социалистических форм труда, — соревнования и ударничества. При составлении плана надо обеспечить окончание работ в течение одного строительного сезона.

Многомиллионную армию колхозников и единоличников, выходящих на дорожное строительство, надо обеспечить техническим руководством. По приказу Цудортранса все студенты старших курсов техникумов должны быть брошены на весь период практики (4 месяца) для технического руководства работами. Студенты 3-го курса дорожных институтов в наиболее напряженный период дорожных работ с участием должны в обязательном порядке отбыть практику не менее 3 декад на руководстве этими работами. Надо обеспечить реализацию этого приказа и тем самым обеспечить эффективное использование труда и удовлетворительное качество работ (что не повсюду имело место в 1931 г.). Одновременно необходимо создать благоприятные материальные и бытовые условия для технических кадров, руководящих работами с участием населения, в том числе для студентов, отбывающих на этих работах свою практику.

Надо максимально механизировать труд населения в дорожных работах. Страна не в состоянии дать в этом году достаточного количества дорожных снарядов; поэтому следует исключительное внимание уделить наиболее рациональному использованию имеющихся снарядов. Больше чем в прошлом, работы, будут снабжены прицепными орудиями (легкие грейдеры и т. п.). Необходимо развернуть огромную работу по самостоятельному изготовлению простейших снарядов. Контрольные задания по автодорожковским и комсомольским организациям должны дать сотни тысяч снарядов на дорожные работы низовой сети. Надо создать комплектность снарядов, тем самым обеспечить их более рациональное и полное использование. Цудортранс и в этом году намерен создать несколько десятков опытных простейших машинно-дорожных станций, работающих на принципах МТС. Этот сплит необходимо провести при активном участии местных организаций Автодора.

Заботясь о максимальной механизации, не надо забывать об обеспечении работ простейшими инструментами — лопатой, киркой и ломом.

Необходимо добиться полной ликвидации дорожной обзлички, прикрепив каждый участок отстроенных и отремонтированных дорог и мостов к определенному колхозу, селению и т. д. В широких размерах должно быть организовано шефство организаций Автодора, комсомола и школьников над отдельными участками дорог и мостами.

Успешно выполнить план можно только при условии сознательного отношения к этому труду многомиллионной армии его участников. Широко развернутой массово-разъяснительной работой, организацией сети технических кружков и курсов, подготовкой из среды колхозников и единоличников низовых организаторов трудового участия мы обеспечим наибольший эффект этого мероприятия.

Несмотря на значительное увеличение программы по сравнению с 1931 г., есть все основания утверждать, что программа может быть полностью выполнена и перевыполнена. В 1932 г. выделены твердые суммы на организацию работ с участием населения по местному бюджету, республиканским бюджетам и союзному бюджету. Усиленное количество дорожных машин и снарядов в этом году будет получено на дорожные работы с участием населения. Значительно организованнее разрешается вопрос об обеспечении работ техническим руководством. Организованнее и лучше подготовились к этому мероприятию дорожные органы — в большинстве краев и областей закончено составление конкретных планов работ, во многих районах умело использован зимний сезон для подвозки материалов к объектам строительства. Наконец, опыт 1931 г. дает богатейший материал по вопросам форм и методов проведения работ с участием населения и привлечения помощи общественности к этим работам. Программа 1931 г. может и должна быть выполнена. Ее реальность показана в прошлом году районы, перевыполнившие планы.

Творческий энтузиазм миллионов колхозников и единоличников, привлекаемых к дорожному строительству, активная помощь и участие в нем автодорожковской и советской общественности обеспечат выполнение плана 1932 г.



ЗАВОД ИМ. СТАЛИНА ОСВАИВАЕТ ЗАПРОЕКТИРОВАННУЮ МОЩНОСТЬ ПРОГРАММА I КВАРТАЛА ЗАВОДОМ ПЕРЕВЫПОЛНЕНА

НАКАЗ ПАРТИИ И РАБОЧЕГО КЛАССА ВЫПОЛНЕН

ЦК ВКП(б) — Т. СТАЛИНУ
СНК СССР — Т. МОЛОТОВУ
МК ВКП(б) — Т. КАГАНОВИЧУ
НКТП СССР — Т. ОРДЖОНИКИДЗЕ
ВЦПС — Т. ШВЕРНИКУ

Двадцатитысячный коллектив рабочих и инженерно-технических работников автозавода им. Сталина под руководством партийной организации перевыполнил программу первого квартала. С 1 января по 1 апреля 1932 года выпущено 2959 грузовых автомашин вместо 2950 по плану. Запроектированная мощность завода — 50 автомобилей в день — освоена. К концу марта выпуск машин достиг 55 штук в день.

Кривая выпуска машин нарастала из месяца в месяц. В октябре 1931 года мы дали 75 машин. В ноябре — 207. В декабре — 508. В январе 1932 г. — 751 машину (100,1 проц. плана). В феврале — 950 машин (100 проц. плана). В марте — 1258 машин (100,6 проц. плана).

Этих успехов мы добились благодаря величайшему энтузиазму рабочих масс, под руководством ленинской партии строящих социалистическое общество. Мы добились их благодаря упорной борьбе нашей парторганизации под руководством ЦК, МК и РК ВКП(б) за генеральную линию партии на два фронта, против правых и „левых“ оппортунистов, против примиренчества и гнилого либерализма.

Перед лицом рабочего класса всего мира и его „ударной бригады — СССР“ мы еще раз опровергли грязную клевету и злорадные смешки классового врага о „непреодолимости“ трудностей нашего строительства.

Шаг за шагом завоевывал коллектив сталинцев позиции передовой техники. В приветствии нам, в связи с пуском завода, тов. Сталин писал: „ЦК ВКП(б) выражает непоколебимую уверенность, что за этой первой победой последуют ваши другие победы: освоение новой техники завода, неуклонное выполнение производственной программы, снижение издержек производства и высокое качество продукции“.

Коллектив завода неутомимой борьбой за реализацию этого наказа партии сумел добиться победы.

В борьбе за овладение новейшей американской техникой мы перекрыли по 659 операциям американские нормы выработки.

Себестоимость машины за 5 месяцев выпуска машин новой марки снижена на 38,8 проц. В последнем квартале 1931 г. машина стоила 11 078 руб., в январе 1932 г. — 6 819 руб., в феврале — 6 775 руб.

Мы имеем некоторые успехи в борьбе с браком. В октябре 1931 г. брак составлял 13,5 проц. В феврале — 6,9 проц. Большого снижения брака достигли отдельные ведущие цеха: механосборочный, кузнича и др. Однако еще очень велик брак в литейных отделах серого и ковкого чугуна. Он ложится громадным расходом на машину. Мы развернули сейчас упорную борьбу с браком в этих цехах и уверены, что через неуклонное осуществление 6 условий т. Сталина устраним и этот пробел в течение второго квартала.

В борьбе за рост производительности труда мы добились следующих результатов. Выработка в рублях на одного человека в месяц составляла: в октябре — 175 руб., в ноябре — 279 руб., в декабре — 545 руб., в январе — 733 руб., в феврале — 915 руб.

Наши успехи обеспечены широким развертыванием социалистического соревнования и ударничества. В каждом десятке рабочих нашего завода — 8 ударников. Неуклонно развивается бригадный хозрасчет — высшая форма социалистического соревнования. 1 октября на заводе было 148 хозрасчетных бригад. В марте мы имели 391 бригаду на хозрасчете.

Борьба за выполнение плана сопровождалась вступлением лучших ударников в партию. За первый квартал подано 692 заявления о вступлении в партию.

Рапортуя о своих успехах, мы ни на минуту не забываем те трудности, которые нам предстоит преодолеть. „Головокружения от успехов“ нет и не будет в наших рядах.

Сплоченным коллективом, под руководством Центрального комитета и вождя партии т. Сталина, мы пойдем вперед, к новым победам в построении социалистического общества.

Да здравствует ленинский ЦК ВКП(б)!

Да здравствует лучший ученик Ленина, вождь и теоретик нашей партии — тов. Сталин!
Директор завода ЛИХАЧЕВ.
Секретарь парткома НЕМЦОВ.
Пред. завкома БОРОДАЧЕВ.

ЗА 19700 НОВЫХ МАШИН БОРЕТСЯ ЗАВОД им. СТАЛИНА В 1932 ГОДУ

КАК УСТРОЕН ГРУЗОВИК АМО-3

За последние месяцы вся страна Советов с напряженным вниманием следит по ежедневным сводкам „Правды“, как реконструированный завод им. Сталина (быв. АМО) день за днем усиливает свою производственную мощь, шел к достижению полной своей производительности по выпуску грузовых машин „АМО-3“.

Из помещенного в этом номере рапорта сталинцев видно, что к 1 апреля завод перевыполнил программу 1-го квартала и выдвигает задачу дальнейшего превышения запроектированной мощности завода.

Мы помещаем здесь статью одного из инженеров завода им. Сталина — т. Гуллева, дающую подробное описание этого типа машины, статью, которая представит бесспорно большой интерес для наших читателей.

В свою очередь, редакция просит гг. водителей, работающих на „АМО-3“ присылать в редакцию письма об опыте своей работы на этой машине для составления общей сводки о конструктивных достоинствах и недочетах „АМО-3“, опыта ее эксплуатации и т. д.

Редакция

Еще в конце 1930 г. наряду с производством старой 1,4-тонной грузовой машины, «Ф-15» автомобильный завод им. Сталина (б. АМО) приступил к выпуску совершенно новой конструкции автомобиля.

Эта машина, известная под маркой «АМО-2» грузоподъемностью 2,5 тонны представляла собой частичное видоизменение одной из моделей американской автомобильной фирмы «Автокар».

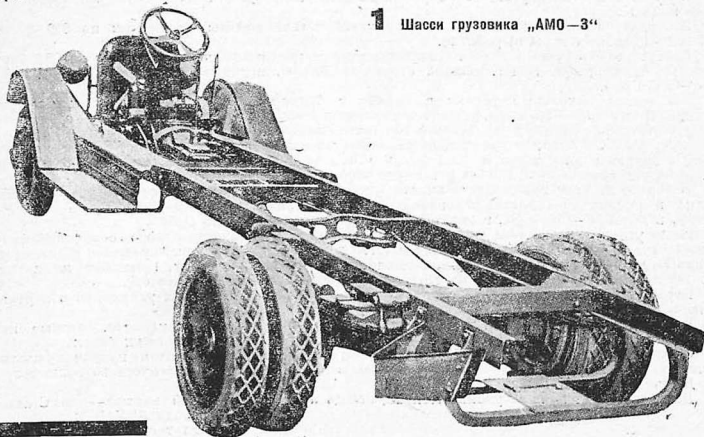
Фирма «Автокар» не изготовляла на своем заводе полностью всех деталей автомобиля, а получала большинство их в виде уже готовых собранных агрегатов от других специализировавшихся на определенной автоотрасли фирм.

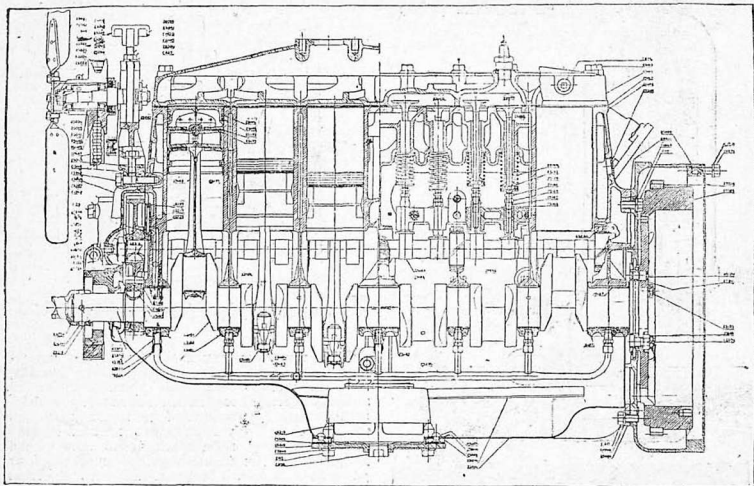
Завод «АМО» последовал вначале примеру фирмы «Автокар», и выпускаемая им машина «АМО-2» собиралась сперва на заводе из агрегатов, производимых американскими фирмами.

Агрегаты эти были следующих фирм: двигатель — «Геркулес», сцепление — «Лонг», коробка скоростей — «Браун и Лайп», карданный вал — «Спайсер», рулевое управление — «Росс», передняя ось — «Тимкен», задняя ось — «Тимкен», колеса — «Бэд», рама — «Парши» и гидравлический тормоз — «Локхэд».

Таким образом, завод «АМО» вначале ограничивался лишь сборкой автомобиля из перечис-

1 Шасси грузовика „АМО-3“





2 Продольный разрез двигателя

ленных агрегатов, производя у себя лишь самое незначительное количество деталей, главным образом, крепежного характера.

С ноября 1931 г., после прекращения выпуска старой модели автомобиля «Ф-15» и крупной реконструкции всего завода, завод приступил к производству машины «АМО-2» полностью своими силами и из советских материалов.

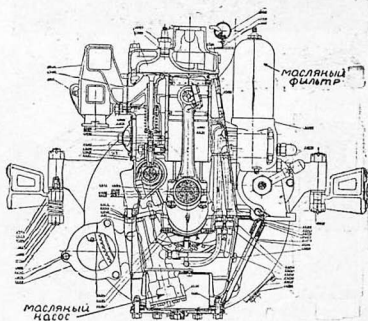
Выпускаемый с этого времени грузовик, почти ничем не отличающийся по конструкции от «АМО-2», но целиком построенный уже на советском заводе, получил название «АМО-3».

В кратких чертах охарактеризуем теперь новую конструкцию грузовика «АМО-3».

● **Двигатель.** Грузовик снабжен 6-цилиндровым 4-тактным двигателем, развивающим максимальную мощность в 60 л. с. при 2200 оборотах в минуту.

