

187
34

Всесоюзная
БИБЛИОТЕКА



За рулем

9

1938
МАЙ

РЕДИЗДАТ ЦС ОСОАВИАХИМА СССР



ПОД ЗНАМЕНОМ СТАЛИНСКОЙ КОНСТИТУЦИИ

12 декабря 1937 г. народы Советского Союза избрали Верховный Совет СССР. Это были первые выборы, проведенные на основе самой свободной в мире, подлинно демократической Сталинской Конституции — всеобщие, равные, прямые, при тайном голосовании.

В незабываемый день 12 декабря советский народ с исключительной силой и убедительностью продемонстрировал всему миру свою высокую политическую активность, безграничную любовь к большевистской партии и ее Сталинскому Центральному Комитету, свое нерушимое моральное и политическое единство, органически вытекающее из слияния двух великих сил — коммунизма и народа.

Свыше 91 млн. избирателей приняли участие в голосовании и из них 98,6% отдали свои голоса за кандидатов блока коммунистов и беспартийных, выдвинутых в Совет Союза, и 97,8% — за кандидатов, выдвинутых в Совет Национальностей.

Выборы в Верховный Совет СССР прозвучали грозным предостережением всем тем, кто не оставил своих надежд на поражение СССР извне и изнутри, кто подсмывает к нам шпионов, диверсантов, убийц — троцкистско-бухаринских бандитов, в лютой ненависти к партии и всему советскому народу готовых на любое преступление.

Выборы в Верховный Совет СССР показали миллионам трудящихся за рубежом, всему угнетенному и эксплуатируемому человечеству всепобеждающую силу советского демократизма, могучий рост Советской страны, прекрасные плоды ленинско-сталинской национальной политики, объединившей в единую, дружную братскую семью сотни народов, населяющих обширный Советский Союз.

Угнетаемый рабочий и крестьянин за рубежом видит в прекрасном настоящем нашей социалистической родины свой завтрашний день, свое будущее. Великий пример Советского Союза вдохновляет зарубежных братьев по классу к новым решительным битвам за социализм. Они знают, к чему идти, они знают, каким путем идти, — путем Ленина—Сталина, к счастливой, радостной жизни, провозглашенной и обеспечиваемой великой хартией прав — Сталинской Конституцией.

В дни выборной кампании сотни тысяч советских граждан включились в активную политическую жизнь. Агитаторы и пропагандисты — партийные и непартийные большевики взялись за работу со всей энергией. Среди них многие впервые были выдвинуты местными партийными и профессиональными организациями на эту огромной важности работу и справились с ней блестяще. Этот актив, проявивший большевистскую страстность в агитационно-пропагандистской и организационной работе, вошел в самую гущу народа, поднял всю страну и повел свыше 90 млн. людей к избирательным урнам.

Выборная кампания в Верховный Совет СССР выявила массу талантливых организаторов — пламенных патриотов, многие из которых вступили в ряды большевистской партии, в ряды сочувствующих. Достаточно указать, что Московская городская партийная организация с октября по 1 апреля приняла 4 096 активистов избирательной кампании в кандидаты партии и свыше 5 тыс. в группы сочувствующих.

Июнь 1938 года будет месяцем выборов в Верховные Советы союзных республик. 12 июня пройдут выборы в Грузин и Армении, 24 июня — в Узбекской, Казахской, Киргизской, Таджикской, Туркменской, Азербайджанской ССР, 26 июня — в РСФСР, Белорусской и Украинской ССР.

К выборам в Верховные Советы все одиннадцать республик приходят с большими победами на всех участках социалистического строительства. Неизмеримо выросла политическая активность трудящихся, тысячи прекрасных большевиков — партийных и непартийных — выдвинуты на руководящую государственную работу, повысилась революционная бдительность масс, прошедших школу борьбы со злейшими врагами народа — право-троцкистскими и буржуазно-националистическими наймитами фашизма.

В славном ленинско-сталинском созвездии одиннадцати союзных республик почетное место занимает РСФСР. Ее необятные просторы раскинулись от Балтики до Берингова моря, от суровой Арктики до солнечных берегов Крыма и Каспия.

РСФСР занимает $\frac{1}{2}$ территории всего Союза и почти в два раза больше Европы. Из 170 млн. населения Союза 63%, т. е. свы-

ше 105 млн. живут в РСФСР. В состав ее входят семнадцать автономных советских республик и шесть автономных областей.

РСФСР — крупное индустриальное государство. Продукция ее промышленности превышает продукцию царской России более чем в 8 раз. За годы сталинских пятилеток в РСФСР построены гигантские предприятия: Магнитогорский и Кузнецкий металлургические комбинаты; Сталинградский и Челябинский тракторные заводы; автомобильные заводы в Москве, в Горьком, Ярославле; химические заводы в Сталиногорске, Березниках и др. Осуществлены такие замечательные сооружения, как метро, каналы Беломорский и Москва—Волга. Выросли новые промышленные города.

Свыше 92% крестьянских хозяйств республики объединены в колхозы и вооружены новейшей техникой. Вместо чересполосицы, первобытной сохи и деревянной бороны в РСФСР насчитывается свыше 173 тыс. колхозов, 2 522 совхоза, 3 937 машинно-тракторных станций, 285 тыс. тракторов и 90,5 тыс. комбайнов.

Бывшие национальные окраины — царские колонии с полуголодным, неграмотным, вдвойне угнетенным населением — превратились в цветущие индустриально-аграрные автономные республики, в районы развитой индустрии и сплошной коллективизации.

Русский народ — один из самых передовых народов современной эпохи. Он первый поднял знамя победоносной социалистической революции и под руководством партии большевиков, под руководством Ленина и Сталина открыл новую эпоху в истории человеческого общества.

«Мы полны чувства национальной гордости, — писал Владимир Ильич Ленин в 1914 г., — ибо великорусская нация **тоже** создала революционный класс, **тоже** доказала, что она способна дать человечеству великие образцы борьбы за свободу и за социализм...»

Великий русский народ сыграл и играет ведущую роль в борьбе за счастье и дружбу всех народов нашей социалистической родины. РСФСР явилась той государственной основой, вокруг которой выросло могучее содружество народов на одной шестой части земного шара.

Кампания по выборам в Верховные Советы союзных и автономных республик в разгаре. Коммунисты в блоке с беспартийными выдвигают кандидатов в депутаты из числа лучших людей, преданных до конца делу Ленина—Сталина. Первым кандидатом трудящегося РСФСР, Грузии, Армении и других республик выдвигают того, с чьим именем неразрывно связаны все победы социалистического строительства, кто является творцом Конституции победившего социализма — Иосифа Виссарионовича Сталина.

Сейчас задача состоит в том, чтобы партийные организации и советы не проронили ни одной крупицы богатейшего опыта, накопленного в дни подготовки к выборам в Верховный Совет Союза, и еще шире и глубже развернули работу среди трудящихся города и деревни. Нужно снова привести в движение мощную армию пропагандистов и агитаторов, пополнив ее десятками тысяч

новых активистов из народной гущи, способных высоко держать знамя большевистской бдительности, готовых отдать свои силы за родину, за социализм.

Качество агитационно-пропагандистской работы должно быть поднято на высшую ступень. Пропагандисты, беседчики не должны ограничиваться разъяснением Конституции и избирательного закона той или иной союзной республики. Избирателей нужно знакомить с международными событиями, с важнейшими решениями партии и правительства.

Избирательная кампания совпала с выборами руководящих партийных органов. Выборы партийных органов сопровождаются дальнейшим подъемом партийно-массовой работы и еще большим сплочением большевистских рядов. Важнейшее место в партийно-политической работе занимает подготовка к выборам в Верховные Советы. Успешное проведение этих выборов — первая боевая проверка новоизбранных руководящих парторганов.

Ответственная задача стоит и перед советской печатью. Выявить особенности избирательной кампании в каждой республике, во-время вскрыть недооценку этой работы, исправить возможные ошибки местных организаций, призвать их к усилению активности, рассказать наиболее красочно и ярко о жизни и работе кандидатов в депутаты Верховных Советов — дело чести работников печати.

Подготовка к выборам в Верховные Советы союзных республик проходит в обстановке новых побед и новых достижений свободного советского народа. По всей стране ширится социалистическое соревнование, все больше развивается могучее стахановское движение, крепнет и растет молодой советский народ. А за рубежами нашей родины усиливаются гнет и издевательства фашистских правителей над трудящимися массами. Под дулами пушек трудящиеся Австрии вынуждены были участвовать в инсценировке «всенародного плебисцита». На полях Испании проливается кровь героического испанского народа, отбивающегося от вооруженного до зубов итало-германского фашизма. На огромной территории Китая происходит решительная схватка китайского народа, объединившегося для борьбы с японским империализмом.

В обстановке все возрастающей фашистской агрессии советский народ неуклонно отстаивает дело мира, но наряду с этим неустанно крепит оборону СССР, держит себя «в состоянии мобилизационной готовности перед лицом опасности военного нападения, чтобы никакая «случайность» и никакие фокусы наших внешних врагов не могли застигнуть нас врасплох...» (Сталин).

Закаленные в боях за могучую социалистическую родину, сплоченные вокруг знамени большевистской партии, вокруг великого Сталина, народы РСФСР и других республик покажут на предстоящих выборах такую же большевистскую организованность, какую они проявили в выборах в Верховный Совет СССР. Трудящиеся будут единодушно голосовать за кандидатов непобедимого блока коммунистов и беспартийных — государственных деятелей ленинско-сталинского типа, испытанных борцов за счастье трудящихся.

СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ СОРЕВНОВАНИЕ— В ОСНОВУ РАБОТЫ АВТОХОЗЯЙСТВ

А. СЕМЕНОВ

Член президиума ЦК союза
шоферов Москвы и Ленинграда

В январе 1918 г. Владимир Ильич Ленин в статье «Как организовать соревнование» писал:

«Социализм не только не угашает соревнования, напротив — впервые создает возможность применить его действительно широко, действительно в массовом размере, втянуть действительно большинство трудящихся на арену такой работы, где они могут проявить себя, развернуть свои способности, обнаружить таланты, которых в народе непочатый родник и которые капитализм мямл, давил, душил тысячами и миллионами.

«Наша задача теперь, когда социалистическое правительство у власти — организовать соревнование» (Ленин, т. XXII, стр. 158).

Это историческое указание Владимира Ильича партия неуклонно проводит в жизнь с 1919 г., когда по всей стране широко развернулась организация коммунистических субботников, положивших начало социалистическому соревнованию.

Выросшее за последние годы стахановское движение, органически связанное с новой техникой, является высшим этапом социалистического соревнования. Развитие стахановского движения ярко показало всему миру, что только советский строй может создать все необходимые условия для развития творческих сил народа, что только в нашей стране, где нет эксплуатации, где каждый человек имеет право на труд и где труд стал «делом чести, делом славы, делом доблести и геройства», могли вырасти такие люди, как Стаханов, Бусыгин, Сметанин, Кривонос, Виноградовы, Гудов и многие сотни и тысячи мастеров социалистического труда.

Социалистическое соревнование широко развернулось во всех отраслях нашего хозяйства, в том числе и на автотранспорте.

На 1 января 1938 г. на 294 учетных предприятиях, объединяемых союзом шоферов Москвы и Ленинграда, было 74 086 соревнующихся, из них 22 029 ударников и 24 422 стахановца.

В Ленинградской области на 57 учетных предприятиях соревнуются 18 625 чел., из них 5 980 ударников и 7 825 стахановцев.

В Московской области на 168 учетных предприятиях соревнуются 49 890 чел., из них свыше 15 тыс. — стахановцы.

В 1937 г. ЦК союза шоферов организовал социалистическое соревнование 12 ведущих предприятий Москвы и Ленинграда. В соревновании из московских автохозяйств участвовали 1-й автобусный парк, 2-й таксомоторный парк, 1-я автобаза Мосавтотреста, авторемонтный завод № 1, автобаза хлебопечения № 1 и автобаза связи; из ленинградских хозяйств — 1-й автобусный парк, 1-й таксомоторный парк, 2-й парк автотранспортного управления Ленсовета, авторемонтный завод № 1, автобаза хлебопечения № 1 и автобаза связи.

Каковы же итоги этого соревнования?

Решением жюри и президиума ЦК союза шоферов отмечено, что лучшие показатели имеют следующие автохозяйства:

АВТОБАЗЫ	Выполнение плана (в %)	Коэф. использования парка (в % к плану)	Расход горючего (в %)		Себестоимость (в %)	
			эконом.	перерасх.	сниж.	повыш.
1-й Московск. автобусный парк	101,1	98,0	3,3	—	—	5,7
1-я Московск. автобаза Наркомпищепрома . .	102,7	101,0	—	0,4	11,0	—
2-й грузовой парк транспорт. управления Ленсовета	91,4	92,5	1,8	—	—	5,0
Ленинградск. автобаза связи	98,8	94,8	8,0	—	—	0,3
2-й Московск. таксомоторный парк	106,9	101,5	0,1	—	2,8	—

Из этой таблицы видно, что из соревнующихся автохозяйств на первом месте стоит 2-й Московский таксомоторный парк. Что же касается авторемонтных заводов, то лучшие показатели имеет Московский авторемонтный завод № 1. Он выполнил план по товарной продукции на 116,5%, по валовой продукции на 114,7% и по ширпотребу на 134%. Производительность труда на заводе, по сравнению с 1936 г., выросла на 11%, однако по себестоимости план превышен на 3%.

В социалистических договорах были также обязательства по общественно-массовой работе. Хороших результатов в этом отношении добились грузовые парки. Так например, в 1-й автобазе Мосавтотреста и в грузовом парке транспортного управления Ленсовета, благодаря хорошо организованной работе по ликвидации неграмотности, не осталось ни одного неграмотного и все малограмотные охвачены учебой.

Значительно выросли ряды стахановцев. В 1-й автобазе Мосавтотреста на 1 января 1937 г. было 268 стахановцев, а на 1 января



Маршрутный таксомотор М-1 на остановке у Курского вокзала

Фото Н. Кубеева

1938 г. их стало 409. На московском авторемонтном заводе № 1 к началу 1937 г. стахановским движением было охвачено 36% основных кадров рабочих, а к концу года — 52%.

Лучшие стахановцы показали в социалистическом соревновании и продолжают показывать блестящие образцы работы. Так, шофер 1-й автобазы ленинградского треста «Главхлеб» т. Захаров выполняет план на 122%, экономит горючее на 7—8%. Шофер московской автобазы хлебопечения т. Ломакина выполняет план на 130%; она работает без аварий и экономит горючее. Можно отметить также шофера 1-го Ленинградского таксомоторного парка т. Арди, выполняющего план на 140%, токаря 1-го Ленинградского автобусного парка т. Федорова, выполняющего план до 200%, кузнеца Московского авторемонтного завода № 1 т. Миронова, дающего рекордные показатели работы (850% выполнения плана), и многих других стахановцев, показавших в социалистическом соревновании в 1937 г. прекрасные образцы работы.

Лучшие люди автохозяйств, передавая свой опыт отстающим, дали возможность предприятиям добиться в 1937 г. более высоких показателей.

Однако результаты соревнования еще не могут удовлетворить нас. Ни одно из 12 предприятий полностью не выполнило взятых на себя обязательств. Особенно следует отметить невыполнение обязательства по борьбе с аварийностью. Так, в 1-й автобазе Мосавтотреста по вине водителей было 66 ава-

рий, во 2-м таксомоторном парке Москвы — 95 аварий, в 1-м таксомоторном парке Ленинграда — 73 аварии и т. д. Только 1-й Московский автобусный парк добился успехов в борьбе с авариями, снизив их количество до 14 (за 9 месяцев 1937 г.). Эти цифры говорят о том, что хозяйственники и профсоюзные организации еще не ведут решительной борьбы с авариями.

Невыполнение отдельных обязательств явилось результатом слабо развернутой массовой работы. На предприятиях не был, например, организован показ хода соревнования.

Соревнование позволило выявить ряд серьезных недостатков в работе автотранспорта. Основные из них — это большая аварийность, высокая себестоимость, низкое качество ремонтов и штурмовщина в работе.

П пленум ЦК союза, считая, что соревнование 12 предприятий Москвы и Ленинграда обеспечило значительное улучшение работы по сравнению с прошлым годом, предложил президиуму ЦК организовать такое же соревнование в 1938 г., расширив круг соревнующихся предприятий и учредив переходящее красное знамя ЦК союза.

На основании этого президиум ЦК решил вовлечь в соревнование следующие новые предприятия Москвы и Ленинграда:

по Москве

2-й автобусный парк
1-ю автобазу Мосгорвнуторга
1-й таксомоторный парк
1-й парк Мосавтогруза

Завод АРЕМЗ

Московский авторемонтный завод № 2

Автобазу хлебопечения № 2

3-й автобусный парк

по Ленинграду

2-й автобусный парк
1-ю автобазу Ленгорвнуторга
2-й таксомоторный парк
1-й грузовой парк транспортного управления Ленсовета

Авторемонтный завод Ленсовета

Ленинградский авторемонтный завод № 2

Автобазу № 2 Ленинградского треста хлебопечения

3-й автобусный парк

Вместе с тем ЦК союза решил учредить второе переходящее знамя: «Лучшему авторемонтному заводу». Присуждение знамен в 1938 г. будет утверждаться раз в полгода решением президиума ЦК на основе итогов полугодовой работы каждого соревнующегося предприятия.

Переходящее красное знамя ЦК союза по итогам соцсоревнования в 1937 г. вручено 2-му таксомоторному парку Москвы. 360 чел. из числа лучших стахановцев и инженерно-технических работников соревнующихся предприятий будут премированы.

