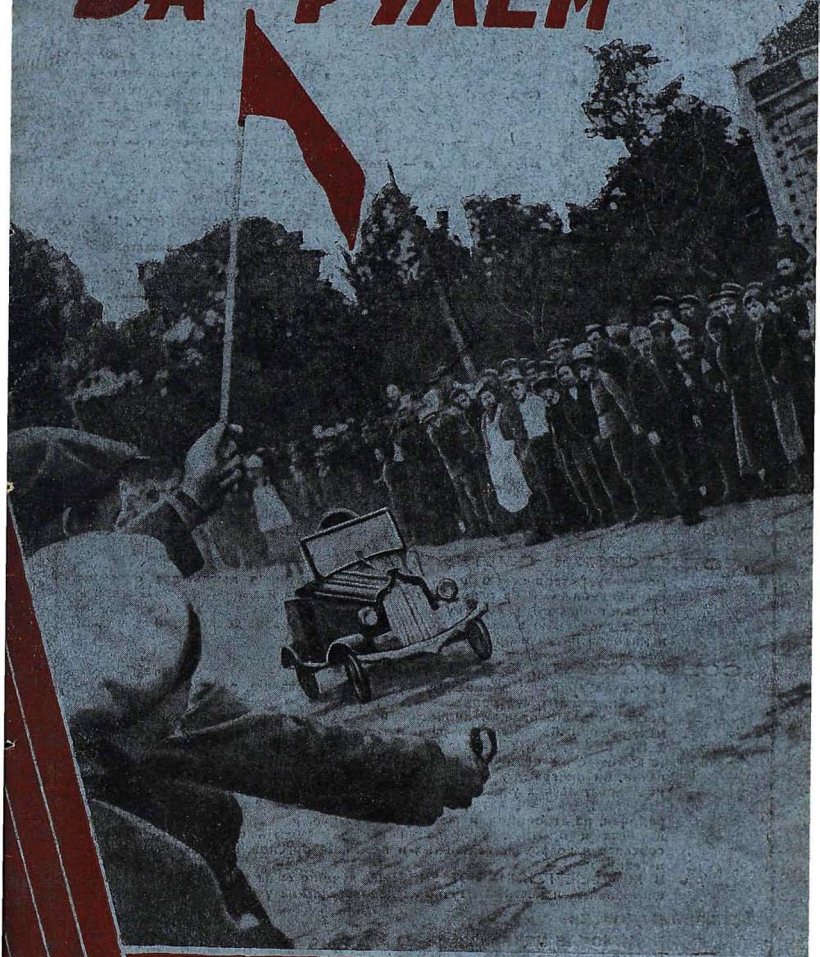


ЗА РУЛЕМ



АВГУСТ 1935

ЖУРНАЛ «ОБЪЕДИНЕНИЕ»

15

ВЫХОДИТ
 ДВА РАЗА
 В МЕСЯЦ



8 ГОД ИЗДАНИЯ

ЦС Автотора—Москва, Маросейка, 3/13. Телеф. 4-84-65.

РЕДАКЦИЯ: Москва, 6, 1-й Самотенный пер., 17. Телеф. Д 1-23-87. Трамваи: 26, 11, 14.

Массово-тиражный сектор
 телеф. 5-51-33

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1935 год:
 год—7 р. 20 к., 6 мес.—3 р. 60 к.,
 3 мес.—1 р. 80 к.

СОЦИАЛИСТИЧЕСКОМУ ЗЕМЛЕДЕЛИЮ — ЛУЧШИЙ ГУСЕНИЧНЫЙ ТРАКТОР

15 мая Сталинградский и Харьковский тракторные заводы получили от правительства совершенно четкую директиву — закончить в течение двух месяцев изготовление образцов нового гусеничного трактора.

И наши конструкторы и ударники тракторных заводов воочию доказали, что они могут с успехом решать большие и сложные технические задачи. Спустя два месяца — 16 июля — новые советские гусеничные трактора были подвергнуты внимательному и строгому испытанию на опытном поле Научно-экспериментального института автотракторной промышленности (НАТИ). Здесь был подведен итог двухмесячному соревнованию двух заводов-гигантов на изготовление лучших образцов мощного гусеничного трактора.

