

XX 187  
34

1. ✓  
Бессонная  
Библиотечка  
Москва  
В. В. Печнико



# За рулем

9

май  
1936

жургазобъединение Москва

# АВТО-ТРЕНАЖЕРНЫЕ МАСТЕРСКИЕ

Г. МОСКВА, МЯЛ АНДРОНОВКА, Д. № 42, ТЕЛ. Ж-1-70-71.

РАСЧ. СЧ. №: 1Е0088 В ПРОЛЕТАРСКОМ ОТД. ГОСБАНКА

## ИЗГОТОВЛЯЮТ

из некондиционных авточастей ГАЗ-АА

1. **АВТО-ТРЕНАЖЕРЫ** — с движущимся полотном дороги; действуют от электромотора. Прибор предназначен для обучения первым часам практической езды на автомашине.
2. **ТРАНСМИССИИ ГАЗ-АА**: коробка скоростей со сцеплением, соединенная промежуточным валом, шарниром ГУК'а и кард. валом с задним мостом; действует от электромотора.
3. **ПЕРЕДНИЕ МОСТЫ ГАЗ-АА**: с рулевой колонкой в сборе (предназначен для монтажа и демонтажа в классе).
4. **РАЗРЕЗНЫЕ МОТОРЫ ГАЗ-АА** с электрооборудованием и карбюратором (действует от электромотора).
5. **ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ**: 23 знака электрифицир. с трансформат. и распределит. доской для преподавателя.

Мастерские изготовляют также разрезные автомашины ГАЗ-АА, и т. д.

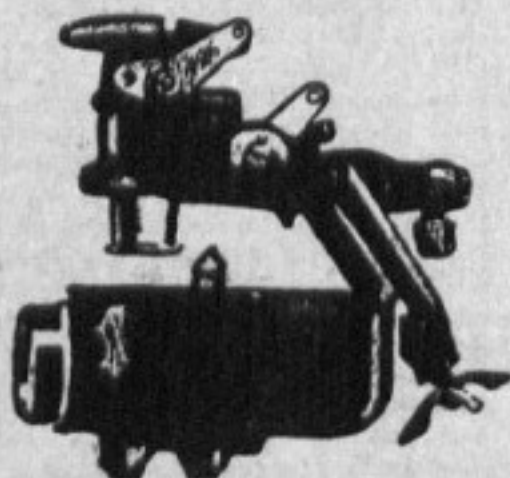
ЗАКАЗЫ И ЗАПРОСЫ НАПРАВЛЯТЬ ПО ВЫШЕУКАЗАННОМУ АДРЕСУ

ВНИМАНИЮ ДИРЕКТОРОВ АВТОТРАКТОРНЫХ ШКОЛ, КУРСОВ, ТЕХНИКУМОВ, ВТУЗОВ И Т. Д.

САМЫЙ ЛУЧШИЙ С ДАВНИХ ПОР

# Карбюратор ЗЕНИТ

Один из наиболее простых и усовершенствованных



единственный гарантирующий  
МОМЕНТАЛЬНЫЙ  
ПУСК В ХОД МОТОРА и  
НЕМЕДЛЕННОЕ ИСПОЛЬ-  
ЗОВАНИЕ машины, КАК НИ  
НИЗКА БЫЛА БЫ ВНЕШ-  
НЯЯ ТЕМПЕРАТУРА

Гибкость - Возобновление - Экономичность

## Société du Carburateur ZENITH

Société Anonyme—Capital 4 900 000 Frs

Direction et Siège Administratif: PARIS, 26 à 32, rue de Villiers à LEVALLOIS  
Usine et Siège Social: LYON-III<sup>e</sup>, 39 à 51, Chemin Feuillat

РЕДАКЦИЯ: Москва, Б. 1-й Самотечный пер., 17. Телеф. Д1-23-37.  
Трамвай: 28, 11, 14.

МАЙ 1936 г.

ПОД РЕДАКЦИЕЙ  
Н. ОСИНСКОГО

Массово-тиражный сектор  
телеф. 5-51-69.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1936 год:  
год — 7 р. 20 к., 6 мес. — 3 р. 60 к.,  
3 мес. — 1 р. 80 к.

9



Выходит два раза в месяц

Девятый год издания

XX 187  
34



За повседневную

## стахановскую работу

Вся страна встречает 1 Мая 1936 г. по-стахановски — высокой производительностью и высоким качеством работы, дальнейшим развертыванием стахановского движения и стахановской учебы.

Автотранспорт далеко еще не имеет тех отличных показателей, которые свойственны другим передовым отраслям народного хозяйства. Это происходит главным образом потому, что стахановское движение на автотранспорте еще не получило массового распространения.

Однако прекрасная работа многих шоферов и ремонтников — стахановцев, стахановских бригад и автоколонн в течение первых месяцев этого года уже в значительной мере содействовала повышению основных показателей в работе и устранению ряда серьезных недочетов.

Передовые автобазы перевыполняют план, доводят коэффициент использования парка до 0,90 и выше, перекрывают старые нормы межремонтного пробега, увеличивают среднесуточный пробег машин, ускоряют их оборот и экономят горючее и резину.

Примером в этом отношении может служить 2-я база Мосавтотреста, которая в стахановскую декаду выполнила план по тоннажу на 122 проц., а по тонно-километрам на 120 проц., одновременно сэкономив за это время свыше 13 тыс. литров горючего.

Здесь отдельные стахановцы, благодаря тщательному уходу за машиной, внимательному изучению маршрутов, личной инициативе по устранению простоев, добиваются сокращения времени, затрачиваемого на рейс, почти на 50 проц.

Но передовые автохозяйства пока немногочисленны. Многие хозяйственники — командиры автотранспорта — до сих пор еще не сумели организовать по-стахановски работу своих автобаз и в результате не могут даже похвалиться выполнением плана.

В этом номере журнала мы печатаем ряд материалов о стахановском движении на автотранспорте, об итогах декад, проводившихся в марте, о работе автобаз в первые дни апреля.

Лучшим подтверждением сказанного выше является работа 2-й автобазы Метростроя. Здесь вследствие скверной подготовки план мартовской декады был выполнен только на 82,7 проц., из 250 ходовых машин работали в среднем 187. И это на автотранспорте метро, успешная работа которого в серьезной степени влияет на ход этого ударного строительства.

Так было в марте, а с 1 апреля 2 автобаза Метростроя проводит уже стахановский месяц опять же без достаточно серьезной подготовки. Горький опыт только что проведенной декады, повидимому, ничему не научил руководителей этого автохозяйства. И оно не только не закрепилось на своих старых «достижениях», но даже снизило их.

В 1936 стахановском году перед автотранспортом стоит задача — помимо перевыполнения плана, который является минимальным обязательным заданием, максимально использовать резервы мощности каждого хозяйства.

В 1936 стахановском году надо широко развернуть стахановскую учебу, организуя всюду курсы повышения квалификации водителей, ремонтников, организуя обмен опытом работы стахановцев путем проведения самоотчетов.

Особенно широко надо практиковать испытанный большевистский метод социалистического соревнования между отдельными шоферами-стахановцами, бригадами, автоколоннами, между целыми автохозяйствами, используя его для подтягивания отстающих, для организации общей победы.

Между тем еще в целом ряде автобаз учеба не налажена, учебный план и распорядок занятий зачастую не увязаны с работой шоферов.

До сих пор социалистическое соревнование в ряде хозяйств не является основным методом подъема всей работы на новую, высшую ступень. До сих пор шоферы-стахановцы жалуются на неполадки и серьезные недочеты, тормозящие их подлинно стахановскую работу.

Что же мешает развертыванию стахановского движения на автотранспорте?

Об этом весьма убедительно говорят сами стахановцы. Это, во-первых, невысокое качество ремонта и не только в гаражах, но и на авторемонтных заводах. Характеристика работы Харьковского Гарза-9, напечатанная в этом номере журнала, является в этом отношении «показательной». Это, во-вторых, неудовлетворительная работа диспетчерских, не умеющих наладить бесперебойную работу автотранспорта. Это, в-третьих, простои на линии, вследствие безобразного отношения клиентуры к автотранспорту в местах погрузки и разгрузки. Причем простои машин объясняются не только недостаточным применением механизации, но и прямо неупорядоченностью процессов погрузки и разгрузки, оформления документов и пр., чем до сих пор не занялись еще вплотную сами руководители автохозяйств.

Стахановское движение надо развивать и укреплять не декларациями, а подлинно стахановскими делами, обеспечивая все необходимые условия для широкого внедрения стахановских методов работы.

В соревнование на лучшую подготовку к переходу на постоянную стахановскую работу должны включиться все автохозяйства Союза.

## Лучший шофер Куйбышевского края

Дмитрий Андреевич Штырлов был первым шофером первого автомобиля Марьевской МТС (Куйбышевского края). Он пришел в МТС в тот момент, когда она только зарождалась.

Первые два года т. Штырлов работал на ГАЗ'е. Потом он получил новую машину АМО. За пять лет работы т. Штырлов не имел ни одной аварии, ни одной серьезной поломки. Его машина прошла 128 тыс. км при одном капитальном ремонте и 74 тыс. км из покрышек, поставленных при выпуске с завода. Как добился т. Штырлов этих рекордных показателей?

— Я всегда поддерживаю в камерах нужное давление, — говорит он. Всегда стараюсь избегать крутых поворотов, резкого торможения и чрезмерной скорости при езде. Профиль дороги, по которой мне приходится ездить, я хорошо изучил и всегда объезжаю все кочки и ухабы.



Шофер - стахановец Д. Штырлов. Работает в Марьевской МТС со дня ее основания

Кто-то из молодых шоферов однажды упрекнул Штырлова:

— Скорость не берешь, значит не по-стахановски работаешь.

На это Штырлов ответил:

— На скорости не выиграешь, особенно в условиях бездорожья. Работать по-стахановски — это значит ездить не только скоро, но и без аварий и простоев.

За время работы в МТС т. Штырлов обучил автоделу четырех колхозников. Они работают сейчас самостоятельно.

По краевому конкурсу на лучшего шофера т. Штырлов получил первую премию. Недавно ЦК Союза шоферов Юга прислал ему, как лучшему стахановцу, фотоаппарат.

Штырлов — не исключение. В Куйбышевском крае имеется много водителей-стахановцев, показывающих прекрасные образцы работы. Вот, например, Иван Акимович Куц, шофер Заготзерна. Он получил вторую премию по всесоюзному конкурсу на лучшего шофера. На своей машине ЗИС т. Куц сделал в прошлом году 69 тыс. км без капитального ремонта. Машина прошла уже все амортизационные сроки и сделала 30 тыс. км сверх нормы. Несмотря на это, она находится в отличном состоянии.

Шоферы Дергуновской МТС тт. Бондарев и Кузнециков, работая на хлебоперевозках, сделали 14 836 км за 55 календарных дней.

Так на автотранспорте в Куйбышевском крае растут кадры водителей-стахановцев. В колхозе, в городе, на стройке борются стахановцы за высокую производительность труда, за лучшую эксплуатацию советского автомобиля.

В. Рыбаков

г. Куйбышев

# Стахановская декада в автохозяйствах столицы

## РАБОТАТЬ И УЧИТЬСЯ ПО-СТАХАНОВСКИ



Шофер-стахановец П. Михайлов, перевыполняющий план больше, чем в полтора раза

26-го марта 2-я автобаза Мосавтотреста (б. Союзтранс) досрочно выполнила программу первого квартала: по тоннажу на 115 проц., по тонно-километрам на 124 проц.

Победа была достигнута в результате широко развернувшегося стахановского движения. Выполнению мартовской программы особенно помогла стахановская декада, проводившаяся в том же месяце по всем четырем автобазам Мосавтотреста, среди которых 2-я автобаза оказалась лучшей.

Здесь изо дня в день повышали коэффициент использования парка и увеличивали число тонн перевезенного груза. Если в первый день стахановской декады было перевезено 3 800 т груза и план был выполнен на 120 проц., то в последний день декады было перевезено 4 722 т груза и план выполнен на 146 проц. В целом за декаду выполнение плана по тоннажу составило 122 проц., а по тонно-километрам — 120 проц. Водители автобазы сэкономили за это время 13 338 литров бензина.

Образцы отличной работы показали лучшие стахановцы: братья Михайловы, Константинов и другие. Отдельные водители систематически перевыполняли план больше, чем в полтора раза.

Например, на рейс в Калинин полагается 36 часов; шоферы-стахановцы Корешков, Березин и другие значительно сократили время на этот рейс. Вместо 36 часов они ездят сутки.

Стахановская декада показала, что на автобазе имеется много внутренних неиспользованных ресурсов. Однако, несмотря на хорошую подготовку к декаде, были случаи, когда машины простаивали из-за нечеткой работы диспетчерской.

13 марта машины шоферов-стахановцев Дружинина и Косова простояли в Калинине 16 часов без работы только потому, что уполномоченный автобазы в Калинине Арефьев был вдребезги пьян и не мог дать указаний, куда ехать за грузом. Вообще Арефьев систематически пьянствует, срывая работу водителей. На него уже неоднократно жаловались, но отдел эксплуатации автобазы до сих пор не принял никаких мер.

В стахановскую декаду автобаза достигла высокого коэффициента использования машин — 0,94 против плана 0,82. Однако качественная сторона дела страдает еще рядом недостатков. Бывают случаи возврата машин с линии из-за технических неисправностей. Не уменьшается количество вызовов технической помощи на линию. Анализ причин простоев машин на линии показывает, что причиной простоев является чаще всего недостаточная квалификация водителей. Бывают вызовы по причинам, которые сам водитель вполне мог бы устранить на месте, если бы имел опыт.

Лучший стахановец автобазы т. Кричевский говорит:

— Я всегда имею запасную клапанную пружину и с'емник. Если в пути лопнет клапанная пружина, я самостоятельно заменяю ее и продолжаю рейс. К чужой помощи не прибегаю.

А вот машина т. Постышкова простояла из-за клапанной пружины пять часов, и кроме



Шофер-стахановец Г. М. Корешков

того, на помощь к нему посылалась вторая машина с регулировщиком. Шофер Карпов вызывает техническую помощь и просит привезти новый тормозной барабан, так как на ходу у барабана сорвало шпильки. А ведь произошло это только потому, что Карпов не проверил своевременно затяжку колесных гаек, не заметил, что они ослабли, и их на ходу срезало. Много было случаев поломок рессор, заезда в канавы и т. д.

Все эти факты говорят о низкой квалификации ряда водителей 2-й автобазы. На базе необходимо развернуть техническую учебу. Декабрьский пленум ЦК ВКП(б) вынес решение о том, что необходимо помочь стахановцам пополнить свои технические знания, создав для них специальные технические курсы, на которых они могли бы заниматься без отрыва от производства.

Как выполняется это решение?

На автобазе организованы курсы по повышению квалификации стахановцев, на которые записалось 32 человека, но занятия посещают не больше 10—12 человек. Учеба то и дело срывается. Вся беда в том, что условия работы не дают стахановцам возможности регулярно посещать занятия:

— Уедешь в рейс на два-три дня, а тут, смотришь, занятия пропустил. Часто случается, что в день занятий приходится уезжать в рейс. Поэтому и срывается наша учеба, — жалуются стахановцы.

## В ПЛЕНУ У НЕПОЛАДОК

В короткий срок 2-я автобаза Метростроя выросла в крупное автохозяйство столицы. По количеству машин сейчас это самая большая база метростроевского автотранспорта — в боксах ее гаражей стоят 250 грузовиков.

У автобазы налицо все условия для хорошей работы: солидный парк машин ЗИС, хорошо оборудованные производственные помещения, определенные участки работы, наконец, внимание, оказываемое московскими организациями Метрострою вообще и его автотранспорту в частности.

Тем не менее дела автобазы не блестящи. Она систематически не выполняет планов.

С 10 по 20 марта автобаза проводила стахановскую декаду. Но, увы!.. Декада не оправдала своего названия. Она почти ничем не отличалась от предыдущих декад.

План перевозок в эту декаду выполнен всего на 82,7 проц. Свыше 22 тыс. тонн груза остались не перевезенными. План по выпуску машин на линию выполнен только на 77,9



Один из старейших водителей Москвы г. Казарновский — стахановец 2-й автобазы Метростроя

Треугольнику автобазы нужно учесть это и построить работу и учебу так, чтобы дать возможность лучшим стахановцам пополнить свои знания.

На автобазе имеются также курсы по подготовке шоферов с третьей категории на вторую, на которых занимается 75 человек (из них 62 стахановца). Организованы курсы шоферов для лучших слесарей и грузчиков автобазы.

Стахановцы 2-й автобазы Мосавтотреста по-большевистски борются за первое место. Коллектив 2-й автобазы заключил договор на социалистическое соревнование с 3-й автобазой Мосавтотреста, по которому взял на себя обязательство добиться к 1 мая безаварийной работы и устранения простоев.

Стахановцы ежедневно показывают образцы высокой производительности труда. Шоферы Карамазов, Нестерин, Архипов, Борисов дают от 27 до 30 проц. экономии горючего. Слесарь Большаков выполняет план на 440 проц., слесарь Гуров — на 224 проц. И таких людей на базе с каждым днем становится все больше. Их работа будет еще эффективнее, если им помогут инженерно-технические работники автобазы, если они сами будут обмениваться опытом своей работы.

Опыт стахановцев должен стать достоянием всей автобазы, всех работников автотранспорта.

Ник. Викторов

проц. Вместо 250 ходовых машин в среднем работало за декаду 187.

Можно ли при наличии таких показателей назвать декаду стахановской? Ответ напрашивается сам собой.

Правда, надо сказать, что показатели этой декады все-таки выше, чем двух остальных декад марта. Например, в 1 декаде план по перевозке грузов был выполнен всего на 67 проц., а по выпуску машин на линию только на 74,9 проц. Но это — слабое утешение. Стахановская декада все же не оправдала возлагавшихся на нее надежд.

Конечно, не вся автобаза работала плохо. Отдельные цехи дали хорошие показатели. Так, механический цех выполнил свой план на 130 проц. Точно так же отдельные люди показали подлинно стахановские темпы.

На автобазе есть водители и рабочие, работу которых можно поставить в пример многим. Вот шофер аварийной группы (техническая помощь на линии) г. Казарновский — его имя очень популярно на базе. Он один из старейших водителей Москвы и один из самых аккуратных и культурных работников автобазы.

Шофер Лазарев получил всесоюзную известность, заняв второе место в пробеге на экономно горючего по маршруту Москва — Клин — Москва. Водители Лобковский (также участвовавший в пробеге), Воейков, Савельев премированы недавно ЦК союза шоферов за отличную безаварийную работу. Прекрасные образцы работы показывает шофер Маравин — он выполняет свой план до 200 проц. Токарь Шабанова явилась застрельщицей стахановского движения среди работниц автобазы.

Из 500 водителей автобазы 108 считаются стахановцами. Это пятая часть всего состава,



Шофер Маравин выполняет план до 200 проц.

процент не малый. Но почему же так плохо работает автобаза?

Прежде всего сомнительно самое число стахановцев. В стахановцы на автобазе, можно сказать, «записывают». Перевыполнит шофер один раз план — его уже заносят в списки стахановцев. Многие из тех, кто состоит сейчас в списках стахановцев, не выполняют планов, однако продолжают числиться стахановцами. Правда, в отдельных случаях выполнение плана срывается не по вине водителей.

Надо прямо сказать: для работы стахановцев на базе нет соответствующих условий. Плохое качество ремонта, неудовлетворительная работа диспетчерской, огромные простои на линии по вине клиентуры связывают стахановцев по рукам и ногам.

Начальник 4 автоколонны т. Филатов заявил нам, что техническое состояние автопарка не обеспечивает бесперебойной работы на линии. Был случай, когда при выходе на линию вернули от ворот 27 машин. Десятки машин подолгу стоят в боксах в ожидании незначительного ремонта. И вместо того, чтобы скорее их отремонтировать и пустить на линию, с них снимают разные части. Машина № 340 поступила в ремонт со стуком двигателя. Когда исправили двигатель, то оказалось, что с машины сняли электрооборудование. На машине № 341 нужно было отремонтировать сцепление, и когда это сделали, то обнаружилось, что исчез куда-то аккумулятор.

От такого ремонта не поздоровится и исправной машине.

## ПРОСТОИ СРЫВАЮТ РАБОТУ

Перед нами сводка работы за март Ольховской автобазы Союзмолоко. Она разбита на декады. Производственный план первой декады автобаза выполнила на 108 проц. Простои в гараже составили 5,9 проц. и на линии 1,37 проц. Вторая декада дает повышение процента выполнения плана до 110,9 проц., но одновременно повышаются и простои — 7,1 проц. внутри гаража и 3,5 проц. на линии. Итоги третьей декады таковы: производственный план автобазы выполнен на 114,8 проц., простои в гараже составили 4,5 проц. и столько же на линии.

Одна из этих трех декад была объявлена на автобазе стахановской. Читателю предлагается решить, — какая именно.

Поможем ему в этом: стахановской на автобазе была названа 2-я декада марта. Имено, названа, так как она ничем существенным не отличается от других. Добившись незначи-

Но дело еще не только в этом. Не проявляют на автобазе достаточного внимания и к живому человеку. Скверные культурно-бытовые условия приводят к большой текучести: квалифицированные водители, проработав некоторое время, уходят с базы. И это как будто никого не трогает, никто не думает задерживать их, узнать причины, принять меры.