В развертываемом новом соревновании главное внимание должно быть обращено на устранение недостатков, выявленных в соревновании прошлого года. Ведущие предприятия Москвы и Ленинграда должны стать застрельщиками в борьбе за безаварийный автотранспорт, за решительный подъем его работы.

Сделать парк стахановским

Н. ВТОРОВ

В шеренге передовых автохозяйств Советского Союза 2-й Московский таксомоторный парк занимает одно из первых мест.

Прошедший 1937 год таксомоторный парк закончил с хорошими показателями, значительно повысив коэффициент выпуска машин на линию, удлинив межремонтный пробег, сократив количество простоев машин в пути по техническим неисправностям. Себестоимость снижена на 2,8%¹.

В успехах, достигнутых парком, немалую роль сыграло организованное ЦК союза шоферов социалистическое соревнование двенадцати крупных автобаз Москвы и Ленинграда.

В текущем году 2-й таксомоторный парк попрежнему соревнуется с 1-м Ленинградским таксомоторным парком. Итоги работы первого квартала дают основание полагать, что и в этом году парк не сдаст завоеванных позиций и к концу соревнования займет первое место.

Водители-стахановцы бережным отношением к машинам добились значительного увеличения межремонтных пробегов. Стахановцы ремонтных цехов сократили простои машин в плановых ремонтах. В результате коэффициент выпуска машин на линию достиг за первый квартал текущего года 0,941 вместо 0,922 по плану. Платный пробег за то же время выполнен на 103,3%. Себестоимость в первом квартале снижена на 1,2%.

¹ Итоги работы 2-го таксомоторного парка Москвы за 1937 г. даны в статье т. Семенова.

Прежде в парке часто бывали случаи опоздания в выходе машин на линию из-за невыполнения заявочных ремонтов. Проводило это потому, что в распоряжении каждого начальника колонны была своя бригада, по выполнению заявочного ремонта. Бригады работали с разной нагрузкой. В одной колонне они не успевали выполнить к сроку все заявки и машины запаздывали с выходом на линию, в другой — слесари сидели без дела, так как заявок было мало.

Сейчас выполнение заявочного ремонта централизовано. Создана общепарковая бригада, что дало возможность равномерно загрузить всех ремонтных рабочих и освободить начальников колонн от работы по наблюдению и руководству заявочными ремонтами.

Стахановское движение переживает сейчас в парке новый большой подъем. Из 1100 работников таксомоторного парка 490 являются стахановцами и более 200 чел. — ударники. Число стахановцев растет.

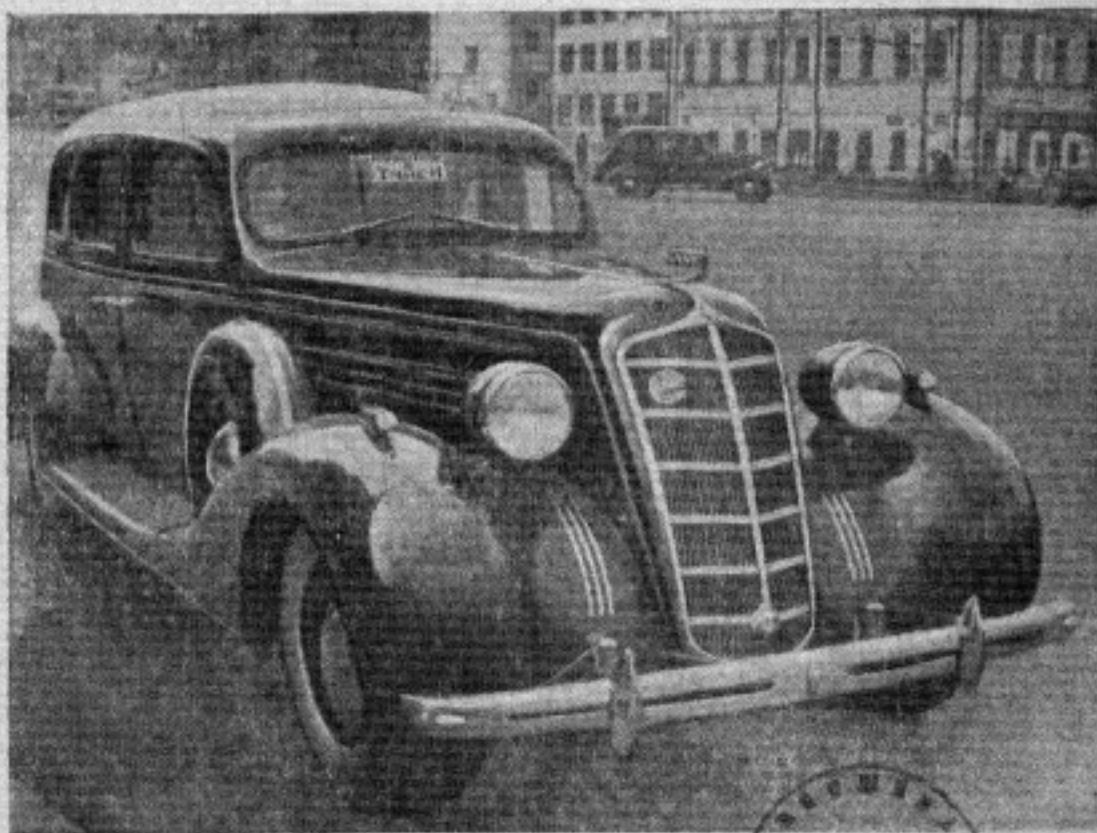
Больше 90% водителей систематически выполняют и перевыполняют производственные задания, не имеют аварий и нарушений. Водители тт. Хохлов, Корицкий, Колганов и другие из месяца в месяц выполняют план по всем показателям от 110 до 130%.

Высокие показатели работы парка являются результатом хорошо поставленной массовой политико-воспитательной работы. Каждый коммунист на производстве должен показывать такие образцы работы, по которым

Десятки легковых автомобилей - такси ЗИС курсируют по Садовому и Бульварному кольцу, перевозя за день тысячи москвичей.

На снимке — маршрут-ный такси ЗИС-101 у Самотечной площади

Фото
Е. Чигиринского



равнялись бы беспартийные рабочие. К чести партийной организации парка надо отметить, что большинство коммунастов являются лучшими стахановцами на производстве. Шофер-коммунист т. Большаков систематически перевыполняет план, работает без аварий и нарушений. Прекрасные образцы работы показывает член партии слесарь Дворецкий, регулярно выполняющий две нормы.

Социалистическое соревнование выдвинуло из среды водителей парка немало способных организаторов, которые сейчас направлены на руководящую работу. Люди, работавшие вчера шоферами, — сегодня начальники колонн, руководители цехов и парков.

Водитель Ююкин является сейчас директором 5-го таксомоторного парка, заместитель его — водитель этого же парка, т. Аброскин. Всего из среды водителей 2-го таксомоторного парка за последнее время выдвинуто на руководящую работу 17 чел. Стахановское движение вдохнуло в них свежие силы, помогло им широко и ярко проявить свои разносторонние способности.

Но наряду с указанными выше положительными моментами необходимо отметить некоторые недостатки в работе парка. Руководители парка, начальники колонн, а также профсоюзная организация забыли о важности широкой популяризации стахановского

опыта — этого необходимого условия дальнейшего развития стахановского движения.

Правда, отдельные водители — т. Исаков и другие — рассказывают молодым водителям, как надо водить машины, учат их как экономить горючее и работать без аварий. Но они это делают по собственной инициативе.

Не так давно в парке ежедневно вывешивались показатели работы каждого водителя за прошедший день. Теперь эти показатели «засекречены». Они являются достоянием только работников планового отдела, и водители не знают, кто идет впереди, кто отстает.

В стахановской работе автотранспорта одним из основных показателей отличной работы является безаварийность. Между тем аварии и нарушения уличной дисциплины в парке окончательно не ликвидированы.

2-й таксомоторный парк имеет все данные, чтобы с честью выполнить взятые на себя обязательства. Сотни замечательных стахановцев, показывающих образцы культурной, безаварийной работы, горят желанием и в этом году добиться первенства в соревновании.

Задача руководителей парка — создать необходимые условия для развития стахановского движения, для подтягивания отстающих до уровня передовых.

Ленинградская автомобильная станция обслуживания

Транспортное управление Ленинградского совета строит на Лиговской ул. автомобильную станцию обслуживания по типу американских «сервис». Задачи станции — обслуживание автомобилей мелкими операциями по уходу, регулировке, мойке, смазке и крепежным работам, что будет сочетаться со всеми заправочными операциями по снабжению автомашин горючим, маслом, воздухом и водой.

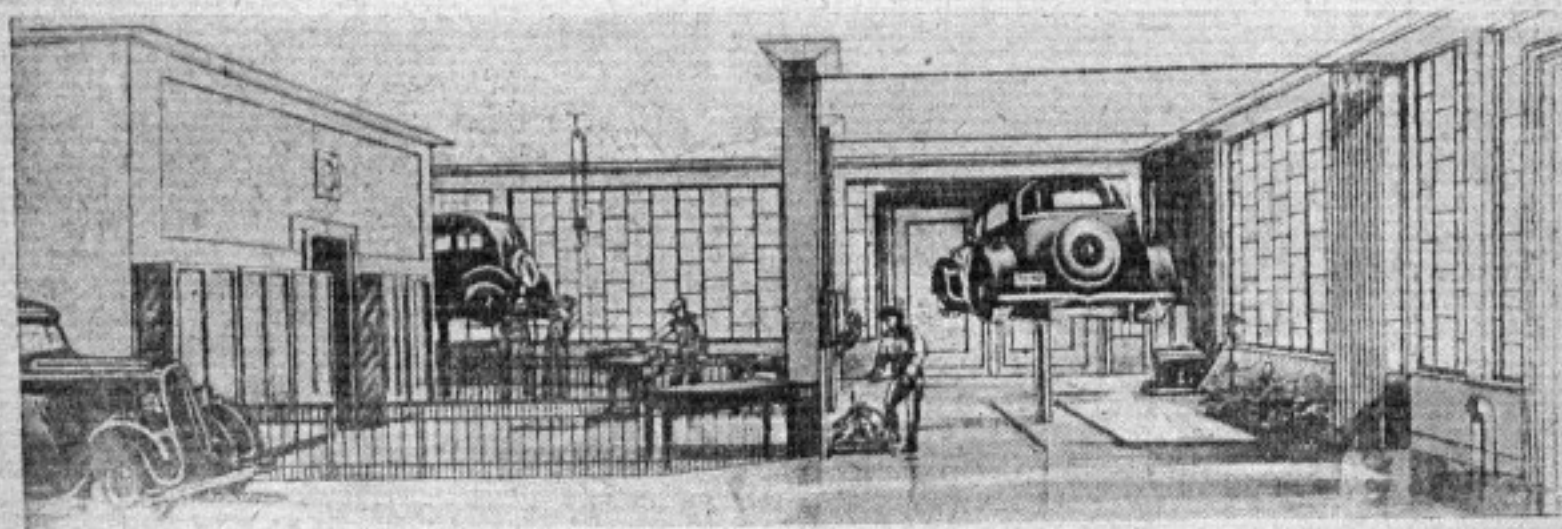
Станция сможет пропускать по моечно-полировочным операциям 75 — 80 машин в день, по крепежным работам и смазке — 50 машин, по регулировке тормозов — 100 машин, по операциям снабжения — до 1 000 машин (при трехсменной работе).

Станция будет работать целиком на отечественном оборудовании, причем, помимо обыч-

ного технического оснащения, предполагается введение механизированной мойки на подьемнике, автоматической подачи масла к месту смазки и др. Для улучшения условий труда бензинщиков зимой сделаны 4 утепленные стеклянные будки. При станции имеются также ресторан, комната ожидания для водителей и пассажиров.

Из противопожарных соображений станция выполнена исключительно из железобетона и металла. Улучшенная архитектура станции соответствует задачам оформления новых магистралей южной части Ленинграда.

В настоящее время в здании производятся монтажные и отделочные работы. Станцию предполагается пустить в эксплуатацию в мае текущего года.



Общий вид ремонтного зала ленинградской станции обслуживания

НАТИ И ГАЗИФИКАЦИЯ ТРАНСПОРТА

Инж. Ф. ФОМИН

Решением правительства от 28 февраля 1938 г. о развитии транспортных газогенераторов перед Научным автотракторным институтом (НАТИ) поставлена чрезвычайно ответственная и почетная задача.

Эту задачу НАТИ разрешает путем изготовления газогенераторных машин, работающих на твердом топливе и на баллонных газах. В качестве твердого топлива должны быть применены дрова, древесный уголь, антрацит, торфяной кокс, торф и различные брикеты.

Известно, что газогенераторная установка НАТИ Г-14, сконструированная на базе автомобиля ГАЗ-АА, находится в серийном производстве с 1936 г. Сдана в производство новая улучшенная модель 1937 г. с усовершенствованным тонким очистителем и применением верхнего отбора газа из генератора.

Для тракторов НАТИ готовит две установки, работающие на древесных чурках: Г-25 — на базе трактора ЧТЗ и Г-19 — на базе трактора ХТЗ. Установка Г-25 уже прошла испытания, а в установку Г-19 после опробования первого образца вносятся некоторые улучшения. Улучшенная модель явится образцом для выпуска в 1938 г. 300 шт. газогенераторных тракторов на ХТЗ.

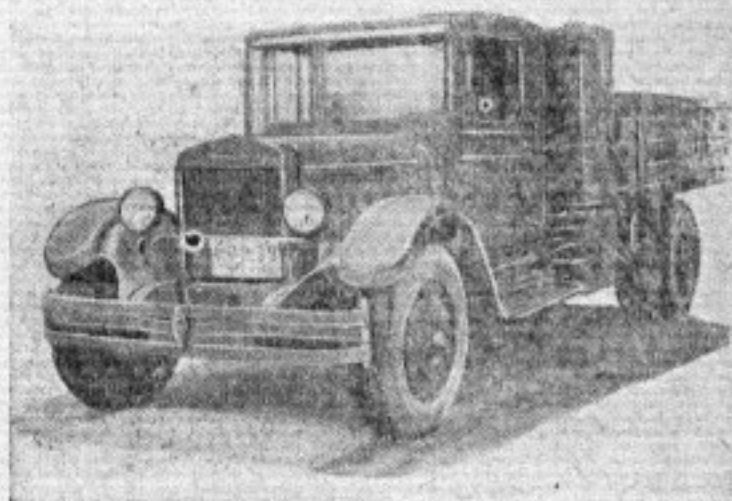
Что касается древесноугольных газогенераторов, то НАТИ подготовил две установки: Г-21 — на базе шасси автомобиля ГАЗ-АА и Г-23 — на базе автомобиля ЗИС-8. Обе установки работают на мелком древесном угле по принципу горизонтального процесса газообразования.

Оба газогенераторных автомобиля с опытными установками были испытаны в НАТИ пробегом по 20 тыс. км каждый. Во время испытания установки работали надежно и оказались пригодными для дальнейшей эксплуатации без существенного ремонта.

По созданию установки, работающей на антраците, в данный момент проводятся подготовительные экспериментальные работы. В ближайшее время будет приступлено к конструированию ее на базе автомобиля ЗИС. Одновременно разрешается вопрос об изготовлении установки для работы на торфяном коксе, а также приступлено к проектированию газогенераторных установок на базе грузового вездехода НАТИ ГАЗ-АА и

легкового НАТИ М-1. Вездеход НАТИ ГАЗ-АА будет изготовлен и испытан в ближайшее время.

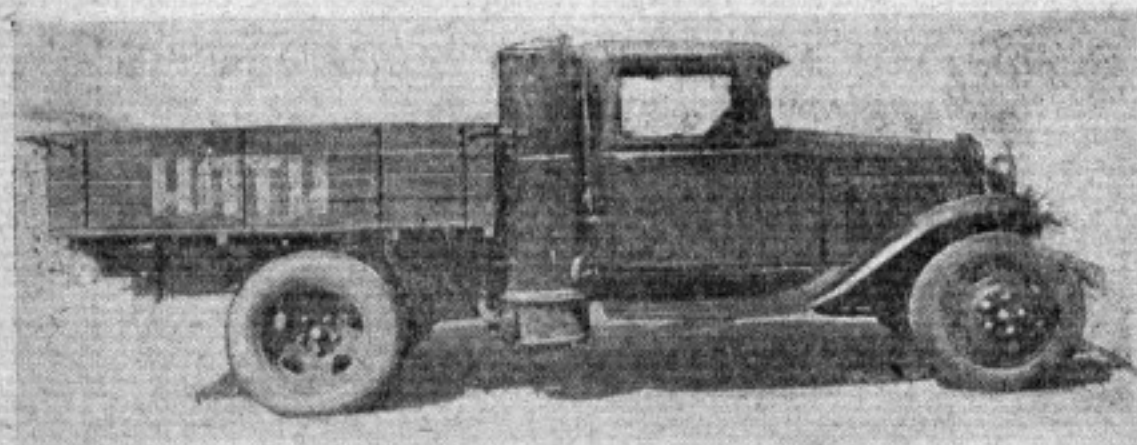
Из брикетов в первую очередь будут опробованы соломенные брикеты, а во второй половине года начнется испытание установок на угольных брикетах.



Автомобиль ЗИС с газогенераторной установкой НАТИ Г-23. Вид со стороны газогенератора

Не менее важной задачей в разрешении вопроса о заменителях жидкого топлива является проблема создания аппаратуры для автомобилей, работающих на так называемых баллонных газах — светильном газе, бутане и пропане. В данный момент в НАТИ испытываются два автомобиля на светильном газе и один на сжиженном газе. К 1 сентября 1938 г. по приказу Наркоммаша должна быть выпущена первая опытная партия из 40 грузовиков и автобусов, работающих на сжатых газах, и 5 грузовиков — на сжиженных газах (бутан и пропан).