Это испытание было необычное. Проверку и осмотр новых машин производили руководители партии и правительства — тт. Сталин, Орджоникидзе, Каганович, Калинин, Чубарь и Жданов. Испытание должно было решить вопрос — можно ли перевести в ближайшее время Сталинградский и Харьковский тракторные заводы с производства колесных тракторов на производство гусеничных с удвоенной мощностью.

Товарищ Сталин внимательно следил за ходом испытаний, он лично шел по полю за тракторами, тянувшими за собой самелемешные сцепки, проверял глубину вспашки, внимательно рассматривал механизмы новых машин.

Помимо сельскохозяйственного гусеничного трактора руководителям партии и правительства была продемонстрирована также работа нового транспортного гусеничного трактора и тягача.

Это испытание было решающим, поворотным этапом на фронте нашего тракторостроения. ЦК ВКП (б) и СНК СССР объявили благодарность коллективам Харьковского и Сталинградского тракторных заводов и НАТИ за хорошо и быстро проведенную работу по конструированию и изготовлению новых образцов гусеничного трактора и предприняли перевод этих заводов на производство гусеничных тракторов, положив в основу тип трактора конструкции СТЗ-НАТИ.

СОДЕРЖАНИЕ:	Социалистическому земледелию — лучший гусеничный трактор	1	М. Соломонов—Почему Главдортранс не увеличивает перевозок на короткие расстояния.....	16
	На Втором всесоюзном слете юных друзей Автотора.....	3	Арс. Туманян — За большевистскую дисциплину на автотранспорте..	18
	Аргир—Новые методы организации совхозного автопарка.....	4	Ник. Викторов — Постоянно повышать квалификацию водителей...!	19
	Маерс — Как идет снабжение автопарка запасными частями	6	Инж. А. Коростелин—Современные автомобильные компрессоры ..	20
	С. Пересветов—Подготовка дорог к перевозке урожая	8	М. И.—Военно-технический экзамен на волнах самолета	23
	А. В. Карягин—Что нужно делать, когда двигатель отказался работать	10	Обмениваемся опытом гаражей	24
	Инж. Н. П. Менгел—Профилировка дорожного полотна легкими грейдерами.....	12	Техническая консультация	26
	Автоторожная хроника	15	Новости мировой автотракторной техники	28
			Вести с мест	30
			По следам заметок	32

АВГУСТ 1935 г.

15

На обложке — соревнование детских моторных автомобилей на Втором всесоюзном слете юных друзей Автотора в Москве. Делегат г. Горького Волков на экспериментальной модели ГАЗ у финиша. Фото С. ШИНГАРЕВА

Решение ЦК и Совнаркома означает новую веху технического прогресса нашей страны. Неуклонно растущее социалистическое сельское хозяйство предъявляет все более повышенные требования к технике. И эти требования наши заводы и научные институты удовлетворяют быстро и в срок. В ближайшем же будущем на колхозных полях появятся новые усовершенствованные мощные машины советской конструкции с высоким коэффициентом полезного действия.

Если тяговая сила выпускаемого ныне колесного трактора составляет 15 лошадиных сил, то новый трактор марки „СТЗ-НАТИ“ имеет мотор в 52 лошадиных силы с тяговой силой на крюке в 37—38 лошадиных сил. Годовой выпуск колесных тракторов СТЗ может вспахать за сезон около 20 млн. га, между тем как то же число гусеничных тракторов новой конструкции „СТЗ-НАТИ“ в состоянии вспахать за сезон не менее 45 млн. га. При испытании 16 июля новые гусеничные тракторы легко производили вспашку глубиной 20 см, что вполне соответствует требованиям, предъявляемым современной советской агрономической наукой.

Испытавшиеся одновременно транспортный трактор и тягач были конструктивно разработаны и построены на Сталинградском тракторном заводе. Транспортный трактор состоит в основном из тех же механизмов и деталей, но снабжен кузовом грузового автомобиля. Он может двигаться с большой скоростью, везти 1,5 т и тянуть за собой 3,5 т груза. Тягач может тянуть за собой 5 т груза даже по малопроезжей проселочной дороге.