Плохо поставлена на базе техническая учеба. Работают только кружки по повышению квалификации, но посещаемость их слабая. Недавно заключен договор с киноконторой на демонстрацию кинокурса по автоделу. Первый сеанс уже проведен — и с большим успехом.

Автобаза имеет хороший клуб, но клубная работа не ведется.

Так — далеко невесело — обстоят дела на 2-й автобазе Метрострой.



Шофер - стахановец Воейков. За отличную работу премирован ЦК союза шоферов путевкой в санаторий

С 1 апреля база включилась в стахановский месяц. К сожалению, итоги первых дней месяца заставляют сомневаться в хороших результатах. Месяц, видимо, как и декада, будет только формально называться стахановским. В первый день апреля план перевозок выполнен всего на 76,2 проц. Второй день дал 73 проц., а четвертый — только 66 проц. Совершенно очевидно, что к проведению стахановских дней на базе не готовятся, и все идет так же, как и в обычные дни, — самотеком.

И. К—ов

тельного повышения выполнения плана, автобаза значительно повысила простои.

Выполнение плана, судя по указанным выше цифрам, идет не плохо. В стахановскую декаду на автобазе среди водителей была проведена большая массово-разъяснительная работа. Но тем не менее многие шоферы недовольны организацией декады и порядками на автобазе.

— Одного желания и умения как следует работать в наших условиях недостаточно, — говорит шофер автобазы т. Рогачев. Мы обслуживаем первый молочный завод. Ежедневно доставляем на завод молоко с вокзалов и пригородных колхозов и развозим по магазинам молочные продукты. Свой рабочий день я начинаю так. Еду за полкилометра на завод в диспетчерскую. У диспетчерской, звяленной тарой, хвост машин. Меньше чем за полчаса не оформиться, а то и час прождать. По нашим порядкам я никогда не знаю, куда

поеду, хотя большинство маршрутов у нас постоянных.

На заводе также приходится стоять и под разгрузкой молока и под погрузкой. Обычно здесь работает лишь один конвейер, который ползет, как черепаха. За моей машиной вырастает хвост. А когда оформишь, погрузишь и под'езжаешь к воротам, то сторож лезет на машину проверять ящики. У магазинов, опять простой. Надо самим выгрузить тару из магазина, сгрузить продукцию и нагрузить тару. На это уходит много времени.

У нас говорят, что своих машин нехватает, необходим наемный транспорт. Но если подсчитать, сколько времени я жду очереди на заводе под погрузкой и разгрузкой, то я дважды бы успел с'ездить на вокзал или в магазин. Вообще половину своего рабочего времени я простаиваю. Поэтому я не понимаю, как при наших простоях автобаза выполняет план.

## Стахановские показатели

Автобаза Одесского отделения Заготзерна провела в марте стахановскую декаду. Перед началом декады администрация автобазы приобрела запасные части, отремонтировала машины, правильно расставила людей и т. д.

Итоги декады превзошли все ожидания. Автобаза добилась в эти дни прекрасных показателей. Декадный план перевозки грузов выполнен на 140 проц.; вместо 5 660 т перевезено 7 838 т груза. Коэффициент использования парка в эту декаду составил 0,91. Сделано 57 529 тонно-километров против плана в 36 130 (159 проц.).

Отдельные водители автобазы показали образцы высокой производительности. Так, т. **Чайковский** выполнил план на 255 проц., **Зантович** — на 256 проц., **Воскобойников** — на 250 проц. и т. д. От водителей не отставали и ремонтные рабочие. Бригада т. **Четверикова** выполнила свой план на 262 проц., слесарь **Морозов** — на 249 проц., кузнец **Григорьев** — на 210 проц. Лучшие стахановцы, показавшие за время декады отличную работу, премированы ценными вещами.

В апреле автобаза проводит стахановский месяц. Надо полагать, что водители автобазы встретят 1 Мая новыми достижениями на фронте борьбы за высокую производительность труда.

П. Хрусталеv

Одесса

— Чем отличалась стахановская декада от обычной? По-моему, ничем: о стахановской декаде напоминали только вывешенные лозунги.

Обо всех этих недочетах шоферы много раз говорили на производственных совещаниях. Но все остается по-старому: диспетчерская находится в полуклометре от гаража и попрежнему завалена тарой, те же простои под погрузкой и выгрузкой на заводе, попрежнему обезличены маршруты.

Руководители автобазы должны понять, что работать по-стахановски — это не только проводить среди водителей массово-разъяснительную работу, но и конкретно, практически бороться со всеми неполадками, мешающими дальнейшему развертыванию стахановского движения.

Дм. Идин

## 600 процентов задания



Токарь-стахановец  
т. **Вотяков**

Застрельщиком стахановского движения в ремонтных мастерских Автогужтреста в Иркутске явился токарь **Вотяков**. На своем старом станке т. Вотяков длет рекордные выработки. Так, например, 26 февраля он выполнил задание на 600 проц.

Тов. Вотяков всегда стремится организовать свое рабочее место так, чтобы как можно меньше тратить времени на лишнюю работу. Он устроил специальный прибор для выводки эллипса на шатунной шейке коленчатого вала. Им рационализирована также массовая расточка поршневых колец.

Вотяков работает в мастерских уже шесть лет и за это время был несколько раз премирован ценными подарками как лучший ударник и стахановец цеха.

Кочнев

Иркутск

*Развернем социалистическое соревнование на дальнейшее улучшение работы автотранспорта, на полную ликвидацию аварий*



# О новых нормах и измерителях на автотранспорте

М. ХНЫЖЕВ

Развернувшееся на автотранспорте стахановское движение и проведение стахановских дней и декад обеспечило перевыполнение плана первого квартала во многих автохозяйствах.

Стахановцы-шоферы вскрыли в автохозяйствах такие резервы производительности, о которых раньше никто не догадывался. Нормы и измерители автотранспорта, считавшиеся непреложными, оказались опрокинутыми. Стахановцы-водители показали, на что способны советские машины при умелом уходе за ними и хорошей, четкой работе автохозяйств.

Перед руководящими организациями автотранспорта встала задача пересмотра существующих норм расхода горючего, смазочных материалов, пробега резины и т. д. С этой целью Государственной автомобильной инспекцией и автоотделом б. Цудортранса в феврале была проведена общемосковская конференция автоработников, в которой одновременно с организованным стахановским радиосоветом приняло участие свыше 1500 автоработников.

На совещании водители-стахановцы внесли много ценных предложений. При разработке новых норм и измерителей участники конференции учли многообразный опыт отдельных стахановцев и передовых автохозяйств.

Нормы и эксплуатационные измерители подробно обсуждались в секции. В настоящей статье мы изложим основные решения, принятые конференцией по этому важнейшему вопросу работы автотранспорта.

Прежде всего о нормах расхода горючего. Учитывая опыт, накопленный автохозяйствами и стахановцами в борьбе за экономию горючего, конференция нашла возможным снизить нормы в пределах от 5 до 12 проц.

Нормы расхода бензина для наиболее ходовых марок при удельном весе 0,750 представляются в следующем виде (в граммах на 1 км пробега при работе автомобиля в городе):

Марка автомобиля	Действующие нормы	Нормы, принятые конференцией	Процент снижения
ГАЗ А . . . . .	100	95	5
ГАЗ-АА . . . . .	170	160	6
АМО-2-3-4 . . . . .	270	259	4
ЗИС-5-8 . . . . .	300	266	11,3
ЯГ-8 . . . . .	365	322	11,8
ЯГ-4 . . . . .	385	349	9,4
ЯГ-5-6 . . . . .	410	360	12

Нормы расхода горючего для прочих марок приняты применительно к этим машинам, в зависимости от литража (для легковых ма-

шин) и грузоподъемности (для грузовых машин).

Расход смазочных материалов (автол) должен составлять от 4 до 6 проц. расхода горючего, в зависимости от степени износа машины. Нормы расхода солидолы конференции приняла в 100 г для легковых автомобилей и 150 г для грузовых и автобусов на 100 км пробега.

Однако в различных условиях работы автомобиля может быть разный расход горючего, поэтому конференция внесла следующие поправки к этим нормам.

1. При работе автомобиля вне города, на дорогах, находящихся в удовлетворительном состоянии, нормы расхода горючего снижаются на 10 проц.

2. Для автомобилей, работающих с полуприцепами, нормы повышаются на 5 проц., а с прицепами — до 10 проц.

3. В зимний период нормы повышаются до 10 проц., причем период применения летних и зимних норм устанавливается областными и краевыми исполкомами.

4. Нормы расхода горючего для учебных машин могут повышаться до 10 проц. и при работе стажеров — до 5 проц.

Реальны ли эти нормы? Безусловно. Это подтверждается практикой работы передовых автохозяйств. Так, например, 1-й таксомоторный парк (Москва) добился в конце прошлого года среднего расхода бензина в 90 г на 1 км пробега. В автобазе НКТП расход горючего составлял 92 г на км пробега. В Свердловске отдельные автохозяйства достигали среднего расхода горючего в 91 г на 1 км пробега, несмотря на неблагоприятные дорожные и климатические условия.

Особое внимание конференция уделила вопросам карбюраторно-регулирующего хозяйства. До сих пор в большинстве автохозяйств не уделяют должного внимания этому чрезвычайно важному участку работы автотранспорта, поэтому конференция признала необходимым, чтобы в гаражах с количеством от 25 машин и выше были выделены ответственные лица за карбюраторное хозяйство и введен один регулировщик на 25 машин.

Борьба за экономию горючего, за выполнение и перевыполнение норм является одной из важнейших задач автоработников. Можно и нужно добиваться еще большего снижения расхода. Автоработники должны знать, что экономия горючего хотя бы на один процент дает государству по всему автотранспорту 15 миллионов рублей экономии в год.

Другим важнейшим показателем хорошей работы на автотранспорте является расход резины. Удлинить срок службы покрышек — боевая задача каждого водителя. Конферен-

ция приняла следующие нормы пробега резины.

**А. Покрышки и камеры на грузовых автомобилях (пробег в километрах)**

Размеры	Действующие нормы	Нормы, принятые конференцией	Процент повышения пробега
32×6, 36×6, 38×7 36×8, 40×8 . . .	24 000	28 000	17
42×9 . . . . .	23 000	28 000	22
34×7 на АМО-3 . . .	35 000	38 000	9
34×7 на ЗИС-5 . . .	35 000	37 000	6
Прямобортн. пневм. баллон 6×20 и 32×600) . . . . .	17 000	20 000	18

**Б. Покрышки и камеры на автобусах**

Прямобортн. Гигант 34×7 . . .	40 000	42 000	5
Прочие размеры . . .	27 000	30 000	11

**В. Покрышки и камеры на легковых машинах**

Прямобортн. и бортов. высокого давления и Баллон	18 000	23 000	28
--	--------	--------	----

В разных дорожных и климатических условиях сроки работы покрышек могут быть различными. Учитывая это, конференция приняла следующие поправки к этим нормам:

1. Для автомобилей, работающих на строительстве (где нет нормальных подъездов), на тяжелых песчаных, лесных и солончаковых дорогах, а также для автомобилей, занятых постоянно на подвозке нефтепродуктов, нормы пробега резины снижаются до 10 проц.

2. При работе в горных условиях нормы могут быть снижены до 15 проц.

Однако общее снижение норм при всех условиях не должно превышать 20 проц.

Вопросам упорядочения резинового хозяйства было уделено особое внимание, так как в этом деле имеется еще много недостатков. Принятые конференцией нормы вполне реальны при условии правильного хранения, монтажа резины и тщательного ухода за ней. Мы имеем примеры рекордных пробегов наших покрышек. Так, машины 4-й автобазы Мосавтотреста на покрышках 34×7 делали пробег до 58 тыс. км при норме в 35 тыс. В 1-м таксомоторном парке покрышки 40×8 выдерживали по 45 тыс. км пробега.

Водители-стахановцы и здесь опрокинули старые нормы и доказали, что при хорошем уходе и умелом обращении покрышки могут служить даже два срока.

Для поощрения лучших работников установлено, что 60 проц. экономии по горючему и 65 проц. по резине должно выплачиваться в виде премии водителю и по 10 проц. соответственно регулировщику карбюраторов и баллонщику.

Кроме того совещание поставило перед НКТП вопрос об улучшении качества резины и увеличении гарантийных норм пробега до 75 проц. от эксплуатационных норм.

В эксплуатации автопарка большое значение имеют вопросы организации погрузо-разгрузочных работ. Сокращение простоев автомобилей под погрузкой и выгрузкой является также боевой задачей автотранспортников.

Конференцией приняты следующие нормы времени простоя при приемке и сдаче грузов (в минутах на обе операции):

Классы грузов	Грузоподъемность автомобиля		
	1,5—2,5 т	3—4 т	5 т
1	15	20	30
2	20	25	35
3—4	30	35	40
5—6	40	45	50
7—8	50	55	60

Если погрузка и выгрузка навалочных, строительных и других грузов (земля, песок, гравий и т. п.) механизированы, то норма простоя устанавливается в 10 минут, а при перевозках пылевидных, навалочных и плодово-овощных грузов (цемента, гипса, мела и др., а также свеклы, картофеля и пр.) — до 15 минут.

Автохозяйства и отдельные работники, добившиеся сокращения простоев против норм, должны получать премии.

Наконец, конференцией установлены эксплуатационные измерители. Они выражаются в следующем:

	Город	Тракт
1. Коэффициент использования парка . . . . .	0,80	0,78
2. Часов работы в год . . . . .	4 000	3 800
3. Пробег в км в год . . . . .	38 000	62 000
4. Выработка в год на 1 списочную машину в тоннах . . . . .	2 860	980
5. Выработка в тонно-километрах . . . . .	20 000	39 200

Наступило время покончить с простоями автопарка. Дело зачастую доходило до того, что использовалась лишь половина автопарка, а остальная часть простаивала по разным причинам. Только с развитием стахановского движения на автотранспорте положение стало улучшаться. За последние месяцы многие хозяйства не только в центре, но и на периферии, довели ходовой парк до 80 проц. и выше.

Установление новых методов и системы ремонта, тщательно и всесторонне проработанных на конференции, позволят, при правильном подходе к делу и применении агрегатного ремонта, довести ходовой парк до 90 проц.

Принятые на конференции нормы и измерители будут еще уточняться на отраслевых конференциях наркоматов и ведомств, применительно к работе в местных условиях. Мы уверены, что стахановцы автотранспорта покажут на деле, что эти нормы можно не только выполнять, но и перевыполнять.

Автотранспорт, по примеру железнодорожного, должен выйти в ряды передовых отраслей нашего социалистического хозяйства.

# Американские автомобили в 1936 г.

ВИК. ВАКСОВ (Директор НАТИ)

*Помещаемая ниже статья директора Научного автотракторного ин-ститута В. Ваксова „Американские автомобили в 1936 г.“, написанная на основе личных наблюдений автора, является первой из серии статей об автомобильной Америке, которые будут напечатаны в последующих номерах нашего журнала.*

Какие вопросы интересуют автомобилиста при посещении США? Только лишь новинки автостроения или также ознакомление на месте с данными, многократно публиковавшимися в нашей печати? И то и другое, так как миллионные числа, характеризующие парк и автомобильное производство США, становятся более понятными лишь после непосредственного физического соприкосновения с американской автомобильной «стихией».

Вот несколько цифр и фактов, характеризующих автомобильную Америку.

В 1935 г. произведено 4 150 000 автомобилей.

Генри Форд продал в течение 32 лет (с 1903 по 1935 г.) 23 336 616 автомобилей. Капитал Генри Форда оценивается в 12 640 000 тыс. долларов. Если вообразить себе ковер в 2 фута шириной, сделанный сплошь из долларовых билетов, то начало его будет у кресла председателя палаты представителей в Вашингтоне, а конец в нескольких футах от трона абиссинского императора в Аддис-Абебе. Правда, Генри Форд утверждает, что все его богатства предназначены для «общественного пользования», что вся его многолетняя деятельность всегда имела в виду благо ближних. Но достаточно посмотреть на «ближних», занятых на заводе Форда Ривер-Руж в Дирборне, чтобы представить себе все блага, полученные ими от «доброты Генри»... Когда ходишь по заводу, чувствуешь, что миллионы долларов, обладателями которых являются Генри Форд и его сын Эдсель — это результат тонкой и жесточайшей эксплуатации рабочих.

95 проц. всех автомобилей продаются в Америке по цене ниже 750 долларов за штуку. Средняя цена поддержанного автомобиля в 1934 г. равнялась 254 долларам (модель 1928 г. — 103 доллара, модель 1930 г. — 222 доллара, модель 1932 г. — 396 долларов). В 1931 и 1932 гг. совершенно не было новых покупателей автомобилей, т. е. людей, впервые покупающих автомобили; в 1934 г. их было 442 000, а сменили свои машины на новые в том же году 2 млн. человек. Уничтожено старых машин в 1935 г. два миллиона. В 1936 г. предполагается уничтожить больше. Всего через руки продавцов автомобилей в 1935 г. прошло 5 364 922 поддержанных автомобиля.

В 1936 г., по предварительным подсчетам, торговый аппарат автопромышленности пропустит через свои руки около 8 млн. поддержанных автомобилей и 5 млн. новых, а всего около 13 млн. автомобилей.

В Америке 40 млн. человек (всего населения около 120 млн.) имеют официальные права на управление автомобилем и из них всего 3½ млн. профессиональных шоферов.

Таковы факты и цифры, свидетельствующие о масштабе автомобильных дел в США. Они представляют для нас тем больший интерес, что мы ставим себе целью достигнуть американских масштабов автомобилизации в сроки, значительно более короткие, чем это было в Америке. Гарантией того, что мы разрешим эту задачу, являются неоспоримые, вызывающие удивление во всем мире, успехи нашей социалистической индустриализации и течение первых двух пятилеток.

Чем больше масштаб производства автомобилей, тем они дешевле и доступнее, причем в Америке эта дешевизна достигнута не за счет качества, а, наоборот, — при неизменном улучшении механизмов автомобиля и повышении качества всех его деталей. Автомобиль — это кажется странным на первый взгляд — является одним из самых дешевых продуктов в Соединенных Штатах Америки. Правда, купить «фунт автомобиля» невозможно, но тем не менее можно сделать весьма интересное сопоставление цен на автомобили и на пищевые продукты. Фунт автомобиля в 1935 г. продавался в среднем за 23 цента, фунт ветчины стоил 37 центов, а фунт масла 21 цент. В течение последних 10 лет автомобили вдвое подешевели (в 1925 году — 44 цента за фунт), в то время как цены на ветчину снизились на 30 — 35 проц. Нигде в мире, в странах, производящих автомобили, такое соотношение цен немыслимо, так как нигде, кроме Америки, автомобили не производятся миллионами. Расценка автомобилей на фунт или на 1 дюйм базы является весьма приблизительной, но в американских условиях такой популярный метод определения степени прогресса автопромышленности не лишен смысла.

Если учесть, что подавляющее большинство автомобилей, выпущенных американской автопромышленностью в 1935 г., приходится на долю 8-цилиндровых Фордов и 6-цилиндровых



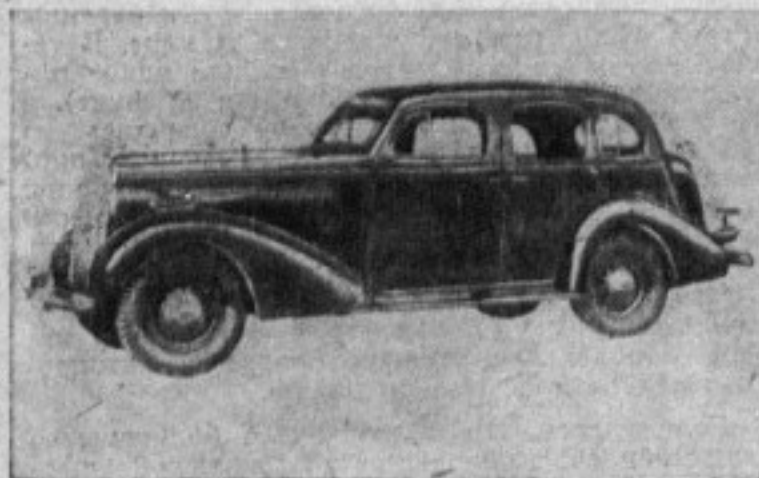
Плимут и Шевроле, что все автомобили имеют закрытые кузова, что отделка и снаряжение американских машин весьма высокого качества, то становится совершенно ясным, что нам нужно проделывать большую работу для того, чтобы достигнуть американских показателей в автомобильном деле.

Новые модели ЗИС и ГАЗ приближают нашу автопромышленность к американскому уровню, но мы должны, идя по широкой стахановской дороге в повышении производительности труда и улучшении качества продукции, добиться максимального удешевления автомобиля при непрерывном совершенствовании и повышении качества всех его деталей.

Новое в американских автомобилях 1936 г. заключается именно в том, что совершенствование механизмов и методов обработки продолжалось и в 1935 г., и весь процесс этого развития можно назвать дальнейшим рафинированием автомобиля. Это относится не только к внешнему виду машины, хотя и это не лишено для нас интереса, поскольку и мы, благодаря успехам социалистического строительства, получили возможность предложить в 1936 г. нашему потребителю красивый автомобиль вместо более простого ГАЗ.