Успешное своевременное разрешение намеченного комплекса вопросов по освоению различных заменителей жидкого топлива на транспорте внесет ценный вклад в народное хозяйство нашей социалистической родины.



Автомобиль ГАЗ с газогенераторной установкой НАТИ Г-21. Вид со стороны очистителя

ДРЕВЕСНОУГОЛЬНЫЙ ГАЗОГЕНЕРАТОРНЫЙ ГРУЗОВИК ГАЗ-АА

Инж. П. ЗАРЕЦКИЙ

В Научном автотракторном институте (НАТИ) в 1937 г. построены и испытаны в двигательной работе древесноугольные газогенераторы для грузовых автомобилей ЗИС и ГАЗ под маркой НАТИ Г-23 и НАТИ Г-21. Установки по своей конструкции одинаковы и отличаются друг от друга только размерами.

В настоящей статье дается описание устройства и основных показателей работы газогенераторной установки НАТИ Г-21, которая прошла уже 20 тыс. км без сколько-нибудь серьезных дефектов и предложена на правительственные испытания для пуска в производство.

Установка НАТИ Г-21 состоит из газогенератора, охладителя и очистителя газа, смесителя и вентилятора, предназначенного для розжига газогенератора и двигателя, приспособленного для работы на газе. Схема установки приведена на рис. 1.

Газогенератор Г-21 работает на мелком древесном угле размером 10—25 мм по принципу горизонтального процесса газообразования. Он представляет собой цилиндр высотой 1540 мм и диаметром 454 мм с двумя люками. Верхний люк предназначен для загрузки топлива, нижний — для разгрузки газогенератора и очистки камеры газообразования.

Верхняя часть газогенератора — бункер — сварена из листовой стали толщиной 1,5 мм, а нижняя часть изготовлена из листовой стали толщиной 6 мм и является камерой газообразования. На высоте 160 мм от дна камера имеет фурму для подачи воздуха, а с противоположной стороны и несколько ниже — патрубок для отсоса газа. С наружной стороны, около воздушной фурмы, камера имеет несколько продольных ребер, служащих для охлаждения.

Снизу камера замыкается круглым люком, а сверху имеет горловину для соединения с бункером. В центре горловины находится щель, в которую перед разгрузкой камеры газообразования вставляется заслонка. Назначение заслонки — поддерживать уголь в бункере генератора и предохранять его от высыпания из газогенератора во время очистки камеры от угля, золы и шлака. Во время работы, после очистки, когда закрыт нижний люк, заслонка вынимается, а щель закрывается крышкой с уплотняющей прокладкой.

Воздух в камеру газообразования всасывается через одну горизонтально расположенную фурму. Фурма имеет водное охлаждение и изготовлена из красной меди. Она представляет собой цилиндр с двойными стенками, между которыми циркулирует охлаждающая вода из системы охлаждения двигателя. На рис. 2 показаны места присоединения трубок к двигателю, подводящих воду к фурме.

Перед патрубком для отсоса газа в камере газообразования, против воздушной фурмы, установлена стальная решетка для предохранения от засоса угля в газопровод и систему очистки. Решетка выполнена из листовой стали, имеет небольшой наклон к вертикали и изогнута по дуге. Отверстия в решетке для прохода газа расположены в шахматном порядке; диаметр их — 8 мм.

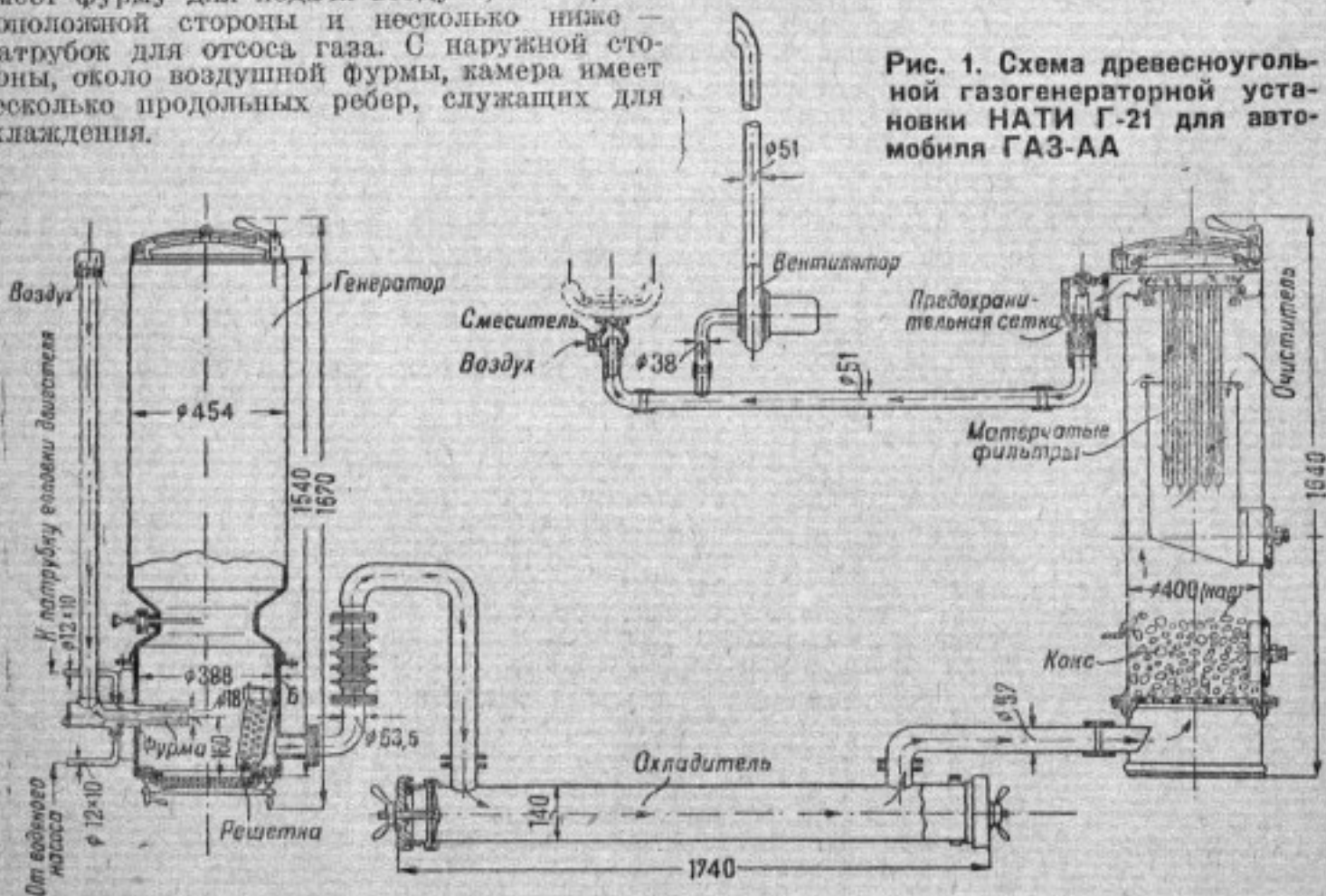


Рис. 1. Схема древесноугольной газогенераторной установки НАТИ Г-21 для автомобиля ГАЗ-АА

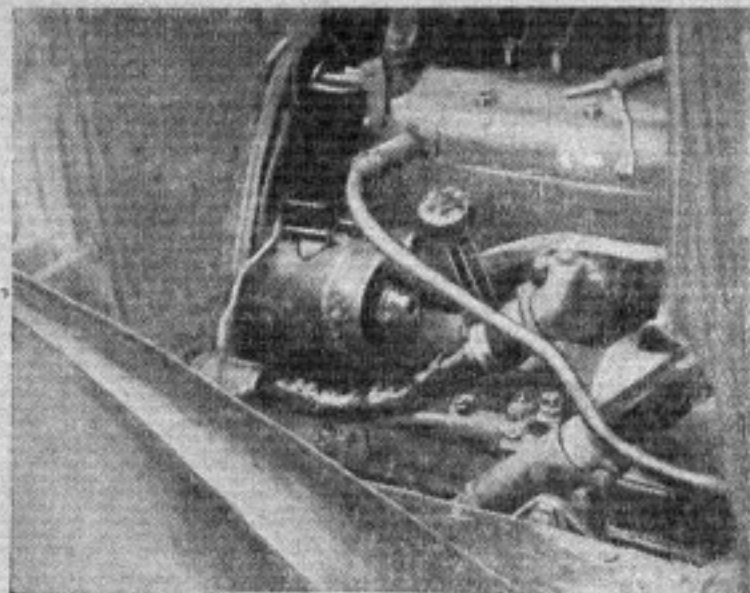


Рис. 2. Места присоединения трубок водяной системы фурмы газогенератора Г-21 к водяной системе двигателя

Решетка подвешивается в камере на крючках, легко вынимается и ставится на место через нижний люк.

Нижний разгрузочный люк закрывается заслонкой и крышкой. Для обеспечения герметичности под крышкой в пазах люка имеется прокладка из асбестового шнура; крышка верхнего загрузочного люка для герметичности также снабжена асбестовой прокладкой, но вложенной в пазах самой крышки.

Емкость газогенератора (бункера и камеры) — 35 кг мелкого древесного угля, что обеспечивает пробег грузовика по шоссе в 60—70 км на одной заправке.

Общий вид газогенератора и его монтаж на грузовике показаны на рис. 3.

Из газогенератора газ поступает в охладитель. Охладитель представляет собой цилиндр длиной 1740 мм и диаметром 140 мм с установленными в торцах крышками. Газ охлаждается, отдавая тепло стенкам охладителя и затем окружающему воздуху. Одновременно с охлаждением газ получает в охладителе грубую очистку от пыли и золы, которые осаждаются в цилиндре вследствие резкого падения скорости газа.

Очистка охладителя производится периодически через торцовые люки, закрываемые герметически крышками с асбестовыми прокладками.

Соединение охладителя с газогенератором осуществлено посредством трубы и эластич-

ного компенсатора, устраняющего возможную поломку этого соединения при перекосах. Из охладителя газ поступает в тонкий очиститель. Соединение охладителя с этим очистителем осуществлено простой трубой, фланцами и резиново-асбестовым плантом. Охлаждение газа также происходит в газопроводе и в очистителе, который имеет большую охлаждающую поверхность.

Тонкий очиститель газа представляет собой цилиндр (высотой 1640 мм, диаметром 400 мм). В нижней части его на некотором расстоянии от дна имеется решетка, на которой насыпан кокс, а в верхней части вставлен матерчатый фильтр, состоящий из 5 металлических каркасов с надетыми на них двойными чехлами из байки и гладкого материала (сатин и пр.). Все каркасы крепятся к одной крышке. Последняя вместе с ними легко вставляется и вынимается из корпуса очистителя через верхний его люк. Люк плотно закрывается крышкой с уплотнительной прокладкой.

Верхняя крышка газогенератора и тонкого очистителя и запоры этих крышек одинаковы. Открытие и закрытие их производится быстро и легко. Зажим крышек выполнен в виде рессоры с шарнирно укрепленной рукояткой. Внутри корпуса очистителя под фильтром помещена металлическая коробка для сбора угольной пыли, стягивающейся с матерчатых чехлов. Для удобства удаления пыли дно коробки сделано наклонным.

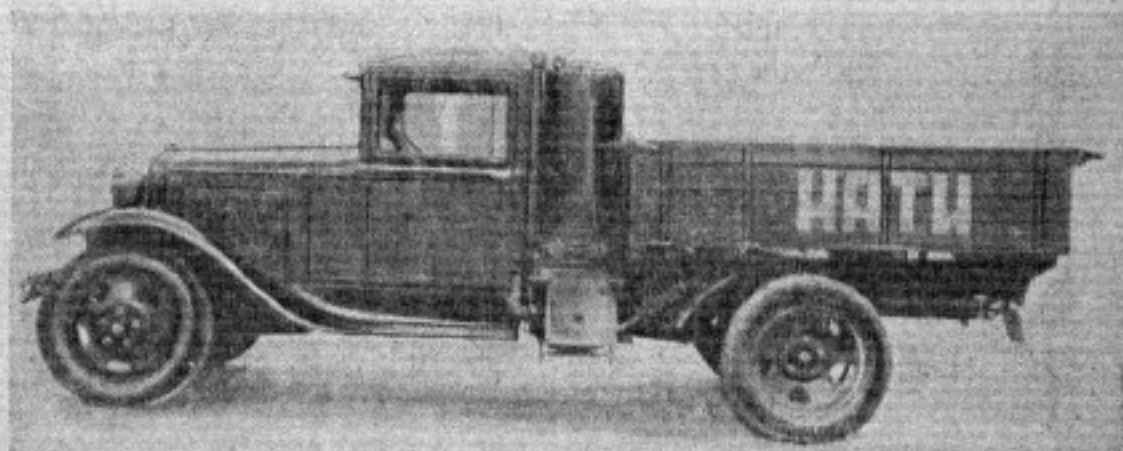
При входе в очиститель, вследствие резкого изменения скорости и направления газа, от него начинают отделяться механические примеси. Дальнейшее отделение более тонких примесей происходит в слое кокса и окончательную тонкую очистку газ получает проходя матерчатые чехлы фильтра.

Для очистки очистителя от осевших в нем пыли и золы, а также для загрузки и удаления кокса, предусмотрены три боковых люка, герметично закрываемые крышками с резиновыми прокладками.

В газотводящем патрубке очистителя установлена контрольная металлическая сетка, которая в случае повреждения фильтров быстро забивается угольной пылью. При этом, вследствие значительного повышения сопротивления прохождению газов, работа двигателя резко ухудшается, сигнализируя о неисправности фильтров. Для очистки сетка легко вынимается из патрубка.

Очистка газа в установке НАТИ Г-21, как показали испытания, хорошая, что определяет сравнительно небольшой износ двигателя.

Рис. 3. Автомобиль ГАЗ-АА с установкой НАТИ Г-21. Вид со стороны газогенератора



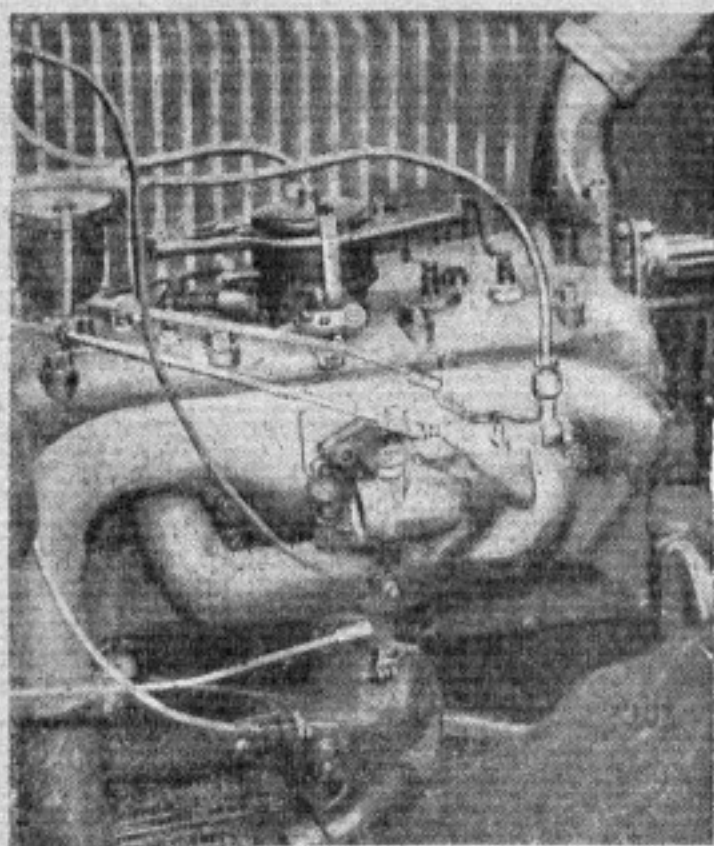


Рис. 4. Газогенераторный двигатель ГАЗ-АА со стороны смесителя и карбюратора

На грузовике устанавливается серийный двигатель завода ГАЗ, выпускаемый для монтажа на газогенераторных автомобилях с установками Г-14.

В двигатель по сравнению с карбюраторным внесены небольшие изменения. Нормальная головка блока заменена другой, с повышенной степенью сжатия — 6,4 вместо 4,2 у бензинового двигателя. Всасывающий коллектор заменен новым, позволяющим присоединять к нему газовый смеситель эжекционного типа и карбюратор. Карбюратор типа «Солекс» малого размера. Общий вид двигателя со стороны питания показан на рис. 4.

К системе охлаждения двигателя, как уже отмечалось, присоединена система охлаждения фурмы газогенератора.

Газогенератор помещен с левой стороны автомобиля, за кабиной, а тонкий очиститель — с правой стороны. Крепление их на раме автомобиля осуществлено двумя швеллерами. Охладитель помещен за генератором и очистителем поперек рамы, под платформой и крепится к раме двумя кронштейнами.

Место между газогенератором и очистителем использовано для ящика с запасным углем, благодаря чему может быть значительно увеличен радиус действия автомобиля.

Платформа автомобиля немного укорочена. Для розжига газогенератора и запуска двигателя непосредственно на газе, без бензина, автомобиль снабжен отсасывающим вентилятором, приводимым во вращение электромоторчиком, получающим ток от имеющейся на автомобиле батареи. Вентилятор присоединен к газопроводу вблизи от смесителя. Вообще он работает мало, — всего несколько минут в период розжига газогенератора.