Машины всех трех типов можно выпускать как с карбюраторными, так и с дизельными моторами. Трактор СТЗ-НАТИ—универсальный, он может обслуживать не только сельское, но и другие отрасли народного хозяйства, и поэтому нуждается в исключительном внимании со стороны производственников.

Переход на производство новых гусеничных тракторов требует разработки нового технологического процесса. Например, на Сталинградском тракторном заводе нужно спроектировать и изготовить около 2 тыс. приспособлений для холодной обработки деталей, около 700 штампов для холодной штамповки, до 350 новых моделей. Но одновременно с этим переход на массово-поточное производство гусеничных тракторов не потребует большого нового строительства. На СТЗ, например, предполагается построить только один механический цех для производства универсальных деталей. Почти все наличное оборудование завода будет использовано для выпуска тракторов нового типа.

Качественных сталей в новых тракторах будет меньше. Они дадут 40 проц. экономии металла на одну тяговую силу. Довольно значительной должна быть и экономия горючего—до 30 проц.

К концу 1935 г. на СТЗ будут выпущены сериями 30 тракторов разных типов с керосиновыми, дизельными и бензиновыми двигателями. В первом полугодии 1936 г. завод будет продолжать выпуск новых тракторов в серийном порядке, а в конце третьего квартала будущего года трактор СТЗ-НАТИ начнет сходить с конвейера завода. Последний колесный трактор, по предположениям, будет выпущен в мае—июне 1936 г.

Для выполнения необходимых работ по дальнейшему улучшению нового типа трактора СТЗ-НАТИ по приказу т. Орджоникидзе создано объединенное конструкторское бюро из работников двух тракторных заводов и НАТИ, возглавляемое техническим директором НАТИ т. Каган. Бюро должно будет закончить свою работу в течение двух месяцев.

Решение партии и правительства о переводе Сталинградского и Харьковского тракторных заводов на производство гусеничных тракторов—огромнейшая победа нашей тяжелой индустрии, ее замечательных рабочих-ударников и руководителей.

С величайшей радостью и воодушевлением рабочие и инженерно-технические работники тракторных заводов и НАТИ встретили известие о положительных результатах испытания нового трактора марки „СТЗ-НАТИ“ и решение о производстве гусеничных тракторов.

Благодарность ЦК партии и правительства принята всеми как величайшая награда, вселившая в каждого безграничную энергию в борьбе за освоение массового выпуска нового трактора.

Рабочие, техники, инженеры и руководители тракторных заводов и НАТИ поклялись оправдать доверие любимого вождя т. Сталина, доверие ЦК и Совнаркома и взяли на себя обязательство дать лучший гусеничный трактор социалистическому земледелию. Нет никакого сомнения в том, что это обязательство будет выполнено с честью, что новые тракторы, которые в ближайшем будущем начнут сходить с конвейеров ХТЗ и СТЗ, будут высокого качества и по конструкции и по отделке, воплощая в себе величие и могущество нашей славной родины.

Перевезти урожай во время и без потерь—

боевая задача автотранспорта

НА ВТОРОМ ВСЕСОЮЗНОМ СЛЕТЕ ЮНЫХ ДРУЗЕЙ АВТОДОРА

В течение пяти дней — с 6 по 11 июля — в Москве, в Сокольническом парке культуры и отдыха им Бубнова, проходил второй всесоюзный слет юных друзей Автодора.

На слет прибыло 180 делегатов от 32 краев, областей и республик Союза. Гараж, специально построенный к слету в детском городке, в первый же день был доотказа заполнен pedalными и моторными автомобилями, привезенными ребятами. Здесь были и хорошо оборудованный пожарный автомобиль, рассчитанный на команду в 6 человек и водителя, простые pedalные автомобили и с цепными передатками и, наконец, новинка сезона — шесть детских моторных автомашин.