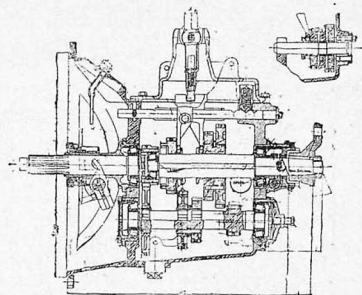
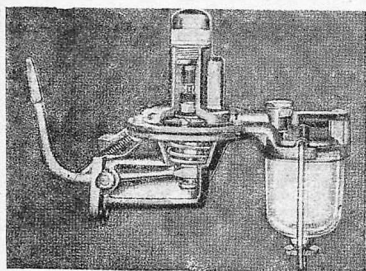
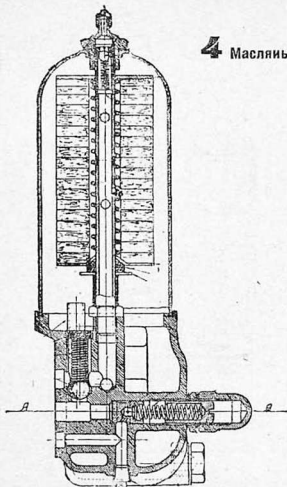
Тип отливки блока цилиндров — чугунный моноблок, отлитый в одно целое с верхним картером двигателя и со съемной верхней головкой, имеющей форму камеры сжатия по типу Рикардо. Нижний картер — отъемный и изготовлен путем штамповки из листовой стали. Клапана — нижние, расположены слева в один ряд. Поршень — чугунный с четырьмя кольцами. Диаметр цилиндров — $3\frac{3}{4}$ " (95,25 мм), ход поршня — $4\frac{1}{2}$ " (114,3 мм), литраж двигателя — 4,88 л и степень сжатия — 5. Крепление двигателя на шасси производится в трех точках.

● Смазка двигателя циркуляционная и производится мощным шестеренчатым насосом с давлением в 3 атмосферы. Насос помещается в картере ниже уровня масла и приводится в действие от распределительного вала. Отработанное масло пропускается через специальный войлочный фильтр, расположенный с левой стороны двигателя.



3 Поперечный разрез двигателя

4 Масляный фильтр



7 Поперечный разрез коробки скоростей

● Охлаждение двигателя — водяное, принудительное, с помощью центробежного насоса. Интенсивность охлаждения воды достигается мощным четырехлопастным вентилятором, расположенным у радиатора и приводимым во вращение от валика водяного насоса. Вращение последнему передается через привод водяного насоса и промежуточную шестерню от распределительного валика. Емкость системы охлаждения — около 25 л.

● Для карбюрации на двигателе установлен нормальный вертикальный карбюратор типа «Зенит».

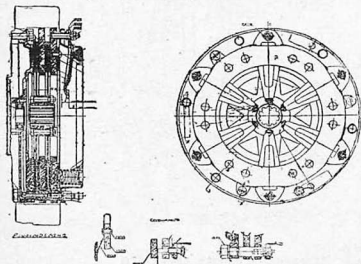
● Подача топлива в карбюратор производится при помощи диафрагменного насоса типа «Стюарт-Уорнер». Насос крепится с левой стороны двигателя и приводится в действие кулачком распределительного валика через особый рычажок, связанный с диафрагмой насоса. Топливо засасывается из бака при выгибании диафрагмы вниз и прогоняется при выгибании диафрагмы вверх в карбюратор.

● Зажигание осуществляется при помощи оббины и специального прерывателя распределителя, гарантирующего интенсивную искру на малых оборотах двигателя. Зажигание может производиться и от магнето, для чего предусмотрена возможность установки его на двигателе. Порядок зажигания 1—5—3—6—2—4.

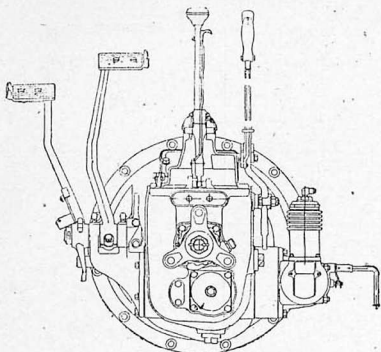
● Сцепление — сухое, двухдисковое, состоит из двух стальных дисков, облицованных фередо, и трех чугунных ведущих. Сцепление заключено в закрытом картере маховика.

● Коробка скоростей крепится фланцем своего чугунного картера к картеру маховика и таким образом вместе с сцеплением соединяется в одно целое с двигателем.

5 Насос „Стюарт-Уорнер“



6 Сцепление „АМО-3“

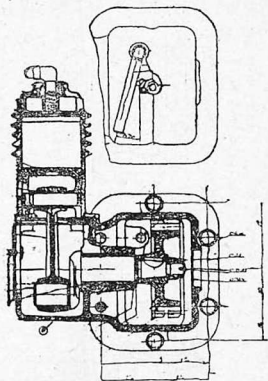


8 Вид на коробку скоростей сзади

Коробка скоростей имеет четыре передачи вперед и одну назад. Передаточные числа следующие:

1-я скорость	5,35:1
2-я "	2,84:1
3-я "	1,76:1
4-я "	1:1
Задний ход	6,25:1

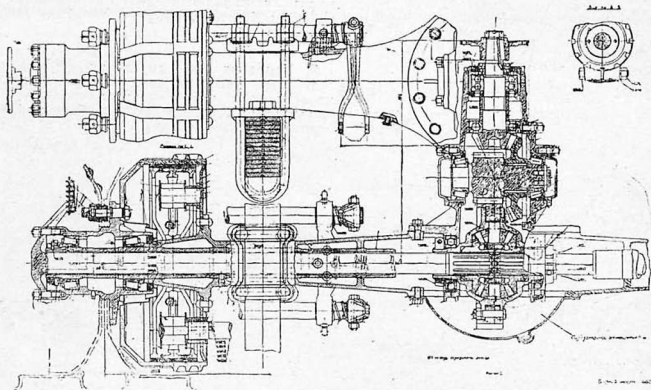
Перемена скоростей производится качающимся рычагом, укрепленным в крышке картера



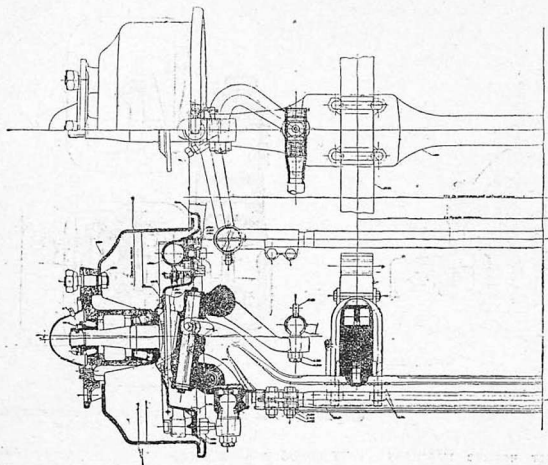
9 Воздушный компрессор для накачивания шин

тера коробки. Сбоку картера коробки, против шестерни прямого сцепления контршaftного вала имеется отверстие с фланцем, через которое механизм коробки скоростей может быть использован для различных вспомогательных целей (напр. для пожарного насоса, для опрокидывателя платформы, для насоса, накачивающего шины, и пр.).

Стандартная машина снабжается воздушным компрессором для накачивания шин. На конце главного вала коробки имеется червячная передача к спидометру.



10 Задний мост „АМО—3“

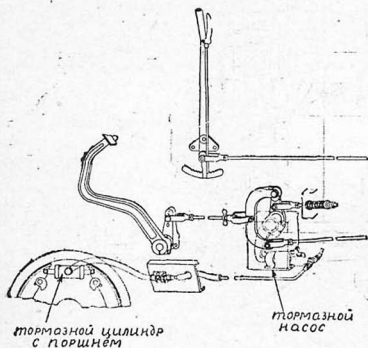


● Карданный вал. Передача усилия от коробки скоростей к заднему мосту осуществляется карданным валом с тремя универсальными сочленениями. Переднее сочленение — эластичное с резиновым диском, а два задних — металлические.

Задний мост — с двойной передачей (ре-

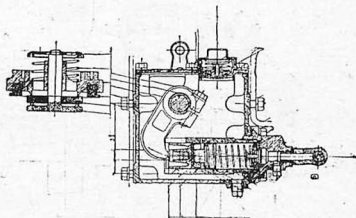
дукторный). Передняя ось — двухтаврового сечения и передняя передача осуществляется парой конических зубчаток и парой цилиндрических с общим передаточным числом 6,41:1. Задние колеса опираются на роликовые подшипники, монтированные на стальных трубах, запрессованных в картере заднего моста. Таким образом, полуоси полностью разгружены. Картер моста — литой из ковкого чугуна.

● Передняя ось — двухтаврового сечения и снабжена тормозами для передних колес. Поперечная тяга имеет специальные головки, автоматически устраняющие возникающий в сочленениях «люфт».



тормозной цилиндр с поршнем

тормозной насос



12 Схема привода тормозов

13 Насос гидравлического тормоза

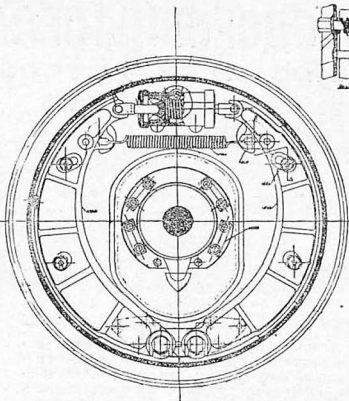
● **Рулевое управление** — выполнено по типу американской фирмы «Росс-Гир», у которого передача от рулевой колонки к поворотному механизму осуществляется посредством червяка и кривошипа с пальцем. Легкость управления увеличивается применением на червяке шариковых подшипников.

● **Тормоза.** Тормозная система грузовика двойная: механическая и гидравлическая. Задние колеса оборудованы механическими тормозами типа внутреннего расширения. В каждом тормозном барабане заднего колеса имеются четыре колодки (с феродо), из которых одна пара приводится в действие от ручного рычага, а другая — от ножной педали. Передние колеса с гидравлическими тормозами приводятся в действие от той же ножной педали, что и задние тормоза, и, таким образом, действуют одновременно с последними.

Гидравлический тормоз состоит из тормозного насоса, резервуара с жидкостью (смесь ацетона с касторовым маслом), медного трубопровода, цилиндра с поршнем и пары тормозных колодок на каждом колесе.

● **Колеса** — дисковые, стальные, с покрышками 34"×7". Передние колеса — односкатные, задние — двухскатные. Безбортовые покрышки крепятся на ободах колес с'емными замочными кольцами. Все колеса взаимозаменяемые.

● **Рессоры** — продольные, полуэллиптические. Передние расположены под рамой и крепятся задним концом к сержам рамы, а передними концами посредством пальцев — к ее кляккам. Задние рессоры расположены с внешней стороны рамы таким образом, что передние концы их крепятся пальцами к кронштейнам рамы, а задние концы — к сержам.



14 Тормоза переднего колеса

● Остальное оборудование грузовика составляют: аккумуляторы, динамо, стартер, электрический сигнал, амперметр, масляный контролер, спидометр (по требованию) и инструменты.

● **Общие данные по грузовику «АМО-3»** следующие: вес шасси — 2300 кг, общий вес с платформой и кабиной — 2840 кг, база — 3810 мм, колея у передних колес — 1295 мм, у задних — 1400 мм, габарит — 5950×2140×2260 мм, лобовая площадь — 3,75 кв. м и радиус поворота по наружному колесу — 8,5.

Инж. Г. Гуляев

ОТКРЫТА ПОДПИСКА НА ПОПУЛЯРНО-ТЕХНИЧЕСКУЮ

„БИБЛИОТЕКУ ЗА РУЛЕМ“,

ПОСВЯЩЕННУЮ РАЗЛИЧНЫМ ВОПРОСАМ
АВТОМОБИЛЬНОГО И ДОРОЖНОГО ДЕЛА

В 1932 г. вышли следующие книги:

Проф. Б. В. Лазаровский — Легкие быстросходные дизели на автомобилях и тракторах.

Инж. В. Фармаковский — Практические занятия по управлению автомобилем.

Инж. И. Дюмулен — Американская автомобильная промышленность.

Печатаются книги:

Проф. Е. А. Чудаков — Электрооборудование автомобиля.

Проф. Н. Куприянов — Новые идеи в практике постройки и содержания дорог.

ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ с июля и дальше с любого месяца на срок не менее трех месяцев.

Подписная цена: 12 мес. — 7 р.; 6 мес. — 3 р. 50 к.; 3 мес. — 1 р. 75 к.

АВТОДОРОВЦЫ СЕЛА должны овладеть техникой строительства дорог низкой стоимости

Механический транспорт становится достоянием отдаленнейших уголков нашего Союза, но хороших дорог там еще мало.

Первоначальный толчок к выходу из бездорожья дает метод «стадийного строительства», т. е. постепенного улучшения сети дорог, которое с успехом применяется в последние годы в САСШ.

Многие районы, страдающие от неустроенных, грязных дорог, не могут, разумеется, сразу перейти на благоустроенные высококачественные дороги. Ближайшая цель при бездорожье — это освободиться от грязи.

Как только она достигнута, появляется новая потребность — избавиться от пыли. Развивающиеся потребности движения и улучшения экономических условий заставят сделать следующий шаг, состоящий в битумировании грунтовых и гравийных дорог одним из дешевых и практических способов, выработавшихся в последнее время в САСШ и начатых в опытным масштабе в Союзе ССР.

Организация строительства дорог

Основной организации массового дорожного строительства (дорог низкой стоимости) должно явиться трудовое участие населения с неперемным условием хорошей налаженности дела со стороны административно-технического надзора. Автодорожные организации, содействующие участию населения в дорожных работах, должны в достаточной мере овладеть техникой дорожного строительства. Неудачи в работе ведут к уменьшению интереса населения к хорошей дороге.

Размеры отпускаемых денежных средств должны быть заранее определены. Принятый объем работ не должен меняться в процессе

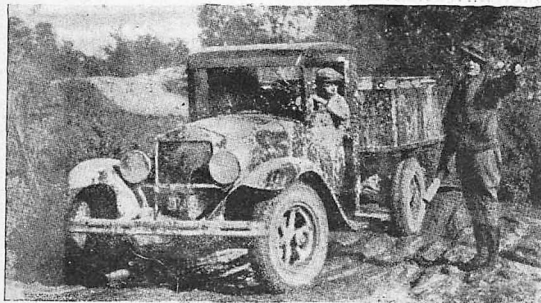
производства работ. Машинное оборудование и привозные материалы необходимо приготовить заблаговременно и в достаточном количестве до начала работ. Проект дороги, являющийся основным началом при работах, должен быть составлен с учетом дальнейшего развития дороги так, чтобы это развитие могло быть произведено без значительной потери уже сделанных работ. Дорога хотя и построенная из дешевых материалов, должна, однако, быть как бы вчерне готова для дальнейших улучшений, которые могут потребоваться в связи с ростом движения. Много есть еще и других требований, предъявляемых к начертанию линии дороги.