При розжиге газогенератора обе заслонки смесителя предварительно закрываются, а заслонка вентилятора открывается. Затем включается вентилятор и к фурме газогенератора подносится горящий факел. Благодаря

создаваемому вентилятором разрежению через фурму всасывается воздух, а вместе с ним и пламя поднесенного факела, которое и поджигает уголь, находящийся в камере газообразования. Уголь разгорается и очень быстро дает газ, пригодный для работы двигателя. Как только газ готов (при поджигании он горит устойчивым пламенем) вентилятор выключается и двигатель заводится с помощью стартера. Перед запуском двигателя должна быть закрыта заслонка вентилятора и приоткрыты обе заслонки смесителя.

Розжиг газогенератора может быть произведен также двигателем при работе его на бензине. В этом случае просасывание воздуха через газогенератор достигается соответствующей установкой дроссельных заслонок карбюратора и смесителя. Как только газогенератор даст доброкачественный газ, двигатель переводится с бензина на питание газом.

Газогенераторный автомобиль ГАЗ-АА с установкой НАТИ Г-21 имеет следующую характеристику:

Грузоподъемность автомобиля (вес полезного груза) — 1 250 кг.

Полезная площадь грузовой платформы — 3,9 м².

Максимальная скорость автомобиля с полезной нагрузкой на горизонтальном участке шоссе 53—55 км/час.

Вес газогенераторной установки в сборе, без топлива и без ящика для запасного угля — 250 кг.

Вместимость генератора (загрузка топлива) — 35 кг.

Расход древесного угля на 1 км пути по шоссе с полной нагрузкой — 0,35 кг.

Радиус действия автомобиля по шоссе при полной загрузке газогенератора — 70—80 км.

Время розжига холодного газогенератора вентилятором и пуск двигателя на газе, без применения бензина, 3—4 мин.

Время розжига холодного газогенератора двигателем, работающим на бензине, и перевода двигателя на газ (без применения вентилятора розжига) — 1—2 мин.

Продолжительность работы автомобиля без очистки газогенератора от шлака — 250—300 км.

Продолжительность работы автомобиля без очистки охладителя газа 250 км.

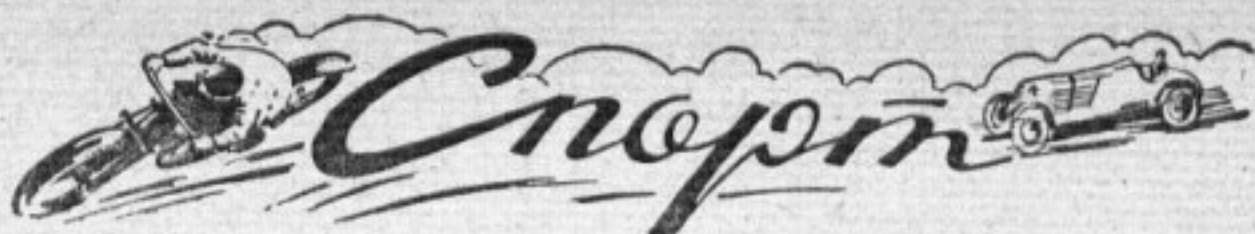
Продолжительность работы автомобиля без очистки тонкого очистителя — 1 000 км.

Испытания и длительная работа автомобиля показали, что установка Г-21 обеспечивает нормальную работу двигателя на газе при всех режимах, а также быстрый и надежный запуск двигателя как при начальном розжиге холодного газогенератора, так и после стоянок с горячим газогенератором.

После стоянки автомобиля с выключенным двигателем продолжительностью до 40 мин. двигатель легко заводится непосредственно на газе без предварительного розжига газогенератора.

Установка отличается большой гибкостью в работе, что весьма важно для автомобиля. Обслуживание установки несложное, доступность к ней хорошая и она достаточно прочна. После пробега в 20 тыс. км установка оказалась вполне пригодной для дальнейшей нормальной работы.

Динамика и экономичность автомобиля по расходу топлива, как показали испытания, удовлетворительны.



ВНЕСТИ БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ПОРЯДОК В АВТО-МОТОСПОРТЕ

М. ЮНПРОФ

В конце 1935 г. правительство дало указание о развитии в СССР автомобильного и мотоциклетного спорта. Это указание было встречено автомобильно-мотоциклетной общественностью и советской молодежью с большим энтузиазмом. Широчайший отклик среди трудящихся нашел также призыв Героя Советского Союза т. Ляпидевского об овладении вождением автомобиля и мотоцикла.

По всему Союзу развернулось громадное движение за овладение автомобильной и мотоциклетной техникой, за развитие авто-мотоспорта, за спортивные достижения в этой области.

В стране существуют сейчас 50 авто-мотоклубов и свыше 80 учебных пунктов в системе комитетов физкультуры, не считая учебных пунктов на предприятиях. К началу 1938 г. советский авто-мотоспорт имел 40 рекордов, установленных в большинстве молодежи. Среди рекордсменов страны впервые появились женщины.

Различные автомобильные и мотоциклетные пробеги, тренировочные и спортивные состязания, кроссы, гонки и пр. завоевывают все большую популярность не только в центральных городах Союза, но и в отдаленных от центра братских республиках — в Ташкенте, Сталинабаде, Ашхабаде, Алма-Ата, Фрунзе и др.

Молодые патриоты нашей социалистической родины стремятся в совершенстве освоить авто-мототехнику и авто-мотоспорт. Однако этому важнейшему делу до сих пор не приданы четкие организационные формы, что в особенности относится к массовой автомобильно-мотоциклетной учебе. Из-за организационной неразберихи и кустарщины дело подготовки автомобилистов и мотоциклистов проходит неудовлетворительно.

Автомобилизмом и мотоциклизмом занимается комитеты по делам физкультуры и спорта, Осоавиахим, авто-мотоклубы, спортивные общества, профсоюзы, Трансэнергокадры и другие организации. Единого руководства нет.

В разных местах создаются по сути дела никем не руководимые и не контролируемые кружки и курсы, которые пытаются обучать автомобилистов и мотоциклистов, не имея материальной части, учебного оборудования, преподавательско-инструкторских кадров, учебных помещений.

Некоторые спортивные общества и профсоюзы считают, что достаточно обзавестись одним или несколькими мотоциклами или даже одной-двумя автомашинами, как уже «работает».

налажена». Такое абсурдное представление об организации авто-мотоучебы ничего кроме вреда не приносит.

В Одессе, например, имеется хорошо оборудованная учебная база авто-мотоклуба. Однако спортивные общества этого города — «Спартак», «Локомотив», «Буревестник», «Темп» и др. — приобрели по 1—2 мотоцикла и практикуют свою собственную, по сути дела, халтурную подготовку мотоциклистов. В Днепропетровске спортивное общество «Руда» взялось за подготовку 45 мотоциклистов, но ни один из обучавшихся не сдал испытаний в квалификационной комиссии; для сдачи испытаний даже не нашлось... мотоцикла. В том же Днепропетровске спортивное общество «Сталь», при наличии 14 мотоциклов, не подготовило ни одного мотоциклиста, а «Спартак», имея 3 мотоцикла, подготовил за 1937 год всего... 5 мотоциклистов.

Днепропетровские спортивные общества насчитывают свыше 40 мотоциклов, приобретенных, главным образом, в конце 1937 г. («все равно деньги спишут»), и половина из них уже не на ходу. Людей, ответственных за учебу, за бережение материальной части, нет.

В большинстве карликовых организаций авто-мототехнику преподают люди, не имеющие даже преподавательских прав. Неудивительно, что на одном из предприятий в Смоленске на испытаниях провалились все слушатели автомобильного кружка. Когда квалификационная комиссия стала проверять знания преподавателя этого кружка, выяснилось, что он сам не в состоянии сдать испытания даже в объеме знаний... шофера-любителя.

Руководители некоторых спортивных обществ отказываются от помощи молодежи в овладении авто-мототехникой через учебные организации авто-мотоклубов, считая, что если они сами организуют учебу, будет дешевле. Но из-за отсутствия опыта, необходимого оборудования, нерационального использования материальной части, погоня за внешним эффектом авто-мотоучеба в таких организациях обходится во много раз дороже. Неудивительно, что даже такая крупная организация, как московский «Спартак», повесив на своем учебном пункте вывеску «Авто-мотоклуб» — «не заметила», что стоимость подготовки одного мотоциклиста выросла до... 700 руб. при существующей в авто-мотоклубах стоимости обучения 145—150 руб.

Не имея оборудования, опытных преподавателей и инструкторов, не имея даже учебных помещений, горе-руководители отдельных организаций готовят не водителей, а калек. По-

разительно, что и органы Госавтоинспекции с олимпийским спокойствием взирают на существование подобного рода «кружков» и «курсов».

Совершенно правильно указывал Герой Советского Союза т. Ляпидевский в своей статье в № 23 журнала «За рулем», что «автомобильная учеба, так же, как и авиационная учеба, связанная с высокой техникой, не терпит перышливости и самотека. Наблюдающиеся попытки организовать учебу через мелкие, никем не контролируемые самостоятельные кружки, не имеющие методического и организационного руководства, неизбежно приводят к плохим результатам и низкому качеству учебы и быстрому выводу из строя материальной части — учебных авто- и мото-машин».

Нам нужны грамотные, культурные, квалифицированные водители, будущие бойцы победоносной армии социализма. Все дело учебной подготовки и воспитания водителей автомобилей и мотоциклов — ценнейших оборонных кадров — необходимо сконцентрировать в одной организации с сетью хорошо оснащенных крупных учебных баз и их филиалов на периферии. Эти учебные базы и их филиалы должны не только готовить молодых водителей, но и заботиться об их дальнейшем совершенствовании. Руководить этим делом должен специальный центр с организационно-инспекторским и учебно-методическим аппаратом.

Организационная ясность должна быть внесена и в работу по автомобильно-мотоциклетному спорту. Авто-мотоспорт может развиваться правильно и быстро только на базе массовых авто-мотоклубов. Дело авто-мотоспорта, связанное с высокой техникой и высокими скоростями, требующее высокой технической культуры, нельзя поручать мало-мощным организациям, не имеющим технической базы. Эта работа может проводиться только специальными организациями в виде авто-мотоклубов и их филиалов на крупных предприятиях, в спортобществах, в учебных заведениях.

Авто-мотоклубы страны должны иметь свой руководящий центр, который концентрировал бы опыт работы клубов, обеспечил бы образцовую дисциплину и единство во всей их организационной, политической, спортивной и методической работе, обеспечил бы их твердой финансовой базой. В создании и развитии работы авто-мотоклубов, как и аэроклубов, должны участвовать все партийные, комсомольские, советские, профсоюзные и физкультурные организации.

Объединение автомобилистов и мотоциклистов, спортивно-техническое совершенствование их, политико-воспитательная работа, борьба за высокие спортивные достижения,

систематическая тренировочная работа, выраживание искусных водителей-спортсменов высокого класса, горячо преданных своей родине и партии Ленина — Сталина — вот обязанность наших авто-мотоклубов.

Совершенно очевидно, что авто-мотоклубы, являясь рассадниками культурного автомобилизма, не могут пройти мимо вопросов автомобильно-мотоциклетной техники и ее совершенствования, а также вопросов культурного обслуживания автомашин.

Для того чтобы выполнить эти задачи, авто-мотоклубам нужны повседневное внимание и конкретная помощь, а этого как раз они не имеют сейчас, находясь в системе комитетов по делам физкультуры и спорта на положении третьестепенных организаций. Комитеты физкультуры явно не принимают роли и значения спортивно-оборонных авто-мотоклубов.

Работы у наших авто-мотоклубов впереди очень много. Нужно, чтобы имеющиеся достижения были во много раз приумножены и закреплены. Задачи обороны родины требуют от нас воспитания высококлассных водителей-спортсменов, воспитания волевых качеств, отваги, дерзости в решении поставленных перед ними задач. Нам нужны десятки, сотни тысяч мужественных, смелых, отважных водителей-спортсменов, овладевших бодушевизмом, физически крепких, овладевших искусством вождения, военно-техническими знаниями, необходимыми будущему танкисту, автомобилисту, мотоциклисту РККА. Эту задачу призваны осуществить массовые авто-мотоучебные организации и авто-мотоклубы, входящие в единую стройную систему, подчиненную интересам обороны нашей великой социалистической родины.

Герои Советского Союза тт. Ляпидевский и Чкалов, подчеркивая огромное оборонное значение подготовки водителей, отмечают, что автомобилисты и мотоциклисты, овладевшие техникой на «отлично», легко могут стать не только отличными водителями танков и бронемашин, но и пилотами. За примером далеко ходить не надо. Товарищи Ляпидевский, Чкалов, Водопьянов — бывшие шоферы. Товарищи Громов, Юмашев, Слеснев и др. — также старые автомобилисты. Герои Советского Союза тт. Алексеев, Рычагов, Шмельков и известные летчики — тт. Моисеев, Фарих, Сугробов — мотоциклисты.

Овладевая автомобильной и мотоциклетной техникой, мы должны помнить, что когда враг принудит нас к войне и наша армия в силу этого станет «самой нападающей из всех когда-либо нападавших армий», советские автомобилисты и мотоциклисты не только на своих машинах, но и на бронеавтомобилях и танках будут играть в решительной схватке с фашизмом не последнюю роль.

„Мы стоим за мир и отстаиваем дело мира. Но мы не боимся угроз и готовы ответить ударом на удар поджигателей войны“.

(СТАЛИН)

ЖЕНСКИЕ АВТО-МОТОСОРЕВНОВАНИЯ

Недавно Центральный авто-мото клуб провел под Москвой большие женские авто-мотосоревнования.

Утром на Ленинградском шоссе, у Химкинского речного вокзала выстроились участницы автомобильного пробега — водительницы и механики автохозяйств различных предприятий столицы и шоферы-любительницы авто-мотоклуба. Вдоль шоссе растянулась колонна из 44 полутоннажных грузовиков.

Машины стартовали одна за другой. По пути пробега Химки—Клин—Химки (144 км) были расставлены искусственные препятствия — габаритные ворота, тоннельные мосты и др. На условно зараженной зоне во-

дительницы и механики надевали противогазы.

Первое место в автопробеге заняла машина № 43 — водительница А. Быкова и механик Е. Майорова (автобаза НКПС).

В 12 часов дня был дан старт 19 участницам мотоциклетного пробега, физкультурницам московских спортивных обществ, по маршруту Химки—Истра—Химки (104 км). По пути мотоциклистки также должны были преодолеть ряд искусственных и естественных препятствий.

Лучшие результаты среди участниц мотоциклетных гонок показала рекордсменка СССР по мотоциклу Ирина Владимирова.



Участница женского авто-мотосоревнования М. А. Смирнова надевает противогаз перед проездом «зараженной зоны»

Фото

Л. Великжанина



Женские авто-мотосоревнования в Москве. Автомашина преодолевает препятствие—«габаритный тоннель»

Фото

Л. Великжанина

Мотоциклисты ждут стабильных учебников

Подготовка авто-мотолюбителей сильно затрудняется отсутствием учебных пособий. Если для шоферов-профессионалов имеются кое-какие пособия, то для автолюбителей и особенно мотоциклистов учебников нет.

В целях более широкого распространения авто-мотолюбительства и облегчения учебы, требования для автолюбителей и мотоциклистов сведены к детальному знакомству с одной из советских машин. Это облегчает создание популярного стабильного учебника, по которому можно было бы ознакомиться с автомобилем или мотоциклом на базе одной из советских машин. Такими машинами я считаю М-1 для автолюбителей и Л-300 и ИЖ-7 для мотоциклистов.

Учебники по устройству автомобилей Чудакова, Карягина, Курова и других для автолюбительских групп не годны, так как в них учащийся с трудом находит сведения, относящиеся к основной машине, которую он изучает. Книга инж. Дюмулена «Автомобиль М-1» изд. 1936—1937 гг. рассчитана на читателя, уже знакомого с автомобилем. Кроме того эта книга издана в незначительном количестве и стала библиографической редкостью.

Но если по автомобилю кое-как удастся подобрать пособия, то с учебниками по мотоциклу положение совершенно нетерпимое. Единственным учебником является книга Иерусалимского «Устройство мотоцикла», но и она вызывает справедливые нарекания. Выпуск ее в 1937 г. показывает, что издательство плохо связано в своей работе с общественностью.

Как, например, приняли бы наши автошколы учебник, в котором автомобили изучались бы по описаниям иностранных марок Форд, Бюик, Шевроле и т. д. с редкими ссылками на то, что «подобное устройство с некоторыми изменениями применяется на одной из советских машин»?..

Книга Иерусалимского именно так и построена. По каждому разделу дается ряд чертежей и описание машин иностранных марок и в конце несколько строчек по советским машинам со ссылками, подобными приведенной выше.

Такой подбор материала объясняется тем, что книга является в основном переработкой старых книг того же автора, изданных в 1931—1933 гг.

Такая книга могла представлять какой-то интерес в те годы, когда количество советских мотоциклов исчислялось десятками. Но сейчас, когда мы имеем четыре мотоциклетных завода, выпускающих тысячи машин, эта книга не имеет практической ценности.

В книге неправильно подобран материал. В разделе «Двигатель» (включая распределение, охлаждение и смазку) описываются почти исключительно иностранные марки.

В разделе «Карбюрация» даны 8 типов карбюраторов, однако описанию и работе карбюратора ЛКЗ-22 для мотоциклов Л-300 и ИЖ-7 отведена всего одна страница. Между тем карбюрация является трудной темой для изучения.

Зажиганию в двухтактных двигателях посвящены две страницы. Схема батарейного зажигания двухцилиндрового четырехтактного двигателя приведена для мотоциклов Харлей-Давидсон опять-таки со ссылкой о применении ее с некоторыми изменениями на мотоцикле ПМЗ-750.