После торжественного открытия слета, на котором выступили с приветствиями представители ЦС Автодора, ЦК ВЛКСМ и Наркомпроса, ребята на площадке сцены начали демонстрировать свои самодвижущиеся модели.

7 июля на асфальтовом подъезде к парку выстроились машины с юными водителями за рулем — москвичи и ленинградцы, нуаши, сибиряки, белоруссы и украинцы.

Сначала одна за другой двинулись pedalные машины в соревнование на 150 метров. Первенство завоевал делегат Белоруссии Лазарев, пройдя это расстояние в 32,5 сек.; второе место поделили между собой москвичи Гольдберг и Бурштейн, пройдя 150 метров в 33,2 сек. В соревнованиях детских автомобилей с цепными передатками всесоюзное первенство завоевал делегат Северного края — пионер Николаев, который прошел 150 метров в 30,8 сек. На две секунды отстал от него пионер Савин из Воронежка.

Всобщее напряженное внимание зрителей и делегатов слета привлекло соревнование моторных автомобилей. Пионер Циперкус — делегат Ивановской области — пришел к финишу с лучшими результатами, покрыв на своей большой темнокрасной машине 250 метров в 33,8 сек. Затем на старт вышел маленький голубой автомобильчик восьмилетнего ленинградца Анцеловича. Он прошел 250 метров в 54,3 секунды.

9-го июля на пруду детского городка состоялись соревнования водных самодвижущихся моделей. Из них необходимо отметить глиссер с

водяным винтом и резиновым мотором (модель москвича Зайцева), который прошел по прямой 25,5 метров в 1 м. 38 сек. Тот же глиссер в пуске на продолжительность движения показал очень хорошее время — 2 м. 52 сек. Зайцев занял второе место. А на первое вышли глиссер Шижкина с водяным винтом, прошедший 26 метров за 1 м. 18 сек. и мотолодка Шевелева с часовым механизмом, прошедшая те же 26 метров в 1 м. 19,2 сек.

10 июля в последний день соревнований, испытывались сухопутные модели. Всеобщий интерес привлек делегат Чувашии Геня Тимофеев. Он продемонстрировал модель парового автомобиля, которая побила все рекорды. 48 метров модель прошла в 45,5 сек., но не остановилась. Она несколько раз колесила по треку туда и обратно под аплодисменты присутствовавших.

Помимо Гени Тимофеева на первое место по сухопутным моделям вышли также Петрухин и Эйдуз — строители автомобиля, движущегося с помощью электричества и управляемого по радио.

Делегаты слета добывали в гостях у секретаря ЦК ВЛКСМ т. Косарева и наркома просвещения т. Бубнова.

Свыше двух часов длилась беседа секретарей ЦК ВЛКСМ тт. Косарева, Файнберг, Горшенина и Васильевой с юными друзьями Автодора. Ребята рассказывали о своей учебной жизни в школе, в пионер-отряде, о работе в технических кружках. Они продемонстрировали тут же некоторые технические достижения и подарили т. Косареву модели грузового автомобиля АМО-3 и аэросаней типа ЦАГИ.

Поблагодарив ребят за подарки, т. Косарев дал им ряд советов: хорошо учиться, чтобы быть всесторонне развитыми, культурными людьми, быть точными, организованными, верными своему слову и, наконец, смелыми.



Участник II всесоюзного слета юных друзей Автодора — Боря Николаев, прошедший на своем автомобиле с цепной передачей 150 м в 30,8 сек.

Фото Кубеева (Союзфото)

НОВЫЕ МЕТОДЫ ОРГАНИЗАЦИИ СОВХОЗНОГО АВТОПАРКА

Данные об урожайности показывают, что урожай в текущем году будет выше, чем в прошлом. Убрать без потерь хлеб и своевременно вывезти его — основная задача, стоящая перед сельским хозяйством. Июньский пленум ЦК ВКП(б) четко указал пути уборки и хлебосдачи.

Уборка и вывозка хлеба в этом году пред'являет более повышенные требования к автотранспорту. Во-первых, потому что будет хороший урожай, во-вторых, резко увеличивается комбайновая уборка, которая установлена в среднем в 90 проц. Резкое сокращение сроков уборки требует быстрой вывозки хлеба.