Начертание линии дороги

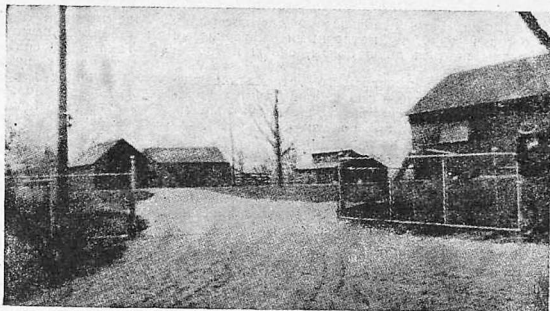
Начертание дороги должно производиться с максимальной тщательностью, так как оно имеет решающее значение как в смысле трудности постройки, так и будущего ремонтного содержания и передвижения по ней. Дорожным экономистам надо приложить все усилия для подсчета той пользы, которая получится при транспорте по тому или другому виду будущей дороги. Выбирается такое проложение линии дороги, которое было бы наилучшим из всех возможных вариантов (между заданными конечными пунктами), и, что самое главное, — дороги должны иметь возможно прямое направление.

При проходе дороги мимо небольших населенных мест предпочтительнее устройство боковых веток к этим местам, чем общее отклонение всей линии от того наилучшего направления, которое диктуется природными топографическими, почвенно-грунтовыми и др. условиями.

Из нашей дорожной техники ближайшего будущего.
— Как проехать в селение N7
— Легко узнаешь: старая дорога „кружит“ и изрыта колеями, новая — идет прямо и покрыта гладкой одеждой



Глубокий ввод крепкой устойчивой дороги во двор совхоза обеспечит ему хороший путь, начинающийся непосредственно от самых строений и выводящий на общую дорогу



Трассировка дороги в горных районах, где возможны интенсивные ливни, желательна с уклонами, не превышающими 6% во избежание размыва канав¹, при незначительном же уклоне в таких условиях необходимо увеличение поперечного ската дороги для обеспечения быстрого стока воды с дороги в канавы. Американцы считают, что другим мотивом для уменьшения величины крутых подъемов на горных дорогах, требующих для «звездля под'ема» значительного расхода энергии машины, является тот факт, что мощность машины как раз в этих условиях понижается иногда до 25% вследствие меньшего засасывания бензина и более быстрого закипания охлаждающей воды (из-за того, что на горных высотах атмосферное давление меньше, чем внизу). Вопрос о величине подъемов и уклонов тесно связан с объемом и характером земляных работ.

Земляные работы

Земляные работы в общем могут быть разбиты на три класса, в зависимости от рельефа местности. В равнинных и холмистых местностях наиболее подходящими в технико-экономическом отношении являются: при профилировании в нулевых работах—мощный трактор и тяжелый грейдер для разки грунта, средний трактор и средний грейдер для перемещения срезанного грунта; далее для работ во под'еме дорожного полотна (насыпи) необходим грейдер-элеватор, гусеничные тележки с тракторной тягой и целый ряд других машин. Все эти машины, составляющие отряд, непригодны для случаев скалистых грунтов.

Земляные работы в горных районах не могут быть обыкновенно сделаны тем оборудованием, которое употребляется в равнинных и холмистых районах.

Экскаваторы являются наиболее экономичными при работах на горных дорогах, обычно проходящих по косогорам, но существуют, чтобы сооружения и работы, которые не могут быть экономично выполнены экскава-

торами, были бы произведены по возможности заранее, чтобы избежать задержки в работе с столь тяжелым оборудованием как экскаватор. Узкоколейные пути и вагонетки емкостью в 1 куб. м являются наилучшими для устройства насыпи и выемки, причем они могут передвигаться вручную. Опрокидывающиеся повозки (грабарки) с конной тягой также могут применяться с успехом. Пневматическое сверление при помощи воздушных компрессоров при скальных выемках дает экономно во времени и средствах по сравнению с сверлением вручную почти во всех случаях.

Механики, работающие на различных машинах, должны быть хорошо подготовлены для работ именно в местных условиях, которые часто являются глубоко своеобразными. Взрывные работы при разработке выемок в скальных районах, вообще всегда опасные, должны производиться с максимальными предосторожностями, особенно в тех случаях, когда рабочие не вполне опыты.

Урочные работы часто более плодотворны, чем полевые, и дают двойную продукцию за то же время.

Необходима большая тщательность в защите новых работ от размывающего действия сильных ливней. Это лучше достигается посредством устройства перепадов из дерева или камня. Нагорные канавы при выемках предупреждают размыв откосов. Для пропуска воды под дорогой необходимы искусственные сооружения.

Искусственные сооружения

Расходы на устройство сооружений в районах с сильными ливнями велики. Вследствие отсутствия удобного сообщения стоимость материалов, обычно употребляемых для сооружений (цемент, дерево и пр.), может быть в 2—4 раза дороже, чем на месте производства материалов. Поэтому является необходимостью в замене этих привозных материалов подходящими местными.

Во многих случаях может быть получен известняк и обожжен в известь в обычных напольных печах в районе постройки, а каменная кладка на извести может быть успешна и экономична. Дерево большинства местных по-

¹ По нашему стандарту в горных местах наибольший нормальный подъем для дорог низкой стоимости—6—9%, наибольший подъем в исключительных случаях в этих же условиях—7—10%.

род может быть использовано для постройки мостов и труб, и привозными материалами должны явиться лишь болты, скобы и гвозди для мостов.

Очень часто имеет место стремление сделать слишком много сооружений, притом слишком больших отверстий. Лучше уменьшить, чем преувеличить как то, так и другое.

Грузы, размер и вес повозок обычно превышают то, что предвиделось, и поэтому следует избегать делать сооружения слишком легкими и слишком узкими.

Следующей ступенью работ является улучшение проезжей части путей покрытия ее каким-либо дешевым типом одежды.

Типы одежды дорог

Вопрос о типе одежд для дорог низкой стоимости разрешается применением целого ряда различных видов одежд, каждый из которых более или менее удовлетворителен. Главнейшее условие заключается в использовании местных материалов и сведении расходов по транспорту материалов до минимума. Полевые исследования обычно открывают материал, который самостоятельно или в комбинации с другими местными материалами при со-

ответственной обработке дает дорогу с удовлетворительными транспортными свойствами.

Такими материалами являются песчано-глинистые смеси, искусственные или натуральные (образующие дорогу или находящиеся вблизи дороги на небольшой глубине), гравий, хрящ, выветрившиеся каменные породы, шлаки и проч.; песчанниковые породы почти не связываются и обычно нуждаются в добавке глины или другого связующего материала.

Из этих материалов получают следующие основные типы дорог: а) песчано-глинистые — для незначительного движения в мягком климате; б) песчано-глинисто-гравированные — для более значительного движения в мягком климате; в) гравийные — для среднего движения в холодном и влажном климате (обладают проезжаемостью и в распутицу); г) тонкослойные щебеночные и шлаковые — по типу гравийных, без песчаного основания, пригодны для тех же условий, что и предыдущий тип.

Обработка этих одежд битуминозными материалами на небольшую толщину экономически почти всегда оправдывается.

Проф. К. Купреянов

Переписка с читателями

В редакцию „За Рулем“ поступают многочисленные запросы, большей частью однородного характера. Не имея возможности ответить на все эти запросы письменно, редакция дает здесь краткие ответы на наиболее характерные из них.

1. ГДЕ УЧИТЬСЯ АВТОДЕЛУ?

Список учебных заведений по автотракторному и дорожному делу помещен в № 21 «За Рулем» за 1931 г. (стр. 29).

Для лиц, не имеющих возможности по каким либо причинам (территориальным, служебным, семейным и др.) заниматься непосредственно в этих учебных заведениях, организовано заочное обучение. Так, при ЦС Автотракторному и дорожному делу, готовящие водителей 3-й категории и дорожников-техников. Адрес этих курсов: Москва, Садовая Курьянская, 17. По этому адресу следует послать заявления о желании поступить на курсы и 15-копечную марку для высылки анкеты и проспекта.

Кроме того, для водителей и дорожников, желающих повысить свою квалификацию, при Московском Автодорожном Институте (Москва, Садово-Самотечная ул., д. 10) и Московском Автотракторном Институте (Москва, Благовещенский пер., д. 1) имеются сектора заочного обучения.

По вопросу об условиях приема надо обращаться непосредственно по указанным адресам.

2. ГДЕ ПРИОБРЕСТИ ЛИТЕРАТУРУ ПО АВТОТРАКТОРНОМУ И ДОРОЖНОМУ ДЕЛУ?

За литературой по автотракторному и дорожному делу нужно обращаться в Отдел Транспортной Литературы Книгоцентра (Москва, Боговлянский пер., д. 4).

Редакция «За Рулем» непосредственно высылкой литературы не занимается и никаких справок не дает.

3. О ВЫСЫЛКЕ ЖУРНАЛОВ И КНИГ „БИБЛИОТЕКИ ЗА РУЛЕМ“ ЗА ПРОШЛЫЕ ГОДЫ

Журналы и книги «библиотеки За Рулем» за 1928, 1929, 1930 и 1931 гг. издательством не высылаются, так как тиражи этих изданий разошлись полностью.

4. КАК ПРИОБРЕСТИ МОТОЦИКЛ?

Для приобретения мотоцикла из-за границы необходимо получить специальное разрешение (лицензию) от Наркомвнешторга, куда надо обратиться с ходатайством через местный Отдел торговли при Исполкоме. Цена мотоцикла фирмы «Харлей Давидсон» около 2 000 руб. на наши деньги (за каталогами надо обращаться непосредственно к фирме).

По получении новых сведений, редакцией будет дана своевременная информация на страницах журнала.

5. ЖАЛОБЫ НА НЕДОСТАВКУ ЖУРНАЛА И „БИБЛИОТЕКИ ЗА РУЛЕМ“

надо направлять непосредственно и исключительно в то почтовое отделение, где была сдана подписка.

При жалобе на местное почтовое отделение — в Центральный почтамт (Москва, улица 1 Мая, д. 26).

ПОДГОТОВКА к дорожному сезону НЕДОСТАТОЧНА

ПИСЬМО ИЗ ЛЕНИНГРАДА

Пожалуй, никому не приходилось строить таких дорог, как предкам современных колхозников Ленинградской области. На косяках крестных рабов императорская помещица Россия возводила дороги, связывавшие пригородные дворцы, ампирные замки Гатчино и Царского Села с «порфиросной столицей». В тяжелых батрацких муках рождались дороги от дворца к дворцу, и недаром один писатель с горечью обронил слова о том, что грунт этих дорог пропитан кровью.

Рабочекрестьянское государство занято дорожным строительством иного рода. Ленин, глядя на карту России, говорил о бездорожье и патриархальности, оставшихся нам в наследство; сейчас пролетарий в союзе с трудоязым крестьянством под руководством партии Ленина ликвидирует это наследие прошлого — темное «русское» бездорожье.

Проблема дорог в Ленинградской области стоит с предельной остротой.

В нескольких часах езды от Ленинграда имеются такие районы, которые лишены дорог в доподлинном и буквальном смысле этого слова. Даже знаменитая гоголевская дорога из «Мертвых душ», в которой кучер Селифан утопил чичковскую бричку, даже она зачастую превосходит многие дороги Ленинградской области, так как эти районы порой вовсе не имеют дорог.

Истекший третий, решающий год пятилетки явился для Ленинградской области годом больших побед на дорожном фронте. Интенсивизм строителей дорог значительно превыполнил плановые наметки. Задание в 12 млн. руб. по трудучастию было перевыполнено на 2 млн. руб. Этот успех несомненно связан с ростом коллективизации в Ленинградской области, ростом машинно-тракторных станций, с умелым конкретным руководством партийных и советских организаций и, наконец, с ростом и усилением роли автодорожной общественности. Дорожное строительство области выросло в большую политическую кампанию, пользующуюся поддержкой трудящихся крестьянских масс.

Нынешний год должен пройти под знаком дальнейшего развития прошлогоднего опыта и ликвидации всех имевшихся ошибок и недостатков.

Установлено, что решающим фактором выполнения плана дорожных работ является четкая подготовка к строительному сезону — и организационная и в части заготовки материала.

Задание по дорожному строительству области на 1932 г. определяется цифрой в 17 500 тыс. руб. Встречный план ленинградских дорожников довел это задание до 18 млн. руб. В конце ноября контрольные цифры на 1932 г. с конкретным указанием объектов работ, затрат на подготовку кадров, инвентарь и пр.

были спущены в район. Таким образом, задания даны районам вполне своевременно и гораздо раньше, чем на 1931 г. При разработке контрольных цифр Леноблдортранс исходил из расчета по 3 рубля человеко-день и коне-день. Это в итоге должно дать 4 194 тысячи человеко-дней, 1 799 тысяч коне-дней и 14 958 тракторо-дней.

Но... через три с лишком месяца в письме от 27 февраля Главдортранс пишет: «Если в условиях Ленинградской области удобнее пользоваться денежным эквивалентом, равным 3 руб., то это ни в коем случае не должно служить основанием для снижения намеченного количества видов трудучастия; принимая этот эквивалент, Главдортранс будет считать общий объем дорожных работ по области в денежном выражении, исходя из 5 540 тысяч трудо-дней, 2 364 тысяч коне-дней и 10 тысяч тракторо-дней». Если сопоставить цифры трудо-дней Главдортранса с цифрами Леноблдортранса, то получается расхождение более чем на миллион трудо-дней.

На первый взгляд создается впечатление, что Леноблдортранс просто уменьшил контрольное задание.

Оказывается, Главдортранс устаканивал количество трудо-дней из расчета 2 руб. 32 коп. человеко-день и 2 руб. 13 коп. коне-день. Но зато нормы выработки из взятых более низкие, чем у Облдортранса. Получается в итоге как будто одно и то же. На самом же деле это не так. Главдортранс делает упор на количество трудо-дней, Леноблдортранс — на выполнение нормы. Изменить план сейчас нельзя, так как это внесет дезорганизацию на местах. Однако, если Облдортранс выполнит план трудучастия населения в 18 млн. руб. из расчета 3 руб. (при своих нормах), то Главдортранс, помимо, будет считать его невыполненным, поскольку трудучастие населения выразится не в 7 824 тысячи, а 6 007 958 трудо-дней. Если же Облдортранс будет строить свою работу за выполнения количества трудо-дней, указанных Главдортрансом, то это означает увеличение контрольной цифры в рублях до 23 млн. В результате работники Облдортранса не знают, за какие же контрольные цифры они должны бороться.

Необходимо немедленно внести четкость и ясность в контрольное задание на 1932 год по дорожному строительству в Ленинградской области.

С заготовкой материалов дело обстоит также безобразно.

Строительство мостов совершенно не обеспечено гвоздями и сортовым железом.

Заготовка леса низовой сетью выполнена процентов на 50. С заготовкой гравия, песка и камня — еще хуже. Там, где есть карьеры, эти материалы в среднем заготовлены процентов на 50. Но многие районы вовсе не откры-

ли карьеров; так в Мало-Вишерском районе заготовки материалов вовсе не производились.