В главе о трансмиссии в разделе «Перемена передач» даются также иностранные машины, в то время как коробки ТИЗ и ПМЗ-750 не описываются, нет схемы переключения для мотоциклов Л-300 и ИЖ-7.

Сцеплению посвящены 5 страниц, тогда как рамам уделено 12 страниц. Раздуты разделы «Передняя вилка» и «Прицепы».

К достоинствам книги следует, пожалуй, отнести вопросники в конце глав, полезные при повторении пройденного раздела.

Какие требования должны быть предъявлены к стабильному учебнику по мотоциклу?

1. В учебнике должны быть описаны советские мотоциклы.

2. Кроме схем необходимо дать чертежи, как общие, так и по отдельным деталям.

3. По каждому механизму каждой машины должны быть даны указания по сборке, разборке и ремонту (стационарному и путевому).

4. Желательно ввести раздел о правилах уличного движения.

5. К составлению книги следует привлечь инженеров, работников мотоциклетных заводов и актив авто-мото клубов.

Издание такой книги, а также серии плакатов по изучению мотоцикла должен взять на себя Всесоюзный комитет по делам физкультуры и спорта.

Г. Фашинский

Студенты Краснодарского мединститута изучают мотоцикл

В декабре прошлого года в одном из крупнейших вузов Краснодара, мединституте им. Красной Армии, организована мотосекция. Дирекция института приобрела для секции 4 мотоцикла. В первые же дни приступили к изучению мотоцикла около 100 студентов, научных работников и преподавателей.

Кафедра физкультуры принимает меры к увеличению числа мотоциклов, а также к

приобретению автомашины, чтобы дать возможность будущим врачам научиться управлять автомобилем.

Недостаток мотоциклов создает разрыв между теоретическими и практическими занятиями. Нехватает также и литературы и учебных пособий.

Студент 3-го курса Быков

Краснодар

ХРОНИКА АВТО-МОТОСПОРТА

По материалам наших корреспондентов

★ Сталинабадский авто-мотоклуб готовится к организации большого спортивного и испытательного мотоциклетного пробега на Памир. В пробегах будут участвовать исключительно советские мотоциклы.

★ Воронежский авто-мотоклуб организовал на предприятиях и в вузах сеть авто-мотоучебных пунктов. В прошлом году автоделу было обучено 235 человек.

Сейчас на беконной фабрике, мельнице № 6, холодильнике при Пединституте, Музтехникуме и в других проходят трехмесячную программу без отрыва от производства свыше 200 курсантов. По окончании все они получают права шоферов-любителей.

Всего в области в этом году будет подготовлено 2 000 автомобилистов и 280 мотоциклистов. Учеба мотоциклистов будет проводиться в Воронеже, Семилуках, Липецке и Борисоглебске.

★ В Туле — одном из старейших центров отечественного мотоциклетного спорта — возрождается автомобильно-мотоциклетная спортивная работа и организуется авто-мотоклуб. С лета этого года Тульский авто-мотоклуб намечает возобновить традиционные некогда матчевые встречи туляков с московскими и ленинградскими гонщиками.

★ По указанию председателя Совнаркома Узбекской ССР т. Сегибаева Ташкентский авто-мотоклуб получает дополнительное помещение для развертывания учебной работы. В 1938 г. клуб подготовит около 3 000 автомобилистов и мотоциклистов.

★ В ознаменование Международного женского коммунистического дня Тбилисский авто-мотоклуб провел агитационно-спортивный женский автопробег по маршруту Тбилиси—Душет—Тбилиси (150 км), в котором участвовало 33 водительницы автомобилей и 3 мотоциклистки, окончившие авто-мотообучение в клубе.

★ Сталинский авто-мотоклуб (Донбасс) сформировал ремонтно-техническую тракторную бригаду, которую направил в Авдеевскую МТС для оказания помощи в ремонте тракторов к весеннему севу. Под непосредственным руководством бригады отремонтировано 36 тракторов ХТЗ и 4 трактора ЧТЗ.

★ Куйбышевский авто-мотоклуб взялся за свою основную работу — подготовку шоферов-любителей — лишь в текущем году.

В настоящее время обучается 300 чел. автолюбителей.

Трудящиеся проявляют большой интерес к изучению автомобиля. В клуб ежедневно поступают письма колхозников, рабочих МТС и совхозов, желающих обучаться управлению автомашиной и мотоциклом.

В этом году авто-мотоклуб взял на себя обязательство подготовить 1 000 автолюбите-

лей, 70 механиков и завгаров, 35 диспетчеров и переподготовить с III на II класс и со II на I класс 105 шоферов.

★ На Ижевском мотоциклетном заводе строятся 3 гоночных мотоцикла на базе ИЖ-8. К постройке 3 гоночных мотоциклов на базе машин ПМЗ-750 приступает также Подольский завод.

★ Автомобильно-мотоциклетные учебные пункты при комитетах физкультуры организуются в Тамбове, Орле, Красноярске, Кривом Роге, Запорожье, Вологде, Барнауле. Более 25 авто-мотоучебных пунктов работают в Николаеве, Астрахани, Ульяновске, Чебоксарах, Улан-Уде, Перми, Оренбурге и других городах.

★ Одесский авто-мотоклуб в апреле открывает летний спортивный сезон. В предстоящем сезоне большое внимание будет уделено мотоциклетным гонкам по кругу одесского ипподрома. Здесь намечена также встреча гонщиков одесского и ленинградского авто-мотоклубов.

★ В Казахстане развертывается работа по авто-мотоспорту. В ближайшее время открывается авто-мотоклуб в Алма-Ате. Заканчивается организация автомобильно-мотоциклетных учебных пунктов в Караганде, Семипалатинске и Уральске. Образцовый автомобильный пункт создается в Чимкенте.

★ По заданию авто-мотосекции Всесоюзного комитета по делам физкультуры и спорта, инж. М. М. Пицхелаури составил серию учебно-технических плакатов по мотоциклу М-300. Плакаты выпускает Гострансиздат. В настоящее время составляется серия учебно-технических плакатов по мотоциклу ПМЗ-750.

★ Ленинградский авто-мотоклуб провел большие мотосоревнования на 100 км на «Приз имени папанинцев». Победитель соревнований чемпион СССР по мотоспорту Муштейкин при плохой дороге прошел 100 км за 2 ч. 51 м. 39 с.

★ Спортивным обществом «Спартак» на 1 января 1938 г. было охвачено учебой 1 584 чел. Из них 857 чел. обучаются вождению автомобиля и 727 чел. изучают мотоцикл. С окончившими курсы проводится спортивно-массовая и тренировочная работа. Подготовленные обществом молодые мотоциклисты с успехом выступают в соревнованиях.

В текущем году «Спартак» предполагает открыть авто-мотоклубы в Минске, Ленинграде, Тбилиси и Харькове.

«Спартак» располагает достаточной материальной базой: его парк состоит из 32 автомобилей и около 200 мотоциклов. Это дает возможность еще шире развернуть работу по автоспорту и подготовке авто-мотолюбителей.

БЕРЕГИТЕ БЕНЗИН!

НА КОНФЕРЕНЦИИ ПО ЭКОНОМИИ ГОРЮЧЕГО

Ежедневно из ворот наших автозаводов выходит около 750 автомобилей. С ростом автопарка в порядок дня давно поставлена задача экономии горючего. Уже не раз эта проблема служила предметом специального обсуждения на различных конференциях и совещаниях работников автопромышленности и автотранспорта, но серьезного сдвига в ее решении до сих пор нет. Это ярко выявилось и на конференции, состоявшейся 27—31 марта в авто-мото клубе им. Садовского.

Экономии бензина можно добиваться различными путями: повышением качества карбюраторов и созданием новых, более совершенных, экономичных конструкций, улучшением эксплуатации автопарка и карбюраторного хозяйства в автобазах.

Существующие у нас конструкции карбюраторов страдают рядом серьезных дефектов и не удовлетворяют предъявляемым к ним требованиям. Претензии эксплуатационников к автопромышленности были достаточно полно сформулированы в докладе главного инженера транспортного управления Метрострой т. Дреземана и в выступлениях тт. Ермакова (1-я автобаза Мосгорвнуторга), Филишова (Институт механизации сельского хозяйства), Шленина (бригадира-регулирущика 2-й автобазы Мосавтотреста) и др.

Эксплуатационники указывали на то, что уже несколько лет большое количество машин работает с негодными карбюраторами МАЗ-5, дающими значительный перерасход топлива, карбюратор ГАЗ-Зенит давно устарел, а выпускаемые к нему жиклеры не отвечают техническим требованиям.

По словам начальника конструкторского бюро автозавода им. Молотова т. Липгарта, много карбюраторов, поступающих с Ленинградского карбюраторного завода, приходится браковать, так как они не отвечают техническим условиям, хотя и считаются лучшими по сравнению с карбюраторами, выпускаемыми Московским заводом. Претензии, предъявляемые автозаводом Глававтопрому, остаются без последствий. Руководители главка в этих случаях обычно ссылаются на авторитет НАТИ (Научного автотракторного института), который, мол, считает эти карбюраторы хорошими.

Ни Глававтопром, ни НАТИ ничего до сих пор не сделали для повышения качества карбюраторов и не заботились о выпуске приборов для тарировки жиклеров. Только в последнее время, в связи с приказом наркома машиностроения т. Брусина, проблема экономии горючего на автотранспорте поставлена в порядок дня работы Глававтопрома.

Выступавший на конференции с докладом от Глававтопрома т. Конев сообщил, что в настоящее время при главке организована центральная комиссия по экономии горючего, в которую вошли два представителя НАТИ и по одному от автозаводов им. Сталина и им. Молотова.

Комиссия наметила ряд технических мероприятий, направленных к достижению экономичной работы автомобилей. кое-что в этом отношении уже сделано. Проведен ряд ис-

пытаний карбюраторов МКЗ-6, М-1 и так называемого «вторичного» карбюратора, предложенного инженером Московского автодорожного института т. Рубец, подобраны экономические регулировки для карбюраторов М-1 и ГАЗ-Зенит, испытан распылитель МКЗ, повышающий экономичность карбюратора МАЗ-5 на 5,8%, намечено создание сети ремонтных карбюраторных мастерских и разработка типовой установки для тарировки жиклеров. В конце февраля нарком машиностроения издал приказ о замене на грузовиках ГАЗ-АА карбюратора ГАЗ-Зенит карбюратором М-1 и переходе с мая на МКЗ-6 вместо МАЗ-5.

Однако в основном работы по повышению экономичности автомобилей находятся еще в области экспериментально-лабораторных испытаний. Глававтопром практически пока мало работает над улучшением качества своей продукции. Автозаводы не обращают внимания на «мелочи», зачастую вырастающие в процессе эксплуатации машин в настоящие проблемы.

Так например, бензобаки автомобилей ЗИС-5 до сих пор не имеют указателя уровня бензина. В автохозяйствах замеряют уровень... палочкой. Такой способ замера ведет к потерям бензина, так как переполненный бак при езде расплескивается, чему способствует еще неудачная конструкция пробки бака. Смешно сказать, но маленькая пробка бензобака стала настоящей «пробкой» на пути к достижению экономии бензина.

Большое значение имеет также нормальная работа зажигания. А между тем свечи низкого качества и они работают иногда не больше двух часов. Быстро выбывают из строя конденсаторы, шестерни распределения, поршневые кольца. В выпуске двигателей наблюдаются отклонения от стандарта: некоторые двигатели ЗИС-5 вместо установленной мощности в 73 л. с. дают в эксплуатации 65 л. с. На все это должно быть обращено самое серьезное внимание.

Другой стороной вопроса борьбы за экономию горючего является правильная постановка эксплуатации автотранспорта. Этому конференция уделила недостаточно внимания. Увлечшись теоретическими спорами о преимуществах той или иной конструкции карбюраторов, многие специалисты совершенно забыли о практике эксплуатации автопарка. Между тем в работе автохозяйств имеется много недостатков, прямо отражающихся на расходе горючего.

В ряде автохозяйств перерасход топлива достигает больших размеров. Так, 1-я автобаза Мосавтотреста за 6 месяцев перерасходовала 100 т бензина, автобаза московского мясокомбината за 10 месяцев перерасходовала 99 тыс. литров, автобаза Союзгалантерейтрикотажка, имеющая на ходу всего четыре машины, умудрилась за один месяц перерасходовать полторы тонны бензина.

В автохозяйствах высок внутригаражный расход горючего. Например, в 3-й автобазе Метростроя, по словам выступавшего на конференции мастера карбюраторного цеха

т. Грослик, внутригаражный расход бензина в январе составил 17 тыс. литров, в феврале свыше 12 тыс.

Из-за отсутствия специальных стенов регулировка тормозов в гаражах производится на ходу, что также вызывает непроизводительный расход топлива.

Во многих автохозяйствах отсутствует учет расхода горючего. На каждую машину, без учета ее состояния, дается обычно стандартная норма. В гаражах нет измерительных приборов, тары, мерных бачков и прочего необходимого оборудования. Потери при заправке машин ведрами достигают больших размеров. Но бензин разливается даже при заправке в бензоколонках, вследствие плохой конструкции врана шланга.

Такого рода потери ценного топлива особенно потеримы, так как их легко устранить. Надо только проявить бережливость и хозяйственность. Рационально поставленная эксплуатация автопарка и использование опыта стахановцев позволят выявить в автохозяйствах огромные резервы экономии горючего.

* * *

Резкой и вполне заслуженной критике на конференции подверглась работа Научного автотракторного института (НАТИ), устранившегося от борьбы за экономию горючего на автотранспорте.

Партия и правительство отпускают на научно-исследовательскую работу в автопромышленности огромные средства. НАТИ, призванный осуществлять эту работу, не справляется со своей задачей. Например, по усовершенствованию конструкций карбюраторов он ничего не сделал и даже не использовал свои возможности по изучению заграничной практики карбюраторостроения.

Доцент Московского автодорожного института т. Ленин, тт. Ермаков, Фокин и другие говорили о местных тенденциях в работе НАТИ. Работники института признают достойным внимания только то, что выходит из их лабораторий и пренебрежительно относятся к исследовательской и рационализаторской работе автодорожных вузов и низовых

работников. Больше того, они глушат инициативу практиков-рационализаторов. В качестве примера можно привести историю с предложением инженера Рубец. Понадобилось вмешательство СНК СССР, чтобы добиться испытания в НАТИ, сконструированного т. Рубец «вторичного» карбюратора.

«НАТИ работает над проблемами будущего», — говорят его сотрудники. Но какова цена этой работе, если она не связана с живой действительностью, с насущными нуждами автопромышленности и автотранспорта.

Из 1 000 чел., работающих в НАТИ, только три инженера и три техника занимаются изучением бензиновых двигателей. Научный институт должен решительно повернуться лицом к автопроизводству и автотранспорту.

* * *

Конференция приняла резолюцию, в которой обращает внимание автозаводов на необходимость улучшения экономичности автомобилей, обеспечения выпуска приборов по регулировке карбюраторов и т. п. Конференция отметила также целесообразность создания в Москве и на местах специальных регулировочных станций.

Признано необходимым поддержать предложение инженера Ермакова об использовании на машинах ЗИС-5 карбюраторов ГАЗ-Зенит и М-1 с внесенными им изменениями.

Решено также просить наркома машиностроения расширить научно-исследовательскую работу по бензиновым двигателям, с привлечением для этого в НАТИ крупных специалистов, работающих в институтах и техникумах.

Конференция отметила неудовлетворительную работу Главнефти, не борющейся за качество бензина и саботирующей пересмотр его стандарта, давно признанного негодным. Представитель Главнефти должен был выступить на конференции с сообщением о мероприятиях по улучшению качества бензина и снабжения им автотранспорта, однако он не явился, несмотря на неоднократные приглашения.

И. Ков

Ярославский автозавод выпустил первые грузовые троллейбусы. Троллейбус имеет кузов обтекаемой формы с удобными шторными дверями. Грузоподъемность их — 4 т, скорость — до 45 км/час. На снимке: грузовой троллейбус во время обкатки по Садовому кольцу

Фото В. Олейника



ВСЕ СИЛЫ НА БОРЬБУ С АВАРИЯМИ

Ник. ВИКТОРОВ

Одним из основных показателей работы автотранспорта является безаварийность. Всякая авария, всякое происшествие — это концентрированное выражение расхлябанности, недостатков руководства, организации работы и воспитания людей. Не ликвидировав в корне всех недостатков, порождающих аварии, мы никогда не сумеем добиться безаварийной работы транспорта.

А между тем многие руководители автохозяйств, партийные и профсоюзные организации в гаражах и автобазах не борются по-настоящему с аварийностью и травматизмом. К авариям привыкли и их считают «неизбежным злом».

Недавно состоялось совещание шоферов-стахановцев, начальников колонн, директоров автопарков и гаражей Москвы, на котором присутствовало около 800 человек.

Доклады начальника Госавтоинспекции г. Москвы т. Сколова о борьбе с авариями на автотранспорте и заместителя председателя обкома союза шоферов т. Цыргвава о практических мероприятиях по борьбе с аварийностью не удовлетворили присутствовавших. Собрание велось, по выражению одного из выступавших, «на сильно повышенной скорости».

Начальник Госавтоинспекции т. Соколов подробно рассказал об авариях, трагических случаях и нарушениях, совершаемых московскими водителями, но очень бегло остановился на тех мероприятиях, которые наметает Госавтоинспекция для борьбы с авариями и аварийщиками.

Низкая квалификация, а также лихачество и разгильдяйство отдельных водителей приводят к печальным результатам. За 1937 г. свыше 50% всех аварий произошло по вине водителей. Только за январь и февраль 1938 г. 325 водителей лишены прав управления автомобилем на разные сроки, из них 166 чел. за езду в нетрезвом виде.