Зерносовхозы в настоящее время располагают грузовым парком в 8 000 автомашин, и на время уборки дополнительно будет дана еще тысяча грузовиков.

Чтобы этот огромный автопарк бесперебойно работал на вывозке хлеба, необходимо своевременно привести его в исправное состояние. Это зависит в основном от наличия запасных частей, средств, ремонтной базы и людей, которые сумели бы использовать все возможности, чтобы выполнить ремонт. Между тем в зерносовхозах Наркомсовхозов дело с этим обстоятельством неблагополучно. Можно привести длинный перечень остро дефицитных деталей, которыми Ватосбыт не сумел обеспечить автопарк зерносовхозов. Недостаёт поршневых пальцев для машин ГАЗ-АА, редукторных шестерен АМО, поршней и колец ремонтных размеров, электрооборудования и особенно батарей.

Неблагополучно также и со средствами. Отпускаемые по госбюджету лимиты на капитальный ремонт недостаточны, а совхозы зача-

стую расходуют еще эти средства на ремонт тракторов и комбайнов.

Нет у совхозов собственной ремонтной базы. Ремонт автомашин в большинстве случаев производится в примитивных условиях совхозных гаражей. Тракторные мастерские, которые должны заниматься капитальным и средним ремонтом автомашин, производят его вследствие перегруженности в последнюю очередь.

Вся тяжесть ремонта автомашин ложится таким образом на начальников автоколонн, механиков, шоферов и гаражных слесарей. Как бы то ни было силами этого коллектива ремонт производится, но качество его значительно ниже технических требований.

Далее, для бесперебойной работы автотранспорта необходим четкий план использования автопарка, органически связанный с планом уборки. Под этим мы подразумеваем распределение автомашин по участкам (отделениям) внутри совхоза, разработку задаваемых измерителей на основе директив, установленных Наркомсовхозов — не меньше 300 километров суточного пробега машин; использование парка — 0,8, тоннажа — 0,95 и время на погрузку и выгрузку — от 20 до 30 минут.

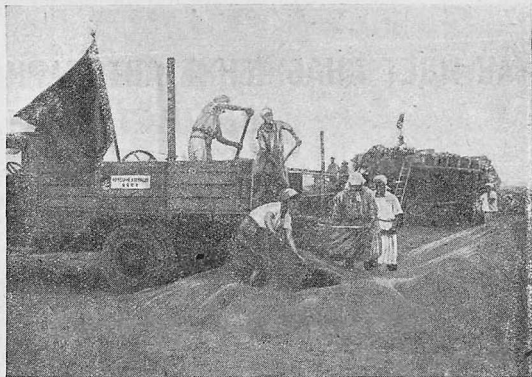
План должен быть доведен до каждой машины и шофера.

Как показал опыт предыдущих лет, автоколонны, подчиненные директорам совхозов, плохо справляются с поставленными перед ними задачами. Причин этому несколько.

Во-первых, ремонт автомашин в совхозах производится в последнюю очередь (к 1 июля, например, автопарк отремонтирован на 84 проц.). Во-вторых, значительная часть автомашин не используется на вывозке хлеба, а



Автомашинна Феодосийского зерносовхоза получает горячее для отправки на поля во время уборки урожая



Отправка зерна на элеватор в счет хлебопоставок (колхоз «Вперед, к коммунизму», Кагальницкого района).

Союзфото

работает по внутрихозяйственному обслуживанию совхозов. В-третьих, нет гибкости и маневренности в работе, между тем сплошь и рядом бывает необходимо использовать автопарк одного совхоза на вывозке хлеба другого, так как различные совхозы одного и того же треста производят иногда уборку в разные сроки.

И, наконец, при подчинении автоколонн директорам совхозов у автотранспорта не бывает одного хозяина, им распоряжаются все.

В этом году большинство трестов переходит на новую форму организации автотранспорта. Значительная часть автопарка изымается из ведения совхозов и передается в распоряжение трестов в виде самостоятельных межсовхозных автоколонн, полностью хозрасчетных.