Современный американский легковой автомобиль отличается прежде всего большей надежностью и прочностью по сравнению со своим предшественником. При этом нужно заметить, что качества эти свойственны почти всем американским автомобилям — одним больше, другим меньше, — но разница между многочисленными марками с этой точки зрения не велика. В Европе эти качества могут быть отнесены только к наиболее дорогим маркам, а в Америке они относятся к той самой массовой машине, которая продается по 23 цента за фунт, или по 5 долларов 90 центов за 1 дюйм базы. Достигнуты эти качества путем кропотливой инженерной работы, на основе самого широкого эксперимента. На первом месте в этом деле стоит высокая точность обработки трущихся деталей; точность этой обработки, или так называемые коммерческие допуски, в 1936 г. в 5 — 10 раз точнее, чем они были несколько лет назад.

Применение новых антифрикционных сплавов (свинцовая бронза, кадмий-серебро, кадмий-никель) и новой конструкции подшипников (тонкостенные взаимозаменяемые вклады-



ши) становится возможным только при повышенных точностях обработки трущихся деталей и тщательно разработанной технологии сборки агрегатов автомобиля.

Современные американские автомобильные моторы, как известно, обладают высокой степенью сжатия (средняя для всех легковых автомобилей 6,15), высокой оборотностью (средняя 3475 оборотов в минуту), высоким эффективным давлением (6,6 кг на 1 кв. см) и высокой по сравнению с европейскими автомобилями средней мощностью (115 л. с.). При всех этих качествах износ американского автомобильного мотора, как правило, становится заметным лишь после пробега в 80 000 км. Все это становится возможным только при условии соблюдения повышенных требований к обработке деталей, их сборке, к смазке и топливу.

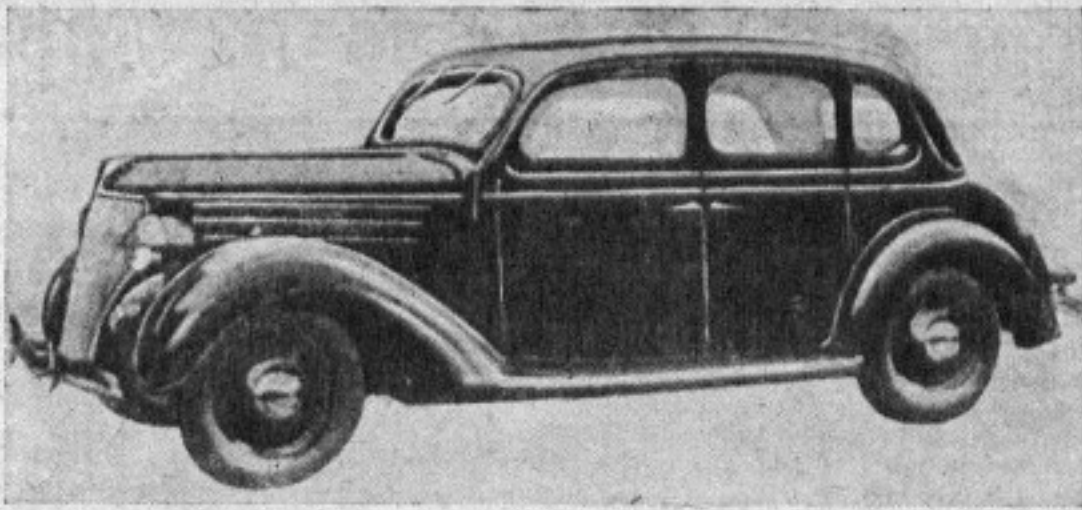
Наряду с совершенствованием мотора инженерная мысль усиленно работает над повышением степени безопасности езды в автомобиле. Это пожалуй, самый жгучий вопрос для американского автомобилиста. Факторами, определяющими безопасность, являются: тормоза, рулевое управление, освещение и, наконец, конструкция и прочность кузовов.

Большинство марок американских автомобилей имеет в 1936 г. гидравлические тормоза, хотя по количеству значительное число машин сохраняет механические тормоза. Тормозному оборудованию придается особое значение. Над всеми частями тормозной системы усиленно работают научно-исследовательские учреждения. То же относится к освещению и управлению автомобилем.

Известно, что от легкости управления машиной зависит утомляемость водителя и, как производное отсюда, степень внимания его к окружающей обстановке при быстрой езде по городу или шоссе. Американцы так и говорят, что автомобиль можно признать удовлетворительным, если водитель без всякой усталости может проехать на нем 500 — 600 километров в день.

Кузов должен быть непроницаемым для пыли и ветра и прочным настолько, чтобы предохранить в случае аварии сидящих внутри людей. Отсюда цельнометаллические кузова (без дерева), все больше практикуемые в массовой американской машине.

Целый ряд специальных устройств способствует удобству пассажиров, большей безопасности и сохранности механизма автомобиля. Например, некоторые фирмы (Нэш, Плимут, Додж, Грехэм-Педж) предлагают в качестве дополнительного оборудования так называемую повышающую передачу, которая заключается в том, что на определенной скорости путем включения этой передачи количество оборотов мотора понижается на 30 проц. Это способствует экономии горючего и уменьшению износа трущихся деталей мотора. Некоторые фирмы, например, Пяккард 120, предлагают в качестве дополнительного оборудования специальное стартерное устройство (стартикс), при котором мотор заводится от поворота ключа зажигания и, следовательно, в этом случае, если мотор заглохнет, он автоматически заводится, избавляя водителя от опасности застрять при подъеме на гору или в потоке городского движения.



Последняя модель Форда 1936 года

К электрооборудованию, особенно к аккумуляторам и стартерным моторам, предъявляются значительно повышенные требования. Ряд фирм выпускает свои автомобили без устройств для ручной заводки их (Линкольн-Зефир, Паккард 120 и др.). Неисправность электрооборудования делает пуск автомобиля невозможным. Нагрузка же на аккумуляторы значительно увеличилась, так как на многих машинах установлены радиоприемники, электрические часы, дефростеры, отопление, зажигалки и др. электрические приборы. Вопросы электрооборудования становятся особо важными при решении вопроса о современном легковом автомобиле. И нам придется заняться этим делом серьезней, особенно принимая во внимание, что дизельмоторы, как это установлено, также требуют мощных стартеров и хороших аккумуляторов.

Чем сложнее автомобиль, тем лучше должен быть уход за ним. Глядя на десятки тысяч машин, день и ночь стоящих под дождем и снегом на улицах американских городов, можно получить ложное представление, будто эти машины не получают нужного ухода. Такой вывод не соответствовал бы действительности. Верно, что большинство американских легковых автомобилей проводит круглый год на свежем воздухе, но вместе с тем владельцы автомобилей широко пользуются услугами станций обслуживания для профилактического осмотра автомобилей и производства необходимых мелких ремонтов. Они строго соблюдают сроки смены масла, они, как правило, заливают радиатор с наступлением холодного сезона незамерзающей жидкостью. Они широко пользуются фильтрами для масла, бензина, для воздуха, и все это даже при отсутствии гаража дает возможность непрерывно пользоваться машиной.

Без хорошо поставленного сервиса (обслуживания) нельзя и мечтать об автомобилизации страны, а сервис в Америке поставлен блестяще. Правда, американец не сильно церемонится со своим автомобилем. Он старается взять от него все, что он технически способен дать. Он не жалеет его в езде ни в смысле скорости, ни в каком-либо другом отношении, и все же машины ходят долго, работают хорошо, и все это благодаря правильно поставленному сервису.

Предстоят ли радикальные изменения в конструкции американского автомобиля? Дискуссия по этому вопросу ведется в автомобильной печати, а также в обществе автомобильных инженеров.

Попытку внести более или менее радикальные изменения сделал Стаут — глава небольшой фирмы и одновременно председатель общества автомобильных инженеров. Он поставил мотор сзади и создал весьма вместительный кузов, стараясь придать внутреннему устройству кузова «уют и удобства жилой комнаты». Безрамная конструкция и целый ряд других изменений характеризуют эту новинку. У Стаута нашлись сторонники, которые считают его машину прогрессивной, а также хвалят новую модель Линкольн-Зефир, приближающуюся, по мнению сторонников Стаута, к типу машины будущего.

Трудно сказать, в какой мере эти идеи будут претворены в жизнь в ближайший год или два. Это зависит не только от техников, вернее — не столько от техников, сколько от экономической конъюнктуры.

Если сбыт машин будет таким же хорошим, как в настоящее время, то вряд ли американские концерны пойдут на радикальные изменения конструкции автомобиля. Если конъюнктура спадет, а это тоже не исключено, то появятся совершенно новые модели и возможно, что они будут выполнены в духе идей Стаута.

Вообще говоря, над вопросом вместимости кузова американские конструкторы работают очень много. Кузовы целого ряда моделей 1936 г. обладают значительно большей вместимостью, например, Линкольн-Зефир дает переднее сиденье на три лица.

Спорным остается вопрос о мощности моторов и весе автомобиля. Общее мнение таково, что повышать мощность мотора легкового автомобиля больше не следует. Некоторые думают, что мощность нужно снизить. Нужно догадаться, что мощности снижены не будут, а повышенная напряженность современных автомобильных моторов будет нейтрализована путем применения лучших материалов и более высокой технологии.

# Дифференциал для плохих дорог

А. Д.

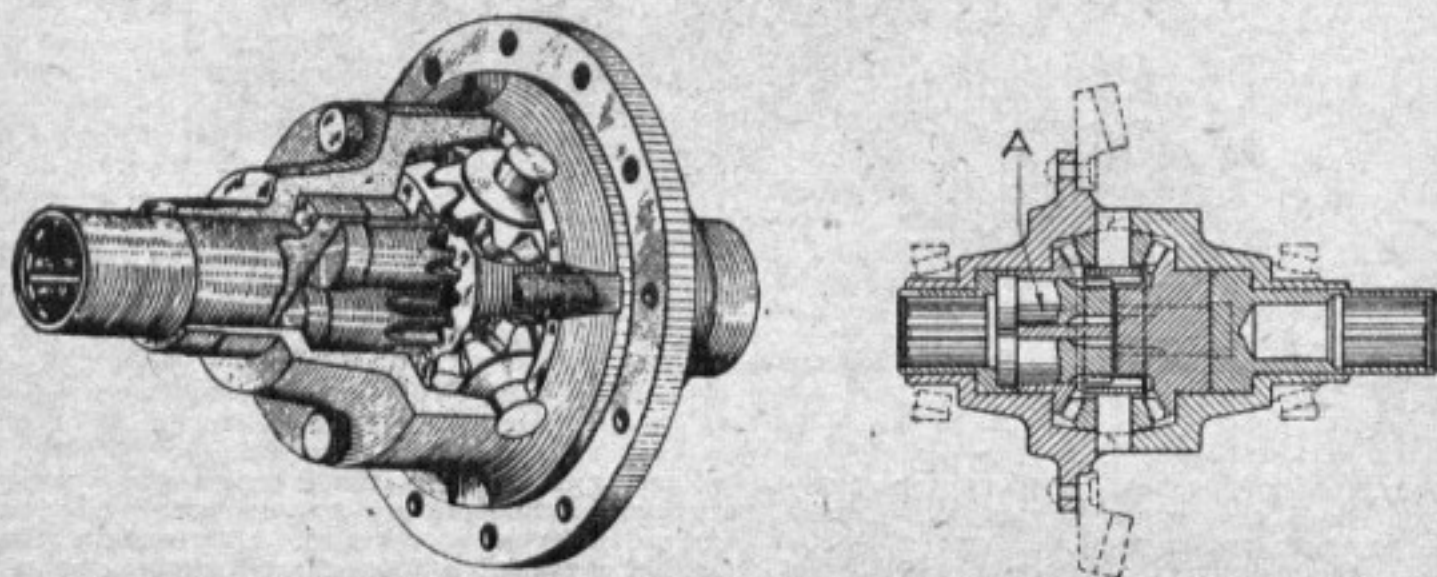


Рис. 1. Дифференциал повышенной проходимости американской фирмы «Торкью Дистрибутор Компани».

Основной недостаток применяемого в настоящее время дифференциала заключается в том, что усилие между ведущими колесами, связанными дифференциалом, распределяется всегда почти поровну. Таким образом, достаточно одному из ведущих колес попасть на скользкое место и начать буксовать, как другое колесо не сможет передавать большого тягового усилия, и автомобиль остановится. Проходимость автомобиля от этого значительно ухудшается.

Для устранения этого недостатка был предложен ряд новых конструкций. В частности, можно указать на известный дифференциал повышенной проходимости фирмы Тимкен, применяющей специальные профилированные зубья.

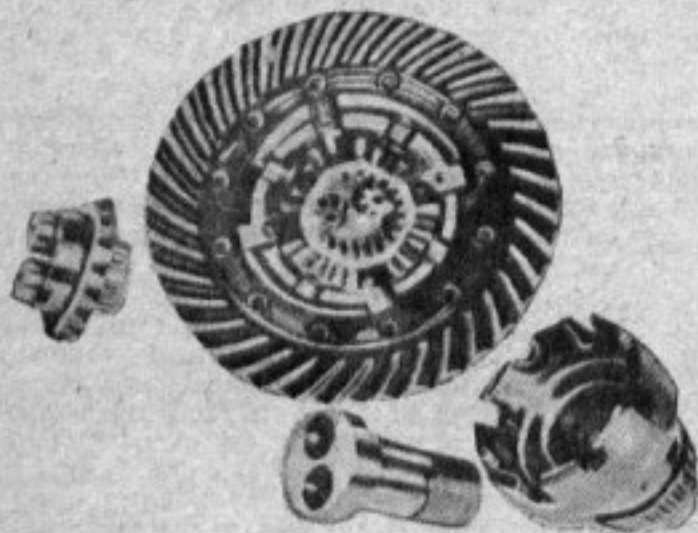
Одна американская фирма предлагает новую конструкцию дифференциала, устраняющего указанный недостаток. Тяговое усилие в этой конструкции подводится к обоим колесам так, что одно колесо не может буксовать.

На нашем рисунке изображен новый дифференциал в разрезе. Как видно, здесь фактически только одна деталь является дополнительной частью к обычному дифференциалу. Это — четыре распределительных пальца А. Крутящий момент передается главной шестерней крестовины дифференциала с ее четырьмя сателлитами и через них двум полуосевым шестерням. Последние соединены не непосредственно с полуосями, как в обычной конструкции, а посредством указанных распределительных пальцев, которые имеют опоры в шестернях и в полуосевых ведущих чашках, и в них вращаются, являясь одновременно ведущим элементом.

При нормальном движении к обоим колесам подводится одинаковое усилие. Если одно из ведущих колес автомобиля попадает на скользкое место и начинает буксовать, то вследствие неодинаковой скорости вращения полуосей одновременно с сателлитами приходят в движение распределительные пальцы, сцепленные своими зубьями с внутренними зубьями крестовины. Этот дополнительный механизм, в силу своей конструкции, значительно повышает потери на трение в дифференциале (искусственно ухудшается коэффициент полезного действия).

Соотношение крутящих моментов на полуосях зависит от момента трения в дифференциале. Чем больше потери на трение, тем больше разница между моментами. Таким образом, при буксовании одного колеса полуось второго автоматически получает дополнительный крутящий момент, равный моменту трения.

Проходимость автомобиля, снабженного подобным дифференциалом, несколько повышается. Механизм не требует какой-либо регулировки и действует автоматически, как при движении вперед, так и назад. Дифференциал этот выпускается для грузовиков Форд.



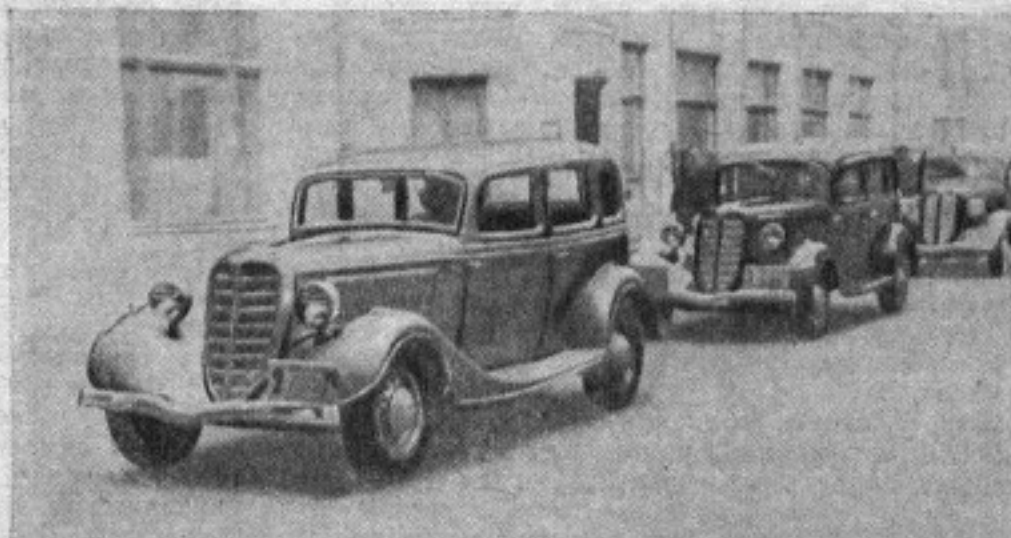
12 Рис. 2. Дифференциал в разобранном виде

# Автомобиль „М-1“ в первом испытательном пробеге

Е. КРЕЙН

## ЗАМЕТКИ УЧАСТНИКА

Первенцы Горьковского автозавода, автомобили «Молотовец»-1, на улицах Москвы



9 легковых комфортабельных автомобилей «М-1», сверкающих хромированными наружными частями, с разнообразными цветами окраски — черные, синие, голубые, темновинные, стальные, белые — отправились в большой испытательный пробег. За рулем сидели лучшие люди завода — стахановцы, конструктора, механики, электрики, сборщики.

Первенцы Горьковского автозавода «Молотовец I» проходили обкатку по маршруту Горький—Москва—Ленинград—Москва—Горький.

От Горького до Москвы идти пришлось в чрезвычайно тяжелых условиях. На участке Горький—Вязники—Владимир снежная выюга занесла шоссе. Машины с трудом пробивали себе путь. После Владимира дорога несколько изменилась, но возникла другая неприятность — гололедица.

Когда стемнело — командорская машина вошла в Вышний-Волочек. Через 70 километров начиналась Валдайская возвышенность. Ее предстояло пройти на опытных машинах да еще ночью.

Нужно было видеть, как любовно обкатывали свои машины создатели нового советского автомобиля, как они прислушивались к малейшим шалостям деталей и агрегатов, как они тут же в пути записывали в блок-ноты свои замечания, дорабатывая конструкцию «М-1», внося отдельные технические поправки.

Большой интерес к автомобилям «М-1» проявляло местное население — рабочие, колхозники, пионеры — на всем пути следования пробега.

31 марта в Ленинграде, на площади у Смольного выстроились красавцы «М-1». Секретарь ЦК ВКП(б) и Ленинградского обкома партии тов. Жданов осматривал колонну первенцов Молотовского завода.

Тов. Жданов интересовался работой мотора,

внутренней и внешней отделкой и совершил поездку на новой машине. Очень тепло прошла встреча руководителя ленинградских большевиков с земляками. Тов. Жданов заявил, что выпуск машины «М-1» — лучшее доказательство того, что наша страна вступила в высший класс автомобильной культуры.

Машины прошли около 2 500 километров, развивая на отдельных этапах скорость 80—85 км в час. Водители и пассажиры чувствовали себя прекрасно. После пробега машины были в удовлетворительном техническом состоянии, но это отнюдь не значит, что автомобиль новой конструкции безупречен и лишен каких бы то ни было недостатков.

Горьковскому автозаводу придется еще поработать для устранения дефектов, обнаруженных технической комиссией пробега.

Серьезный счет должен быть предъявлен смежным предприятиям, снабжающим автопромышленность. Известно, какую большую роль играет качество инструмента для автомобиля, а между тем «ЗАТИ» (Павлово на-Оке) снабдило «М-1» ключами, которые не подходят к гайкам, неудобными и недоброкачественными домкратами. Рекламации также должны быть предъявлены к артели «ЗЭТ» (Ленинград), поставляющей негодные переключатели света, к Ленинградскому карбюраторному заводу, заводу «Пролетарский труд», изготовляющему дермантин столь низкого качества, что после трехдневного пребывания на солнце, трескается лаковая поверхность.

Горьковский автомобильный завод им. Молотова и заводы-смежники должны самым внимательным образом отнестись ко всем техническим поправкам и рекламациям, учесть результаты пробега, быстро устранить недостатки и дать стране хороший легковой автомобиль «М-1».

# Сверхмалолитражный автомобиль

Инж. А. САБИНИН

За последнее время иностранные автомобильные фирмы усиленно работают над созданием дешевого по стоимости и эксплуатации сверхмалолитражного автомобиля, пригодного и для спортивно-туристских целей.

В Англии выпускается ряд так называемых «вуатюреток» — трех- и четырехколесных автомобилей, берущих свое начало от мотоцикла, в Германии ведутся попытки создания дешевого «народного» автомобиля, во Франции в последнем парижском автомобильном салоне представлен ряд проектов так называемой «дорожной блохи» по типу на шумевшей «воздушной блохи».

В то время как в других странах выпускается большое количество сверхмалолитражных машин, типа так называемых «бэби-каров», во Франции до сих пор таких машин на рынке не было, спрос же на них оказался значительным, что выявила анкета, проведенная фирмой «Мишлин».