За 1937 год было около 100 тыс. случаев нарушений правил уличного движения, а за февраль 1938 г. — 16342 случая. Разве это не позор для шоферской массы Москвы? Разве это не прямой укор всем руководителям московских автопредприятий?

Статистика говорит о том, что аварии происходят в основном из-за недостаточной квалификации шоферов, относящихся в подавляющем большинстве к третьему классу. Исходя из этого, президиум Московского совета обязал директоров баз и заведующих гаражами организовать подготовку шоферов к переходу из третьего класса во второй и из второго в первый.

Вся работа по повышению квалификации должна была быть построена так, чтобы к 1 января 1938 г. в Москве было большинство шоферов второго и первого классов. Контроль за выполнением настоящего пункта был возложен на Госавтоинспекцию.

Тов. Соколов в своем докладе, видимо, дипломатически обошел молчанием выполнение этого постановления Моссовета. Между тем как в прошлые годы, так и в 1938 г. в Москве

подавляющее большинство водителей имеет квалификацию третьего класса. Даже в автобусных парках, где могут работать только шоферы второго класса, до 40% водителей имеют третий класс, и по существу им незаконно доверено управление автобусами.

Госавтоинспекция не ведет решительной борьбы и со сверхурочными. Московский совет требовал ликвидировать сверхурочную работу водителей, но до сих пор переработка практикуется во многих московских автохозяйствах.

В 1-м автобусном парке за январь 1938 г. шоферы имели 14 856 часов сверхурочной работы, за февраль — 16 385 часов. 2-й автобусный парк за январь имел 9 тыс. сверхурочных часов, за февраль — 16 тыс., за март — столько же. В 3-м автобусном парке за февраль водители работали сверхурочно 9 478 часов. В автобазе Наркомсовхозов многие водители работают от 400 до 450 часов в месяц. Примерно такое же положение в автобазе Академии наук.

Профсоюзные организации и Госавтоинспекция ничего не сделали для того, чтобы добиться ликвидации сверхурочной работы — этого верного пособника аварии. Сам обком нередко потакает таким руководителям. Инспектор обкома штрафовал некоторых директоров автобаз за разрешение сверхурочных работ, а президиум обкома союза, куда обращались с жалобами «потерпевшие», снимал эти штрафы.

Выпуск машин на линию без достаточного технического осмотра и ремонта вошел в систему в ряде московских автохозяйств. В 1937 г. из 108 тыс. автомашин, проверенных Госавтоинспекцией, 17% оказались технически неисправными, и дальнейшая их эксплуатация грозила аварией. Из 2 226 машин, проверенных на улицах Москвы 25 марта 1938 г., 18% снято с линии из-за технической неисправности. Это свидетельствует о том, что многие руководители автохозяйств занимаются «выталькиванием» на линию технически неисправных машин, лишь бы не пострадал «коэффициент использования парка».

Доклад заместителя председателя обкома союза шоферов т. Цыргвава раскрыл картину далеко не удовлетворительной работы обкома и рабочих комитетов по борьбе с авариями.

Беспомощность руководителей обкома прямо поражает. «Были слеты, были пленумы, были соревнования на безаварийную работу, но существенных результатов нет», — печально констатирует т. Цыргвава. Объясняется это главным образом тем, что местные профессиональные организации еще не научились воспитывать людей, работать с живыми людьми.

Стахановское движение выявило тысячи передовиков, отличников-шоферов. Многие из них показали образцы безаварийной работы, многие обнаружили недюжинные организаторские способности.

А знает ли обком этих людей? Работает ли он с ними? Распространяет ли их опыт?

В своем докладе т. Цыргвава, призывая бо-

роться за безаварийную работу, называл фамилии лучших водителей-стахановцев. Но это были те же фамилии, которые назывались и в прошлом и позапрошлом годах. Обком и рабочие комитеты плохо организуют повседневную передачу опыта лучших водителей всему коллективу автохозяйства, не воспитывают массы на образцах работы лучших людей.

Водители в своих выступлениях критиковали бюрократический стиль работы некоторых работников Госавтоинспекции г. Москвы. Аварийщикам, нарушителям уличной дисциплины, тем, кто своей дезорганизаторской работой позорит имя водителя, должна быть объявлена непримиримая война. Но отнюдь не каждый нарушитель является злостным, несправедливым. Задача работников Госавтоинспекции — не только карать, но и воспитывать водителей.

Многие из них об этом забывают. Ряд таких случаев приводили шоферы, выступавшие на совещании.

Госавтоинспектор т. Попов вызвал молодого водителя т. Моисеева.

— На вас составлен протокол. Проезжая по Садовому кольцу, вы закрыли путь на Каланчевку, — обращается он к Моисееву.

— Не знаю, я такого случая не помню.

— Не помните, платите 15 рублей штрафа.

— Разве меня этим штрафом чему-нибудь выучили, — спрашивает т. Моисеев. — Я зарабатываю 600 — 700 руб., уплатить 15 руб. для меня не трудно, но почему со мной не захотели разговаривать, почему мне не растолковали, в чем состоит мое нарушение?

15 марта 1938 г. во 2-м таксомоторном парке начал работать водитель Фигловский, только окончивший школу. 23 марта, следуя от площади Восстания к Зубовской, он остановился у светофора на Смоленской площади, так как путь был закрыт. При включении зеленого света водитель переехал «шпун-линию», и в этот момент регулятор переключил светофор, так как решил пропустить вне очереди машину, следовавшую от Арбата к Дорогомиловскому мосту. Фигловский очутился на середине перекрестка. Не имея достаточного опыта, он растерялся, сначала тормознул, потом опять тронулся и под красным светом проехал перекресток. Вызванный к госавтоинспектору, он честно рассказал, как было дело.

Что должен был сделать госавтоинспектор? Растолковать водителю его ошибку, объяснить ему, что при наличии красного света, даже находясь на середине перекрестка, он должен был стоять на месте. Но госавтоинспектор оказался чиновником, разговаривать не пожелал, и в результате водитель получил талон № 2, хотя совершенно ясно, что в данном случае мера эта была излишней. Нельзя же шофера с восьмидневным стажем приравнять к опытному водителю.

Совершенно заслуженным был упрек Госавтоинспекции со стороны водителя-стахановца 1-го автобусного парка т. Борисова в том, что никакой воспитательной работы с шоферами Госавтоинспекция не ведет.

— Аварии, говорил т. Борисов, — делаем мы, водители. А вот за полтора года никто из работников Госавтоинспекции и ОРУД не приезжал к нам в парк побеседовать с шоферами.

Почти все выступавшие на совещании указывали на недостатки в регулировании уличного движения, на ненормальное положение с изданием правил движения. Как это ни странно, но в течение двух с лишним лет правил уличного движения в продаже не имеется. За эти годы был ряд изменений, добавлений и т. д., но большинство водителей об этом не знает. «Нам приходится работать вслепую», — говорят водители.

Огромное значение в работе городского транспорта имеет правильное использование проезжей части улицы. Но в этом отношении ОРУД сделал еще далеко не все. Улицы столицы реконструируются, расширяются, а организация движения транспорта налаживается медленно.

На улице им. Горького между Белорусским вокзалом и площадью Маяковского вся середина свободна, а у тротуаров сутолока и теснота, пешеходы занимают часть мостовой и тут же вдоль тротуара идут автобусы, троллейбусы, грузовики, велосипедисты. Водители предлагают разрешить здесь движение машин в несколько рядов: в одном ряду автобусы и троллейбусы, в другом — грузовые автомобили и ближе к середине — легковые машины.

То же самое и на участке по Садовому кольцу от площади Маяковского к Каретному ряду и обратно. Здесь до того безобразно организовано движение, что для того чтобы автобусу или троллейбусу проехать от площади Маяковского до Каретного ряда приходится затрачивать 20—25 минут. Машины, работающие по графику, запаздывают, а на более свободных участках водители начинают «натягивать» время, превышая разрешенную скорость.

Совещание в принятой резолюции предложило Госавтоинспекции привлечь к работе широкий добровольческий актив из числа стахановцев и ударников, который может активно помочь Госавтоинспекции и обкому союза шоферов в борьбе с аварийностью. Местные комитеты профсоюзов должны возглавить это дело.

Успех борьбы с аварийностью целиком зависит от того, как будет поставлена на автобазах воспитательная работа с шоферами. Введение и укрепление большевистской дисциплины — основа успеха.

Работать без аварий — долг каждого водителя. Шофер, виновный в совершении аварий, не выполняет своих основных обязанностей перед государством, записанных в Сталинской Конституции — блюсти дисциплину труда, честно относиться к общественному долгу, беречь и укреплять социалистическую собственность.

С 10 мая по 25 июня 1938 г. в Москве Государственной автомобильной инспекцией будет проводиться полугодовой технический осмотр авто-мототранспорта.

Руководители автохозяйств, учреждений, организаций и предприятий, а также индивидуальные владельцы автомобилей и мотоциклов должны представлять на осмотр весь транспорт в дни и часы по указанию районной госавтоинспекции по месту учета авто-мототранспорта.

О РЕМОНТЕ АВТОПОКРЫШЕК И КАМЕР

И. ЛЕБЕДЕВ

Наши автозаводы выпускают ежедневно свыше 750 грузовых и легковых автомобилей. Автопарк страны возрос до 600 тыс. машин. Перевозки автотранспорта за 1937 г. составили до 800 млн. тонн, что в полтора раза превышает железнодорожные перевозки.

Но, несмотря на огромное значение автотранспорта в выполнении плана грузоперевозок, эксплуатация его поставлена плохо и в результате ходовой автопарк в 1937 г. не превышал 50% списочного состава.

На использовании автотранспорта за последние годы в сильной степени отражалось неудовлетворительное снабжение покрышками и камерами. Троицкостро-бухаринские вредители немало напакостили в резиновой промышленности. Они тормозили освоение производства авторезины из синтетического каучука, снижали качество автопокрышек, вредили в деле шинремонта. За 1937 г. резиновая промышленность недодала стране 502 тыс. автопокрышек, в июле — августе прошлого года брак составил 15% всего выпуска резины.

Но не только резиновая промышленность повинна в неудовлетворительном использовании автотранспорта. Сами наркоматы и ведомства, эксплуатирующие автотранспорт, сделали в этом направлении очень мало. Хозяйственники при недостатке резины игнорируют такие важнейшие вопросы, как своевременный ремонт покрышек и камер и соблюдение элементарных правил эксплуатации. Достаточно указать, что при квартальной потребности ремонта автопокрышек до 1 млн. штук фактически ремонтируется около 100 тыс. штук.

Начиная с III квартала 1937 г., по Наркоммашу, Наркомзему, Наркомсовхозов, Наркомлесу и Наркомпищепром, Наркомство устанавливало поквартально программу ремонта автопокрышек, но эти важнейшие задания выполнялись не более чем на 30%.

Из приводимой ниже таблицы видно, что и в I квартале 1938 г. наркоматы не изжили еще бюрократических методов руководства, не ликвидировали безответственного отношения к выполнению решения правительства о ремонте автопокрышек.

	План (в тыс. штук)	Выполнено за январь- февраль	Выполне- ние плана (в проц.)
По Главрезине	200 000	66 300	33,1
По Наркомзему СССР	200 000	7 450	3,7
По Наркомсовхозов СССР	50 000	5 073	10,0
По Наркомпищепрому СССР	10 000	2 000 ¹	20,0
По Наркомлесу СССР	15 000	нет сведений	

¹ Сведения на 10 марта.

Выполнение квартального задания за два месяца по Наркомзему на 3,7% и по Наркомсовхозов на 10% свидетельствует о полном срыве плана ремонта автопокрышек. И это при наличии 836 вулканизационных аппаратов в системе Наркомзема и 58 шинремонтных пунктов, имеющих в среднем по два вулканизационных аппарата — в системе Наркомсовхозов.

Особая ответственность за плохую организацию ремонта и эксплуатацию автошин ложится на Главрезину. Ее прямая обязанность — возглавить ремонт шин, организовать сеть шинремонтных мастерских общего пользования в крупнейших городах и на трактах, наладить техническое руководство и консультацию по ремонту и эксплуатации автопокрышек и камер.

Главрезина недопустимо медленно раскачивается с организацией шинремонтного дела. До последнего времени ею не изданы обязательные для всех организаций технические правила по эксплуатации авторезины. Сеть шинремонтных мастерских не расширяется. В системе Главрезины имеется лишь 17 мастерских общего пользования, основная часть которых размещена в центральных районах Союза. Совершенно нет шинремонтных мастерских общего пользования на Востоке, Урале и в северных районах СССР. Главрезина неудовлетворительно обеспечивает ведомственные мастерские материалами (сырой резиной, кордом, клеем и пр.).

Что необходимо сделать для того, чтобы в 1938 г. добиться в этом деле решительного перелома?

Прежде всего нужно довести до сознания каждого работника автотранспорта, что игнорирование своевременного ремонта и правил эксплуатации авторезины есть нарушение насущных интересов страны.

Хозяйственники должны создать все условия для широкого развертывания шинремонтного дела: ввести премирование шоферов, рабочих и техперсонала гаражей за хорошую постановку ремонта и эксплуатации авторезины, установить премии шоферам за пробег авторезины сверх гарантийных норм Наркоммаша.

Для руководства шинремонтным делом мы считаем необходимым организовать в системе Главрезины шинремонтную контору, действующую на началах хозрасчета.

Главрезина должна при каждой своей базе организовать в ближайшее время шинремонтную мастерскую общего пользования, что позволит на месте полностью использовать старую авторезину, поступающую от потребителей.

Наряду с шинремонтными мастерскими общего пользования необходимо широко развить сеть стационарных и походных мастерских в хозяйствах наркоматов и ведомств. Обслуживание автопарка сельского хозяйства (совхозов, МТС и колхозов) должно быть целиком возложено на Наркомзем и Наркомсовхозов.

В 1938 г. нужно отремонтировать не менее 2,5 млн. покрышек, из них в мастерских общего пользования (Главрезина) 850 тыс., в системе Наркомзема — 800 тыс., Наркомсовхозов — 150 тыс., Наркомтяжпрома — 125 тыс., Наркомпищепрома — 100 тыс. и Наркомлеса — 75 тыс.

Важнейшим мероприятием в организации текущего ремонта автопокрышек и камер должен быть выпуск индивидуальных пакетов, содержащих материалы первой необходимости по текущему ремонту шин (клей, заплатки, тальк и др.).

В печати неоднократно освещался вопрос о преждевременном износе шин, вследствие несоблюдения нормального давления в шинах. Наркомаш до последнего времени не сделал из этого соответствующих выводов. Автомобильный парк, насчитывающий свыше полмиллиона машин, должен быть обеспечен манометрами для измерения давления.

АВТОСТАРТЕРЫ

Для облегчения заводки двигателей в холодное время большую пользу могут принести автостартеры, сконструированные и построенные автотранспортным управлением Ленсовета.

Автостартер (рис. 1) смонтирован на легко передвигаемой тележке на пневматиках и представляет собой универсальный механизм, позволяющий без труда завести двигатель автомашины любой марки.

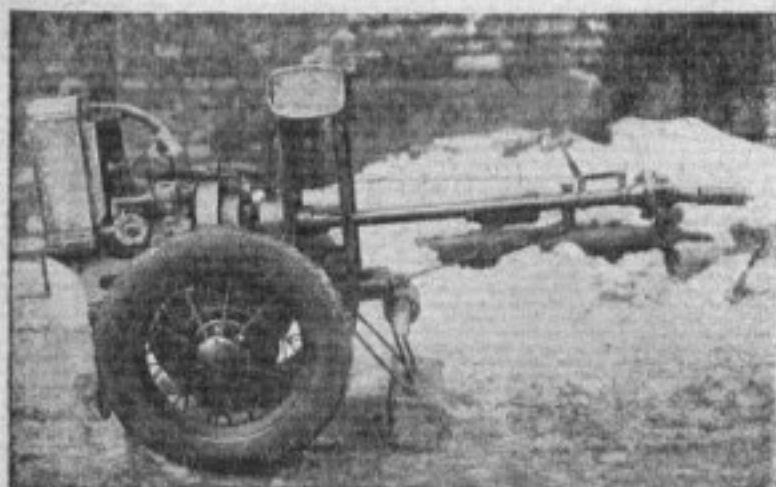


Рис. 1. Общий вид автостартера на тележке

На автостартере установлен трехцилиндровый одноцилиндровый двухтактный двигатель типа ЛД-3, украинского завода «Червоний Двигун» (число оборотов двигателя—2 400 в мин.). Зажигание производится от магнето. Смесь горючего со смазочным подается самотеком. Двигатель через конусную муфту и редуктор соединен с карданным шарниром и валом типа ГАЗ-А (рис. 2).

Редуктор служит для понижения числа оборотов карданного вала (в 20 раз по сравнению с числом оборотов двигателя), а конусная муфта — для плавного включения рабочего звена автостартера.

Рабочим звеном автостартера является с'ёмный заводной ключ, входящий в зацепление с храповиком коленчатого вала двигателя

Одним из решающих вопросов, определяющих успех ремонта покрышек и камер, являются кадры вулканизаторов, но ни Главрезина, ни наркоматы ничего не сделали в деле подготовки кадров шиноремонтного дела. Главрезина обязана взять на себя руководство подготовкой этих кадров.

Наркомместпром РСФСР, на который возложена обязанность производства шиноремонтного оборудования для нужд всей страны (вулканизационных аппаратов стационарного и походного типа и др.), должен решительно перестроить свою работу. О неблагоприятии на этом участке говорит уже то, что единственный завод в стране (Савеловский), где производилась вулканизационная аппаратура, выбыл из системы Наркомместпрома, а на новых предприятиях производство этого оборудования не организовано.