Автомобильные колонны, возглавляемые хозрасчетной автоколонной при тресте, работающие на основе договоров с совхозами, имеют возможность использовать в течение года свои машины на сторону. Это позволяет повысить коэффициент использования парка и установить финансовую независимость от совхозов. Усиливается и забота о людях и автомашинах.

Автоколонны трестов, как правило, дают прибыль. Например, автоколонны Оренбургского треста (30 машин) дали в 1934 г. 200 тыс. руб. прибыли, Саратовского (129 машин) за 8 месяцев 1934 г. дали 384 тыс. руб., Сталин-

градского (158 машин) за 9 месяцев дали 888 тыс. руб. прибыли и т. д.

Вместе с тем возрастает маневренность автопарка, особенно во время уборки. Достаточно указать, что из 57 тыс. т хлеба, вывезенных Сталинградским трестом в 1934 г., 51 тыс. вывезли автоколонны треста (131 машина), в то время как парк совхозов (361 автомашина) вывез только 6 тыс. т, потому что машины были заняты на хозобслуживании и на строительстве.

Таким образом, передача основной части грузовых автомашин межсовхозным трестовским автоколоннам имеет очевидные преимущества. В совхозах следует оставить небольшое количество автомашин, необходимых для внутрихозяйственного обслуживания и связи. При трестах надо создать хозрасчетные автоколонны для руководства автоколоннами и соответствующую хозрасчетную ячейку при наркомате.

Наконец, несколько слов о совхозных дорогах. Эксплуатационную службу на дорогах несут небольшие дорожные отряды совхозов. Опыт Сталинградского треста показал, что подчинение этих отрядов автоколоннам повышает качество их работы. Этот опыт надо также распространить на все дороги совхозов.

Аргир.

К СВЕДЕНИЮ ПОДПИСЧИКОВ БИБЛИОТЕКИ „ЗА РУЛЕМ“

В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 1935 Г. ВЫШЛИ В СВЕТ СЛЕДУЮЩИЕ КНИГИ:

- Инж. Г. В. ЗИМЕЛЕВ—, „Новейшие автомобильные конструкции“, вып. 1—4.
 Н. УРВАНЦЕВ—, „Автотранспорт в борьбе за освоение арктики“ вып. 5—6.
 Инж. П. САРСАТКИХ—, „Озеленение дорог“, вып. 7—8.
 Инж. П. БУРЛАЙ—, „Постройка простейших мостов“, вып. 9—10.
 Инж. И. ДЮМУЛЕН—, „Как бороться за экономию горючего“, вып. 11—12.

ГОТОВИТСЯ К ПЕЧАТИ:

- Инж. Н. Васильев, инж. А. Карташов и инж. И. Петневич—, „Краткие сведения по дорожному делу“, вып. 13—16.

КАК ИДЕТ СНАБЖЕНИЕ АВТОПАРКА ЗАПАСНЫМИ ЧАСТЯМИ*

Потребность нашего автопарка в запасных частях как в отношении количества, так и ассортимента, неизвестна. Поэтому Ватосбыт Главного управления автотракторной промышленности установил несколько отвлеченный метод определения потребности, метод так называемого базисного комплекта, дающий некоторый критерий в выявлении потребности автопарка.

Нами был установлен комплект запасных частей на 100 машин (норматив). Подсчитав количественный состав нашего автопарка и проверив производственные возможности заводов, мы на основе комплекта установили план производства запасных частей.

Прошлогодний комплект далеко не отвечал реальной потребности нашего автопарка. Причем сложилось и рядом комплект этот являлся принудительным ассортиментом для одних районов и недостаточным для других, потому что не было индивидуального подхода к отдельным хозяйствам и районам (условия дорог, эксплуатации и т. д.).

В этом году мы пытаемся подойти ближе к действительной потребности в запасных частях. Пересматривая в начале года наши комплекты, мы внесли большие изменения в них, получив совершенно другие цифры. Нами был исключен из комплектов ряд деталей и в то же время введены новые. Таким образом мы получили комплект более подходящий, чем прошлогодний, но все же еще далеко не соответствующий действительным потребностям.