Вместе с тем, создавая свой сверхмалолитражный автомобиль, французы хотят избежать многих недостатков существующих «бэби-каров», конструкция большинства которых носит кустарный характер, что объясняется дешевизной производства таких машин на действующем оборудовании современных заводов, приспособленных главным образом к производству более крупных автомобилей.

Какие требования могут быть положены в основу создания такого малолитражного автомобиля?

Условия конкурса, объявленного на проект такого автомобиля французским союзом автомобильных инженеров, предусматривают следующее.

Автомобиль рассчитывается на 2—3 пассажиров; он должен развивать скорость по хорошей дороге 75 км/час, расходовать не более 5 л горючего на 100 км, иметь размеры, обеспечивающие комфортабельную посадку и удобное управление. Стоимость его при масштабах производства 20 машин в день не должна превышать 8 тыс. франков (2670 руб.), а эксплуатационные расходы в нормальных условиях предполагаются — в 300 франков в месяц (100 руб.).

При всем этом проектируемый автомобиль должен обладать хорошей устойчивостью, спо-

собностью держать дорогу и иметь достаточную проходимость. В этом отношении должен быть сделан значительный шаг вперед по сравнению с существующими малолитражными автомобилями, которые, как известно, в большинстве случаев плохо держат дорогу и поэтому практически исключают возможность езды со значительной скоростью.

Эти условия заставили конструкторов особенно тщательно подойти к разрешению вопроса, и многие авторитетные инженеры высказали мнение о необходимости выбора новых конструктивных форм, так как простое копирование и уменьшение размеров существующих машин не даст положительных результатов.

Некоторые конструкторы нашли единственно возможным способом разрешения поставленной задачи — создание трехколесного автомобиля типа так называемой «вуатюретки» с двигателем, близким к мотоциклетному. Конструктивное оформление такого автомобиля представляется в самом различном виде, однако наиболее удачным считается расположение двух управляемых колес спереди и одного ведущего — сзади. Это обеспечивает хорошее держание дороги, удобство расположения пассажиров и управления автомобилем и позволяет отказаться от дифференциала. Двигатель при этом располагается сзади.

В некоторых проектах два задних колеса максимально сближены между собой, что опять-таки позволяет отказаться от дифференциала и дает также возможность повысить маневренность машины. Двигатель может располагаться как спереди, так и сзади.

Примером искания новых путей в создании сверхлегкого и надежного автомобиля является проект, предложенный Андрэ Капуто (в прошлом известный гощик). Этот проект (рис. 1) ломает установившиеся представления о конструктивном развитии малолитражного автомобиля и в то же время отличается большой простотой.

Используя передний привод, хорошо зарекомендовавший себя в последнее время на малых машинах (например, Ситроен), Андрэ Капуто переносит управление на заднюю ось, отказываясь от одновременного управления передними колесами и привода на них.

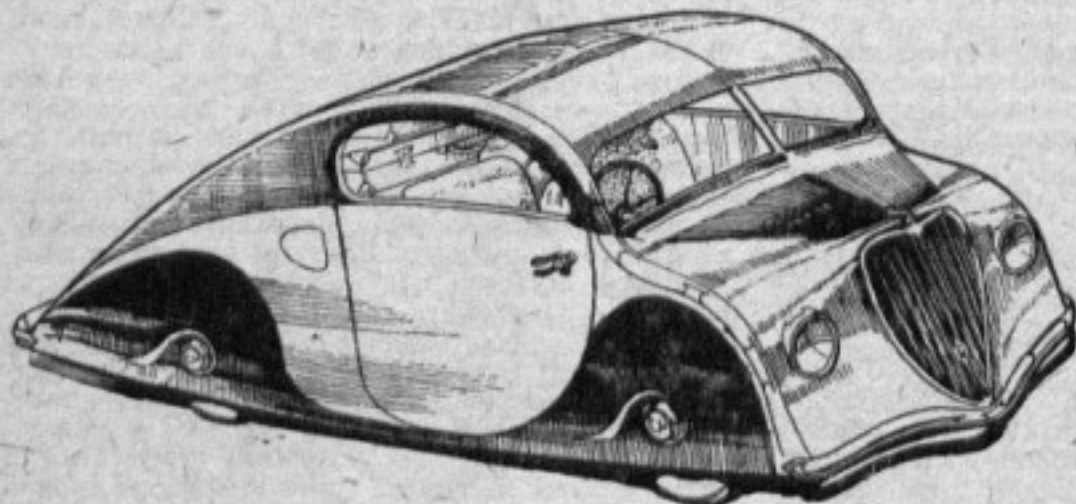


Рис. 1. Автомобиль по проекту Андрэ Капуто



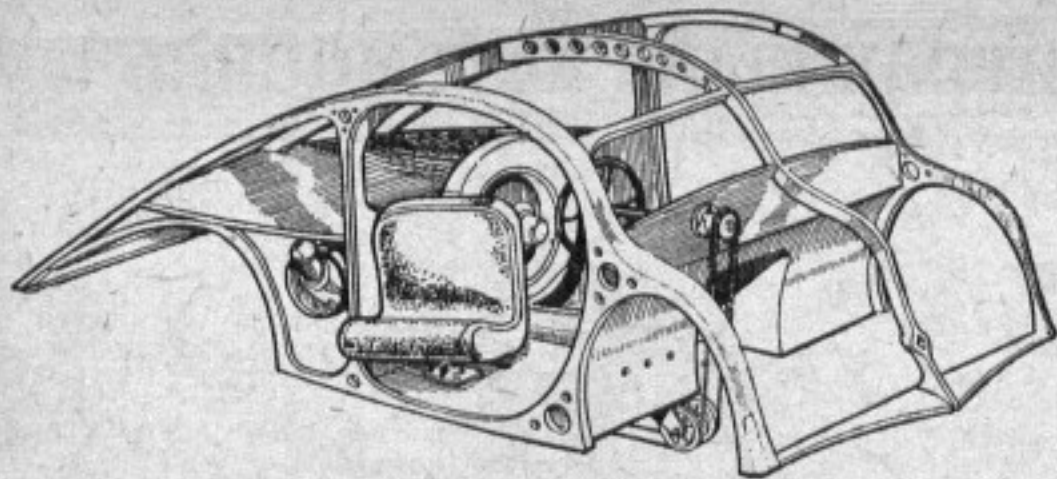


Рис. 2. Кузов автомобиля А. Капуто

Для уменьшения внешнего радиуса поворота и лучшего реагирования автомобиля на изменение направления колея задних колес уже колея передних. Задняя ось неразрезная и поворачивается целиком вместе с колесами от центрального шкворня, напоминающего пружинную вилку мотоцикла. Служа средством поворота, она одновременно заменяет собой рессору, поглощая с помощью спиральной пружины все толчки и удары задних колес. Такая конструкция, естественно, возможна лишь с рамой, представляющей собой одну центральную трубу, на которую монтированы все агрегаты. Передача от рулевого управления к задним колесам производится с помощью цепи и тросов.

Особое внимание обращено на кузов, так как он должен быть прочным, легким (общий вес машины не более 300 кг без пассажиров), достаточно комфортабельным и удовлетворять современным понятиям об обтекаемости. По проекту Капуто, закрытый кузов представляет собой общий жесткий каркас (рис. 2), подвешенный к раме спереди на двух полурессорах, крепящихся к чулкам передней оси, а сзади опирается на все тот же поворотный шкворень,

четырехцилиндровый, с водяным охлаждением и батарейным зажиганием.

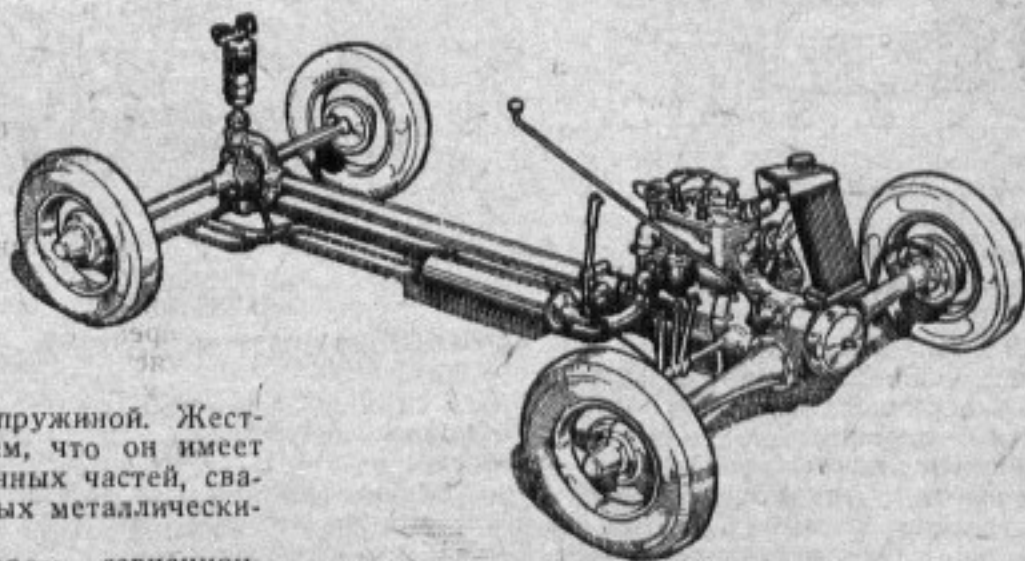
Идея установки на автомобиль мотоциклетного двигателя заслуживает в настоящее время внимание главным образом для трехколесных автомобилей.

Конструктивные различия относятся в основном к однорядному или V-образному расположению цилиндров, устройству клапанов и разрешению других непринципиальных вопросов.

Двигатель, предлагаемый для установки на автомобиле Капуто, представлен на рис. 3.

Мы привели проект Капуто не в качестве совершенного образца, а только как пример отыскания новых путей конструктивного развития сверхлегкого автомобиля. Для нас автомобиль такой конструкции в целом не подходит, так как наши дороги вряд ли позволят целиком отнести двигатель к неподвешенной массе, жестко связав его с передней осью. Кроме того, управление задними колесами, да еще с помощью тросов и цепей, имеет ряд недостатков и ухудшает маневренность автомобиля. Наличие же четырех колес вместо двух значительно затрудняет

Рис. 3. Шасси автомобиля А. Капуто. На рисунке виден шкворень заднего управления



поддресоренный спиральной пружиной. Жесткость корпуса достигается тем, что он имеет скелет из стальных штампованных частей, сваренных между собой и обшитых металлическими листами.

Форма кузова названа автором «авиационным» крылом. Кузов имеет поворачивающиеся сиденья, расположенный сзади бензиновый бак и запасное колесо. Спереди он представляет собой одно целое с капотом двигателя, в который вделаны фары.

Каким же должен быть двигатель, могущий придать такой машине необходимые динамические качества?

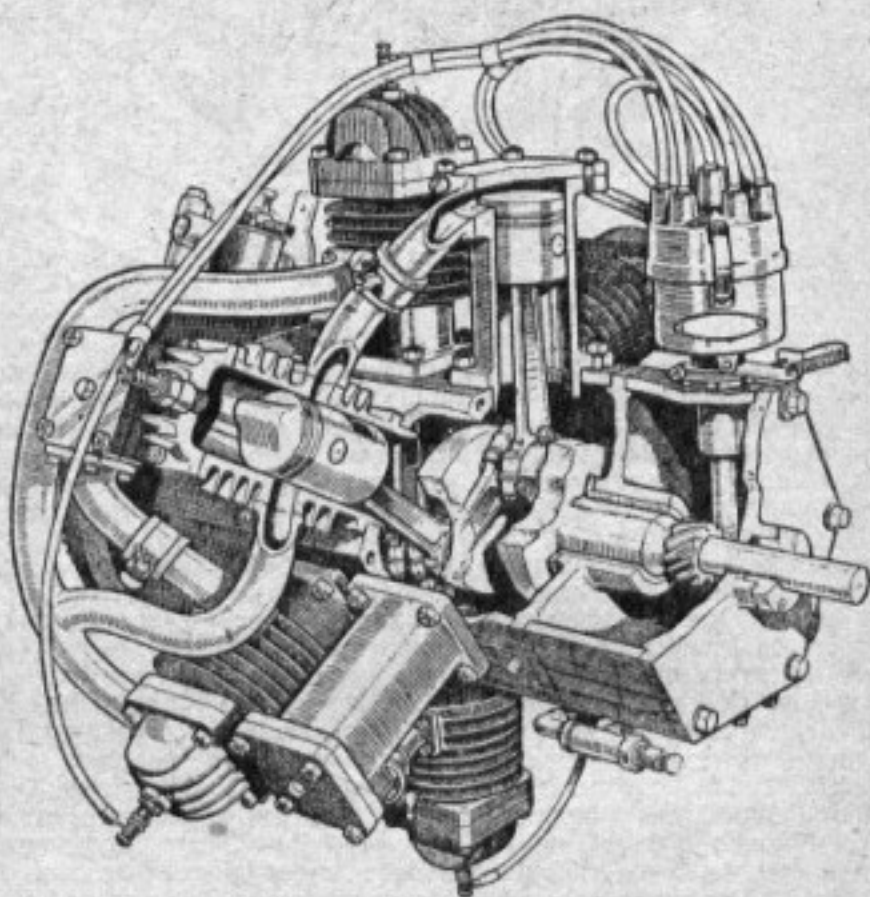
Необходимая мощность двигателя исчисляется в 18 эффективных л. с. В большинстве представленных проектов—двигатель четырехтакт-

управление. Однако знакомство с этой конструкцией может представить интерес для конструкторов будущего советского малолитражного автомобиля.

Сейчас еще трудно сказать, что должно быть положено в основу конструкции сверхлегкого спортивного туристского советского автомобиля, так как в первую очередь должны быть учтены производственные возможности. Но важно теперь же начать работы в этом направлении.

# Новости

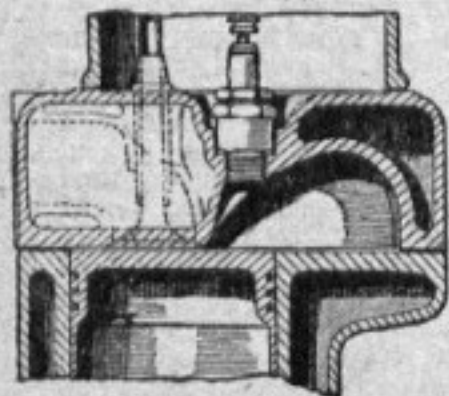
## мировой авто- дорожной техники



ЗВЕЗДООБРАЗНЫЙ ДВУХТАКТНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ

Английский инженер Мак Клееланд спроектировал звездообразный двигатель двухтактного цикла. Двигатель имеет 6 цилиндров и рабочий объем 0,85 литра. Однако мощность его приблизительно равна мощности двигателя удвоенного объема, благодаря применению двухтактного цикла. Механизм распределения в двигателе отсутствует, так как и впуск горючей смеси и выхлоп отработанных газов осуществляется че-

рез окна в стенках цилиндров. Каждый рабочий цилиндр связан с цилиндром-насосом, подающим смесь в камеру сжатия рабочего цилиндра. Коленчатый вал имеет три кривошипа: средний, связанный шатунами с шестью рабочими цилиндрами, и крайние, связанные с тремя насосами каждый. Смесь впускается в картер и оттуда передается в насосы. Габариты двигателя — 500 × 500 × 500 мм.



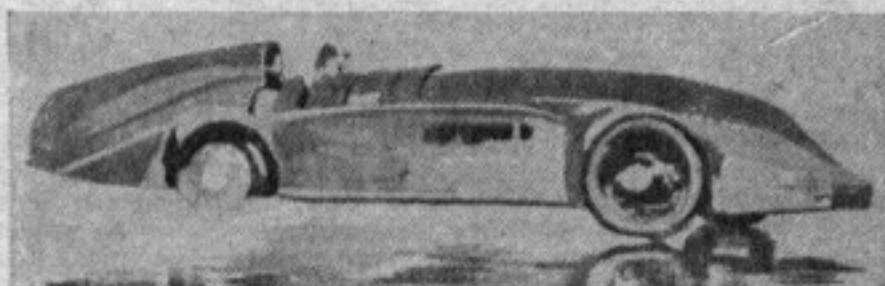
ГОЛОВКА РИКАРДО  
НОВОГО ТИПА

В недавно появившейся новой головке Рикардо клапаны — верхние. Поршень в своем верхнем положении подходит почти вровень к плоскости, разделяющей блок и головку. Камера сжатия смещена. Она вмещает 85—95 проц. горючей смеси в момент, когда поршень находится в верхней мертвой точке, и соединена с цилиндром проходом специального сечения, составленным в разрезе около 15—25 проц. поверхности дна поршня. Свеча расположена достаточно далеко от клапанов. Головка допускает очень высокие степени сжатия.

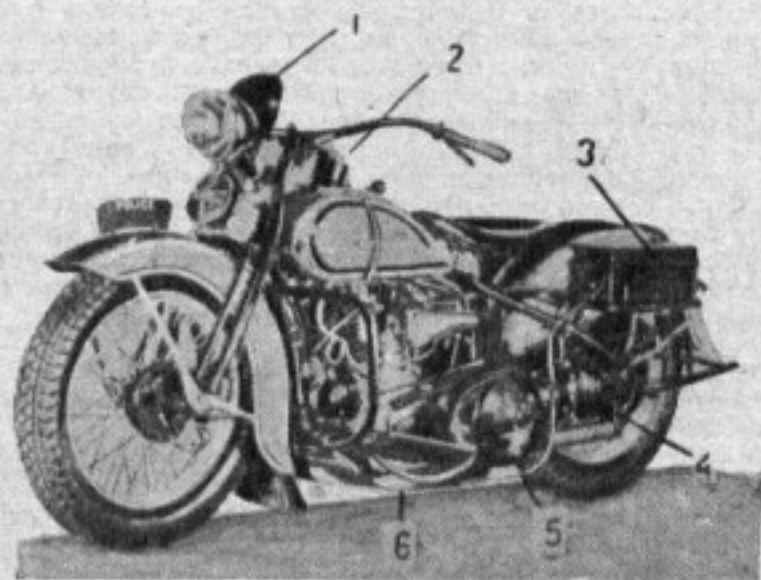
### ГОНОЧНЫЙ АВТОМОБИЛЬ С ДИЗЕЛЬМОТОРОМ

На снимке автомобиль с 12-цилиндровым авиационным дизелем, на котором англичанин Эйстон предполагает побить установленный им же рекорд скорости для машин

этого типа. На автомобиле с 6-цилиндровым дизелем Эйстон достиг скорости 160 км в час в течение 12 часов. Новая машина должна показать еще большую скорость



## МОТОЦИКЛЫ ХАРЛЕЙ-ДАВИДСОН 1936 г.



Пользующиеся у нас большой популярностью американские мотоциклы Харлей-Давидсон выпускаются в 1936 г. с двухцилиндровыми моторами, имеющими рабочий объем цилиндров 750, 1 200 и 1 300 кубических сантиметров (модели в 45, 74 и 80 куб. дюймов).

На фото сверху изображен мотоцикл Харлей-Давидсон модели 80, предназначенный для полицейской службы. Мотоцикл снабжен радиоустановкой. Громкоговоритель 1 с алюминиевым корпусом помещен на руле. Приемник 3, по схеме супергетеродина, расположен в двух

ящиках по бокам щитка заднего колеса. Антенна 6 укреплена внизу мотоцикла на гибких резиновых изоляторах и связана с приемником проводом 5. Из прочего оборудования мотоцикл имеет: спидометр 2 с контрольной стрелкой, сирену 4, огнетушитель и небольшой ящик с медикаментами.

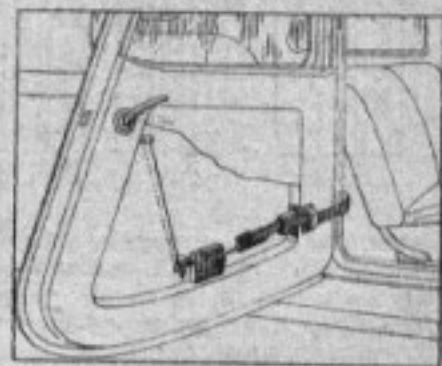
Фирма Харлей-Давидсон строит также трехколесные мотоциклы для развозки мелких партий товара, а также для выездных механиков станций обслуживания. Исправив автомобиль по вызову владельца, механик садится за руль последнего, а свой

мотоцикл прикрепляет к автомобилю с помощью приспособления, укрепленного на передней вилке (см. нижний рисунок). После доставки автомобиля владельцу механик отцепляет мотоцикл и отправляется для выполнения очередных срочных поручений.