Характерно, что районы, слабо выполнившие план дорожного строительства в 1931 г., — Новгородский на 24%, Батецкий на 56%, — проявляют и сейчас полное бездействие в дорожном строительстве.

Вот что пишет тов. Шанюкевич, командированный Облдортрансом в Бабаевский район: «Бабаевский район план трудучастия населения в 1931 г. выполнил на 8%. Когда я спросил бывшего председателя райштаба т. Грачева, что делал райштаб в 1931 г., то получил ответ: — Делал что-то, но что — не помню.

А секретарь Автотора прямо сказал, что ничего не делал. Новым райштабом был составлен план на 1932 г., который не выполняется». Когда тов. Шанюкевич потребовал содействия райисполкома, то ему заявили, что дорожное строительство стоит на второй очереди. А между тем именно в Бабаеве во время ледохода мосты привязывали тросами и буквально удерживали руками, чтобы они не уплыли. В том же районе слетела в реку подвода из-за того, что на мосту не было перил.

Боровический район, наоборот, уже к 29 февраля полностью выполнил план по сезонным заготовкам. По-боевому взялся за работу и Лужский район.

Простейшими дорожными снарядами должен быть снабжен каждый сельсовет, но по предположениям Облдортранса ими обеспечены только половина сельсоветов. Правда, в таких районах-передовиках, как Мясинский и Череповецкий, дорожные снаряды имеются в каждом сельсовете и даже колхозе. Облдортранс разослал всем районам рабочие чертежи утюгов и канавокопателей, но изготавливаются ли они на местах, этого он «не успел» проверить.

Очень мало внимания уделено подготовке кадров, а она является одним из узловых вопросов дорожного строительства, как и всего нашего народного хозяйства. На курсы труд-организаторов (бригадиров) нужно было направить не менее 1000 чел., а послано лишь 350 чел. Вина в этом ложится на отдел кадров Леноблдортранса, который ограничился только рассылкой циркулярного письма.

Плохо обстоит дело и со средним составом — дорожными техниками. В Пестовском районе райисполком послал дорожного техни-

ка на заготовку дров. В то же время, все работники, начиная с района и кончая сельсоветом, абсолютно в дорожном деле неграмотны. В Мошенском районе вовсе нет десятника.

Все это говорит о том, что план дорожного строительства в этом году находится под угрозой срыва. Правда, руководитель Облдортранса тов. Краснов уверен, что план будет выработан, так как мол «в прошлом году до середины лета тоже было плохо». Но нам кажется, что именно прошлогодний опыт достаточно показал т. Краснову, что внимание к дорожному строительству должно быть мобилизовано в течение всего года, а не в весны и тем паче, — в середины лета.

Облдортранс должен сейчас, не медля ни одной минуты, по-боевому взяться за это исключительно важное дело — постройку дорог низкой сети.

Областной штаб, как и в прошлом году, проделал значительную практическую работу. Но указанные прорывы подчеркивают, что облштаб недостаточно сосредоточил свое внимание на работе отделов Облдортранса.

Дорожная секция Автотора ряд месяцев почти не существовала и лишь в конце января начала проявлять активность. Послала в районы совместно с областным штабом бригаду помощи (53 человека). Но особенно плодотворной поездка бригады быть не могла, так как она была кратковременна. Подлинно реальная помощь Автотора дорожному строительству состоит в укреплении автодорожских организаций на местах.

Автотор должен явиться конкретным практическим организатором, агитатором и пропагандистом социалистической дорожной стройки Ленинградской области.

Выполнение Ленинградской областью плана дорожного строительства в 1931 г. на 116% — реальное доказательство, что план дорожного строительства в 1932 г. должен быть выполнен и он будет выполнен, если Автотор совместно с облштабом по-большевистски своевременно мобилизует широкую общественность вокруг дорожно-строительных вопросов.

Времени осталось мало, но сроки еще не пущены.

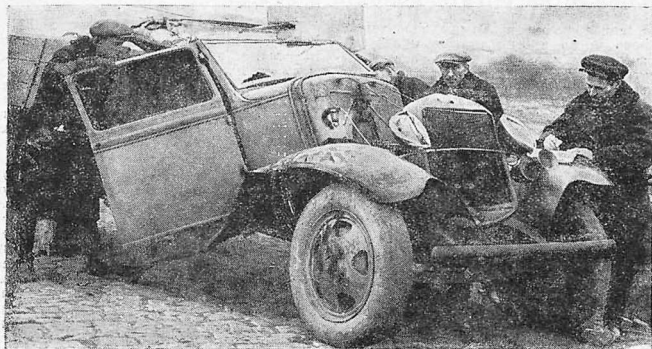
Анн. Млодин

Ленинград, 20 марта 1932 г

Вниманию наших читателей и авторов!

Ближайший номер нашего журнала редакция предполагает посвятить вопросам организации и техники ремонтного дела и гаражного хозяйства.

Редакция просит всех авторов и рабселькоров срочно прислать материалы и фото по этим вопросам.



Результаты „лихачества“. (Ворошиловский район)

Фото Шахунова

„ЛИХИЕ“ ШОФЕРЫ Северного Кавказа ПОКОНЧИМ С АВАРИЙНОСТЬЮ И БЕЗОТВЕТСТВЕННЫМ ОТНОШЕНИЕМ К РАБОТЕ

Статистический материал по всему СССР говорит о большом неблагополучии в области аварийности. Аварии далеко обгоняют в относительных числах рост машин советского автопарка. Выявляются и причины аварий, причем причины эти за последние годы изменились.

Из старой статистики нам известно, что одной из главных причин аварий было нетрезвое состояние водителей; процент водителей в нетрезвом состоянии был очень велик, в некоторые периоды половина всех аварий происходила из-за нетрезвого состояния водителей.

Сейчас доминирующая причина аварий — небрежность, халатность, несоблюдение правил езды и неопытность.

Из имеющихся актов аварий по Сев. Кавказу чрезвычайно трудно произвести детальное расчленение причин, и поэтому мы квалифицируем эти аварии как следствия халатности. Во многих авариях, происшедших по этой причине и стоящих одному Союзтрансу по Сев. Кавказу 52 500 руб. за 1931 г., часто вина молодого шофера, недавно пришедшего за руль, не имеющего еще нужного опыта, но иногда страдающего большим сомнением.

Такой шофер часто считает себя водителем, не уступающим по опыту старому с большой практикой шоферу, с усмешкой относится к указаниям и советам знающих людей; он любит ездить только «с газом», малой скорости не признает, повороты берет с предельной

скоростью, тормоз дает в последний момент, в рискованных местах стремится проскочить и т. д. Результат всегда один и тот же: такой «удалец» в конце концов нарывется.

Вот несколько случаев:

Нальчик — шофер Лекарев на «Форде» упал в обрыв на крутом повороте на большой скорости.

Шахты — шофер Евдоков, будучи пьян, не заметил отсутствия воды в радиаторе, выехал и испортил поршень.

Пятигорск — шофер Андрищенко, идя со скоростью 70 км, при встрече с подводой ударился в паркет моста; результат — простой машины и ремонт, стоивший государству 425 рублей.

Новороссийск — шофер Широкоградов на «Лянча», идя быстрым ходом, на крутом повороте перевернул машину. Человеческие жертвы.

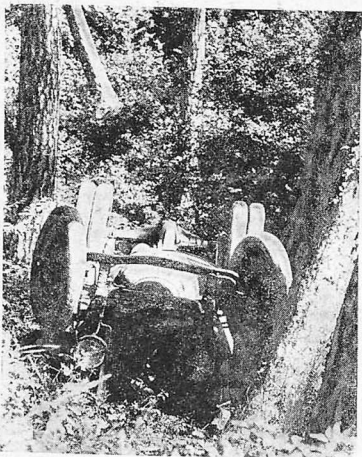
Еще один пример. В Армавире «Автокар» на короткой дистанции развил большую скорость и при повороте ударился о телеграфный столб. Эта, казалось бы не слишком большая, авария дала следующие последствия: обе передние рессоры поломаны и рассыпаны; передняя ось погнута; флянец стартера оторван; редукционный клапан поломан; кулак рамы правой стороны треснул; тормозной шланг на правой стороне разорван; кронштейн крыла, крыло и подножка на правой стороне сломаны; тяга поперечная и рулевая погнуты, рама в передней части с правой стороны выгнута; кожан маховика лопнул; с правой сто-

СТО АВАРИЙ ЗА ПОЛГОДА

АВАРИЙНОСТЬ НА АВТОТРАНСПОРТЕ В КРЫМУ

За последнее время в Крыму значительно увеличилось число аварий автомашин.

Рост аварийности в Крыму объясняется следующими причинами: расхлябанность труддисциплины среди шоферов, вследствие которой



Итог неумелого управления машиной. Случай произошел на 10-м километре Бахчисарайского шоссе (Крым). Водитель — Д. Борисов

ча развитие аварийности влияют несоблюдение правил движения, чрезмерная быстрота езды, пьянство и неопытность в управлении машиной.

роны дно кузова лопнуло: кабинка правой задней стороны вверх разогнулась: в правой фаре разбито стекло; прогнут нижний картер внутри и в окружности. «Герой» этого дела — шофер Дмитрий Алексеевич Негада.

Журнал «За Рулем» должен вести решительную борьбу с авариями. Необходимо на страницах журнала сообщать о наиболее показательных случаях аварий с указанием фамилий виновников.

Все, кто хочет заниматься ухарством, должны знать, что о результатах их отношения к машине и их «работы» будет знать весь Советский союз. Лозунг «Пока покончить с авариями и безобразной эксплуатацией автомашин», выдвинутый нашим журналом, не должен сходиться с его страниц, пока не будет полностью проведен в жизнь!

К. Нунсенок

В Крыму за первое полугодие 1931 г. было 97 аварийных происшествий со следующими жертвами: легко раненых — 44, тяжело раненых — 10, убитых — 4. За один только сентябрь было дополнительно 21 автомобильное происшествие с такими жертвами: легко раненых — 5, тяжело раненых — 4, убитых — 1.

Наряду с падением труддисциплины были аварии по вине хозяйственников. Вопреки существующим положениям последние допускают переработку шоферов (нередки случаи, когда шоферы просиживают за рулем по 22—23 часа), и мы имеем аварии, происшедшие вследствие переработки (сонливое состояние). Перезрузка машин, пуск в эксплуатацию машин без осмотра для установления пригодности к дальнейшей эксплуатации, допущение шоферов 3-й категории к управлению автомашинами общественного пользования, допущение к управлению автомашинами лиц, не имеющих на то право, — основные недопустимые явления, имеющие место по вине хозяйственников.

10 процентов аварийности произошло по вине самих прохожих из-за несоблюдения правил движения.

Меры борьбы с авариями в настоящее время носят формальный характер (составление актов). Таким методом мы не достигнем понижения аварийности и максимального сохранения автотранспорта.

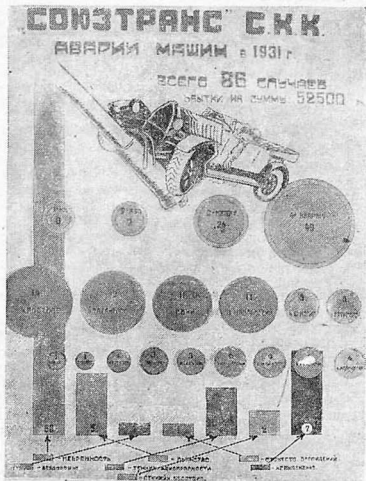


Диаграмма аварий машин на Сев. Кавказе в 1931 г.

Необходимо провести следующее:

1. Автодору совместно с профорганизацией проводить массовую воспитательную работу по вопросам аварийности среди шоферов; в гаражах, автохозяйствах устраивать аварийные уголки.
2. Над злостными нарушителями труддисциплины на автотранспорте устраивать показательные процессы с освещением результатов дела в печати.
3. Оживить работу штаба по борьбе с ава-

рийностью для изучения характера аварий и методов борьбы с ними.

4. Созданные авто-инспектуры при отделениях Автодора (Керчь—Симферополь) должны выработать совместно с инспекцией меры по урегулированию уличного движения. Кроме того надо провести разъяснительную работу по вопросам регулирования уличного движения среди милицейского состава.

Я. Гильдинероз

Симферополь.

БОРЬБА С АВАРИЙНОСТЬЮ в Англии

Активная борьба с опасностями беспорядочного уличного движения — актуальная задача советской общественности.

Мы только приступили к массовому производству автомобилей, и число несчастных случаев возрастает.

Организация ОРУДа (отдела регулирования уличного движения) вполне своевременна. Но, конечно, реальные результаты возможны только при условии активной помощи в работе ОРУДа со стороны всей советской общественности.

В Англии, где городское движение огромно, уже пять лет существует «Добровольное общество безопасности».

В задачу общества входит не только борьба с уличными катастрофами, но и борьба с несчастными случаями на транспорте, в промышленности и т. д. Средства этого общества составляются из членских взносов (около 8 руб. в год) и пожертвований. Общество ведет большую пропагандистскую работу, используя для этой цели печать, кино, радио. Между

водителями машин оно организует конкурсы на лучшую езду. Водитель, не имевший несчастных случаев и ни разу не оштрафованный, получает соответствующую премию.

Ежегодно общество устраивает так называемую «неделю безопасности», посвященную пропаганде его задач. Широко поставлена работа с детьми.

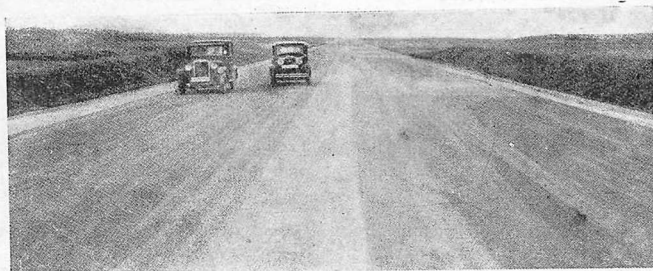
За пять лет работы общество в борьбе с опасностями уличного движения достигло больших успехов. Сейчас в Германии также организуется подобное общество.

Секция Автодора по борьбе с аварийностью должна развернуть массовую работу, организовав широкие массы трудящихся на борьбу с несчастными случаями в уличном движении, привить шоферской армии твердые навыки бережного и внимательного обращения с машиной, выработав кодекс советского автомобилиста.

Одновременно она могла бы применить из опыта этих обществ то, что приемлемо в наших условиях.

Г. С.