Что же касается остродефицитных деталей, то мы здесь сознательно снизили в комплекте количество некоторых деталей. Мы знаем, что следовало бы дать этих деталей больше, но приходится считаться с реальными производственными возможностями заводов, изготавливающих запасные части.

В первом квартале и за первые два месяца 2 квартала наши автозаводы (ЗИС и Горьковский завод) недополнили программу по запасным частям как в ценностном выражении, так и по детальному. Горьковский завод, например, в первом квартале недополнил программу по детальному примерно на 30—35 проц. Одних деталей было отгружено меньше, других больше, поэтому на местах создавались и затоваривание, и острый недостаток деталей.

На заводе им. Сталина положение было еще хуже. На этом довольно аккуратно заводе в первом квартале и в последующие два месяца был допущен серьезный прорыв в выпуске запасных частей. Например, по такой детали, как толкатели, программа была выполнена на 12 проц., по клапанам на 23, пружинам клапанов на 38, пальцам поршня на 12 проц. и т. д. Программу по основным дефицитным деталям автозавод им. Сталина недополняет из месяца в месяц.

На Горьковском заводе положение с этими деталями несколько лучше, однако и здесь план значительно недополнен.

В первом полугодии, как было уже сказано выше, мы делали заказы на запасные части по комплектам. С первого июля комплектные заказы ликвидированы, потому что комплект не оправдал себя и в этом году.

На 3 квартал заказы размещены в соответствии с данными о потребностях, представленными управляющими конторами Ватосбыта на местах. Конторам были даны директивы, чтобы они как можно точнее учли реальные потребности рынка и свои остатки.

Таким образом, заказы на запасные части планируются сейчас по спецификациям. Заявки контор будут удовлетворены полностью, согласно представленных спецификаций, за исключением 13 деталей, которые придется пока еще лимитировать. Эти детали являются дефицитными по причинам производственного порядка. Во всяком случае конторы на местах будут без затруднений снабжены деталями приблизительно 900 наименований, т. е. в пределах 85—90%. И мы уже переходим на свободную торговлю запчастями.

Когда выявилось неудовлетворительное выполнение промышленностью заказов на запасные части, Главное управление автотракторной промышленности обратилось непосредственно к тов. Орджоникидзе с докладом о создавшемся положении. Тов. Орджоникидзе в первых числах июня дал категорический приказ заводам о том, что для обеспечения ремонта автомобилей к уборочной кампании полугодовая программа по запасным частям должна быть выполнена полностью (суммарно и комплектно) и части отгружены не позднее 1 июля. Результаты этого распоряжения начали уже быстро сказываться.

Несомненно, что при правильной организации сбыта, правильном распределении запасных частей по районам положение на сегодняшний день с этими частями было бы иным.

Все вместе взятое: с одной стороны, невыполнение заводами программы, с другой, бесконтрольное удовлетворение заявок авторемонтных заводов, запрашивавших больше действительной потребности — все это поставило автопарк накануне уборочной кампании в тяжелое положение с запасными частями.

Но меры организационного и административного порядка, принятые промышленностью сверху донизу, от наркома до торговой точки на месте, привели уже к значительному сдвигу. В июне с производством дело обстояло лучше, чем в первые пять месяцев.

Большим местом является вопрос с аккумуляторами и некоторыми видами электрооборудования. Особенно плохо обстоит дело с аккумуляторами. Наша потребность даже по нормам Госплана определена на 1935 г. в 41 800 шт. аккумуляторов. Между тем фонд выделен нам лишь в 15 тыс., т. е. потребность покрывается всего на 30—35 процентов.

* Сокращения и переработания стенограмма доклада управляющего Ватосбыта г. Маерса на заседании группы являющегося автомобильного совета Центрального совета Автодора СССР

В первом полугодии нам должны были дать 11 500 аккумуляторов, между тем аккумуляторный трест сдал только 1 280 шт. И лишь после нашего крепкого нажима мы получили в июне сразу 4 тыс. шт. и должно быть отгружено еще 4 тыс. Остальное количество должно быть додано в первой половине июля. Конечно, потребность автопарка в аккумуляторах значительно больше того, что нам дают. Поэтому нами сейчас принимаются все меры для максимального обеспечения машин аккумуляторами.