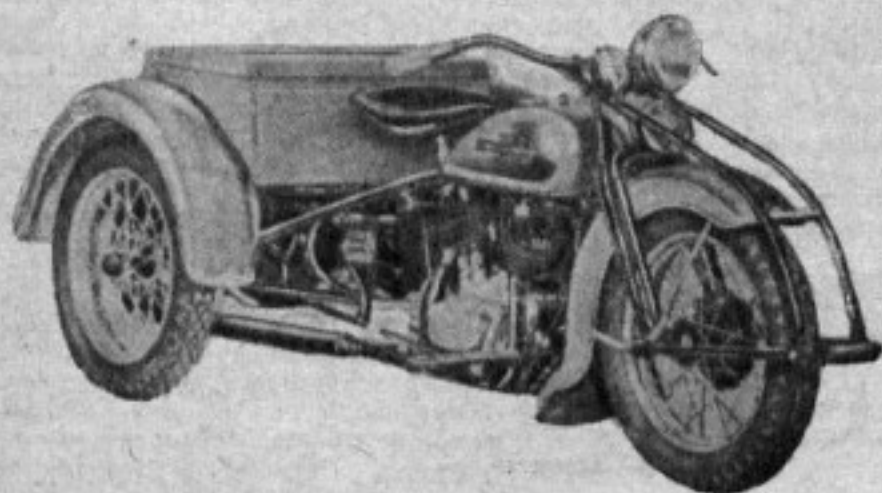
Кроме перечисленных типов мотоциклов, фирма Харлей-Давидсон строит в небольшом количестве специально гоночный, трековый тип мотоцикла, почти неизвестный нашим спортсменам. Гоночный мотоцикл одоцилиндровый, с верхними клапанами и рабочим объемом цилиндра 500 куб. см

### ДВЕРНОЙ ТОРМОЗ

Случайное открывание двери или слишком большой ее вылет нередко являются причиной аварий: дверь задевает за фонарный столб, идущую рядом машину и т. д. Новый дверной тормоз Вадац, устраняющий эти случайности, может быть поставлен на любую машину между внешней и внутренней обшивками двери. Тормоз действует все время, пока не нажата дверная ручка. Таким образом неплотно закрытая дверь не может случайно открыться; дверь может быть застопорена в любом положении.



При установке дверного тормоза отпадает необходимость в закреплении двери на ремнях. Уменьшается стук двери при разбалтывании кузова.



# Какой карбюратор лучше?

Инж. С. ГОФФЕНШЕФЕР

## РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОБЕГА МОСКВА—КЛИН—МОСКВА

В № 6 журнала «За рулем» уже сообщалось об автопробеге на экономию горючего по маршруту Москва — Клин — Москва, проведенном 18 февраля Госавтоинспекцией. Мы писали тогда, что из 47 автомашин, участвовавших в пробеге, с 22, показавших наилучшие результаты, были сняты карбюраторы для испытания на стенде и в лаборатории Московского автодорожного института.

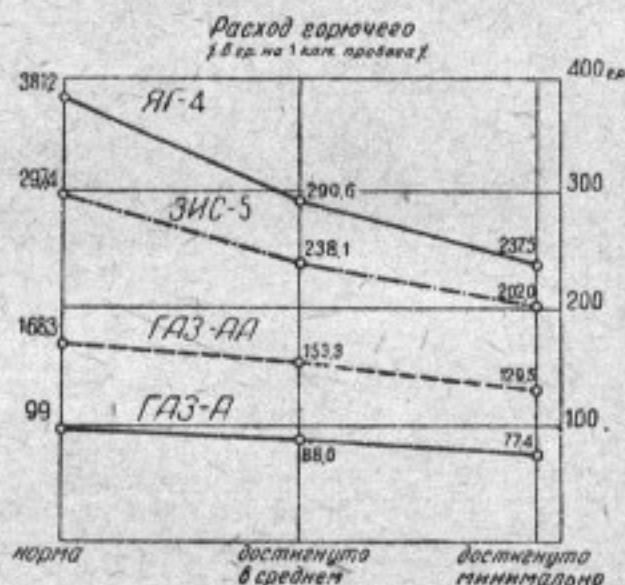
Лабораторные испытания имели целью не только определить призовые места в пробеге, но и тщательно изучить лучшие карбюраторы и их регулировку с тем, чтобы рекомендовать их затем автохозяйствам.

Испытание показало, что карбюраторы МАЗ, несмотря на ряд дефектов, являются в настоящих условиях наиболее приспособленными для работы на автомашинах ЗИС-5 и ЯГ-4. Машин с карбюраторами МАЗ заняли первые места в пробеге, дав значительную экономию бензина без заметного отражения на мощности двигателя. Московский автоарматурный завод (МАЗ) сделал уже некоторые выводы из пробега, приняв за правило не выпускать с завода ни одного карбюратора, не испытав его предварительно на стенде, чего раньше не делалось.

Интересные результаты получены по машинам ЗИС-5. При средней нагрузке в 4,4 т 14 автомашин из 22 дали экономию бензина свыше 20 проц. (за норму было принято 297 г на один км, при нагрузке всего в 3 т и со скидкой в 10 проц. на загородную езду).

Стандартный карбюратор МАЗ нормальный регулировки на машине № 2-95-35, шедшей вне конкурса, показал наилучшие результаты. При экономии горючего в 31,3 проц. к

проц. потеря мощности двигателя составила только 3 проц. На стенде двигатель работал весьма устойчиво на всех без исключения режимах. Этому способствовала отличная регулировка карбюратора (подбор жиклеров). В то же время карбюратор МАЗ на машине ЗИС-5 № 2-88-98 (2-я автобаза Метростроя), хотя и занявший первое место, главным образом по экономии горючего (32 проц.), показал на стенде потерю мощности в размере 18 проц. Регулировка карбюратора оказалась неудачной, размеры главного жиклера недостаточны, дроссельные характеристики протекали явно



неудовлетворительно. Так, например, при 1/4 дросселе максимальная мощность составляла 15,3 л. с. при 1000 оборотах в мин. Карбюратор с такой регулировкой неприемлем для работы в городских условиях.

В пробеге участвовали также машины ЗИС-5 с карбюратором ГАЗ-Зенит. Хотя экономия горючего по машинам ЗИС-5 с этими карбюраторами была значительно ниже призовых машин с карбюратором МАЗ, тем не менее один карбюратор ГАЗ-Зенит был взят в лабораторию для испытания. Из 9 испытанных карбюраторов машины ЗИС-5 именно этот показал наибольшую потерю мощности — 19 проц. Машина с этим карбюратором дала в пробеге 23,7 проц. экономии горючего.

В виде исключения был снят также для испытания на стенде карбюратор АМО-3 с машины № 2-64-98 (гараж Мострамвайтреста) с экономайзером конструкции Рябова и Суенко. Он дал всего 4,4 проц. экономии горючего, а потеря мощности выразилась в 17,5 проц.

Машины ЗИС-5 показали среднюю техническую скорость 34,9 км, при расходе топлива 238,1 г на 1 км пробега или 80,2 проц. к норме.

Первую премию 800 рублей получила машина 2-го автопарка Мосавтогруза (шофер Морозов). Две вторых премии по 600 рублей: машина 4-й автобазы Союзтранса (шофер Рогожин А. И.) и 2-й автобазы Метростроя (шофер Лазарев).



норме, потеря мощности составила всего 5,5 проц.<sup>1</sup> Работа карбюратора на стенде протекала нормально на всех режимах. Этот карбюратор может работать с успехом как за городом, так и в городе.

Хорошие результаты показал карбюратор МАЗ на машине ЗИС-5 № 2-84-31 (2-й парк Мосавтогруза). При экономии бензина в 26,5

<sup>1</sup> При определении потери мощности за номинал принята мощность мотора на лабораторных испытаниях.

С хорошими результатами закончили пробег машины ЯГ-4. Из двенадцати этих машин десять дали экономии горючего от 21,5 проц. до 37,7 проц. Особенно выделилась машина 3-й автобазы Союзтранса (шофер Евтеев Г. В.) с карбюратором МААЗ. При рекордной экономии горючего 37,7 проц. потеря мощности у двигателя была совершенно незначительной — всего 2,3 проц. На стенде карбюратор работал безукоризненно. Регулировка его заслуживает самого тщательного изучения для применения ее в других автохозяйствах. Шофер Евтеев получил первую премию в 1000 руб.

Следует остановиться также на карбюраторе МААЗ машины ЯГ-4 № 2-95-89. Работники автобазы сами внесли в карбюратор некоторые изменения: так, например, распылитель компенсационного жиклера был поставлен концентрично по отношению к распылителю главного жиклера и кроме этого поставлен узкий распылитель главного жиклера. Эти изменения привели к тройному торможению топлива, а следовательно к резкому обеднению смеси. В итоге на стенде двигатель на полном дросселе давал максимальную мощность при 1290 оборотах в мин., показывая потерю мощности в 60,4 проц., а при  $\frac{3}{4}$ -дросселе потеря мощности составляла всего 20 проц. Такая регулировка карбюратора не может быть рекомендована автохозяйствам. Карбюратор ГАЗ-Зенит, снятый с машины ЯГ-4 № 2-60-84, показал резко отрицательные результаты, дав потерю мощности в размере 49,5 проц.

Средняя техническая скорость по всем машинам ЯГ-4 составляла 30,6 км, при расходе бензина в 290,6 г на 1 км пробега или 76,2 проц. к норме.

Легковые машины ГАЗ-А не получили ни одного приза. Два карбюратора ГАЗ-Зенит, давшие хорошие результаты по экономии горючего (21,6 проц. и 20,9 проц. экономии) показали на стенде совершенно ненормальную потерю мощности. У одного карбюратора ГАЗ-Зенит, установленного на машине № 0-73-42 (ЦАНИИ) потеря мощности выразилась в 29,5 проц., а у второго (машина № 0-18-64 гаража Моссовета) — 37 проц.

Легковые автомобили показали среднюю техническую скорость в 47,1 км при расходе

топлива в среднем 88 г на 1 км пробега (88,9 проц. к норме).

Небезынтересно для сравнения привести данные о средних мировых нормах расхода горючего<sup>1</sup> по грузовым машинам различного тоннажа в 1935 году. В приводимой ниже таблице средние мировые нормы расхода даны при удельном весе бензина 0,75 и при нормальной эксплуатации.

	Средние мировые нормы расхода на 1 км пробега	Средний расход в пробеге	Примечание
Для грузов. машин до 1,5 т . . .	160 г	158,3 г	При средней нагрузке в 1,75 т на машинах ГАЗ-АА
Для грузов. машин до 3 т . . . .	228,7 г	238 г	При средней нагрузке в 4,4 т на машинах ЗИС-5
Для грузов. машин до 5 т . . . .	330 г	290,6 г	При средней нагрузке в 5,4 т на машинах ЯГ-4

Автопробег показал, что при должной организации карбюраторного хозяйства можно добиться значительных результатов по экономии горючего, что можно снизить существующие нормы расхода бензина для машин ГАЗ-А и АА не менее, чем на 5 проц., и для машин ЗИС-5 и ЯГ не менее, чем на 10 проц. Это явится большим вкладом в дело мобилизации внутренних ресурсов нашего социалистического хозяйства.

<sup>1</sup> Данные приводятся по январским номерам журналов 1936 г. «Керриер Газетт» (Англия), «Аутомобиль Рундшау» (Германия) и «Форд Дилерс Ньюс», (Америка).

## ПРИ ЖЕЛАНИИ И УМЕНИИ МОЖНО ДОБИТЬСЯ ЭКОНОМИИ ГОРЮЧЕГО

Некоторые шоферы считают конструкцию карбюратора МААЗ-5 неудачной. Это неверно. Если МААЗ-5 и не дает иногда положительных результатов, то это зависит не от его конструкции, а от неумения и неопытности водителей. Единственным недостатком этого карбюратора, если только можно считать это недостатком, является некоторая сложность его, благодаря чему при неумелом обращении усовершенствованные экономайзер и насос-ускоритель могут дать обратный эффект.

Например, многие шоферы злоупотребляют насосом ускорения, выкачивая бензин так, что он вытекает наружу. В равной мере это относится и к экономайзеру. Если мотор плохо тянет со стандартным экономайзером, то шоферы вместо того, чтобы сменить его на жиклер большего диаметра, начинают чаще переключать на низшую скорость, прибегать к насосу-ускорителю, к подсосу, а иногда, в порядке «самодеятельности», просто вывертывают

экономайзер или вынимают клапан экономайзера. Все это, конечно, приводит к пережогу горючего.

Не лучше ли было бы переконструировать карбюратор МААЗ-5 так, чтобы он постоянно работал на бедной смеси (такой, какую сейчас дает экономайзер), а обогащение сделать по типу Форд, поскольку экономайзер выключается только на очень больших оборотах, на которых практически мотор работает редко. В конструктивном отношении МААЗ-5 сделан удачно.

В общем, можно сказать, что карбюратор вполне удовлетворителен и при желании и умении можно добиться значительной экономии горючего. В частности, я, работая на этом карбюраторе в течение почти года, систематически экономлю в среднем 16 проц. горючего.

Шофер 2-й автобазы НКПП  
Н. Гугин

# О НЕКОТОРЫХ НЕДОСТАТКАХ В ОРГАНИЗАЦИИ МОСКОВСКОГО УЛИЧНОГО ДВИЖЕНИЯ

ОТКЛИКИ ЧИТАТЕЛЕЙ НА СТАТЬЮ т. ОСИНСКОГО, ПОМЕЩЕННУЮ В ЖУРНАЛЕ „ЗА РУЛЕМ“ № 7

**М. ФАЛЯНО** — директор Научно-исследовательского института городского движения при Моссовете

Вопросы правильной организации уличного движения в Москве, затронутые т. Осинским в его статье (см. № 7 журнала «За рулем»), несомненно актуальны. Для нас, работников Института городского движения, значение этих вопросов совершенно ясно. Однако некоторые положения статьи т. Осинского, по нашему мнению, являются спорными.

Совершенно правильно замечание т. Осинского о том, что нужны тротуары, более широкие, чем те, что имеются у нас. Наряду с расширением улиц надо соответственно расширять и тротуары и одновременно с этим на некоторых улицах (Арбат, Петровка и др.) следует установить одностороннее движение пешеходов. Это вполне возможно, и такой порядок практикуется в Сан-Франциско, Нью-Йорке, Берлине.

Тов. Осинский справедливо выступает против очистки улиц «под скребок». Действительно, такая очистка улиц приводит к неприятным последствиям. Очевидно, нужно оставлять на поверхности мостовой снежную кору толщиной в несколько сантиметров для удобства движения автомобилей и гужевого транспорта, а также для сохранности дорожного покрытия. Институт включил в план 1936 г. тему «Мероприятия по предупреждению скольжения и заносов автотранспорта и троллейбусов». Предложение т. Осинского будет нами учтено.

В вопросе о режиме работы автоматических светофоров т. Осинский не совсем прав. Если, как он указывает, пешеходы «ныряют» под автомобиль при любом свете фонаря, то это получается потому, что на переходах широких улиц отсутствует определенное место остановки пешеходов. Увеличение времени для перемены сигналов светофора вряд ли принесет пользу пешеходу. Наоборот, наблюдения показывают, что при увеличении промежутков времени между сигналами растет число нарушений правил перехода улицы. Этот вопрос должен разрешаться конкретно для каждого перекрестка.

Также нельзя согласиться с предложением об отмене поворота направо при красном свете. Американскими исследователями установлено, что отмена поворота направо при красном сигнале не улучшает положения. Наоборот экипажи, выезжающие из-за угла при зеленом сигнале, создают опасность для пешеходов, которым открывается в это время путь для движения. Опыт с запретом правых поворотов при красном сигнале был проведен в Москве на перекрестке Кузнецкий мост — Неглинная улица. Как и следовало ожидать, он не дал удовлетворительных результатов. В данном случае необходимо ограничить скорость на поворотах, ввести в обязательном порядке указатели поворотов на автомобилях и т. п.

Нельзя также согласиться с т. Осинским и в вопросе о замене сигнальных знаков плакатами. Водителю, особенно начинающему, труднее при движении экипажа прочесть плакат, чем заметить условный и изученный им сигнальный знак. Преимущество сигнальных знаков — их краткость. Плакаты несколько не помогут водителю, а, наоборот, затруднят восприятие знака. Это, конечно, не означает, что вовсе не следует вводить плакаты. В некоторых местах это можно провести.

Самые сигнальные знаки нуждаются в улучшении их видимости. В тематический план 1936 года институт включил вопрос: «Сигнальные знаки для регулирования пешеходного движения» (проект ОСТ). Надо полагать, что он получит соответствующее разрешение.

Институт как раз занимается сейчас рядом вопросов, поднятых т. Осинским в его статье. К ним относятся вопросы регламентации и организации стоянки экипажей, порядка установки на улицах Москвы сигнальных дорожных знаков, об обгонах, о предельной скорости движения на различных типовых улицах, методах контроля за установленными скоростями и т. д.

В общем в статье т. Осинского своевременно поднят ряд актуальных вопросов, заслуживающих внимания как института, изучающего городское движение, так и оперативных, регулирующих органов, также занимающихся этими вопросами.

**ФЕДОРОВ** — директор 2-го таксомоторного парка

Тротуары необходимо максимально расширять, но об этом мало думают. Возьмем 1-ю Мещанскую улицу. После реконструкции она стала просторной, а тротуары на ней остались прежние — узкие. Уже теперь на этой улице в оживленные часы часть пешеходов не влезает на тротуарах. А ведь через несколько лет 1-я Мещанская будет важнейшей магистралью Москвы, и тогда лишь часть пешеходов сможет найти себе место на тротуарах.

На той же 1-й Мещанской улице имеется не менее 6 знаков «школа», обязывающих шофера тормозить машину. Но почему ОРУД требует выполнения этого правила в 11 и даже в 12 час. ночи? Это уже формализм. Слишком много у нас различных «мертвых» действительно отвлеченных знаков. Иногда их сразу видишь несколько и это похоже на шараду. Прямо не знаешь, — то ли глядеть, чтобы не наехать на кого-нибудь, то ли решать шаряду. Их надо заменить простыми надписями. Затем следует всюду разрешать короткую стоянку, хотя бы для высадки пассажира.

На перекрестке Неглинной и Кузнецкого моста на четырех углах расставлены светофоры. К сожалению, все это только форма; там по-старому хаос, потому что никто не руководит пешеходами.

# Практика авторемонтного дела

Статья 6

Инж. Н. МОРОЗОВ

## ЗАЛИВКА ПОДШИПНИКОВ

Коренные шейки коленчатого вала вращаются в коренных подшипниках, находящихся в картере двигателя, шатунные же шейки вала вращаются во вкладышах нижней головки шатуна. И те и другие совершают большое количество оборотов и периодически находятся под большим давлением. Если бы металл коренных подшипников и нижних головок шатунов был однороден с металлом, из которого изготовлен коленчатый вал, т. е. был бы одинаково твердым, то шейки последнего быстро пришли бы в негодность. Вот почему подшипники коленчатого вала как коренные, так и шатунные, делаются из более мягкого металла, представляющего собой сплав из нескольких цветных металлов (баббит).

Согласно общесоюзному стандарту установлено пять марок баббита, характеризующихся составными частями сплава.

Наиболее употребительными из баббитов, применяемых для заливки автомобильных и тракторных двигателей, являются Б-1 и Б-2.

Из-за дефицитности олова и его дороговиз-

ны часто применяют баббиты, где олово заменяют свинцом. В связи с этим типовые баббиты делятся по характеру основы на два вида: оловянистые и свинцовистые. Температура плавления баббитов с оловянистой основой равна примерно 235—400°, а со свинцовистой—180—400°. При использовании баббита, бывшего в употреблении, не следует смешивать его со свежим баббитом в количестве больше 27 проц. Точно так же недопустимо мешать баббиты разных марок, так как это влечет за собой нарушение пропорций составляющих, входящих в сплав, и понижение качества залитых подшипников.

Перед употреблением баббита для заливки необходимо убедиться в его пригодности. Только что отлитый баббит при температуре не выше 500° должен иметь серебристую поверхность с блеском и мелкозернистое однородное строение излома.

Темносерый землистый вид излома чушки служит признаком перегрева баббита, крупнозернистое строение в изломе является показа-

Название марок баббита	Состав баббита в проц.					Примечание
	сурьма	медь	олово	свинец	Общее кол. прим.	
Б 1 . . . . .	11—12	5—6	остальн.	—	менее 0,3	Количество каждой примеси в отдельности должно быть менее 0,1 проц. свинца до 0,3 проц. Количество каждой примеси в отдельности должно быть менее 0,1 проц. Процент олова не должен превышать проц. сурьмы;
Б 2 . . . . .	15—16,5	2,5—3	15—16	остальн.	„ 0,3	

## ПРОДОЛЖЕНИЕ ОТКЛИКОВ НА СТАТЬЮ т. ОСИНСКОГО

**Ф. И. ГРИГОРЬЕВ — шофер**

В организации уличного движения Москвы еще много недочетов. Безусловно необходимо запретить поворот вправо под красным светом. Зеленый свет дает право пешеходу переходить улицы, а мы спокойно катим наперез и фактически не даем пешеходу возможности пользоваться своим правом. Получается, что и под зеленым светом, как и под красным, пешеход одинаково рискует угодить под колеса машины.

Совершенно прав т. Осинский, заявляя, что если на Петровке расширить тротуары так, чтобы мостовой хватило только для разезда двух машин, то это улучшит движение пешеходов и экипажей.

Шоферы имеют право не останавливаться у трамвайных остановок там, где ширина мостовой между трамвайной линией и тротуаром превышает 7 метров. Но это трудно опреде-

лить на глаз. У трамвайных остановок, которые шофер может проезжать свободно, следует вывесить специальные надписи о том, что здесь остановка экипажей необязательна.

**Ф. Г. САМОЙЛОВ — шофер**

У трамвайных остановок необходимо разрешить движение автомобилей со скоростью пешехода. Например у Курского вокзала трамвай кольца «Б» стоят чуть ли не по 5 минут, и за это время натекается хвост машин. Мостовая там широкая, проехать можно вполне.

Мне кажется, что в определенные часы можно разрешать обгоны, особенно, когда впереди плетется автобус.