АВТОСТРАДА КЕЛЬН-БОНН



Между Кельном и Бонном существует дорога длиной в 20 км, предназначенная только для автомобильного движения. На ней производятся гонки и испытания машин

НОВЫЕ механизмы сцепления

Из целой серии выпущенных за последнее время механизмов сцепления наибольшую популярность получило сцепление «Борг и Бек», главнейшими достоинствами которого является легкость надзора, способность теплорассе-

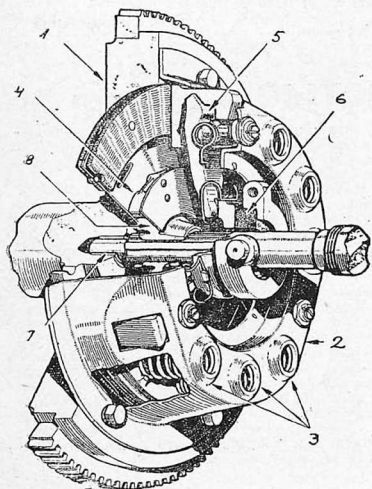
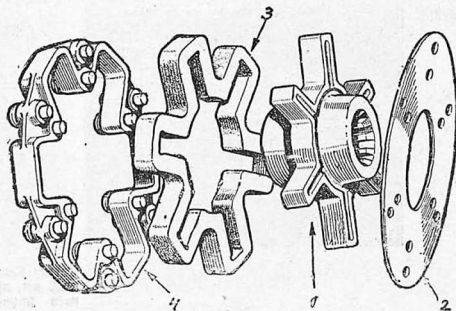


Рис. 1. Разрез механизма сцепления «Борг и Бек»

вания, бесшумность и простота конструкции. Ввиду малого веса, влияние сил инерции этого механизма на коробку скоростей почти не ощутимо.

Рис. 2. Детали фасонной ступицы. 1—фасонная ступица, 2—стальная шайба, 3—резиновый сердечник, 4—стальной венец



Механизм (рис. 1) прикреплен к маховому колесу (1) и закрыт стальным колпаком (2) с девятью гнездами для размещения пружин (3), действующих на обтянутый фрикционным полотном (типа ферродо) диск (4). Отжатие пружин производится тремя рычагами (5), имеющими V-образное сечение. Свободные концы рычагов с фасонными проволоочными захватами действуют на отводное стальное кольцо с уплотняющей набивкой (6); это кольцо при помощи вылки и системы тяг связано с действующей от ноги шофера педалью.

Уплотняющая набивка (6) представляет собой графитовое кольцо; оно обладает кичтожным коэффициентом трения, бесшумностью действия и не требует смазки.

Передний конец ведомого вала опирается на гладкий подшипник (7) маховика.

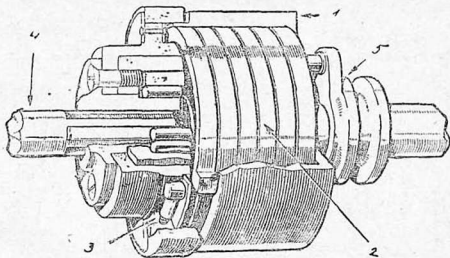
Фрикционный диск (4) приводит в действие ведомый вал при помощи следующего специального устройства. На ведомый вал насажена фасонная ступица (8) (деталь 1 на рис. 2), прикрытая шайбой (2). Шпильки ступицы свободно заходят в сердечник, отлитый из резины; сердечник в свою очередь вкладывается в стальной венец (4). При сборке детали (2 и 4) стягиваются фасонными болтами.

Такое устройство обеспечивает необычайную легкость сцепления. Всякие резкие толчки здесь совершенно невозможны.

Английский инженер Джиллет запатентовал во всех крупнейших государствах новую автоматическую систему сцепления, комбинируемую с механизмом свободного колеса.

Система Джиллет позволяет применить любые конструкции приборов сцепления и коробок скоростей. Патентованное им новшество состоит в обязательном применении механизма свободного колеса сзади коробки скоростей, в применении тормоза для прибора сцепления и особого контрольного прибора, действующего от педали акселератора. Вообще говоря, механизм свободного колеса в системе Джиллет может быть применен любой кон-

Рис. 3. Механизм свободного колеса.
1—чугунная коробка, 2—винтовая пружина квадратного сечения, 3—замковое устройство, 4—ведущий вал, 5—закрывающий палец



струкции, но наилучшие результаты получаются при механизме, изображенном на рис. 3.

Он состоит из чугунной коробки (1) с винтовой пружиной квадратного сечения (2). При

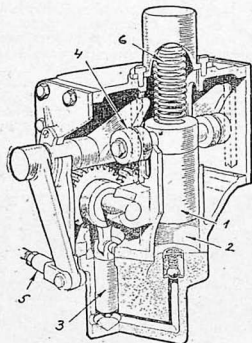


Рис. 4. Разрез контрольного прибора системы «Джиллет». 1—поршень, 2—масляный цилиндр, 3—масляная помпа, 4—ролики фасонной головки поршня, 5—толкающая тяга, 6—буферная пружина

развертывании этой пружины она вызывает большое давление на стенки коробки (1) и приводит ее во вращение. Развертывание пружины происходит от специального замкового устройства (3). При нормальном движении автомобиля замковое устройство не действует. Ведущий вал (4) от коробки скоростей вызывает скручивание пружины (2) и потому свободное колесо является выключенным. Если нужно применить механизм для торможения, особенно в моменты какой-либо опасности (когда нужно тормозить самим двигателем), включается замыкающий палец (5). Этот же палец включается и для получения заднего хода.

Контрольный прибор укреплен на двигателе рядом с карбюратором и предназначен для автоматического управления механизмом сцеп-

ления. При включении замыкающего пальца винтовая пружина свободного колеса скручивается и вызывает обратное действие толкающей тяги, связанной с контрольным прибором. Движущее усилие в приборе (рис. 4) получается от поршня (1), работающего в масляной цилиндре (2). Масло накачивается помпой (3) от общей масляной системы двигателя. Действие помпы зависит от клапана, управляемого педалью акселератора.

На рис. 5 в схематическом виде показано действие контрольного прибора. «А» показывает состояние прибора при нормальном движении автомобиля, когда дроссельный клапан частично или полностью открыт. Управляемый от педали акселератора клапан находится в таком положении, что масло из помпы свободно поступает в цилиндр и выталкивает поршень его в крайнее верхнее положение. Масло из-под поршня непрерывно вытекает к двигателю через специальное отверстие в стенках цилиндра. «Б» показывает состояние прибора, когда сцепление выключено.

На поршень надета фасонная головка с роликами (деталь 4 на рис. 4), опирающаяся на двойные рычаги, связанные с толкающей тягой (5). В описанном положении толкающая тяга вызывает натяжение винтовой пружины свободного колеса и потому механизм сцепления является включенным.

Важно заметить, что двойные рычаги позволяют держать поршень в верхней мертвой точке при самом незначительном давлении масла. Когда шофер освобождает педаль акселератора и закрывает дроссельную заслонку, то связанный с масляной системой клапан начинает открывать отверстия для свободного ухода масла из цилиндра. Потом поршень опять быстро падает к своему нижнему положению, освобождая толкающую тягу и вызывает давление на винтовую пружину. Механизм сцепления выключается. Такое явление происходит всякий раз при запуске автомобиля, но так как двигатель вообще в эти моменты работает на очень малых оборотах, то никакой резкости включения и износа нагруженных частей нигде быть не может. При резком открытии дроссельной заслонки масляный клапан соединяет помпу с цилиндром и закрывает отверстия, служащие для опораживания цилиндра. Даже и 25 об/мин. двигателя достаточно, чтобы масло вогналось пом-

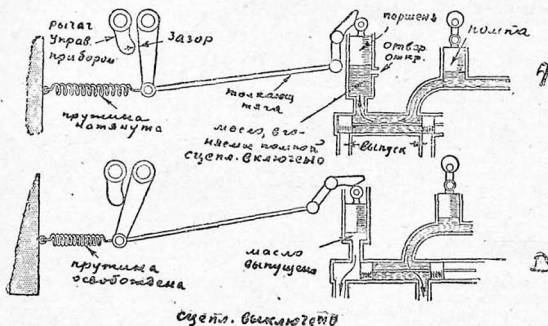


Рис. 5. Схема действия контрольного прибора „Джиллет“

пой в цилиндр, подняло поршень и вызвало натяжение пружины свободного колеса и соответствующее действие прибора сцепления.

Поверхности двойных рычагов и роликов контрольного прибора спрофилированы и пригнаны таким образом, что они полностью обеспечивают наилучшую прогрессивность сцепления.

Эта система сцепления совсем незначительно повышает стоимость автомобиля, но дает ему столько ценных преимуществ, что в самое

ближайшее время мы можем ожидать большого ее развития. Простота и безопасность управления автомобилем с этой системой велика. Она требует только две педали. Правая педаль действует на акселератор, а левая — на тормоз. Наличие свободного колеса устраняет педаль сцепления.

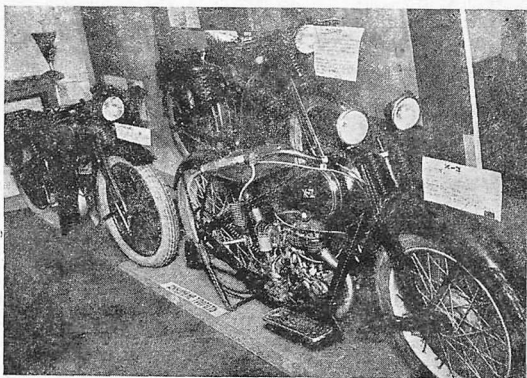
Многочисленные испытания описанной системы сопровождаются положительными отзывами.

Инж. А. Корстелин

Советские мотоциклы будут!

На фото — первые советские мотоциклы, демонстрировавшиеся на всесоюзном съезде Автодора

Фото С. Шингарева



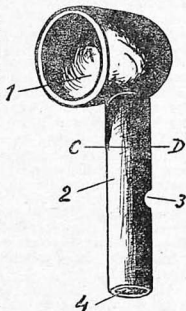
АВТОДОРОВЕЦ! РАБОЧИЙ! КОЛХОЗНИК! ТРУДЯЩИЙСЯ! ОВЛАДЕВАЙ ТЕХНИКОЙ АВТОМОБИЛЬНОГО, ТРАКТОРНОГО И ДОРОЖНОГО ДЕЛА!

КАК ВОССТАНОВИТЬ ПАЛЬЦЫ ПОВОРОТНЫХ КУЛАКОВ „ФОРДА А“ и „АА“

При сработанных пальцах и втулках поворотных кулаков передние колеса виляют; при этом управление автомобилем становится затруднительным (автомобиль теряет способность «держатъ дорогу»). Для избежания этого явления изношенные части заменяют новыми.

При обычной форме поворотных пальцев их изготовление не представляет особых затруд-

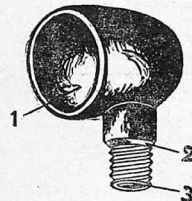
Фиг. 1. Поворотный палец „Форда А“ и „АА“ 1—полусферическая головка, 2—тело пальца, 3—выемка для стопорного клина, 4—сквозное отверстие для тормозного штоля



нений, но изготовление поворотных пальцев к автомобилям «Форд А» и «АА» в небольшом количестве и без соответствующих приспособлений затруднительно и дорого стоит.

Общий вид поворотного пальца иллюстрируется фиг. 1.

Автобаза Тракторостроя испытывала при ремонте затруднения из-за отсутствия запчастей (поворотных пальцев); это грозило задержкой в выпуске автомашин из ремонта. Мы вышли



Фиг. 2. Полусферическая головка с нарезкой на хвосте. 1—полусферическая головка, 2—подрезанный борт, но не под прямым углом, а с небольшим радиусом закругления, 3—миллиметровая резьба, недорезанная до конца тела

из затруднения благодаря тому, что поворотные пальцы мы сконструировали составными.

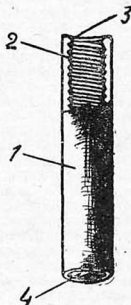
Процесс их изготовления следующий. Изношенные пальцы (правые и левые) нагревались на горящих древесных углях, в течение 5—6 часов, после чего оставались в потухающих

углях до полного остывания; этим достигался полный отпуск металла для механической обработки пальца, т. е. отрезки изношенной цилиндрической части, утоньшения оставшегося хвостовика у полусферической головки и нарезки на хвостовике миллиметровой резьбы (фиг. 2). Цилиндрическая часть пальца была изготовлена из лома (поломанных полуосей).

Процесс изготовления цилиндрической части пальца состоял в следующем. Обточка материала по верху (с припуском на шлифовку, если палец цементируется), отрезка по соответствующей длине, сквозная сверловка (для штолей тормозов), нарезка внутренней резьбы у одного из концов и выточки внутренней галтели (фиг. 3), цементация и шлифовка.

После этих шести операций, заготовленные пальцы сворачивались с полусферическими головками, затем делалась разметка для вымок стопорных клиньев, которые выпиливались круглым напильником при цементированных пальцах (при пальцах цементированных выем-

Фиг. 3. Нарезываемый, загово изготовленный, палец. 1—тело пальца, 2—резьба, 3—выточка, 4—отверстие для тормозного штоля



ка производилась на полукруглом наждачном камне инструментально-шлифовочного станочка).

Изготовленные таким способом пальцы (цементированные и сырые) работали не хуже фабричных в смысле износа и крепости (пальцы нецементированные делались из твердой хромоникелевой стали).

Необходимо обратить внимание на следующее: чтобы не ослабить хвостовик полусферической головки, нельзя резьбу доводить до галтели, подрезку же делать не под прямым углом, а с некоторым закруглением (фиг. 2). Выточку необходимо сделать во внутренней части пальца у выхода резьбы (фиг. 3).

Л. Михайловский

Харьков

НОВЫЙ БЫСТРОХОДНЫЙ ДИЗЕЛЬМОТОР

Новый легкий быстроходный, лодочного типа бескомпрессорный двигатель внутреннего сгорания сконструировала английская фирма «А. Вайземан».

Новый двигатель представляет собой отлитые в один блок цилиндры вместе с верхней частью картера. Нижняя часть является основанием двигателя и служит для его установки (на рис. 1 приведен общий вид двигателя с левой стороны).

Каждый цилиндр закрывается отдельной цилиндрической головкой, в которой находятся клапаны. Диаметр цилиндра двигателя 91,6 мм, и ход поршня 152,4 мм. Мощность двигателя 40 л. с. при 1350 оборотах в минуту.

Коленчатый вал двигателя вращается в трех коренных подшипниках. Поршень изготовлен из специального алюминиевого сплава и снабжен пятью кольцами, из которых четыре уплотняющих и одно масляное. На днище поршня имеется прямоугольная насадка. В конце хода сжатия эта насадка входит в соответствующее отверстие в цилиндре, и, сокращая объем этого отверстия, вытесняет из него воздух, который, выходя, создает завихривания в камере сжатия, чем улучшается перемешивание вводимого топлива со всей массой воздуха, сводя к минимуму количество «мертвого воздуха», т. е. не участвующего в процессе сгорания.