Надо положить конец безответственности наркоматов и ведомств в организации ремонта автопокрышек и камер.

заводимой машины. Благодаря наличию шарнирного сочленения возможен наклон рабочего звена в горизонтальной и вертикальной плоскостях на угол до 15°, что обеспечивает

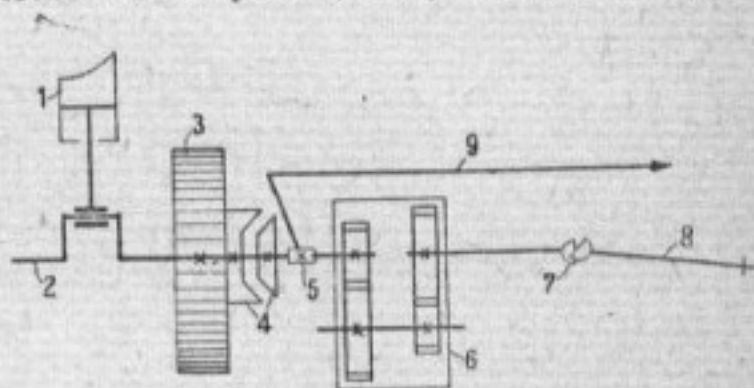


Рис. 2. Кинематическая схема автостартера. 1 — поршень двигателя ЛД-3; 2 — коленчатый вал; 3 — маховик; 4 — конусное фрикционное сцепление; 5 — шлицевая муфта; 6 — редуктор; 7 — карданное сочленение; 8 — приводной вал; 9 — тяга рукоятки включения

соединение автостартера с автомашиной любой отечественной марки.

Хранить автостартер следует в теплом помещении (по габаритам он невелик) и запускать в этом же помещении вручную. Заводка двигателя автомашины производится на открытом воздухе без выключения автостартера, но с раз'единением конусной муфты.

Включение конусной муфты производится при помощи специальной рукоятки и обязательно плавно. Быстрое включение может вызвать поломку заводного ключа или храповика коленчатого вала автомашины.

В настоящее время Автогнотранспортным управлением Ленсовета построено три автостартера такого типа.

Автостартеры и эксплуатация их недороги, поэтому их следует рекомендовать автохозяйствам. Автостартер незаменим весной, когда ночные заморозки значительно охлаждают двигатели.

Инж. С. Борушной

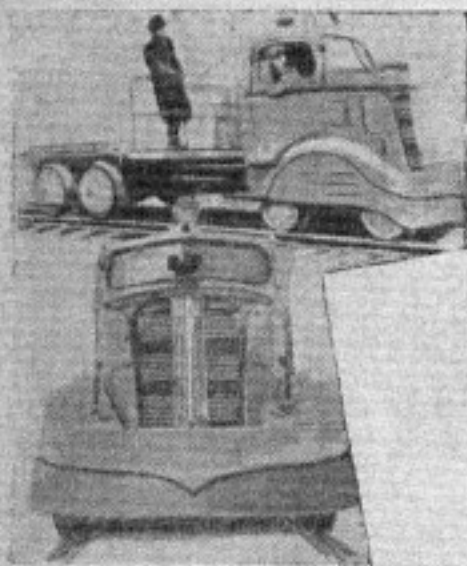
мировой авто- техники

РЕЛЬСОВЫЙ ГРУЗОВИК

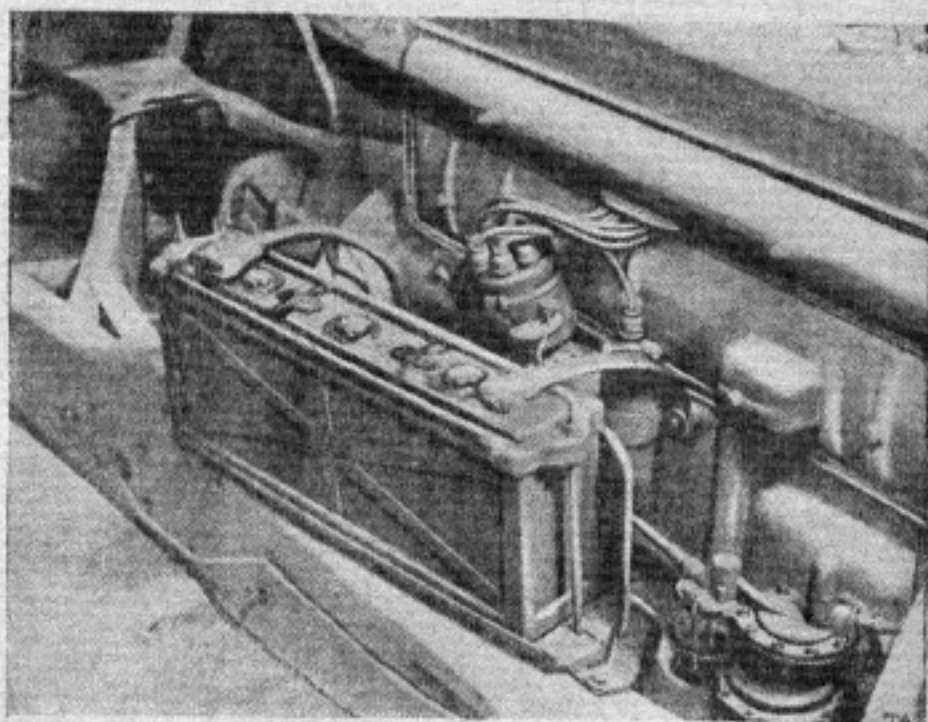
В США для небольших железнодорожных веток выпущены специальные рельсовые грузовики, эксплуатация которых значительно дешевле, чем паровозов.

Рельсовый грузовик может вести за собой два груженых товарных вагона. Он имеет четыре передних и четыре ведущих задних колеса, обтянутых по окружности ободьев резиной.

Специальный реверсивный механизм обеспечивает грузовику одинаковое число передач как в переднем, так и в заднем направлениях, что позволяет ему с любой скоростью двигаться вперед и назад.



Рельсовый грузовик имеет верхний фонарь, как на паровозе, и, кроме того, снабжен гудком.



На ряде американских автомобилей образца 1938 г. аккумуляторная батарея размещается под капотом двигателя. На рисунке показано такое размещение батареи на автомобиле Бюик модели 1938 г. Здесь батарея находится в непосредственной близости от стартера. Форма батареи в целях

удобства размещения несколько удлиненная.

Опыт эксплуатации автомобилей с таким расположением батарей показал, что батарея хорошо доступна для осмотра и обслуживания и вместе с тем не требует более частой доливки электролита, чем при обычном расположении.

ЛЕГКОСЪЕМНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ

На рисунке показаны последовательно моменты съема двигателя американского грузовика «Мак» модели «С» перед ремонтом. Слева — машина в сборе, посередине — после снятия облицовки радиатора, а на рисунке справа видно, как двигатель вместе с радиатором легко выкатывается из автомоби-

ля по специальным направляющим, для чего надо отвернуть лишь несколько болтов. Выдвижение двигателя с целью его доступности при ремонте вообще характерно для тех американских машин, у которых двигатели расположены под сиденьем водителя или рядом с ним.



ГОРИЗОНТАЛЬНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ ДЛЯ БЫСТРОХОДНЫХ АВТОБУСОВ

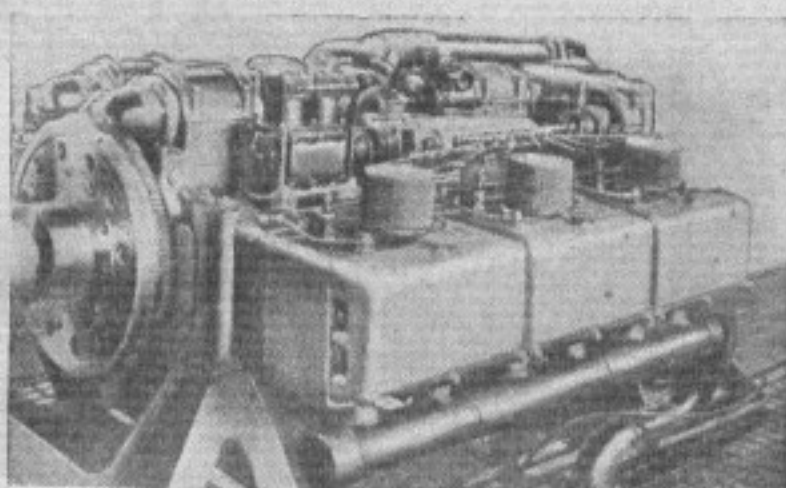


Рис. 1

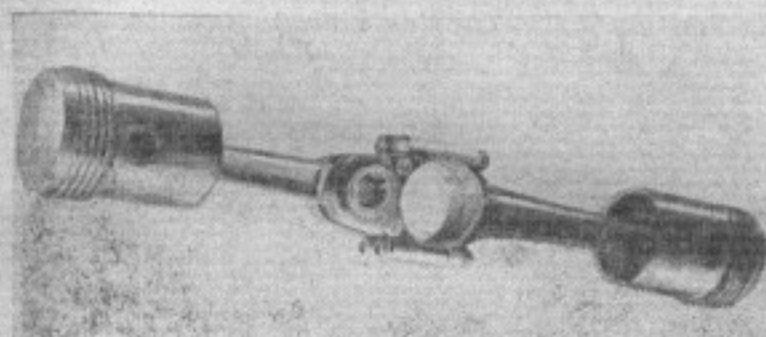


Рис. 2

На последней Лондонской автомобильной выставке демонстрировался ряд двигателей горизонтального типа, предназначенных для быстроходных автобусов большой емкости. Смысл применения их на такого рода машинах заключается в том, что горизонтальный двигатель может быть размещен под кузовом автобуса, без уменьшения емкости последнего.

Показанный на рис. 1 горизонтальный двигатель фирмы «Хеншель» предназначен для 70-местных автобусов, которые должны курсировать по германским автострадам со скоростями по-

рядка 112 км/час. Естественно, что достижение такой скорости тяжелым автобусом требует от двигателя большой мощности. Настоящий 12-цилиндровый горизонтальный двигатель «Хеншель» имеет мощность 330 л. с. при 1500 об/мин. Литраж двигателя — 31 л, диаметр цилиндра — 135 мм, ход поршня — 180 мм. Цилиндры расположены в два ряда под углом 180°. Поршни двух противоположных цилиндров работают на одну и ту же шейку коленчатого вала. Взаимное расположение поршней и шатунов двух противоположных цилиндров показано на рис. 2.

НОВОЕ РУЛЕВОЕ КОЛЕСО



На американских автомобилях «Олдсмобиль» устанавливается рулевое колесо новой формы, показанное на фото. Благодаря отсутствию вертикально расположенных спиц улучшается видимость дороги. Боковые спицы в виде скобок удобны для удерживания рулевого колеса и дают хорошую опору рукам при поворотах.

НОВЫЙ ГИДРАВЛИЧЕСКИЙ ДОМКРАТ

Новый американский гидравлический домкрат, укрепляемый у бампера, имеет металлический упор, вращающийся вокруг цилиндрического стержня с винтовой нарезкой. Он может приподнять машину на 40 см.

Насос и спусковой клапан находятся наверху домкрат-



та, что позволяет водителю приводить его в действие не сгибаясь.

Домкрат приподнимает машины весом до 1½ т.

СПЕЦИАЛЬНЫЙ КЛЮЧ ДЛЯ СВЕЧЕЙ

На рисунке показан специальный ключ для свечей, выпускаемый одной из французских фирм. Этот ключ



очень удобен в обращении даже при условии малодоступности свечей, а вместе с тем при пользовании этим ключом изолятор свечи предохраняется от повреждений. При отвертывании свечи достаточное крутящее усилие получается даже при небольшом угле наклона рукоятки по отношению к цилиндрической части ключа.

«ЗИС-102»

Автозавод им. Сталина ведет сейчас большую подготовительную работу к серийному производству новых открытых легковых автомобилей ЗИС-102.

Первый экспериментальный образец машины типа Фазтон, изготовленный на автозаводе, уже появился на улицах столицы. Новая машина отличается от обычного лимузина ЗИС только кузовом. Верх кузова сделан из прорезиненной, водонепроницаемой материи. Он легко откидывается и пристегивается к спинке заднего сиденья. По бокам и сзади Фазтона — целлулоидные окна. Кабина водителя, как и в лимузине, защищена спереди ветровым стеклом, а с боков — стеклами дугообразной формы, выдвигающимися из дверок.

Шасси, двигатель и другие механизмы нового автомобиля — те же, что и у ЗИС-101. Фазтон оборудован радиоприемником, багажником и приборами, отепляющими машину в холодную погоду.

Два откидных сиденья убираются в небольшую нишу, устроенную позади шоферского места, плотно закрываемую изящным фартуком.

Экспериментальный образец ЗИС-102 проходит испытание. Серийный выпуск намечается в начале будущего года.

КОЛХОЗЫ ПОКУПАЮТ АВТОМАШИНЫ

Саратовская областная контора Союзхлебторга заключила с колхозами много договоров на продажу полутракторных и трехтонных автомашин. В счет этих договоров колхозы уже получили 765 полутракторов и 164 трехтонки.

О росте автопарка в колхозах можно судить по примеру хотя бы Черкасского района. Колхозы этого района имели в прошлом году всего четыре автомашины, теперь они дополнительно купили еще 30 автомашин.

Письма ЧИТАТЕЛЕЙ

Пора научиться работать культурно

Через Днепропетровскую областную контору Глававто-трактородетали проходит немало автомобилей, получаемых непосредственно с автозаводов. Но, как ни странно, многие новые автомобили, только что сошедшие с конвейера, имеют немало дефектов, являющихся результатом небрежной сборки.

Детали машин обычно, как следует, не пригнаны и не отрегулированы; болты, гайки и шайбы плохо привернуты; дверцы в кабинах машин ГАЗ, ЗИС прикрываются неплотно, замки не работают.

Автомобили ГАЗ-АА поступают с несобранными кузовами, а при сборке кузовов на месте возникают трудности с подгонкой подвесных петель. Завод переконструировал их, но часто вместо новых присылает петли старой конструкции.

Инструмент мы получаем в запломбированных ящиках, но, несмотря на это, комплект инструмента оказывается неполным. Это надо отнести, очевидно, на счет «забывчивости» работников автозаводов.

Часто областная контора получает машины и с более существенными дефектами, для устранения которых приходится прибегать даже к ремонту. Так например, с Горьковского автозавода были получены машины с неисправными глушителями, со стуком в двигателях.

Автобусы на улицах Игарки

Только 7 лет назад географы впервые нанесли на карту новый город на реке Енисее — Игарку. Там, где еще недавно была тундра, вырос культурный центр Енисейского заполярья.

Наряду с построенными здесь крупнейшими в Со-

Многие машины поступают с неукomплектованными сигналами. На некоторых автомобилях ЗИС не оказалось воздухоочистителей.

Нельзя не указать также на безобразную транспортировку машин. Почти все машины доставлялись с теми или иными повреждениями — с разбитыми стеклами кабин и фар, с царапанной окраской и т. д.

Все машины при перевозке на платформах не закрываются, и когда приходят на место, то с них пудами ссыпают грязь и угольную пыль. Пробки бензобака и радиатора перед отправкой по железной дороге обычно отвинчивают, а отверстия ничем не закрывают. По дороге бак и радиатор сильно загрязняются, так что их приходится на месте промывать.

Все эти недостатки вызывают, конечно, нарекания со стороны потребителей. Они справедливо считают, что новая машина должна быть в безукоризненном состоянии и требуют от конторы устранения всех замеченных недостатков.

Надо покончить с безобразным отношением автозаводов к «мелочам», к отделке, к качеству своей продукции. Надо заставить транспортные организации бережно относиться к перевозимым автомобилям.

А. Герасименко

Днепропетровск

ветском Союзе лесозаводах и крупным морским портом растет и благоустроится города. 60 миллионов рублей предусматривается израсходовать на строительство Игарки в третью пятилетку. Скоро на улицах Игарки появятся первые 12 автобус-

Письма ЧИТАТЕЛЕЙ

ХРОНИКА

ПЯТЬ — ШЕСТЬ ТЫСЯЧ
ШОФЕРОВ В ГОД

В Краснопресненском районе (Москва) началось сооружение здания школы для подготовки водителей городского транспорта. Эта школа будет одной из самых больших в Советском Союзе. В четырехэтажном здании разместится множество аудиторий и технических кабинетов. Школа рассчитана на подготовку в год 5—6 тысяч водителей городского транспорта.

ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

В текущем году в Свердловской области будет построено 5 тысяч погонных метров мостов и проложено 718 км новых шоссе и гравийных дорог. 1141 км дорог намечено капитально отремонтировать. Продолжатся также работы по сооружению шоссе: той дороги Кунгур — Лысьва протяжением 104 км. Большая грунтовая дорога строится на участке Таборы — Свердловск.

Четверть века за рулем автомобиля

Недавно исполнилось 25 лет работы за рулем автомобиля шофера т. А. М. Назарова.

Александр Михайлович Назаров родился в 1888 г. в селе Путятино (б. Ярославской губ.) в семье бедного крестьянина. До 1900 г. он жил в деревне, помогая своим родителям по хозяйству. Рано лишившись отца и матери, т. Назаров уехал в Петербург, где поступил учеником к кровельщику. В 1912 г. он устроился в школу шоферов, а в 1913 г. успешно окончил ее. В 1914 г. т. Назаров был призван в царскую армию и служил в автокоманде Петроградского военного округа. После революции т. Назаров работал сначала в Военно-законодательном совете, затем в Реввоенсовете. В 1931 г. он пе-

решел во Всесоюзное авиационное объединение.