Затем я предлагаю у тротуаров сделать невысокие борты, ну хотя бы сантиметров 5—6 высотой. Это будет дисциплинировать пешеходов.

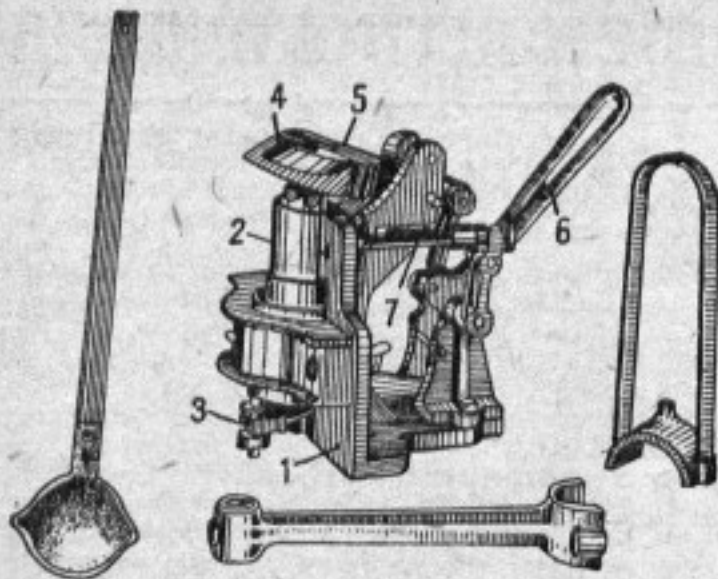


Рис. 1. Прибор для заливки шатунных подшипников и крышек коренных подшипников

телем медленного остывания его вследствие перегрева или заливки в сильно нагретые формы.

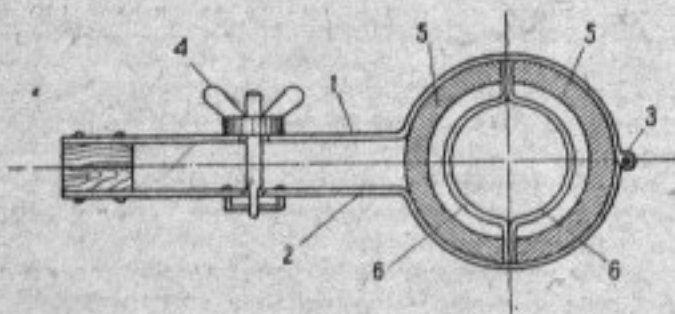
Неоднородность в изломе зерен по величине и даже оттенку служит признаком отделения во время плавки легких составляющих частиц от более тяжелых. Подобные явления при плавке баббитов Б-1 и Б-2 происходят от недостаточного перемешивания сплава, неправильного соотношения составляющих баббит и, наконец, от выгорания некоторых составляющих при сильном перегреве баббита перед заливкой.

#### Подготовка вкладыша или подшипника к заливке

Перед заливкой баббитом подшипники очищают от следов старого баббита, протравливают и лудят. Старый баббит обычно срубают зубилом, поставленным в торец подшипника, или выплавляют с помощью лампы, или просто опускают подшипник в расплавленный баббит.

Протрава и полуда необходимы для того, чтобы баббит надежно пристал к бронзе. Перед протравкой подшипник или вкладыш, очищенный от старого баббита, погружают на 1—2 минуты в кипящий раствор каустической соды (15 проц.) для очистки от грязи и жира. Протрава поверхности заливаемого подшипника производится свежеприготовленным насыщенным раствором хлористого цинка (соляная кислота + цинк).

После очистки вкладыши или подшипники нагревают до температуры 120—160° Ц, не касаясь пламенем заливаемой поверхности, и



22 Рис. 2. Приспособление для заливки вкладышей шатунных и коренных подшипников

опускают на 1—2 минуты в ванну с расплавленным оловом, температура которого должна быть не менее 330° Ц. Из ванны подшипник извлекается быстрым движением, встряхивается, протирается абсолютно чистой холщевой тряпкой и ставится в соответствующий прибор для заливки баббитом. Все это должно быть сделано как можно быстрее, чтобы избежать окисления полуженной поверхности вкладыша или подшипника от длительного соприкосновения с воздухом. Окисление поверхности приводит к снижению качества заливки (баббит отстает). Наилучшие результаты заливки получаются при сокращении времени до 15—25 секунд. В том случае, если для полуды употребляется третник (что также допустимо), то быстрого окисления не бывает.

#### Подготовка баббита к заливке

Баббит плавится в особых толстостенных сосудах — тиглях, подогреваемых бензиновыми лампами. Температура плавления, как мы говорили выше, зависит от того, что является основой для данного баббита: свинец или олово. Перегрев баббита во время плавки понижает его качество вследствие того, что из сплава выгорают составные части. В оловянистом баббите при перегреве образуются окиси олова, сильно понижающие качество сплава. Перегрев свинцовистого баббита влечет за собой выго-

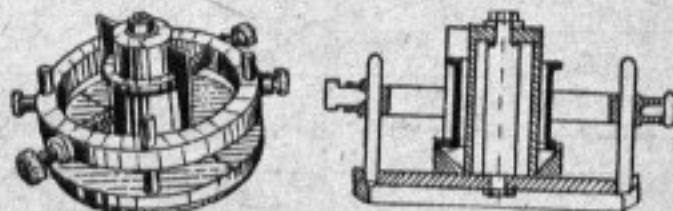


Рис. 3. Приспособление для заливки крышек шатунных и коренных подшипников

рание сурьмы, а следовательно и ухудшение антифрикционных свойств баббита.

Во избежание этих последствий перегрева рекомендуется при плавке баббитов пользоваться контролирующим температуру термометром. Для предохранения поверхности расплавленного баббита от окисления, необходимо при начале плавления покрыть поверхность чистым размельченным древесным углем слоем в 4—5 мм. При плавке на поверхности сплава образуется пленка, которую ни в коем случае не следует удалять, так как это повлечет за собой усиленное окисление металла. Металл желательно плавить в узком тигле. В широком тигле сплав больше окисляется и выгорает вследствие большей площади соприкосновения его с воздухом и пламенем горелки через стенки тигля.

Температура заливки для баббита должна быть несколько выше, чем температура плавления. Перегрев необходим для обеспечения хорошего заполнения формы при заливке перегретым жидким сплавом. Перегрев необходим также и потому, что часть тепла будет потеряна баббитом во время перенесения его из тигля в ковше к литнику прибора и из нагрев последнего. Температуры литья, давшие на практике положительные результаты, различны, в зависимости от марки применяемого для заливки баббита. Баббит марки Б-1 заливается при температуре не ниже 414°, а баббит Б-2 — при температуре 400°. Сильное по-



вышение температуры литья (выше 500°C) или продолжительное состояние баббита при температуре литья влечет за собой выгорание составных частей. Поэтому рекомендуется держать сплав при более низких температурах до момента заливки, и только приготовив все необходимое для заливки, быстро повысить низкую температуру до температуры заливки.

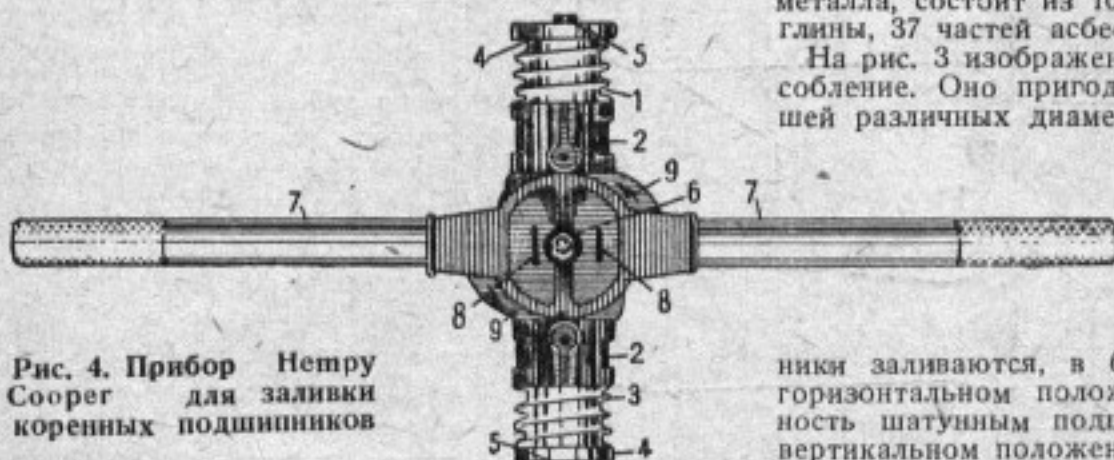


Рис. 4. Прибор Нетру Соорег для заливки коренных подшипников

При отсутствии термометра о правильной температуре литья можно судить по вишнево-красному цвету расплавленного баббита или по обугливанию сухой сосновой лучинки, опущенной в сплав. В процессе сплава баббит необходимо перемешивать железным прутком или ковшем.

#### Приборы и оборудование для заливки

Прибор, применяемый для заливки шатунных подшипников и крышек коренных подшипников, изображен на рис. 1. Он состоит из литой чугунной станины 1, на которой укреплен отлитый из алюминия пустотелый стержень 2. Стержень поддерживается снизу рычагом 3 и накрывается крышкой 4. Верхняя крышка имеет отверстие (литник) 5, через которое заливается расплавленный баббит. Для производства заливки шатунный подшипник или вкладыш необходимо приставить к стержню 2 и закрепить сверху опускающейся крышкой 4. Крышка опускается, когда нажимают на рычаг 6. При поднятии рычага 6 вверх крышка поднимается при одновременном движении влево двух штырей 7, отсоединяющих подшипник от сердечника 2.

На этом приборе заливается как крышки подшипников и вкладыши, так и верхние крышки шатунов, составляющие одно целое с телом шатуна.

Заливка вкладышей шатунных и коренных подшипников может быть произведена при наличии более простых приспособлений, которые можно изготовить средствами мастерских. На рис. 2 изображено одно из таких приспособлений, состоящее из двух железных полос 1 и 2, изогнутых по форме вкладышей подшипников и соединенных шарниром 3. Барашек 4 служит для зажима двух вкладышей 5.

Процесс заливки одиночек с предыдущим, т. е. сначала очищают вкладыши от грязи и жиров, затем лудят заливаемые поверхности и только после этого зажимают их в приспособление. Вместе с вкладышами ставят две жестяных прокладки 6, образующие со стенками вкладышей полости для заливаемого баббита. Разумеется, баббит должен заливаться из эти полости с расчетом его дальнейшей об-

работки, т. е. расточки и шабровки, для чего дается припуск в 4—5 мм по диаметру. Приспособление с зажатыми вкладышами кладется на плиту и для уничтожения щелей при неплотном его прилегании к плите, обмазывается глиной или смесью глины с асбестом. Дешевая и вместе с тем не растрескивающаяся замазка, хорошо выдерживающая давление металла, состоит из 100 частей красной печной глины, 37 частей асбеста и 56 частей воды.

На рис. 3 изображено более простое приспособление. Оно пригодно для заливки вкладышей различных диаметров. Коренные подшип-

ники заливаются, в большинстве случаев, в горизонтальном положении, в противоположность шатунным подшипникам, заливаемым в вертикальном положении. Последнее влияет на плотность залитого баббита коренных подшипников.

Для заливки коренных подшипников применяются специальные приборы, позволяющие заливать все подшипники одновременно или порознь. На рис. 4 представлено приспособление для заливки коренных подшипников порознь. Основной частью этого приспособления является болванка — стержень 1, на которой монтируются все остальные детали приспособления. На концы стержня 1 надеты обоймы 2, пружины 3 и шайбы 4, закрепляемые гайками 5. Верхняя часть приспособления крепится болтом 6 к пластине, которая устанавливается на четырех шпильках в прорези болванки и прикрепляется к ней четырьмя шурупами.

Таким образом пластина делит приборы на две части; верхнюю и нижнюю. Верхняя часть поворачивается вокруг болта 6 с помощью ручек 7 и имеет две щели 8 для заливки баббита. По окончании заливки и после охлаждения баббита, верхняя часть приспособления поворачивается против часовой стрелки, выступы ее 9 отодвигают обоймы 2 от торцов подшипника, и одновременно срезаются литники.

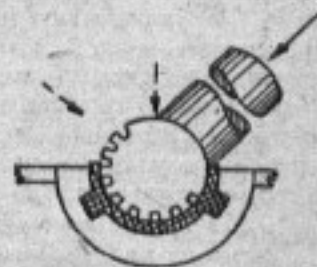
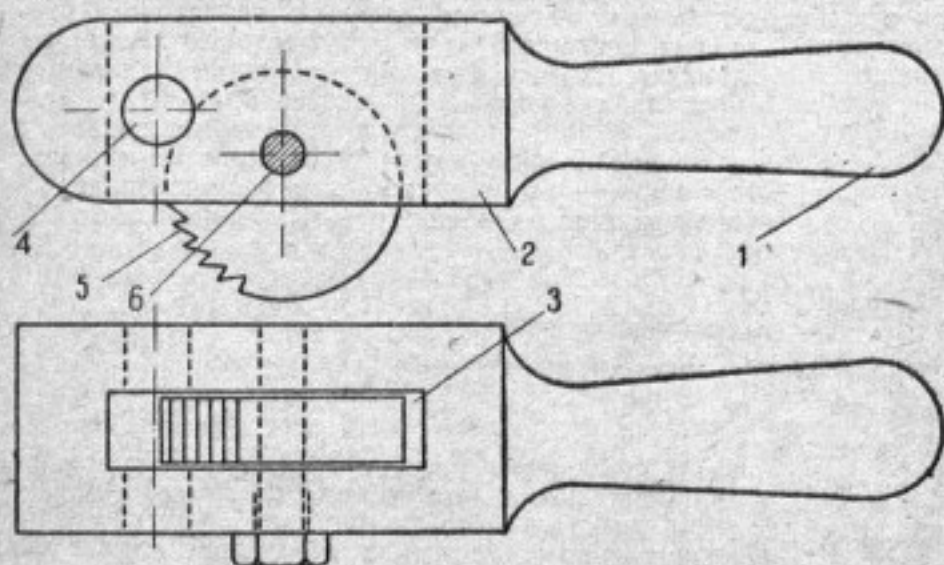


Рис. 5. Уплотнитель

Как правило, баббит коренных подшипников после заливки уплотняют. Процесс уплотнения изображен на рис. 5. При уплотнении пользуются специальным инструментом — уплотнителем. Уплотнитель ставят сначала перпендикулярно к подшипнику и ударяют молотком по его стержню. Затем его ставят наклонно и точно так же ударяют молотком. Такой же удар молотком производят по уплотнителю, наклоненному вправо. Процесс уплотнения ликвидирует одновременно внутренние напряжения, которые возникают в момент остывания между подшипником и баббитом.



## ШПИЛЕЧНЫЙ КЛЮЧ

Предложение т. ВОЙДА А. Н. (Красноярский край, г. Минусинск)

При ремонте автомобилей часто приходится отвертывать разводными ключами шпильки, крепящие головку цилиндров. Эти ключи обычно провертываются, поэтому портят шпильки. Предлагаемый мною шпилечный ключ состоит из рукоятки 1, которая на одном конце имеет утолщение 2. В этом утолщении имеется четырехгранное продолговатое отверстие 3.

Другое круглое отверстие 4 по диаметру шпилек просверливается перпендикулярно квадратной прорези. Внутри вращается зубчатый ролик 5, эксцентрично насаженный на ось 6. При отвертывании ключ вставляется отверстием 4 на шпильку и зубчатый ролик прижимается рукой к шпильке. Изготовить такой ключ очень легко.

## ЗАМЕНА ДЕФИЦИТНЫХ РЕМОНТНЫХ МАТЕРИАЛОВ

В кустарных ремонтных мастерских часто испытывают большую нужду в материалах. Я приведу несколько примеров того, как мы в авторемонтных мастерских Усинского тракта заменяли остродефицитные материалы и тем самым выходили из затруднительного положения.

1. Масленки для смазки механизмов на машинах часто теряются и портятся. Изготовить масленку — дело несложное. Но часто не бывает стальных шариков соответствующих размеров, а без шарика масленка не будет работать. Шарики можно заменить обыкновенной охотничьей свинцовой дробью диаметром 4 мм. Масленки с дробью работают не хуже фабричных.

2. В каждом автохозяйстве всегда найдутся негодные ра-

диаторы. Латунь, из которой изготовлены трубки радиатора, можно превратить в полосы, а из полос можно изготовлять прокладки для шатунных и коренных подшипников. Для лучшего использования латуни и ускорения дела нужно изготовить стальные высечки соответствующих профилей и высекать ими прокладки.

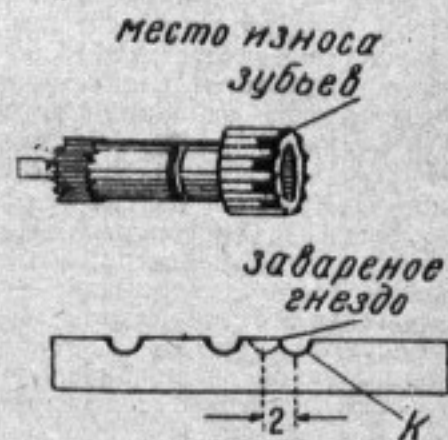
3. Из негодного радиатора, прежде, чем использовать латунь, необходимо выплавить олово. Для этого надо положить радиатор в посуду, закрыть крышкой и поставить на огонь. Олова при такой выплавке получится несколько десятков граммов, но и они будут полезны в производстве.

Х. Скалдин

г. Минусинск

## КАК УДЛИНИТЬ СРОК РАБОТЫ ПЕРВИЧНОГО ВАЛА КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ АВТОМОБИЛЯ ГАЗ

Вследствие неполного сцепления зубьев шестерни первичного вала коробки передач с шестерней 3 и 4 передач ГАЗ-АА и 2—3 передач ГАЗ-А у шестерни срабатываются концы зубьев, как показано на рис. сверху. Зубья восстанавливают обычно сваркой, после чего, производят цементацию и калку обваренных мест, что, конечно, из-за отсутствия специального термического цеха, рекомендовать нельзя, так как при этом получается много брака. Обварку сработанных концов зубьев лучше производить чугуном, используя для этого разбитый картер маховика и сцепления, старые блоки и т. д. Такой способ обварки не требует дальнейшей термической обработки, хотя уступает ей в прочности.



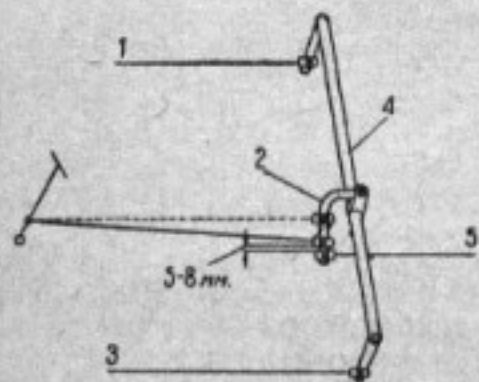
Для лучшего сцепления шестерен можно сделать следующее. У валика переключения 3—4 передач ГАЗ-АА и 2—3 передач ГАЗ-А гнездо стопорного шарика К, заваривается автогеном (см. на рис. снизу) и пропильвается на новом месте. Этот способ, примененный на автобазе Скорой помощи, показал положительные результаты.

Б. Б.

## ИЗМЕНЕНИЕ СИСТЕМЫ СОЕДИНЕНИЯ ТОРМОЗНОЙ ПЕДАЛИ ПРИ ОТСУТСТВИИ ТЯГ ПЕРЕДНЕГО ТОРМОЗА ЗИС-5 И ЗИС-8

Предложение т. БАРБАРИГО (Одесса, отд. «Интурист»)

В машинах ЗИС-5—8 тормозное усилие рычага передних тормозов передается гибким тросом, заключенным в бронированную оболочку. Очень часто жилки этого троса лопаются и его заедает в оболочке. В результате этого тормозная педаль не полностью возвращается в свое первоначальное положение и тормозные барабаны от излишнего трения начинают нагреваться. Так как тросы трудно приобрести, то приходится на время выключать передние тормоза, пользуясь только задними. Я на своей машине сделал следующее временное (до получения тормозных тросов) изменение.

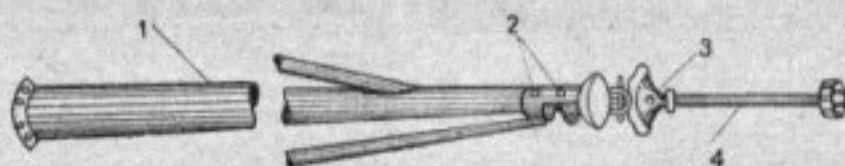


1 и 3 — тяга к переднему тормозу; 2 — компенсатор; 4 — промежуточный вал; 5 — тяга к валику задних тормозов

В компенсаторе нужно высверлить отверстие с таким расчетом, чтобы при соединении наконечников тормозных тяг между ними осталось расстояние в 5—8 мм. Диаметр высверленного отверстия должен соответствовать диаметру наконечника тормозной тяги. При таком способе крепления получается как бы непосредственное соединение тяг, поддержкой которым служит компенсатор. Тяги передних тормозов можно не рывобить, так как промежуточный валик при торможении остается неподвижным.

Схема старых соединений показана на прилагаемом рисунке пунктиром, а новых — сплошной линией.