Несколько неудачно расположение всасывающих и выхлопных клапанов, ухудшающее условия работы направляющих и усложняющее распределительный механизм наличием у всасывающего клапана двух коромысел. Клапаны расположены горизонтально один против другого. Кулачковый вал, расположенный с левой стороны двигателя на уровне верхнего края блока, приводится во вращение шестернями от дополнительного валика регулятора. Коромысла всасывающих и выхлопных клапанов расположены непосредственно около кулачкового валика и снабжены опорными роликами. Коромысла выхлопных клапанов действуют непосредственно на стержни клапанов, в то время как коромысла всасывающих клапанов действуют на клапаны посредством штанги, пропущенной через цилиндрическую головку

и второго коромысла, ось качания которого вертикальна.

Питание двигателя горючим производится четырьмя топливными насосами, из которых каждый насос подает горючее определенному цилиндру. Насосы соединены в один блок. Устройство насосов видно на рис. 2.

Блок насосов составляет одно целое с верхней частью пространства, занятого кулачковым валом и рычагами. Нижняя часть из алюминиевого литья несет в себе кулачковый валок на двух шариковых подшипниках. В корпусе насосов установлены два эксцентриковых валика, которые помещаются с обеих сторон кулачкового валика. Эти валики снабжены рычажками, которые соединены с роликовыми толкателями плунжеров. Толкатели упираются своей шаровой поверхностью в специальное ложе, на котором имеется специальный винт на прокладках для регулирования зазора между толкателем и плунжером.

Плунжеры насоса расположены наклонно под углом 10° в стальном корпусе, который вставлен в блок насосов. На стальной корпус устанавливается нагнетательный ниппель, и все это укрепляется в блоке специальной гайкой. Соседние цилиндры насоса сообщаются с одной стороны у нагнетательного ниппеля, а с другой стороны всасывающим каналом, который пересекает один цилиндр и открывается в другую.

Первый цилиндр является перепускным, а второй — нагнетательным.

Топливо самотеком подходит к насосам и заполняет оба цилиндрика. Под влиянием кулачка, при вращении кулачкового валика сначала поднимается нагнетательный плунжер, и, если всасывающее отверстие не закрыто перепускным клапаном, топливо перетекает обратно в питающий трубопровод. Когда кривизна кулачка подойдет к толкателю перепускного плунжера, он закроет всасывающее отверстие, и начнется нагнетание топлива в форсунку. Нагнетание продолжается до тех пор, пока кулачок не пройдет толкателя нагнетательного плунжера и последний под влиянием пружины не сядет на место. Более широкий диа-

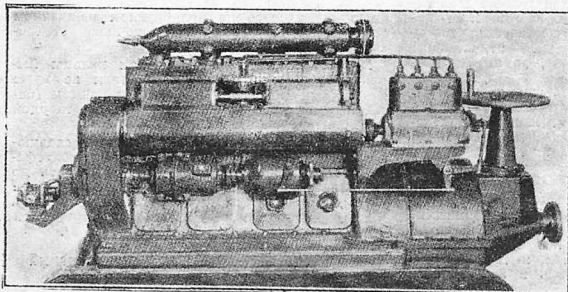


Рис. 1. Общий вид дизельного двигателя „Вайземан“ с левой стороны

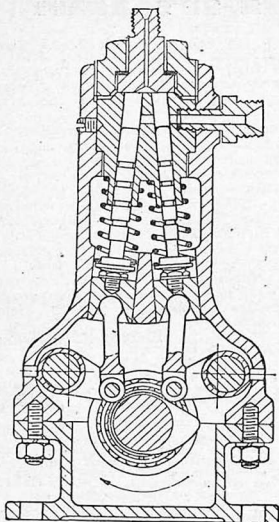


Рис. 2. Устройство насосов быстроходного дизель-мотора

метр нагнетательного плунжера объясняется желанием получить мгновенное падение давления при прекращении нагнетания, для предупреждения подтекания в форсунке. Когда опустится перепускной плунжер, питательное отверстие сообщается цилиндрами, которые получают новую порцию топлива.

Несколько неудачно расположение топливного насоса, отнесенного слишком далеко от

двигателя, что повело к нагнетательному удлинению нагнетательных топливопроводов.

Регулирование двигателя производится двумя: регулятором и вручную. Центробежный регулятор расположен на дополнительном валике вместе с динамо. Вращение дополнительный валик получает с переднего коленчатого вала двойной роликовой цепью, натяжение которой поддерживается автоматически специальным натяжным приспособлением. Регулятор тягой соединен с эксцентриковым валиком нагнетательного плунжера и изменяет конец нагнетания путем смещения ролика толкателя относительно кулачка. Момент начала подачи (впрыска) изменяется вручную действием на эксцентриковый валик перепускного плунжера.

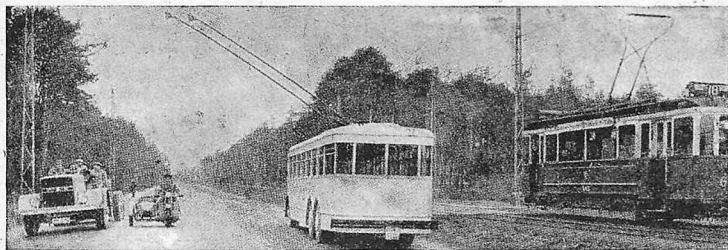
Смазка двигателя под давлением шестеренчатого масляного насоса. Насос получает вращение от коленчатого вала. Смазка захватывается насосом, предварительно очищаясь сетчатым фильтром, и направляется к коренным подшипникам. Через сверление в коленчатом валу смазка центробежной силой гонится к шатунным подшипникам и затем через сверление в теле шатуна к поршневому пальцу. От заднего коренного подшипника излишек смазки перетекает в кожух кулачкового валика и там, при погружении в нее кулачков, захватывается и смазывает ролики коромысел. Лишнее масло стекает затем в распределительную коробку и обратно к масляному насосу. Цилиндры двигателя смазываются разбрызгиванием.

Вся смазка, циркулирующая в системе смазки, постоянно очищается специальным фильтром, установленным на крышке распределительной коробки.

Охлаждение двигателя водяное. Циркуляция воды производится водяной помпой шестеренчатого типа. Помпа прикреплена к кожуху распределительной коробки и получает вращение с переднего конца дополнительного валика.

Для облегчения пуска двигателя имеется декомпрессор, которым можно открыть все клапаны, тем самым нарушив компрессию в цилиндрах.

А. П.



НОВЫЙ ТРОЛЕЙБУС „МАН“

Особенность этой машины заключается в том, что она может отклоняться в сторону от провода на 4,5 м. Другими словами, она свободно маневрирует при любом движении даже на очень широкой улице (9 м).

Устранение перегорания автоламп

Перегорание ламп в автомобилях часто больно ударяет по эксплуатации машин, в три смены особенно, когда нет запаса новых ламп.

Некоторые водители ищут причины перегорания ламп в замыкании цепи электрооборудования, другие в том, что «автомат не работает». Но как те, так и другие не знают, что истинная причина этого кроется в совершенно ином. При отсутствии замыкания в цепи, при безурочной работе «автомата» (реле) — лампы все же при работе двигателя и включенном освещении перегорают.

В чем же дело? Оказывается, что источником всех бед является недостаточный уход за системой электрооборудования; лампы перегорают не потому, что отсутствует какой-либо добавочный предохранитель, а потому, что отсутствует надлежащий контакт между динамомашиной и батареей аккумуляторов.

В автомобилях «Форд А» и «АА» динамомашина вырабатывает ток до 18 вольт, и при

хороших контактах значительная часть тока идет на зарядку аккумуляторной батареи; остаточная часть тока идет на обслуживание системы зажигания и освещения, и случаев перегорания ламп при хороших контактах не будет.

Но стоит только нарушиться контактам между динамомашиной и батареей аккумуляторов, как вся масса выработанного тока хлынет в систему освещения и зажигания, автоламп напряжением 6—8 вольт не выдерживают 16—18-вольтового потока и перегорают.

Нарушение контактов происходит от окисления свинцовых бон аккумуляторных батарей, а это значит — от недостаточного ухода за системой электрооборудования.

Для устранения перегорания ламп следует каждый раз при проверке количества электролита в батареях зачищать и плотно зажимать их контакты.

Шофер К. Яковченко

УССР, Конесовхоз № 60.

ХРОНИКА МИРОВОГО АВТОДОРОЖНОГО ДЕЛА

Советское горючее завоевывает прочное положение в Европе.

В Германии имеется около 3 тыс. колонок с бензином советской марки «Дероз».

Пресса отмечает, что «Цетешель» пользовался этим горючим во время последнего арктического перелета.

Крах «Ганномага». Вслед за крахом крупнейшего концерна «Борит» (Германия) одна из другой банкротятся германские фирмы. В числе их — известная фирма «Ганномаг», изготовлявшая маленькие машины с приводом на передние колеса.

«Трейбшвер» в Германии строится фирмами «Даймлер-Бенц», «Фауверке», «Ман» и «Крупп».

Пока количество линий еще невелико, но в 1932 г. намечена организация новых линий общим протяжением в 1 200 км. В настоящее время некоторое количество машин идет на экспорт.

Французские хозяева. Переговоры «Фиата» с польским правительством прерваны. Заключен договор с фирмой «Ситроен», которая обязалась по договору построить в Польшу автомобильный завод.

Ци Трамвайных линий в Париже заменены автобусными. По плану парижского городского управления в течение ближайших лет все трамвайные линии французской столицы будут закрыты и заменены автобусными и другими видами автомобильного движения.

Американский конструктор Гарри Миллер работает над новым типом гоночной машины. 16-цилиндровый мотор, привод на передние колеса, независимая подвеска всех колес, управление на 4 колеса и гидравлическая муфта сцепления — вот особенности этой машины.

ПОМОГИТЕ АВТОХОЗЯЙСТВУ СКОРОЙ ПОМОЩИ

Московский парк скорой помощи с отделом перевозки больных имеет 74 машины. Из них годных к эксплуатации только 20, остальные рухляк, прошедшая все сроки или требующая ремонта, а ремонтировать негде.

У скорой помощи нет настоящего гаража, автомобили стоят в бывших конюшнях. Нет настоящих мастерских, нет станков. Этот участок забыт, оставлен без внимания, он отстает от жизни. А жизнь предъявляет свои требования: одних только уличных вызовов бывает до 700 в месяц; а остальное, а перевозка больных?

Автомашин нет, имеющиеся машины плохи, 24

Интересно отметить, что машина конструируется для одного из популярных докторов в Детройте и после голок будет снабжена нормальным кузовом.

Испытание мостовой из чугунных плит, о которой недавно сообщалось в «За Рулем» (см. № 22, за 1931 г., стр. 25), произведенное в Лондоне, показало, что такая мостовая выдерживает давление в 8 т на кв. дюйм. Чугунные плиты укладываются на бетонное основание и швы заливаются битумом. Интересно, что такая мостовая не на много шпунте асфальтовой.

Автобусы в Чехо-Словакия. Чехо-словацкие железные дороги с 1927 г. имеют собственную сеть автобусных сообщений, общим протяжением 2 396 км.

Естония в 1932 году имеет 80 автобусных линий общим протяжением 3 600 км с 130 автобусами. Министерство путей сообщения приняло проект, согласно которому число увеличится сети железных дорог расширятся автобусные сообщения.

Попытки заменить бензин. Фирма «Джипан-Газолинт Ко» в Токио приобрела патент на получение автомобильного горючего из алкоголя, который имеется у японской сахарной промышленности.

Крах завода «Дюрант» в САСШ. Завод «Дюрант», основанный известным Вильямом К. Дюрантом (учредитель треста «Дженерал Моторс», виднейший биржевой спекулянт), полностью приостановил производство.

В последнее время завод принадлежал уже не самому Дюранту и был им перепродан.

Имущество завода в оборудовании оценивается в 15 млн. долларов (не считая зданий и участка), но завод предлагается к продаже за сумму в 2—3 млн. долларов.

они останавливаются в дороге и часами ремонтируются. Немудрено, что столичная скорая помощь в год регистрирует до 50 тыс. отказов.

Допустимое ли это явление? Конечно, нет.

Московец должен обратить внимание на этот боевой участок жизни большого города. Скорая помощь Москвы наравне с милицией и пожарными должна иметь лучшие машины, гаражи и мастерские.

Она нужна ежедневно. Она спасает не один десяток жизней.

Нач. станции скорой помощи Пучков

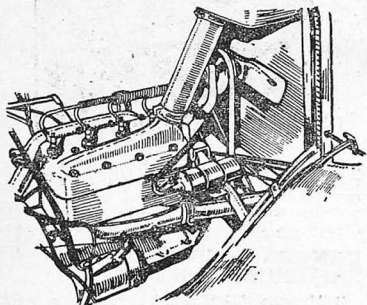
Москва

Устройство нового „Форда“ модель Т

ФОРДОВСКАЯ МОДЕЛЬ ДЛЯ ЕВРОПЕЙСКОГО РЫНКА

После оглушительной рекламы Форд наконец выпустил в продажу новую модель (которая, как ни странно, снова названа Т) и сообщает подробную характеристику устройства машины.

Мотор объемом 0,940 литра имеет 4 цилиндра, диаметром 56,6 мм и с ходом поршня 92,5 мм. Мотор расположен очень низко, что обеспе-



Мотор автомобиля „Форд“ новой модели. Обращает на себя внимание: низкая посадка мотора, установка распределителя-прерывателя в зацеплении с шестерней распределительного вала (справа), нового типа кронштейна для вентилятора.

чивает машине большую устойчивость. Коленчатый вал покоится на трех подшипниках. Смазка — такая же, как у модели А. Поршни из алюминиевого сплава.

Как и подавляющее большинство автомобильных фирм, Форд применяет в модели Т так называемый «перевернутый карбюратор» типа Зенит. Это обеспечивает лучшую подачу смеси в цилиндры и устраняет оседание ча-

сти смеси на стенках трубопровода. Зажигание — прежнего типа, с той лишь разницей, что прерыватель-распределитель расположен спереди, справа мотора, и приводится во вращение непосредственно шестерней распределительного вала. Свечи — «Чемпион», стандартные, 18-миллиметровые. Благодаря сравнительно небольшим размерам бензинового бака удалось поместить аккумулятор (6 вольт) на переднем щитке рядом с баком, что позволяет легко контролировать его, доливать и т. п.