Александр Михайлович Назаров или, как его называют в автобазе, «дядя Саша» пользуется большим уважением всех работников 1-го Главного управления Наркомата оборонной промышленности. Он дважды избирался председателем местного комитета, затем председателем кассы взаимопомощи. Тов. Назаров — хороший ударник и инициатор различных общественных мероприятий в автобазе.

Общественность гаража совместно с групповым комитетом союза шоферов отметила его 25-летнюю работу за рулем, за все время которой он не имел аварий и взысканий и является примерным водителем.

Э. Лев

Подхватить почин суджанских шоферов

С каждым годом растет автопарк Суджанского района Курской области. В 1937 г. в районе насчитывалось 89 автомобилей, а сейчас уже свыше 100; 50% колхозов имеют свои машины.

Быстро растут и кадры колхозных шоферов. В прошлом году в районе было 120 шоферов; в настоящее время дополнительно обучается на курсах свыше 100 чел. По инициативе комсомольского комитета Суджанской МТС (директор Саломатин) в районе организованы вечерние курсы шоферов без отрыва от производства, на которых обучается 27 чел.

В 1937 г. шоферы Суджанского района заключили соцдоговор на своевременную вывозку сахарной свеклы. Соревнуясь между собой, они показали прекрасные образцы стахановского тру-

да. Так например, шофер комсомольской МТС т. Рожков на автомашине ЗИС ежедневно делал по 600 и больше тонно-километров. За 23 рабочих дня он вывез 15347 тонно-километров свеклы, заработав свыше 2000 руб. За стахановскую работу т. Рожков был премирован дирекцией МТС.

Шофер Суджанской МТС т. Линченко на автомашине ЗИС за 22 рабочих дня сделал свыше 10000 тонно-километров, выполняя ежедневное задание на 320—350%. Его заработок за это время выразился в сумме 1300 руб. По-стахановски работал также шофер Суджанской МТС т. Момотков на автомашине ГАЗ из колхоза «Прогресс». За сентябрь он вывез 425 т сахарной свеклы, а за октябрь — 489 т. Это составляет

10035 тонно-километров. Тов. Момотков в сентябре заработал 910 руб., а в октябре — 1080 руб.

Таких стахановцев, как Рожков, Линченко и Момотков, в Комсомольской и Суджанской МТС насчитывается свыше 40. На автомашинах ГАЗ шоферы Веронский, Шаповалов, Иванов, Дзюба, Дейнеко и другие также ежедневно выполняли дневное задание на 250—300%.

Сейчас среди шоферов снова организуется соревнование. Заключаются договоры на лучшее обслуживание уборочной кампании.

Почин шоферов Суджанского района следует подхватить всем МТС и колхозам.

Вл. Чичев

Суджанский район,
Курской области

АВТОБУСНОЕ СООБЩЕНИЕ МОСКВА — ДМИТРОВ

Мосавтотранс открывает дальнюю экскурсионную автобусную линию Москва — «Московское море», вдоль канала Москва — Волга.

Станция отправления — площадь Свердлова. Дальнейший маршрут — Малая Дмитровка, Дмитровское шоссе, мимо сельскохозяйственной академии им. Тимирязева, ст. Лианозово, Долгие Пруды, ст. Хлебниково и далее по берегу канала Москва — Волга до Дмитрова. От Дмитрова автобусы пойдут по новому шоссе до «Московского моря». Это будет самая длинная автобусная линия протяжением 126 км.

Для обслуживания этой линии будет выделено 10 комфортабельных автобусов «ЗИС».

Путешествие до «Московского моря» и обратно займет 5—6 часов. На автобусах устанавливаются дополнительные баки для бензина, которые позволят совершать рейсы из Москвы до «Московского моря» и обратно без пополнения горючего.

ЦЕННОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ЭКОНОМИИ ГОРЮЧЕГО

По предложению инженера Н. Рудакова, Всесоюзный научно-исследовательский институт механизации и электрификации сельского хозяйства разработал и установил новую регулировку на автомашинах ГАЗ-АА, дающую экономию горючего свыше 20%.

Наркомат земледелия СССР премировал Н. Рудакова, а также научного сотрудника института В. Филиппова и работников Раздольинской опытной станции: инженера М. Рецкер, механика Ю. Майнова и водителя А. Бойчуд, принимавших участие в разработке этого ценнейшего предложения, крупными денежными суммами.

Письма ЧИТАТЕЛЕЙ

Нам нужен хороший санитарный автомобиль

Автомобили скорой помощи (санитарные кареты) строятся у нас на шасси ГАЗ-АА, которое совершенно не удовлетворяет требованиям, предъявляемым к санитарным машинам.

Для быстрой подачи медицинской помощи машины должны обладать не только большими скоростями, но хорошей маневроспособностью. Между тем скорость грузовика ГАЗ ограничивается 40—50 км. Вследствие большого веса машина не может быстро набирать скорость на коротких расстояниях пути, что является существенным недочетом при экстренных выездах.

Карданный вал санитарной кареты ГАЗ расположен высоко, а поэтому рама находится на большом расстоянии от центра колес. Высоко расположенный кузов придает автомобилю неуклюжий вид, делает его неустойчивым. Рессоры ГАЗ-АА рассчитаны для нагрузки в 1500 кг. Они настолько жестки, что амортизация при толчках почти отсутствует, что, конечно, вредно отражается на перевозимых больных. Некоторые автобазы скорой помощи

пытаются своими силами устранить этот недостаток. Так, в Московской автобазе переделывают подвеску рессоры, заменяя грузовые рессоры мягкими удлиненными, устанавливая вместо одной передней поперечной рессоры две продольные. Но для изменения подвески требуется специальное оборудование и рессорная сталь, что удорожает ремонт и эксплуатацию этих машин.

На Киевской автобазе пытались добиться мягкости хода автомобиля более простым способом — удалением трех верхних листов задних рессоры. Однако этот способ почти никакого эффекта не дал.

Кустарничанье в этом деле, конечно, ничего хорошего не даст. Мне кажется, что вполне подходящим типом шасси для автомобилей скорой помощи было бы шасси М-1. Если на него установить удлиненный кузов обтекаемой формы, рассчитанный на две пары носилок, то можно было бы получить хороший санитарный автомобиль, в котором нуждаются наши медицинские учреждения.

А. Абгариани

По следам заметок

СНЯТЫ С РАБОТЫ ЗА РАЗВАЛ ТРУДОВОЙ ДИСЦИПЛИНЫ

В неопубликованной заметке «Шофера» сообщалось о развале трудовой дисциплины в транспортной конторе треста «Киронепфть».

По сообщению Азербайджанского комитета союза шоферов Юга, факты, изложенные в письме «Шофера», подтвердились. Руководство транспортом обновлено.

ЗА БЕСХОЗЯЙСТВЕННОСТЬ — К УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

В неопубликованной заметке т. Дунаевского говорилось о безобразном состоянии автопарка Вольковоцкого спиртозавода.

Отдел кадров Винницкого треста Главспирта сообщает, что директор спиртозавода Сердюк за бесхозяйственность привлечен к уголовной ответственности.

Техническая Консультация

Под редакцией инж. И. И. Дюмулена

Техническая консультация при редакции журнала «За рулем» отвечает на вопросы читателей—шоферов и гаражных работников по конструкции, ремонту и эксплуатации автотранспорта.

За последнее время приток писем в техническую консультацию значительно усилился. Однако, наряду со срочными и важными практическими запросами, редакция получает письма с вопросами отвлеченного характера, не имеющими прямого отношения к работе водителей или требующими для ответа составления подробных описаний, сложных схем и чертежей, например: как устроен автомобиль М-1, как рассчитать вентилятор и др. Такие письма отвлекают консультацию от своих прямых задач и задерживают дачу практических советов тем, кто в них действительно нуждается.

В связи с этим редакция устанавливает следующие правила пользования услугами техконсультации:

1. Ответы даются на конкретные вопросы, не требующие для разъяснения обстоятельных статей.
2. Вопросы должны быть сформулированы кратко и сжато (с указанием марки автомобиля). При необходимости для уточнения следует прилагать рисунок, поясняющий вопрос.
3. Количество вопросов не должно превышать пяти.
4. Вопросы нужно писать четко (чернилами), разборчиво и отдельно от писем или записок.
5. В письме указывать точный адрес, фамилию, имя, отчество и занимаемую должность.
6. Для ответа прилагать почтовую марку.

Вопросы, требующие для ответов развернутых статей, будут учитываться в общей тематике журнала.

Тов. Н. А. УЛЬЯНОВУ (г. Минусини)

Как сделать алюминиевый выпрямитель для зарядки аккумуляторов?

Алюминиевые выпрямители обладают очень низким коэффициентом полезного действия. При большой нагрузке они сильно греются, а при плохом охлаждении теряют свои выпрямительные свойства и поэтому могут применяться только в качестве временного устройства.

На рис. 1 показан такой выпрямитель. Он состоит из четырех сосудов с раствором двууглекислой соды, в которые погружены по одной пластинке из свинца и по одной пластинке из алюминия. Чтобы пластины не соединялись одна с другой и не касались дна, они прикреплены к квадратным деревянным брускам.

Все четыре сосуда с пла-

стинками для охлаждения их во время работы погружены в большой ящик с проточной

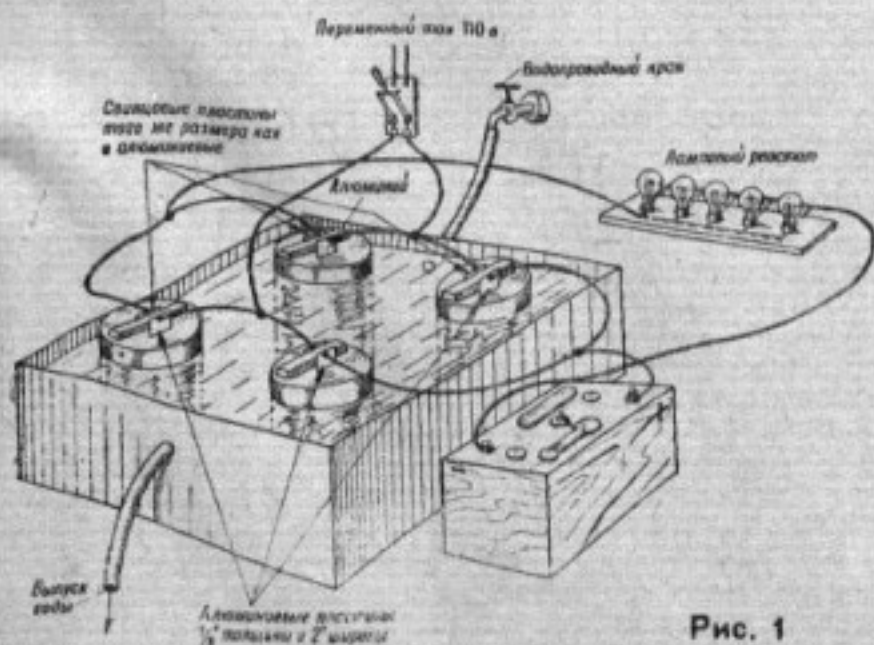


Рис. 1

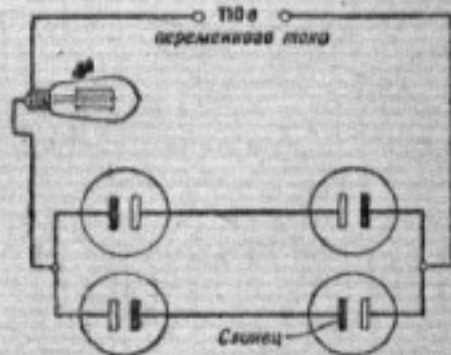


Рис. 2

водой. Величина зарядного тока регулируется ламповым или проволочным реостатом.

Устройство выпрямителя основано на односторонней проводимости окислов. Пластины алюминия предварительно некоторое время «формируются» переменным током, пока их поверхность не покроется слоем окиси алюминия. Этот слой окиси про-

пускает ток только в одном направлении и поэтому может служить выпрямителем тока.

Свинцовые пластины должны быть из химически чистого свинца. Алюминий для пластин надо взять также чистый, без примесей, так как от этого зависит вся работа выпрямителя. Вода для выпрямителя применяется только дистиллированная.

Перед формовкой пластины очищаются стеклальной бумагой, затем собранный выпрямитель включается через лампу в сеть переменного тока, как показано на схеме рис. 2. Вначале лампа загорается ярко, затем, по мере образования на пластинах окиси, свечение ее становится слабее. Полное затухание лампы свидетельствует о конце формовки и готовности выпрямителя к работе.

Тов. ПАВЛИУ
(г. Славянск)

Что такое вакуумный корректор прерывателя М-1 и для чего он служит?

Вакуумный корректор—это небольшая коробка с диафрагмой, соединенная со всасывающей трубой двигателя. При увеличении разрежения диафрагма прогибается и связанный с ней рычаг поворачивает диск прерывателя. Благодаря вакуумному корректору угол опережения зажигания изменяется не только в зависимости от числа оборотов двигателя, но и от нагрузки.

Тов. А. Д. РОМАНЦУ
(г. Горловка)

За счет чего повышена мощность двигателя М-1 по сравнению с двигателем ГАЗ, имеющим те же размеры?

Мощность двигателя М-1 повышена благодаря следующим переделкам:

а) увеличена высота подъема всасывающих и выхлопных клапанов с 7,2 до 8 мм;

б) увеличены размеры газосасывающих и выхлопных труб;

в) увеличена продолжительность открытия клапанов с 236 до 244°; изменены фазы газораспределения;

г) увеличена степень сжатия с 4,2 до 4,6.

В результате мощность с 40 л. с. при 2 200 об/мин повысилась до 50 л. с. при 2 800 об/мин.

Как производится регулировка рулевого механизма М-1?

Рулевой механизм автомобиля М-1 имеет две регулировки:

а) регулировку продольного люфта червяка при износе или ослаблении роликовых подшипников. Она до-

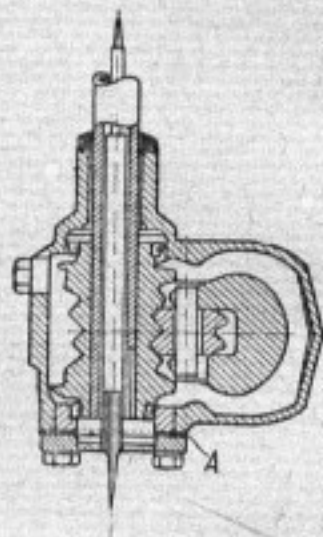


Рис. 1

стигается изменением числа прокладок **А**, помещенных под нижней крышкой червяка (рис. 1);

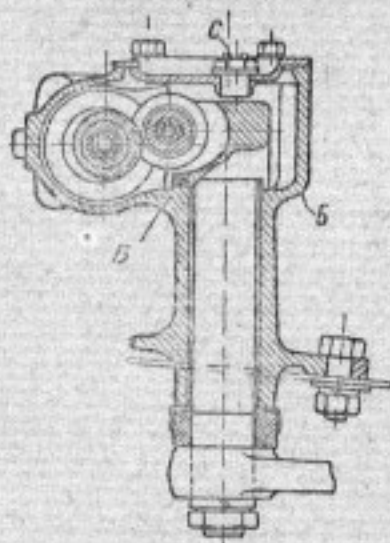


Рис. 2

б) регулировку правильности зацепления червяка и ролика; она производится путем изменения толщины прокладок **Б** на валу сошки (внутри коробки), а также наружным упорным винтом (рис. 2).

В ПОМЕРЕ:

Стр.

Под знаменем Сталинской Конституции	1
Первомайский смотр мобилизационной готовности	2
Комбриг П. САВИНОВ — Подготовим достойное пополнение для РККА	4
— Готовьтесь к выборам в Верховные Советы союзных республик	6
А. СЕМЕНОВ — Социалистическое соревнование — в основу работы автохозяйств	7
Н. ВТОРОВ. — Сделать парк стахановским	8
Инж. Ф. ФОМИН. — ПАТИ и газификация транспорта	11
Инж. П. ЗАРЕЦКИЙ. — Дровесноугольный газогенераторный грузовик ГАЗ-АА	12
СПОРТ:	
М. ЮНПРОФ. — Навести большевикский порядок в авто-мотоспорте	15
Женские авто-мотосоревнования	17
Г. ФАШИНСКИЙ. — Мотоциклисты ждут стабильных учебников	18
Хроника авто-мотоспорта	19
И. К—ОВ. — Берегите бензин!	20
Инж. ВИКТОРОВ. — Все силы на борьбу с авариями	22
И. ЛЕБЕДЕВ. — О ремонте автопокрышек и камер	24
Инж. С. БОРУШНОЙ. — Авто-стартеры	25
Новости мировой автотехники	26
Письма читателей	28
Хроника	28
По следам заметок	30
Техническая консультация	31

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Издатель — Редиздат ЦС Осоавиахима.

Адрес редакции: Москва, 6, 1-й Самотечный пер., 17.

Уполн. Главлита Б—37160.

Техред. Н. Свешников.

Зак. г. 317. Тир. 107 000

Бум. 72 × 108 см/16 1 бум. лист.

Колит. экз. в 1 бум. листе 202 700

Журнал сдан в наб. 13/IV 1938 г.

Подпис. к печати 20/V 1938 г.

Приступлено к печати 22/V 1938 г.

Тип. и шпик. Жургазоб'единения.

Москва, 1-й Самотечный пер., 17.

НАРКОМПИЩЕПРОМ СССР
ГЛАВПАРФЮМЕР

ТЭЖЭ

лучшее освежающее
средство

**ТРОЙНОЙ
ОДЕКОЛОН №3**



**МЫЛЬНАЯ
ПАЛОЧКА**
ДЛЯ
БРИТЬЯ