## ДОБАВОЧНАЯ ТАВОТНИЦА ДЛЯ СМАЗКИ ШАРНИРА ГУКА АВТОМАШИНЫ ГАЗ-АА



На практике часто случается, что шарниры Гука автомашины ГАЗ-АА изнашиваются преждевременно. Это объясняется тем, что две тавотницы, имеющиеся в карданной трубе, не обеспечивают хорошей смазки шарнира Гука. На машинах автобазы Скорой помощи института им. Склифасовского установлены добавочные тавотницы в шаровом колпаке карданного сочленения (см. рисунок). Для лучшего крепления тавотницы в шаровом колпаке приклепывается или приваривается пластинка, в которой нарезается резьба для ввертывания тавотницы.

После такого незначительного добавления в смазку

шарнира Гука срок службы шарнира значительно увеличился. Так, например, при постановке в капитальный ремонт автомашины с добавочной тавотницей после 40—50 тыс. км пробега шарниры Гука оказались незначительно изношенными и могли быть оставлены без ремонта для дальнейшей эксплуатации. Без добавочной тавотницы шарниры обычно приходили в негодность после 25 тыс. км пробега.

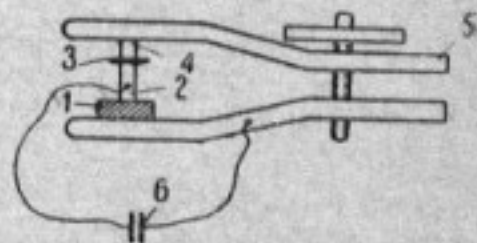
На рисунке: 1—труба карданного вала, 2—имеющиеся тавотницы, 3—добавочная тавотница, 4—промежуточный валик.

Б. Бессонов

## НАПАЙКА КОНТАКТОВ ПРЕРЫВАТЕЛЯ

Предложение т. ЩЕРБАКОВА (Хабаровск)

Контакты прерывателя можно легко напаять, имея вольфрамовые лепешечки или контакты от фордзоновских бобин. Паять можно серебром, паяльной трубкой с бурой или же медью, используя ток батареи. Для этого нужно взять винт или молоточек, тщательно зачистить место пайки и положить между ним и контактом кусочек фольги, смоченной в растворе буры. Затем все это нужно зажать в плоскогубцах или ручных тисках, изолируя винт от массы зажима (см. рисунок). Если после этого пропустить в течение нескольких секунд ток от хорошо



1 — изоляция; 2 — винт; 3 — латунь; 4 — контакт; 5 — тиски; 6 — аккумулятор

заряженной 6-вольтовой батареи, то винт и контакт расплавятся добела, а расплавившаяся медь спаяет контакты. Эта операция занимает немного времени и дает положительные результаты.

## ОСВЕЩЕНИЕ ДОРОГИ ПРИ ЕЗДЕ ЗАДНИМ ХОДОМ

Предложение шофера КОЧЕТКОВА М. И. (Пенза)

При подаче автомобиля задним ходом в неосвещенном месте легко наехать на препятствие или заехать в канаву. Для освещения дороги сзади можно воспользоваться стоп-сигналом. Для этого нужно сделать провод-

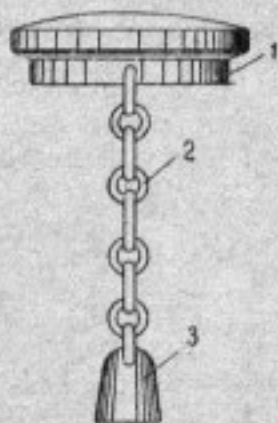
ку от обоих контактов выключателя стоп-сигнала в кабину и поставить простой выключатель. При повороте выключателя лампочка стоп-сигнала будет достаточно освещать дорогу сзади.

## КАК ПРЕДУПРЕДИТЬ ПОТЕРЮ РАДИАТОРНОЙ ПРОБКИ

Предложение т. СВИТЧЕНКО (Алма-Ата)

Радиаторные пробки, вследствие постелепной сработки крепящих лапок, часто выскакивают и теряются. Я предлагаю проверенный на практике способ, при помощи которого можно хорошо укреплять пробки.

Способ этот состоит в следующем. В центре крепящей лапки надо припаять обыкновенный зажим для бумаг и сделать также из этих зажимов цепочку. В последнее звено цепочки необходимо вплавить груз свинца, а противоположный конец цепочки соединить с радиаторной пробкой (см. рисунок). Груз свинца опускается в радиа-



1 — пробка; 2 — цепочка;  
3 — грузик

торный резервуар, и пробка завинчивается.

Если при езде пробка отвинтится, то опущенный в резервуар груз не позволит ей выпасть на землю.

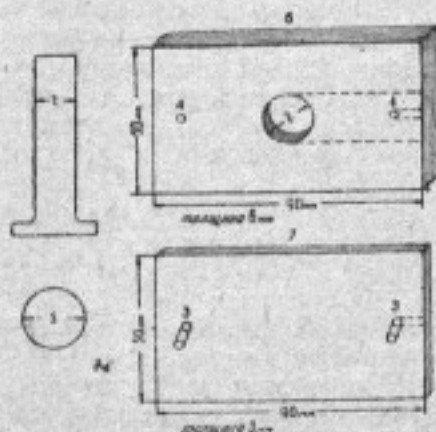
## РЕГУЛИРОВКА КЛАПАНОВ ДВИГАТЕЛЯ ГАЗ

Предложение т. КОСОБЬЯНА (Марийский облдортранс).

Регулировка зазора в клапанах двигателя ГАЗ производится обыкновенно или при помощи оттягивания стержня клапана, или удлинения самого толкателя, что достигается путем наварки и последующей приточки. Эти способы не дают положительных результатов и нарушают правильную работу системы газораспределения. Кроме того они требуют наличия сварочных аппаратов и токарно-

го станка. Я предлагаю производить регулировку зазора при помощи специальных железных шляпок, одеваемых на верхнюю головку толкателя.

Шляпки изготавливаются прессованием следующим способом (см. рис.). Железная



плита 6 при помощи шпилек 3 и отверстий 4 соединяется с плитой 7. На отверстие 2 накладывается круг железа, диаметр которого на 8 мм больше диаметра отверстия. Затем на середину вырезанного круга ставится верхняя головка толкателя и плиты зажимаются в параллельных тисках, после чего производится прессовка. В зависимости от зазора внутрь шляпки можно подкладывать латунные прокладки.

## КАК ПРИСПОСОБИТЬ РОТОР РАСПРЕДЕЛИТЕЛЯ ГАЗ К РАСПРЕДЕЛИТЕЛЮ ЗИС

Предложение т. ЛИТВИНОВА Н. Д.

(Коканд, УзССР)

Из-за поломки ротора распределителя при отсутствии запасного, водителя автомобилей ЗИС часто испытывают большие затруднения. В таких случаях обычно делают роторы из дерева, но они не дают надлежащих результатов. Между тем к распределителю ЗИС можно применить ротор распределителя ГАЗ. Для этого я проделал следующее.

Как известно, диаметр гнезда ротора ГАЗ, служащего для посадки ротора на кулачок прерывателя, — больше

чем диаметр шейки кулачка ЗИС. Для устранения этого я отлил из баббита кольцо, которое надел на шейку кулачка прерывателя ЗИС, а на кольцо надел ротор распределителя ГАЗ.

Самый ротор не требует переделки, надо только спилить выступ, находящийся под стальным язычком, так как он упирается в крышку распределителя ЗИС. Зазор между язычком ротора и сегментами крышки распределителя равен приблизительно 4 мм. Его можно немного уменьшить, осторожно выпрямив язычок ротора. В некоторых роторах этот язычок сидит на винтике, и его можно отвернуть и выправить, укоротив, примерно, на 4—5 мм, чтобы он не задевал за сегменты.

Ротор ГАЗ я испытывал на машине ЗИС, не выпрямляя язычка. Он работал без перебоев.

Желательно, чтобы завод АТЭ выпускал распределители ЗИС и ГАЗ с взаимозаменяемым ротором. Это не потребует большого изменения конструкции, а между тем значительно упростит и облегчит снабжение автохозяйств запасными роторами.

## СПОСОБ ПРИТИРКИ КЛАПАНОВ АВТОМОБИЛЯ ГАЗ

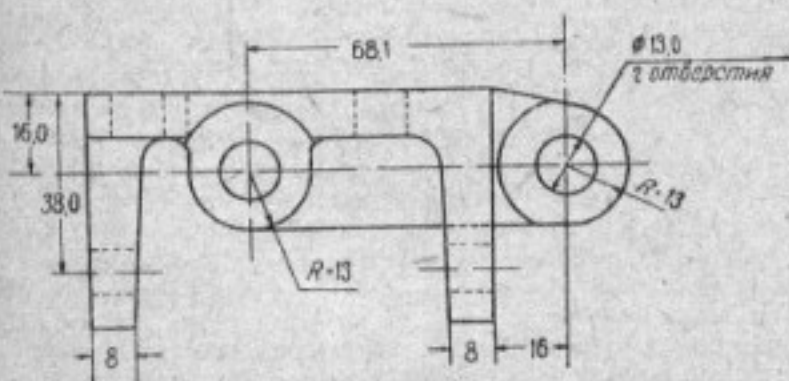
Предложение т. КАЗНОВСКОГО (Днепропетровск)

Отсутствие канавок и сверлений на клапанах автомобилей ГАЗ затрудняет притирку клапанов; так как специальные резиновые присосы достать трудно, и кроме того многие шоферы не умеют с ними обращаться. А между тем клапан можно притереть следующим простым способом.

К центру тарелки клапана припаивают жестяную пластинку (размером 20 × 20 мм и толщиной 0,3 × 0,5 мм), согнутую в виде канавки, так чтобы в нее вошла отвертка или наконечник дрели. После этого притирку производят обычным порядком. По окончании притирки пластинка отпаивается и место припайки протирается концами.

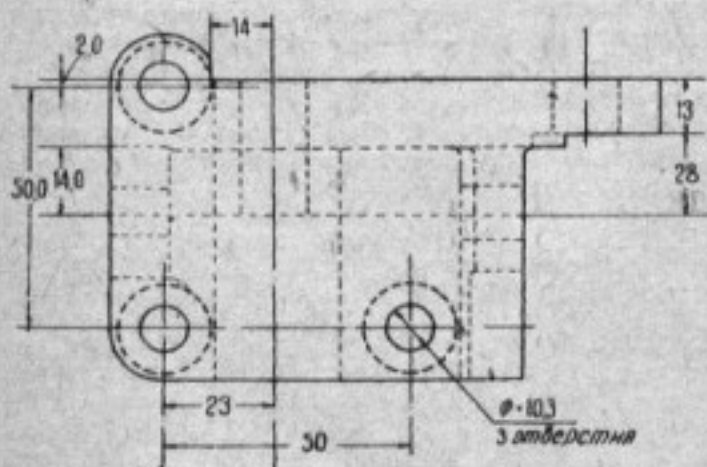
Тов. ОВЧИННИКОВУ (Саратов)

1. Как поставить магнето на двигатель ЗИС?



Для установки магнето нужно изготовить площадку согласно помещаемому чертежу. Площадка-кронштейн привертывается к картеру двигателя у конца валика водяно-

все четыре провода, идущие от распределителя магнето, соединяются вместе, и уже один общий провод идет к центральному контакту распределителя батарейного за-



го насоса. Этот же валик служит для вращения магнето.

Для установки берется магнето высокого напряжения левого вращения для 6-цилиндрового двигателя. Провода, идущие от распределителя магнето, соединяются со свечами двигателя в порядке работы цилиндров 1—5—3—6—2—4. Можно установить 4-цилиндровое магнето тракторного типа. В этом случае

жигания, взамен провода, идущего от индукционной катушки.

Конечно, в случае установки магнето, система батарейного зажигания выключается или снимается. При установке 4-цилиндрового магнето возможно устройство двойного зажигания с сохранением батарейной системы, но при этом понадобится довольно сложный переключатель.

Тов. ЕГОРОВУ Д. И. (Хабаровск)

Как можно устроить простой выпрямитель, чтобы заряжать одну аккумуляторную батарею у автомобиля ГАЗ от сети переменного тока напряжением 220 вольт?

Наиболее простой установкой для этого является умформер (преобразователь), состоящий из электродвигателя переменного тока, соединенного с автомобильной динамо.

Можно ли для обмоток динамо взять провод другого сечения (толще) и каковы будут последствия?

Если для обмоток динамо взять провода другого сечения, то изменится напряжение динамо. Если провода взять толще, то напряжение уменьшится приблизительно во столько раз, во сколько уменьшится число витков нового провода в пазу. Например, если вместо 24 витков в пазу будет по 16 витков, то напряжение динамо будет не 6, а 4 вольта, но динамо будет выдерживать более сильные токи, т. е. сила тока с 14 ампер возрастет до 20.

Как можно вычислить мощность стартера и динамо?

Мощность электрического тока определяется как произведение напряжения на силу тока. Если динамо развивает напряжение 7 вольт (что нужно проверить точно вольтметром), а сила протекающего тока по показаниям амперметра равна 10 амперам, то отдаваемая мощность динамо (выраженная в ваттах) равна  $7 \times 10 = 70$  ватт. Мощность, поглощаемая динамо, всегда выше, чем мощность, отдаваемая на величину, определяемую коэффициентом полезного действия. Если принять коэффициент полезного действия равным 0,7, то мощность, поглощаемая динамо, будет  $W = 100$  ватт.

Подобным же образом можно вычислить и мощность стартера. Другие способы определения мощности стартера указаны в отделе технической консультации журнала «За рулем» № 7 за 1935 г.

**Тов. ФИЛАТОВУ М. И.**  
(г. Данков)

**Отчего у реле горит тонкая обмотка?**

От слишком сильного и продолжительного тока при перегрузке динамо или же от повышения напряжения динамо в случаях плохого контакта в цепи динамо — аккумуляторная батарея.

**Как определить емкость аккумуляторной батареи, если нет надписи?**

Приблизительную оценку емкости аккумуляторной батареи неизвестной марки можно дать по ее размерам, сличая размеры с данными таблицы аккумуляторов ВЭО или же разрядкой с замером силы тока и времени разрядки.

**Как рассчитать ламповый реостат для зарядки аккумулятора и как узнать, что аккумулятор зарядился?**

Обыкновенная электрическая лампочка 110 вольт 50 свечей пропускает ток силой около 0,5 ампера. Для зарядки аккумуляторной батареи потребуется 10—12 лампочек, соединенных параллельно. При изменении светосилы лампочек соответственно должно измениться и их количество. При напряжении 220 вольт количество лампочек при той же светосиле должно быть удвоено.

Окончание зарядки узнают по сильному газообразованию (кипению) электролита во всех банках, а также по повышению напряжения у зажимов 6-вольтовой батареи до 6,5 вольт, при измерении тотчас же после окончания зарядки.

**Проходит ли ток высокого напряжения через динамо?**

Да, ток высокого напряжения, разветвляясь, проходит через все включенные электроприборы, в том числе и через обмотки динамомашин.

**Откуда получается коэффициент 0,3 в формуле налоговой мощности?**

Налоговая формула выведена из общей формулы расчета мощности автомобильного двигателя

$$N = p \frac{\pi \cdot d^2}{4} \cdot S \frac{n \cdot i}{1,0 \cdot 75},$$

где

$N$  — мощность двигателя в лошадиных силах,

$p$  — среднее эффективное давление в цилиндре,

$d$  — диаметр цилиндра в сантиметрах,

$S$  — ход поршня в метрах,

$n$  — число оборотов двигателя в минуту,

$i$  — число цилиндров.

Налоговая формула существует с того времени, когда двигатели были еще весьма несовершенны. Число оборотов  $n$  было принято за 900 в минуту, а среднее эффективное давление  $p=3,8$  кг/см<sup>2</sup>. Подставив все известные и принятые величины в формулу, получаем:

$$N = 3,8 \frac{3,14 \cdot d^2}{4} \cdot S \cdot \frac{900 \cdot i}{120 \cdot 75} = 0,3 d^2 \cdot s \cdot i.$$

Следовательно, коэффициент 0,3 определен как результат арифметических действий со всеми известными и условно принятыми, входящими в формулу цифровыми величинами.

**Тов. ПОЛЯКОВУ А. А.**

**1. В каких случаях добавляется в аккумулятор вода и раствор?**

В тех случаях, когда уменьшение электролита происходит за счет испарения, то добавляется только дистиллированная вода. Когда же электролит вытекает через трещины банок или расплескивается, то в этом случае добавляется раствор соответствующей крепости.

**2. Чем вызывается перегрев динамо?**

Чаще всего причиной перегрева служит плохой контакт массового провода или обрыв внешней цепи.

**Тов. ПАСИСНИЧЕНКО (Северо-Кавк. край, Воронцово-Александровский район)**

**1. Как заряжается конденсатор?**

Экстраток размыкания, образующий искры на контактах прерывателя, вбирается конденсатором, причем одна его обкладка заряжается положительным, а другая — отрицательным электричеством.

При последующем замыкании запасенное конденсатором электричество направ-

ляется вместе с главным током в первичную обмотку и конденсатор оказывается разряженным, готовым для принятия нового заряда.

Таким образом, выполняя роль буфера, конденсатор с одной стороны препятствует искрообразованию, а с другой — способствует усилению искры в свече.

**2. Как проще зарядить переменным током батарею?**

С помощью умформера.

**3. Чем заделать трещину на банке аккумулятора?**

Надо сначала обмотать банку просмоленным холстом, а затем шпагатом виток к витку.

**Тов. ЯЦИКУ (Турксиб, ст. Лепсы).**

**1. От чего зависит мощность динамо и напряжение?**

От числа витков якоря и полюсов.

**2. Можно ли перемангнитить динамо?**

Можно. Для этого надо при неработающей динамо замкнуть реле на 20—30 секунд.

**3. Какой дается припуск при заливке подшипников на расточку и шабровку?**

Припуск дается 2—3 мм.

**4. Чем можно заменить серную кислоту для аккумуляторов?**

Кислоту заменить нельзя.

**5. Откуда можно выписать техническую литературу?**

По адресу: Москва, ул. Горького, 28, магазин ОГИЗ

**Тов. ПИГАРЕВУ (Азово-Черноморский край)**

**Что полезнее, чаще или реже менять воду в радиаторе, чтобы было меньше накипи?**

Воду нужно менять реже и пользоваться снеговой или дождевой водой. Для предохранения от накипи полезно добавлять в воду ложку соды (углекислой).

**Какое напряжение во вторичной обмотке магнето Бош и Электрозавода?**

Во вторичной обмотке магнето напряжение достигает

18 000 вольт при 2 500—3 000 об/мин.

**Какое сопротивление в омах имеют конденсаторы ГАЗ и ЗИС?**

Сопротивление конденсаторов не измеряется в омах, а определяется пробивным напряжением.

**Какой поршень лучше — с плоским или выпуклым дном?**

Лучше поршень с слегка выпуклым дном. Сводчатая форма днища позволяет сделать дно более тонким, — масло не скапливается на днище, а растекается к стен-

кам, благодаря чему уменьшается образование нагара. Поршневой палец при этом удален дальше от дна поршня, не так нагревается и на нем лучше держится смазка. Недостаток поршня с выпуклым дном — сложность изготовления и некоторое ухудшение формы камеры сгорания, поэтому наибольшее распространение получил поршень с плоским дном.

**Тов. БРАТАШЕВСКОМУ (АУЛИЭ-АТА)**

Почему у двигателя автомобиля ГАЗ всасывающий клапан открывается за  $7\frac{1}{2}^\circ$  до ВМТ, а выпускной закрывается после ВМТ ( $4\frac{1}{2}^\circ$ ), т. е.

**клапаны открыты одновременно?**

У двигателя, коленчатый вал которого вращается со скоростью около 2000 оборотов в мин., каждый ход поршня совершается в течение  $1/75$  сек. При таких скоростях имеет большое значение инерция газов. В момент открытия всасывающего клапана, отработанные газы продолжают вылетать через выпускной клапан и не в состоянии изменить направления. При этом движении частицы отработанного газа оказывают отсасывающее (инжекторное) действие на свежую смесь и, увлекая ее частицы, способствуют лучшему наполнению цилиндра.

## ИЗМЕНЕНИЕ КОНСТРУКЦИИ ЗАДНЕГО МОСТА АВТОМОБИЛЕЙ АМО-3 и ЗИС-5

У автомобилей АМО-3 и ЗИС-5 часто выходят из строя шариковые подшипники редуктора заднего моста (Н-284, Н-286), что приводит почти всегда к быстрому износу шестерен редукторов или поломке зубьев.