Охлаждение — термосифонное, вентилятор — двухлопастный, приводится во вращение ремнем, движимым шкивом на коленчатом валу. Этот ремень одновременно вращает и шкив динамо. Натяжение ремня регулируется передвижением салазок кронштейна вентилятора.

Трехскоростная коробка передач выполнена по принципу «Синхро-Меш». Зубцы шестерен второй и третьей передач входят в зацепление при достижении обоими валами одинакового числа оборотов, что обеспечивает бесшумное включение. Шестерни второй скорости — постоянного зацепления («Силент»). Отношение передач: 5.42, 9.53 и 16.63 к 1, задний ход 21.76 к 1. Сцепление однодисковое.

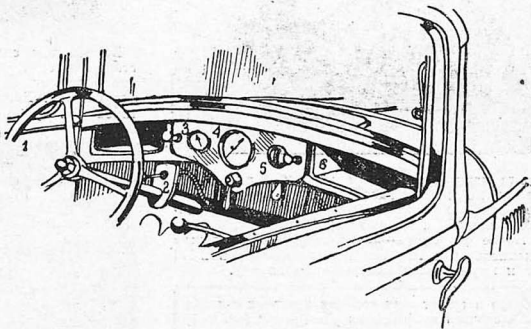
Карданный вал, дифференциал, задняя ось мало отличаются от прежних, так же как и передняя ось. Рулевое управление — с передачей зубчатым сектором. Ножной тормоз действует на 4 колеса. Диаметр тормозных барабанов 254 мм.

Особое внимание уделено обтекаемости кузова. Все формы закруглены, радиатор и переднее стекло сделаны наклонными, пробки радиатора и бензинового бака скрыты под капотом.

Новый «Форд» развивает до 90 км в час с затратой бензина 6—7 литров на 100 км. Стоимость двухдверного 4-местного лимузина в Англии составляет 120 английских фунтов. Автомобиль производится в Дегенхэме и предназначен Фордом для европейского рынка.

Ю. Д.

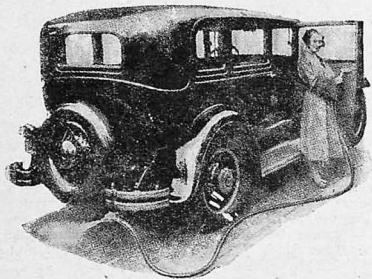
Расположение органов управления автомобиля „Форд“ новая модель Т выпуска 1932 г. 1—рулевое колесо нового типа с 3 спицами, на руле только сигнал; 2—кнопка стартера — ручная, около рулевой колонки; 3 — амперметр; 4—спидометр; 5—указатель уровня бензина; 6—ящик для карт, документов и т. п.



НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТО

ПЫЛЕСОС ДЛЯ ЧИСТКИ АВТОМОБИЛЯ

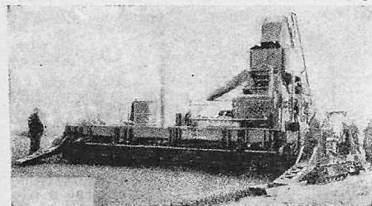
Недавно на западе изобретен несложный прибор для чистки материи, которой обито сиденье и другие части автомобиля.



К выхлопной трубе прикрепляют особое приспособление, после чего двигатель запускают на холостом ходу. Когда выхлопные газы проходят через это приспособление, создается всасывание в впускном отверстии. Грязь и пыль автомобильной обивки всасываются и прогоняются наружу через шланг.

ДОРОЖНЫЙ КОМБАЙН

В Иллинойсе (САСШ) введена в употребление гигантская дорожная машина, укладывающая полтора километра дорожной одежды в день.



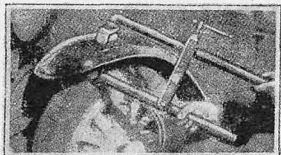
Эта машина совершает не только самую укладку, но и все подготовительные операции — дробление камня, перемешивание его в особой мешалке с битумом и т. д.

После укладки она утрамбовывает одежду специальными катками под давлением в 2 100 кг и выравнивает выстроенную дорогу.

Скоро истекает срок отсылки ответных листов 2 й заочной конференции „За Рулэм“ (см. № 1)

ПРИБОР ДЛЯ ВЫПРЯМЛЕНИЯ ВЫПУКЛОСТЕЙ

Углубления и измятые места в стенках кузова и крыльях колес могут быть быстро и легко выпрямлены появившимся недавно за

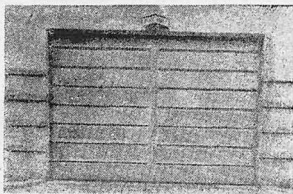


границей в продаже инструментом, который не требует специального умения в обращении с ним.

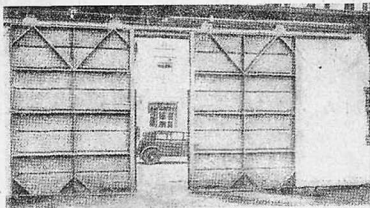
Длина прибора—1½ м — позволяет применять его в самых неудобных местах машины.

САМОЗАКРЫВАЮЩИЕСЯ ГАРАЖНЫЕ ВОРОТА

В Цюрихе (Швейцария) для демонстрации установлены на улице гаражные ворота новой конструкции, автоматически открывающиеся и закрывающиеся через каждые 7,5 секунды. Размер пролета — 3,5×5 м.



Ворота эти сделаны из легкого сплава на стальном скелете. Половина их весит всего около 240 кг (половина железных ворот весит 620 кг). Ворота предназначаются для установки в крупных гаражах.



ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

НОВЫЙ ПРИБОР, РЕГИСТРИРУЮЩИЙ СКОРОСТЬ ЕЗДЫ

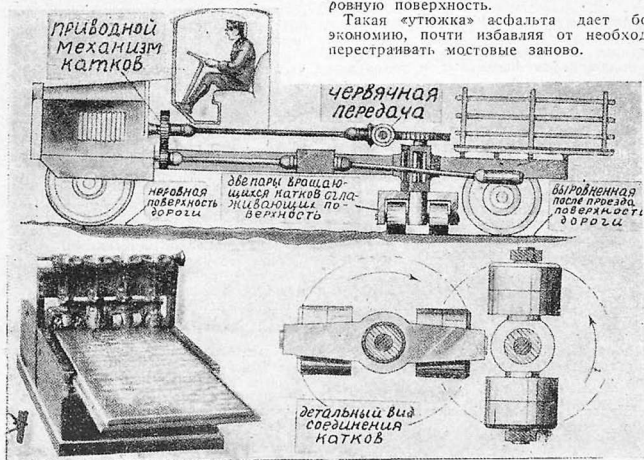
Для борьбы с аварийностью в Америке выпущен новый прибор, регистрирующий скорость езды.



В момент столкновения автомобиля с другой машиной или предметом, счетчик механически закрывается и фиксирует последние показания скорости, являясь таким образом уткой или оправданием шофера.

ГРУЗОВИК С КАТКАМИ ДЛЯ ДОРОГИ

Для асфальтовых дорог, испортившихся от продолжительной езды, одним американским инженером предложена машина, выравнивающая асфальт одним проездом по мостовой.

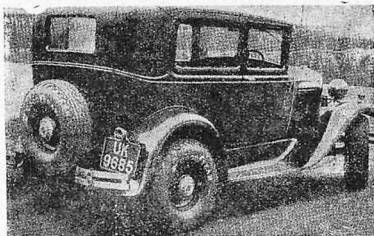


НОВЫЕ ШИНЫ С ПОНИЖЕННЫМ ДАВЛЕНИЕМ

Шины такого типа были установлены впервые два года назад на аэропланах (их название «Эруил» в переводе обозначает «воздушное колесо»).

В этом году фирма «Гудир» выпустила в продажу шины «Эруил» для автомобиля.

На нашем фото показан «Форд» на новых шинах. Они придают машине большую устойчивость, имея большее сцепление между шиной и дорогой. Давление в них уменьшено до 2/3 нормального для шин обычного типа.



К грузовику со специальным приводом для выравнивающих катков прикреплены две пары катков, вращающихся в направлении, перпендикулярном направлению колес грузовика. Катки оставляют на месте проезда совершенно ровную поверхность.

Такая «утюжка» асфальта дает большую экономию, почти избавляя от необходимости перестраивать мостовые заново.

Техническая Консультация

ПОД ОБЩЕЙ РЕДАКЦИЕЙ ПРОФ. Е. А. ЧУДАКОВА

Тов. Хренову М. (Севастополь. Кача)

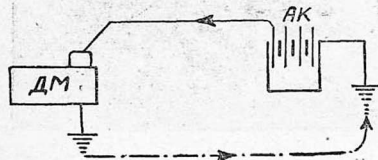
83. Через какой промежуток времени нужно произвести полный просмотр двигателя автомобиля АМО, если он ежедневно проходит 5 км (?) и на месте работает 15 минут?

При работе в нормальных условиях и тщательном уходе за автомобилем полный просмотр двигателя нужно производить после пробега примерно 15 000—20 000 км.

Тов. Чернову (адрес не указан)

84. Какой полюс аккумулятора и динамо соединен с массой на автомобиле «Форд»?

С массой соединен положительный полюс аккумулятора и динамомашинны. Таким образом, ток попадает на все приборы зажигания



и освещения через массу автомобиля, напр., от аккумулятора на массу, с массы на прерыватель и т. д. (см. чертеж).

Тов. С. Мальцеву (адрес не указан)

85. Находят ли применение в качестве коренных подшипников шариковые и роликовые подшипники?

Шариковые и роликовые подшипники установлены на многих автотракторных двигателях.

При этом уменьшается трение в двигателе, уменьшается его длина, и подшипники не требуют столь тщательной смазки, как при скользящих подшипниках.

Установка шариковых и роликовых подшипников не встречает затруднений при двухкоренных подшипниках. При трех или четырехкоренных подшипниках коленчатый вал делается разъемным.

Тов. Чернову (Москва)

86. Имеются ли книги по описанию устройства автомобильных аккумуляторов?

Устройство автомобильных аккумуляторов описано в книгах по электрооборудованию автомобиля:

Проф. Чудаков Е. А. — Зажигание в автомобильном двигателе.

Александров — Спутник шофера по электрооборудованию автомобиля.

Карпов — Электрооборудование автомобиля.

Тов. Стальбовскому

87. Можно ли при проколе камеры доехать до стянки на одном ободке колеса (со снятой шиной) по мягкому грунту?

Если нет возможности произвести ремонт в пути, то шину нужно снять и с малой скоростью по возможно мягкому грунту доехать до стянки.

Езда на слабо накаченной покрышке или со спущенным воздухом ведет к разрушению покрышки и камеры.

Тов. Навроцкому (Россонский рик, БССР)

88. Какими динамомашинными производится зарядка аккумулятора?

Зарядка аккумулятора может производиться динамомашинной постоянного тока.

При зарядке от динамомашины переменного тока необходимо предварительно при помощи умформера, выпрямителей и т. п. преобразовать переменный ток в постоянный.

89. Устанавливаются ли на автомобиле умформеры?

Нет, не устанавливаются.

Тов. Политову (ст. М. Гора, Мурманской ж. д.)

90. Какая разница между электромотором и динамомашинной?

Динамомашина, вращаемая каким-либо двигателем (турбина, паровая машина, двигатель внутреннего сгорания), вырабатывает электрический ток.

Электромотор, наоборот, питаемый электрическим током, начинает вращаться и приводить в движение станки и различные орудия.

Тов. Попову (г. Кахи, Азербайджанская ССР)

91. Чем измеряется мощность автомобильного двигателя?

Мощность автотракторных двигателей исчисляется в лошадиных силах. Определяется эта мощность на специальных тормозных станках.

92. Как понять термин «передаточное число», «передаточное соотношение» и т. п.?

Передаточное число показывает, каково соотношение между оборотами двух соединенных между собою валов, шестерен и т. п.

Например, передаточное число—1,7. Это значит, что одна шестерня или валик вращается в 1,7 раза быстрее другого.

93. Почему взрывается кислота в аккумуляторе?

Кислота взрывается вследствие выделения во время работы аккумулятора из электролита газов: кислорода и водорода, образующих взрывчатую смесь.

РАБСЕЛЬКОРЫ-АВТОДОРОВЦЫ ПИШУТ

АВТОДОРОВЦЫ ЗЕРНОСОВХОЗА № 10 НЕ ВКЛЮЧИЛИСЬ В ПОСЕВНУЮ КАМПАНИЮ

Автодорская организация Обливского зерносовхоза № 10, руководимая членом райсовета Автодора т. Белоусовым, спит крепким сном.

Никакой подготовки к весенней посевной кампании среди автодоровцев не велось и до сих пор ничего не предпринимается. Коллектив Автодора ничего не знает о состоянии тракторного парка совхоза. В мастерской был прорыв по ремонту тракторов, а автодорская масса и сейчас об этом не знает.

Автокурсы, организованные отделом кадров зерносовхоза без участия коллектива Автодора, даже не сумели вовлечь многих шоферов в члены Автодора. Билеты 3-й лотереи Автодора распространяются формально, без массовой агитационной разъяснительной работы.

Кроме этих недочетов есть еще места, куда не мешало бы заглянуть автодорской организации. Вот например инженер-механизатор т. Селезнев и т. Ведениягин взяли машину «Форд» и угробили ее, застряв на дороге в 20 км от совхоза, где бросили ее. Когда доставили машину, то оказалось, что в ней не было ни капли масла и мотор очень стучит, а между тем машина до поездки лишь неделю как вышла из ремонта.

Нужно оживить работу нашего коллектива. Райсовету Автодора не мешало бы поинтересоваться работой коллектива нашего зерносовхоза.

Обливский зерносовхоз.

Рилле

СОВХОЗ-ГИГАНТ ПО-БОЕВОМУ ГОТОВИТСЯ К СЕВУ

В конце ноября 1931 г. по окончании уборочной кампании и осеннего сева тракторы совхоза 1-го молочного гиганта стали в ремонт.

Всего совхоз насчитывает 20 тракторов двух систем. Для ремонта потребовалось большое количество запасных частей, но совхоз мог достать их мало. Нужно было как-нибудь выйти из этого положения. Нужна была инициатива. Совхоз имеет мастерские со станком «Краузе» и ряд токарных станков. Все это учел заведующий автотракторным парком т. Завистанович, прекрасно знающий тракторное дело и проявивший большой хозяйственный опыт, сумевший поставить дело так, чтобы изготовлять запасные части своими силами. 60 процентов запасных частей требуемого количества были сделаны у себя в мастерских. К 15 марта все тракторы были отремонтированы и готовы к выезду на поля 3-й большевистской весны.