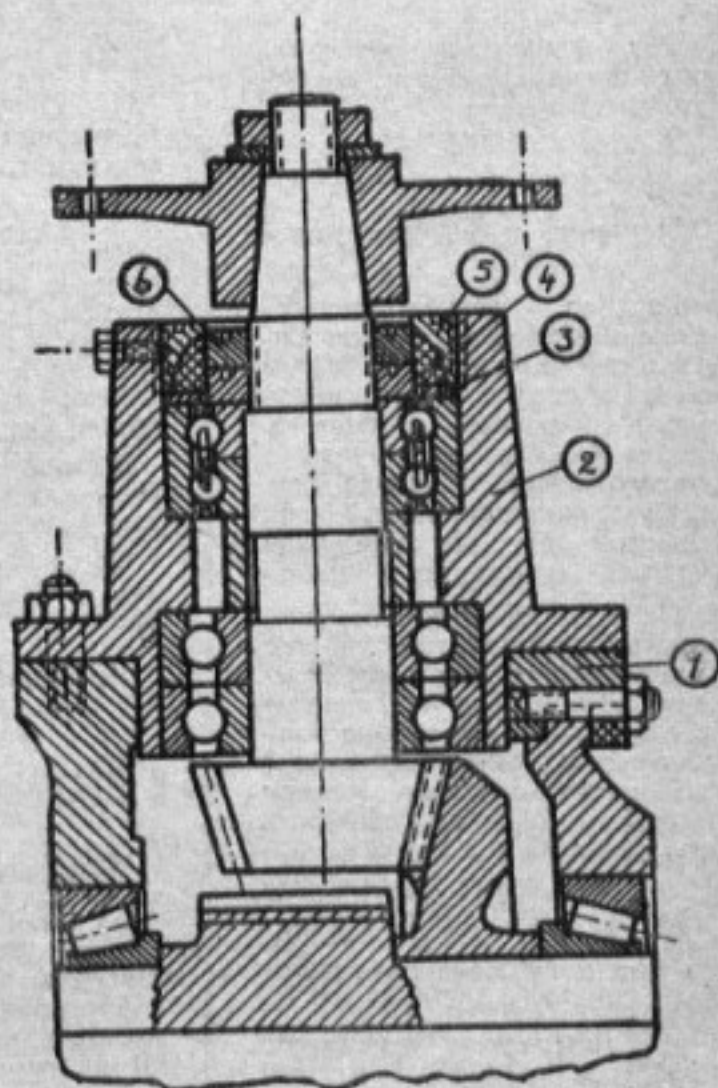
Большая часть деталей редуктора заднего моста дефицитна, и поэтому выход из строя редуктора заднего моста влечет за собой обычно длительный простой автомобиля. Причиной выхода из строя подшипников является недостаточно прочное укрепление подшипника Н-286 в гайке, легко ослабевающей при эксплуатации и требующей непрерывного наблюдения.

Бригадир, мастерских Узтранса т. Шурик предложил изменить конструкцию посадки подшипников редуктора следующим образом.

Горловина конуса редуктора отрезается и к нему приваривается отлитое кольцо с фланцем 1, обработанное внутри и с переднего конца. На переднем конце кожуха завертывается 10 шпилек диаметром 0,5", крепящих втулку 2. В этой втулке запрессовываются те же подшипники Н-284 и Н-286. С наружной стороны втулки устанавливается шайба 3, отделяющая подшипник от сальника 4 и гайки сальника 5. На валу редуктора остается фабричная гайка 6.

Общая стоимость переделки редуктора по отпускной цене мастерских Узтранса 164 р. 63 коп.

Опытная машина, переконструированная по системе т. Шурика, прошла во время осенних зерноперевозок в самых тяжелых условиях 8 500 км и не потребовала никакого ремонта. По заключению технической комиссии Узтранса, с участием представителя УЗГИАТ, машина может быть допущена к дальнейшей эксплуатации. Работавшая параллельно с этой другая машина потребовала ремонта редуктора.



На основе этого опыта ташкентский гараж Узтранса переконструирует машины, проходящие через ремонт.

## Соревнование шоферов-стахановцев

Шофер-стахановец Севастопольской автобазы Союзтранса т. Маркелов на пленуме союза шоферов Юга был премирован мотоциклом и поездкой в Москву. Будучи в Москве, т. Маркелов заключил договор на социалистическое соревнование с несколькими шоферами-стахановцами московских автохозяйств.

Они взяли на себя обязательства: работать без аварий, экономию резины довести до 25 проц., бензина — до 20 проц., значительно увеличить количество пройденных километров между ремонтами.

Так завязалось междугородное соревнование шоферов-стахановцев.

## Обращение к изобретателям

Главная государственная автомобильная инспекция Управления милиции НКВД и Центральный совет изобретателей обратились к изобретателям Советского Союза с предложением разработать наиболее рациональный светофор для регулирования уличного движения.

По всем вопросам, касающимся разработки новой конструкции светофора, следует обращаться в Главную государственную автомобильную инспекцию Управления рабоче-крестьянской милиции НКВД — Москва, Софийская набережная, 34.

## 25 тыс. колхозных автомашин

В последнем квартале 1935 г. и за первые месяцы текущего года на село отправлено 9 тыс. грузовиков. Помимо их колхозы получают еще 5800 машин. К середине этого года автопарк колхозов, вместе с ранее приобретенными машинами, достигнет 25 тыс.

## СТАХАНОВСКИЙ ГАРАЖ

В гараже Станкостроя в Челябинске на стахановские методы работы сначала перешло всего несколько человек. Постепенно в это движение вовлекались все новые водители. Сейчас в гараже нет ни одного шофера, который бы не работал методами Стаханова. Отдельные водители показывают образцы высокой производительности труда.



Начальник цеха профилактики т. Гилев



Шофер С. Кузнецов

Вот, например, шофер 3 категории т. Тихоплав выполняет план на 245 проц., а водители Шевченко и Кузнецов в отдельные дни выполняют задание до 400 проц. Машина Кузнецова прошла уже 53 тыс. км и находится в прекрасном состоянии. Можно упомянуть еще имена водителей Баклаженко, Леонтьева, Нехорошко, Коровина, также добивающихся отличных результатов в работе.

Начальник цеха профилактики т. Гилев так организовал работу слесарей, что пропускает ежедневно через ремонт № 1 две машины сверх нормы.

Треугольник гаража уделяет большое внимание стахановцам и всегда стремится устранить неполадки, мешающие их работе.

И. Павлов

Челябинск

## В СТАХАНОВСКУЮ ДЕКАДУ ПЛАН ВЫПОЛНЕН НА 142 ПРОЦ.

Автобаза Бузулукстроя (Оренбургской обл.) в стахановскую декаду, проведенную с 25 февраля по 5 марта, выполнила план на 142 проц. За декаду водители автобазы сэкономили 300 кг горючего. Особенно отличились водители Овсейчик (комсомолец), выполнивший план на 131 проц. и сэкономивший 56 кг бензина, Никифоров, добившийся перевыполнения плана на 175 проц., Святодухов, сэкономивший 91 кг горючего и выполнивший план на 131 проц. Хорошо работали водители Баранов, Воробьев и др.

Автотранспорт на строительстве играет большую роль, поэтому выполнение автобазой своих производственных заданий во многом способствует успешному окончанию строительства в намеченные сроки. Стахановская декада дала положительный эффект.

Шукшин, Коробов

г. Бузулук



## ПОЛОВИНА МАШИН ПРОСТАИВАЕТ

Ротмистровская МТС (Киевской области) имеет 22 машины, но техническое состояние их безобразное. Из 22 машин на ходу только 12, да и те работают с большими перебоями.

Причиной плохого технического состояния машин является низкое качество ремонта. Ни руководители МТС, ни начальник автоколонны не обращают внимания на ремонт. Зачастую на линию выходят неисправные машины, несмотря на то, что автоколонна имеет своего автомеханика. Профилактический ремонт вообще отсутствует.

Плохо обстоит дело и с расходом горючего. В прошлом году автоколонна перерасходовала около 15 т бензина. Вопросами экономии горючего в МТС никто не интересуется.

Дирекция МТС не заботится также о создании необходимых условий для работы водителей. Шоферы, как правило, работают по 12 часов и без выходных дней. Выплата заработной платы задерживается иногда до трех месяцев. Все это приводит к большой текучести шоферов.

Руководители МТС должны обратить серьезное внимание на свой автопарк, иначе может так случиться, что в разгар летних работ МТС останется без автотранспорта.

Шофер

Ротмистровская МТС

## КТО ПОЗАБОТИТСЯ О ПОСТРОЙКЕ ДОРОГИ

Завод «Красный Строитель» находится в 80 километрах от Москвы, недалеко от ст. Воскресенск. Шоферам завода часто приходится ездить в Москву и в Коломну. Езда по шоссе легкой, но вот добраться до шоссе довольно трудно. От завода до шоссе приходится ехать 10 километров по грунтовой дороге, которая находится в безобразном состоянии. Бывает так, что машины застревают на первом же километре и на помощь им приходится посылать трактор. Иногда машины возвращаются из поездки без рессор или без карданных валов.

Эти неудобства приходится испытывать также машинам племхоза Ачкасово и колхозов, расположенных в районе завода. Кто же, наконец, позаботится об устройстве подъездных путей?

Ф. Масленников

## РАБОТАЮТ НА НЕИСПРАВНЫХ МАШИНАХ

В Кореновской МТС (Азово-Черноморский край) на машинах ездят до тех пор, пока они вовсе не станут. Автопарк доведен сейчас до того, что нет ни одной исправной машины. Машины были поставлены в ремонт еще 1 февраля, но до сих пор ремонт не окончен. Машину ГАЗ-АА № 10 преждевременно взяли из капитального ремонта и пустили на линию. Проработав один месяц, машина стала, и теперь ее снова приходится посылать в капитальный ремонт.

Неблагополучно обстоит дело с кадрами водителей. Все 22 шофера имеют 3-ю категорию. Несмотря на это техническая учеба отсутствует. Начальник колонны т. Беляков уже давно обещал организовать курсы по повышению квалификации, но до сих пор ничего и не сделал.

Поршень

Кореновская МТС

## Автотракторные газогенераторные установки

Научно-исследовательский автотракторный институт (НАТИ) выпустил 1 апреля две новые опытные газогенераторные установки для грузового автомобиля ЗИС и трактора «ЧТЗ». Обе установки изготовлены на опытном заводе института и по сравнению с ранее выпускавшимися значительно усовершенствованы.

В апреле НАТИ проведет сравнительные испытания четырех тракторов «ЧТЗ» с газогенераторными установками.

Испытание тракторов будет производиться с максимальной нагрузкой и даст возможность окончательно выбрать тип газогенераторной установки для организации серийного производства их во второй половине 1936 г.

## Автобус на селе

В Харькове создан специальный трест, в задачи которого входит развитие автобусной связи на селе. В настоящее время уже имеются 12 маршрутов, по которым ежедневно курсируют автобусы, связывая сельские районы с Харьковом, Полтавой, Сумами, Кременчугом и другими городами. Общее протяжение этих маршрутов — 713 км.

Для расширения автобусной связи на селе трест приобретает еще 47 автобусов, с получением которых будут организованы 10 новых маршрутов.

## Шоссе Пятигорск—Нальчик

Закончены подготовительные работы по строительству шоссе Кисловодск — Пятигорск — Нальчик — подножье Эльбруса. Длина будущего шоссе — 240 километров. В этом году будет строиться участок Пятигорск — Нальчик.

## Что показала конференция по качеству ремонта на ГАРЗ-9

В № 3 журнала «За рулем», в статье «Завод-бракодел», мы писали о безобразной работе Харьковского авторемонтного завода (ГАРЗ-9). В конце февраля в Харькове состоялась техническая конференция по вопросу о качестве ремонта машин на этом заводе. Материалы конференции целиком подтверждают то, о чем мы писали.

В конференции приняли участие многочисленные клиенты завода из Харькова и области, а также из Донбасса, представители госавтоинспекции Харьковской и Донецкой областей, ЦК союза шоферов Юга и Облдортранса.

Руководители завода в своих выступлениях признали справедливыми жалобы клиентов на низкое качество ремонта. Однако они всячески старались доказать, что, мол, причины плохого ремонта заключаются в недостаточном оборудовании завода, в отсутствии складского хозяйства, недоснабжении запасными частями со стороны Витосбыта и т. п. Короче говоря, они свели все к «объективным причинам».

Каковы же действительные причины низкого качества продукции завода, длительности ремонта и невыполнения программы?

Из многочисленных выступлений представителей автохозяйств и заинтересованных учреждений выяснилось, что основными причинами

плохой работы завода являются забвение элементарных правил организации труда, отсутствие надлежащего технического контроля, низкая квалификация кадров, текучесть их, отсутствие заботы о людях и о создании соответствующих условий для развития стахановского движения на заводе и т. д.

Недостаточный технический контроль и бракераж в цехах и при приемке отремонтированных машин, приводит к тому, что в цехах, по выражению директора, «изошряются» так отремонтировать машину, лишь бы она «дошла до цеха готовой продукции». На жалобы и рекламации заказчиков, на сигналы о низком качестве продукции со стороны госавтоинспекции администрация завода своевременно не реагирует.

В погоне за «выгодными» заказами руководители завода принимали в ремонт выбракованные машины, растрачивая фонды запчастей. За ремонт таких машин они брали по 12 тыс. рублей.

Надо надеяться, что передача авторемонтных заводов в ведение Наркомтяжпрома приведет, наконец, к резкому перелому в работе ГАРЗ-9.

М. Квятковский

Харьков

## 60 г бензина на километр

Харьковская госавтоинспекция и группком союза шоферов провели 30 марта пробег легковых машин ГАЗ-А на экономную горючего в условиях города и пригородной зоны. В пробеге приняло участие 12 автохозяйств, выделивших 22 машины разных категорий.

На каждую машину было выдано по 4 кг бензина 2-го сорта.

Пробег показал следующие результаты:

4 маш израсх. от 59,1 до 61,5 г горюч. на один км
6 " " от 63,4 до 65,4 г " " "
4 " " от 68,3 до 75,3 г " " "
6 " " от 85,2 до 96,5 г " " "

Меньше всего расходовали горючее лучшие стахановцы-водители гаража Облсподкома г.г. Федоренко — 59,1 г, Бережной — 60,3 г, Боровиченко — 61,4 г. Они добились этого благодаря тщательному уходу за машиной, соблюдению правильного развала колес, нормальной затяжке тормозов, правильной накачке шин, тщательной регулировке карбюратора.

Машины, давшие расход бензина свыше 68 г на километр, имели жиклеры, не проверенные на производительность по количеству проходящей через них жидкости в единицу времени. Расход горючего в гараже Облсподкома за март в среднем на весь парк составлял 87 г на километр пробега.

Результаты пробега со всей очевидностью показывают, что старые нормы горючего могут быть снижены на 5—8 проц.

Сиротенко, Поляков

### В «номере

За повседневную стахановскую работу.....	1
Лучший шофер Куйбышевского края.....	2
Стахановская декада в автохозяйствах столицы.....	3
М. ХНЫЖЕВ — О новых нормах и измерителях на автотранспорте.....	7
Вик. ВАКСОВ — Американские автомобили в 1933 г.....	9
А. Д. — Дифференциал для плохих дорог.....	12
Е. КРЕЙН — Автомобиль М-1 в первом испытательном пробеге.....	13
Инж. А. САБИНИН — Сверхмалолитражный автомобиль.....	14
Новости мировой автодорожной техники.....	16
Инж. С. ГОФФЕНШЕФ Р — Какой карбюратор лучше?.....	18
О некоторых недостатках в организации московского уличного движения.....	
Отлики читателей на статью т. Осинского, помещенную в журнале «За рулем» № 7.....	20
Инж. К. МОРОЗОВ — Практика авторемонтного дела. Статья 6-я. — Заливка подшипников.....	21
Обмениваемся опытом гаражей.....	24
Техническая консультация.....	27
Вести с мест. Хроника.....	30—32

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ**

Издатель — **ЖУРНАЛЬНО-ГАЗЕТНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ**

Уполн. Главлита Б—22057

Техред. Свешников

Изд. № 113 Зак. тип. 243 Тираж 60 000 Бумага 72×108 см/16

1 бум. лист. Колич. знаков в 1 бум. листе 228000

Журнал сдан в набор 11/IV 1936 г.

Подписан к печати 22/IV 1936 г.

Приступлено к печати 26/IV 1936 г.

Типография и полиграфия Журнально-газетного объединения. Москва, 1-й Самотечный пер., 17



ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПРИЕМ ПОДПИСКИ НА 1936 ГОД

# САМОЛЕТ

Ежемесячный журнал  
Орган ЦС Осоавиахима СССР

Иллюстрированный авиационно-спортивный и авиатехнический журнал.

Журнал „САМОЛЕТ“ освещает вопросы авиационного спорта в СССР и за границей, авиаработу Осоавиахима и его аэроклубов, школ и станций.

Журнал охватывает вопросы техники, эксплуатации легкомоторной авиации, планеризма, парашютизма, спортивного воздухоплавания и моделизма. Журнал освещает новинки авиатехники и основные авиационные события в СССР и за границей.

Пилот Осоавиахима, планерист, парашютист, моделист, конструктор планеров и легких самолетов найдут в „САМОЛЕТЕ“ руководящий материал.

Все авиационные работники воздушных сил, гражданской авиации и авиационной промышленности и все интересующиеся авиацией будут в курсе авиационной жизни с помощью журнала „САМОЛЕТ“.

## ПОДПИСНАЯ ЦЕНА:

12 мес.—9 руб., 6 мес.—4 руб. 50 коп.,  
3 мес.—2 руб. 25 коп.

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО-ПРИКЛАДНОЙ ЖУРНАЛ

# СОВЕТСКИЕ СУБТРОПИКИ

ПОД РЕДАКЦИЕЙ А. М. ЛЕЖАВА

ОСВЕЩАЕТ ВОПРОСЫ ОРГАНИЗАЦИИ И РАЗВИТИЯ СОВЕТСКОГО СУБТРОПИЧЕСКОГО ХОЗЯЙСТВА И ОПЫТ ЗАРУБЕЖНЫХ СУБТРОПИКОВ.

В ЖУРНАЛЕ ВВОДЯТСЯ НОВЫЕ РАЗДЕЛЫ ПО ВОПРОСАМ ЗЕЛЕННОГО СТРОИТЕЛЬСТВА, ЦВЕТОВОГО ХОЗЯЙСТВА, КАДОЧНОЙ КУЛЬТУРЫ ЛИМОНОВ И ДРУГИХ СУБТРОПИЧЕСКИХ КОМНАТНЫХ РАСТЕНИЙ

В № 5 БУДУТ ПОМЕЩЕНЫ СТАТЬИ С КРАСОЧНЫМИ ИЛЛЮСТРАЦИЯМИ ТТ. ЛЕЖАВА А. М.—„ЗЕЛЕНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО И ГОЛЬ СУБТРОПИКОВ“, НАЛЬНИКОВА КОВАЛЬСКОЙ — „ВСЯ СТРАНА — САД“, АЛЕКСАНДРОВА — „УСЛОВИЯ КАДОЧНОЙ КУЛЬТУРЫ ЛИМОНОВ“, ВШИР-ШАХА — „СУБТРОПИКИ В АЗЕРБАЙДЖАНЕ“ И Т. Д.

## ПОДПИСНАЯ ЦЕНА:

12 МЕС. — 30 РУБ., 6 МЕС. — 15 РУБ.,  
3 М.С. — 7 РУБ. 50 КОП.

Подписку направляйте почтовым переводом: Москва, 8, Страстной бульвар, 11, Жургазобъединение, или отдавайте инструкторам и уполномоченным Жургаз'а на местах. Подписка принимается также повсеместно почтой и отделениями Сюздечати.

ЖУРГАЗОБЪЕДИНЕНИЕ



# ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПРИЕМ ПОДПИСКИ на 1936 год

ЕЖЕДЕКАДНЫЙ ЖУРНАЛ-ГАЗЕТА

## За Рубежом

ПОД РЕДАКЦИЕЙ  
М. ГОРЬКОГО и МИХ. КОЛЬЦОВА

Журнал-газета „За рубежом“ помогает своему читателю понять все стороны зарубежной жизни. Зная, что совершается за рубежами Советской страны, следя за борьбой своих братьев — рабочих и трудящихся во всем мире, советский, новый человек еще ярче видит наши победы, еще радостнее становится ему жить и работать для создания бесклассового социалистического общества.

В обширных и разнообразных выдержках из иностранных газет, журналов, книг, писем, дневников, дипломатических документов; в карикатурах, фотоснимках, рисунках; в очерках, рассказах, статьях и заметках лучших советских и иностранных литераторов журнал-газета „За Рубежом“ показывает политику, экономику, культуру и быт всего мира.

### В ЖУРНАЛЕ-ГАЗЕТЕ „ЗА РУБЕЖОМ“

**Пропагандист, агитатор, профсоюзный и комсомольский активисты** найдут огромный фактический материал для оживления доклада, беседы на международные темы.

**Инженер, квалифицированный рабочий, техник** — обширные сведения о состоянии техники и науки за рубежом.

**Вузовец, рабфаквец, учащийся старших классов средней школы** прочтут о жизни молодежи, познакомятся с образцами современной заграничной художественной литературы, почерпнут интересные популярные научно-технические сведения.

**Работник печати** сумеет проследить, как действует кухня буржуазной прессы, как дерется печать коммунистических партий.

**Командир, политработник, красноармеец** найдут сведения о современном состоянии вооруженных сил буржуазии, о повседневной жизни зарубежных армий.

### ПОДПИСНАЯ ЦЕНА:

36 номеров в год ..... 24 руб.  
6 мес. .... 12 руб.  
3 мес. .... 6 руб.

Цена отдельного номера — 75 коп.

Подписку направляйте почтовым переводом: Москва, 6, Страстной бульвар, 11, Жургазсб'единение или сдавайте инструкторам и уполномоченным Жургаза на местах. Подписка также принимается повсеместно почтой и отделениями Союзпечати.

ЖУРГАЗСОБ'ЕДИНЕНИЕ