Надо отметить активную работу, проводившуюся путем социализации и ударничества бригадиров по ремонту Мещерякова, Булина, механика Лакомкина и др. товарищей.

Кроме того проделан большой ремонт прицепных орудий и сельскохозяйственных машин для колхозов.

Благодаря инициативе и активности самих работников совхоза первый молочный гигант встретит весну в полной боевой готовности.

Триер

П.О. Клементьево, Моск. обл.

От редакции. Помещая материал нашего работника о совхозе 1-го молочного гиганта, который действительно по-большевистски подготовился к весенней посевной кампании, максимально использовал инициативу масс, проводя работу по ремонту тракторов и сельскохозяйственных машин большевистскими формами труда — социализацией и ударничеством, мы одновременно помещаем материал о бездеятельности автодорской организации в этом совхозе.

Редакция обращает внимание Московского областного Автодора на работу коллектива Автодора в 1-м молочном гиганте.

ВЕСЕННИЙ СЕВ НЕ БЕСПОКОИТ КОЛЛЕКТИВ СОВХОЗА 1-го МОЛОЧНОГО ГИГАНТА

Коллектив Автодора как будто бы существует при совхозе 1-го молочного гиганта, но о нем не слышно и его не видно. Ни собраний, ни заседаний — никаких признаков жизни мы не ощущаем.

Если вы спросите у рабочего совхоза, кто председатель коллектива Автодора, то наверняка последует ответ «не знаю».

А ведь в нашем совхозе при желании можно было поставить работу коллектива Автодора в числе передовых, тем более, что есть свой

автотракторный парк, администрация всегда идет навстречу. Много бы нашлось дел для Автодора, например, очистка дорожного пути, подготовка кадров, строительство дорог, весенняя посевная кампания и целый ряд других работ.

Рабочие совхоза ждут ответа от коллектива Автодора, когда он проснется от сладкого сна.

Проезжий

П.О. Клементьево

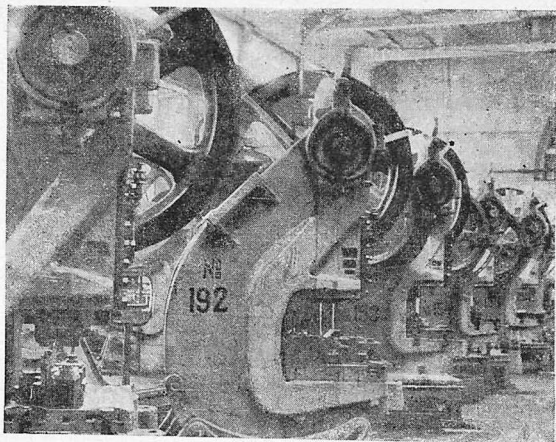
РАБКОРЫ!

Редакция просит вас присылке материалов сообщать домашний адрес и указывать имена и отчества.

Корреспонденция должны быть обязательно написаны чернилами и на одной стороне листа.

Завод им. Сталина Из р-та сталинцев, помещенного в этом номере, читатели „За Рулем“ уже знают о том, что завод добился освоения своей запроектированной мощности. На фото — первый отдел завода. Средние пресса

Союзфото



ФОРМАЛЬНО МАШИНЫ СТРЕМОНТИРОВАЛИ...

Зерносовхоз «Металлист» насчитывает 70 тракторов разных марок и 9 автомашин. Всего отремонтировано к весне 67 тракторов и 4 автомашины.

Но качество ремонта такое, что после капитального ремонта машины разбили по отделениям, где им делают снова текущий ремонт.

Еще хуже дело обстоит с сельскохозяйственным инвентарем. Всего отремонтировано 50%

ТРИ ГОДА СТРОЯТ...

Три года тому назад начали строить дорогу Луганск — Алчевск, которая тянется на протяжении 50 км. Но постройка ее и до сих пор не закончена. В этом году зима была теплой, поэтому дорога была покрыта грязью. К тому же на протяжении 5—7 км не было закончено шоссе, на которое навалили камни. В результате можно было видеть по 10—12 машин, стоящих в грязи или же на буксире вытаскиваемых из грязи.

машин, а остальные — в ремонте. Выпуск тракторов из ремонта через браковщика проходит безответственно. Никто не может ответить твердо, смогут ли эти тракторы работать весной.

Надо прямо сказать, что администрация не обращает внимания на качество ремонта.

Вот так готовится к 3-й большевистской весне наш зерносовхоз.

Н. Мечаев

Ст. Кутейниково, Зерносовхоз „Металлист“.

Все это говорит о том, что дорожно-строительные организации плохо выполняли план работ по строительству дорог.

Сейчас наступает весна, нужно приложить все усилия для окончания прокладки дороги, которая даст возможность соединить Донбасс с крупным промышленным центром, а также с плодовоощными совхозами, которые будут снабжать шахты и заводы Донбасса.

Луганск

Попов

ВНИМАНИЮ НАШИХ ФОТОКОРРЕСПОНДЕНТОВ!

Шлите в редакцию „За Рулем“ снимки на дорожно-строительные темы. Фотокопии автотракторных и дорожно-строительных предприятий должны также присылать снимки продукции, освобождающей нас от импортной зависимости.

НЕ УЧЛИ ОПЫТА

В 1931 г. в совхоз им. Луценко (Кобеляцкого р-на) к осенней посевной кампании пришло 10 тракторов. Из них один не доработал до осенней работы и выбыл из строя, а остальные кое-как доработали до зимы, после чего начался ремонт.

При разборке тракторов части были неосторожно сняты, разбросаны под ноги, и за ними никто не следил до тех пор, пока не началась сборка тракторов. Начали собирать: оказалось не хватает болтов, гаек, медноасбестовых прокладок и т. д. Весна на носу, а тракторы не выходят из ремонта из-за недостатка отдельных частей.

Сельскохозяйственный инвентарь, все машины как уборочные, так и посевные до сего времени стояли в снегу, и только несколько дней тому назад начали их ремонтировать, и то черепашими темпами.

Трактор «Фордзон» стоит в полуразобранном виде в снегу под открытым небом.

Все эти недочеты вызваны отсутствием нужного руководства, плохим распределением квалифицированной силы и целым рядом других отрицательных моментов.

Опыт 1931 г. должен был научить хозяйственников и общественные организации совхоза им. Луценко, как готовиться в 1932 г. к третьему большевистскому севу, но очевидно не научил.

Совхоз им. Луценко (Украина)

Хомушко

ВМЕСТО ДЕЛОВОГО ВНИМАНИЯ ДОРОЖНОМУ СТРОИТЕЛЬСТВУ — ОДНИ РАЗГОВОРЫ

Вопросы дорожного строительства в Сапожковском районе остаются без движения.

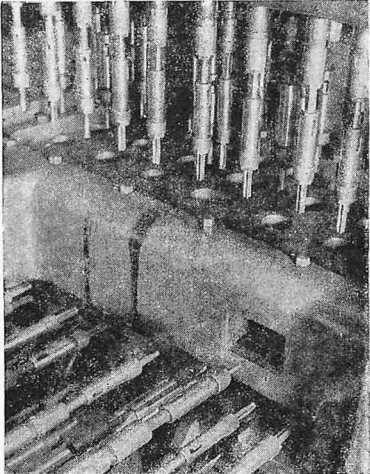
Колоссальную роль играет дорога не только для Сапожковского района, но и для граничащих с ним Ухаловского и Сараевского районов. Всюду почва глинистая, черноземная. До станции от некоторых сел Сапожковского района — 40—45 км (самое близкое 18 км), а в других районах 8—10 км (встречаются очень редко).

Несколько слов о подездных путях. Особенно бросается в глаза станция Верда, главный сыпной пункт Сараевского и Сапожковского районов. Если кое-как можно доехать с грузом в $\frac{1}{2}$ тонны на одной лошади до станции, то к самой станции на расстоянии полкилометра доехать невозможно, так как там от каждодневного скопления подвод земля раз-

ОРГАНИЗУЕМ ОБЩЕСТВЕННЫЙ УЧЕТ РЕМОНТА!

В мастерской Калужской конторы Союзтранса была «книга неисправностей», куда шоферы, возвратившись с работы, могли заносить замечания о неисправности в машине.

Книга находилась в ведении зав. мастерской В. Козлова и очень быстро пришла от его хранения и обращения в негодность. Замечания, которые в нее заносились, оставались без должного внимания. Но книга эта гаражу необходима. Шоферы настойчиво требовали но-



Завод им. Сталина. Цех двигателей. Обработка блока цилиндров автомобильного мотора

Союзфото

рыхлена и превращена в жидкую липкую грязь, глубиной до трех четвертей метра.

Такие дороги, конечно, сильно отзываются на выполнении плана перевозок и своевременного снабжения центров сельскохозяйственными продуктами. Осенью из-за отсутствия дорог в районе села Меньшие и Большие Можары не вывезено 2 тыс. тонн картофеля.

Что же делается местными организациями для постройки дорог? Ничего.

Районные и сельские работники дорожному строительству в смысле организации внутренних сил и средств не уделяют внимания.

Для того чтобы строить дороги, нельзя ждать только помощи из центра, а нужно изыскать средства на месте; на помощь должно прийти все население не только средствами, но и рабочей силой.

Москва

Я. Осит

вую и больше двух месяцев не могли этого добиться.

На днях зав. гаражом сказал, что новая книга заведена и хранится у него. Считаю, что книга должна быть предоставлена в распоряжение работников гаража, так как, кроме лучшей осведомленности о состоянии машины, она является контролем быстрого и своевременного ремонта со стороны авторемонтной мастерской.

Калуга

С. Сераковский

НА ОБЩЕСТВЕННЫЙ СУД!

ПОРА ПОСПЕШИТЬ С ОФОРМЛЕНИЕМ

Больше трех месяцев марикуют свидетельства об окончании курсов шоферов. Маринуют их в Мособлдортрансе.

Рабочие завода НКПС и других предприятий г. Калуги в количестве 60 человек, оплатив по 100 руб., поступили на курсы шоферов, организованные Калужским Райавтодором. Прошло четыре месяца напряженной учебы, и 10 января 1932 г. экзаменатор из Москвы т. Бретнев убедился, что учеба прошла недаром. Страна получила 25 молодых водителей машин.

Все хорошо, экзамен сдали, но до сих пор не можем получить свидетельства, и получается, что люди, имеющие квалификацию, не могут ее использовать.

Мы требуем привлечь к ответственности тех, кто прямо или косвенно виноват в задержке документов.

Шесть подписей рабочих завода НКПС
Калуга

БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ МАШИНАМ!

С конца 1931 г. по городу Луганску прекратилось автобусное движение в связи с тем, что автобусы разбиты.

Сначала разбитые автобусы, стоядя у контрольно-Сюэзтранса вдоль стены, а потом их разтянули по разным уголкам города и оставили беспризорными под открытым небом. Сейчас около Горбанка стоят две машины, день и ночь «охраняют» Горбанк. О ремонте их забыли.

В связи с прекращением автобусного движения выросло число извозчиков, которые дерут почем зря.

Кроме того машины Сюэзтранса можно унять по их стукну, когда они едут по городу. Водители машин бьют машины беспощадно.

Нужно хозяйственникам обратить внимание на это безобразное явление!

Луганск

Рабнор

РОГАЧЕВСКАЯ МТС К СЕВУ НЕ ГОТОВИТСЯ

Автотранспорт при МТС в Рогачеве имеет всего два грузовых «Форда». Нагрузка их очень большая, приходилось работать почти круглые сутки.

Во время зимнего времени грузозики за год выехать не могут: казалось бы, за это время нужно было бы проверить машины, сделать текущий ремонт и приготовить к веселью перевозкам. Но этого МТС не делает. Машины часто используются не по назначению. Директор, тов. Драчев, сам еще слабо управляет машиной и недавно изуродовал передние части автомобиля. Теперь взялся за другую.

Рогачев

Автодоровец

БЕЗОБРАЗНИЧАЮТ

На 25—30% используются автомашины в совхозе Джемете (Анапа), несмотря на то, что грузы лежат и ждут перевозки.

Совхоз всего имеет 5 грузовых «Фордов» и 1 легковую машину. Никаких мер к выпуску из ремонта других машин не принимают. Механик Степанов в гараже мало бывает. Плана на ремонт машин нет. Машины ходят до тех пор, пока их не притаскивают на буксире. Недавно сам механик вывел машину № 12 из строя, заехав в канаву. Мотор лежал на боку и продолжал работать. Механик не имел права управления машиной.

Или другой случай: шофер, друг механика, оставил воду в грузовой машине № 6, отчего заморозил крышку. Эти два случая аварии замяли, виновные к ответственности не привлечены. Можно было бы привести еще много примеров безобразнейшего отношения к машинам — и не только машинам, но и к учету горючего, резины и т. д. В гараже полная обезличка.

Анапа, совхоз Джемете.

Магнето

ФОРМАЛИЗМ И БЕЗОТВЕТСТВЕННОСТЬ

Автопарк сада-гиганта № 45 имеет 6 грузовых «Фордов» и 1 легковую. По существу это не автопарк, а стоянка, так как машины стоят под открытым небом. Площадь стоянки к тому же настолько мала, что кегде повернуться с машиной.

К стыду нет работника, который следил бы за правильной работой моторов и нормальным расходом горючего. Этим занимают все, кому не лень. Кто как хочет, так и делает.

Машины не работают из-за отсутствия резервной стали, сильно текут радиаторы. Но это никого не трогает. Безхозяйственность автомаханника и дирекции привела к низкой трудовой дисциплине водителей.

Автопарк формально переведен на хозрасчет, а фактически его нет. Водители не имеют точных установок, не знают ничего о хозрасчете, о нормах расходования горючего. Авто-механик ограничился лишь объявлением работникам о хозрасчете и нормах. Общественные организации совхоза плетутся в хвосте. Учета работы нет, а может формально и есть, но его не видно. Еще летом автоинспектор пытался выяснить учет работы, но так и уехал ни с чем.

Незвирая на директиву Цудортранса, никаких мер борьбы с потерями не ведется. Не организована тройка для борьбы с потерями и улучшением автопарка. С подготовкой кадров дело обстоит не лучше.

Ст. Сланягская, совхоз «Гигант»

Мино

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ**

Зав. редакцией **Н. БЕЛЯЕВ**

Издатель: Журнально-газетное объединение

Уполн. главлита В—24764. Тетрад Н. Свешников. Отп. в 7-й тип. «Искра Революция» Мособлполиграф, Москва, Филищ., 13. З. Т. 438. Тираж 65 000. СтАт В 5—178х260 мм. 1 бум. лист. Общее число печатных знаков 292.700. Пздание № 1281. Журнал сдан в набор 4 апреля, подписан к печати 17 апреля. Прислужено типограф. к печати 21 апреля.