Из электрооборудования нам больше всего требуются распределители, стартерные кнопки, кнопки гудка, пластинки на массу и т. д.

На первое июня заводы электрооборудования недодали 6 тыс. пластинок, свыше 6 тыс. стартерных кнопок, 3 тыс. распределителей и т. д. В общем по этим деталям недодано от 30 до 80 проц. Правда, за последний месяц дело значительно улучшилось, и мы считаем, что в ближайшее время автопарк не будет испытывать напряжения с деталями электрооборудования.

Как мы оперируем теми фондами, которыми мы располагаем?

В настоящее время мы перешли на свободную торговлю запасными частями в отношении примерно 85 проц. деталей для машин ГАЗ и 80 проц. для ЗИС. Большинство деталей, которые еще вчера лимитировались и распределялись, сегодня уже продается свободно.

О том, что у нас наблюдалось искусственное лимитирование запасных частей, свидетель-

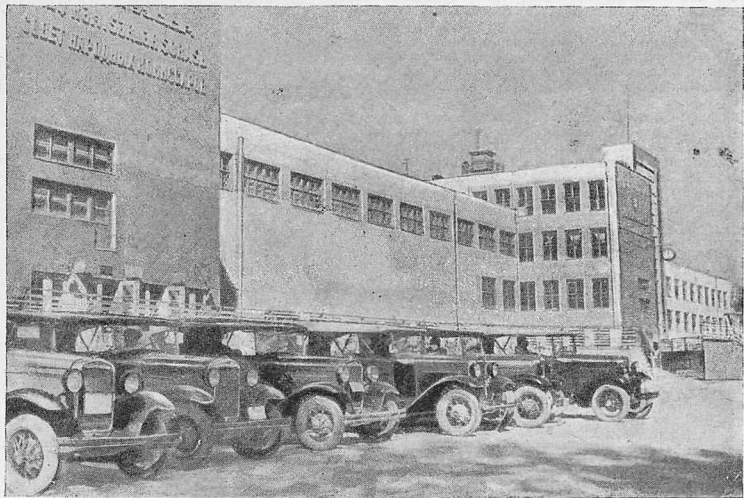
ствует следующий факт. Ряд наших контор еще недавно требовал от нас оборотных средств, ссылаясь на то, что от сезонного накопления можно избавиться только в течение года, потому что существует лимит. Но как только они перешли на свободную торговлю, складские остатки значительно уменьшились.

Сейчас у нас имеется 38 областных и краевых контор и примерно 112 прочих торговых точек. В ближайшее время предполагается открыть еще 3 областных конторы — в Калинин, Омске и Красноярске и около 65 пунктов в районах.

Теперь мы должны уже подумать о том, как развертывать работу дальше, подумать о будущем годе. Одним нам не разрешить вопроса о выявлении действительной потребности в тех или иных деталях. Мы можем это сделать только вместе с хозяйственными и общественными организациями автотранспорта, в частности с Автодором. Они должны прийти нам на помощь.

Сейчас прорабатывается вопрос о размещении заказов на запасные части к автомашинам не только на автомобильных заводах, но и на заводах других отраслей промышленности.

У нас имеются большие возможности для маневрирования как в отношении производства запасных частей, так и снабжения ими. Но во всем этом деле нам нужна помощь тех организаций, которые заинтересованы в бесперебойном, полном и качественном снабжении автопарка запасными частями.



Стоянка машин у здания правительства Узбекской ССР (Ташкент)

Подготовка дорог К ПЕРЕВОЗКЕ УРОЖАЯ



Прокладка образцовой дороги между г. Истра и Москвой. На снимке — бригада г. Царева выравнивает полотно шоссе.

Сюэф это

Подготовка дорог к уборочной в ряде областей и краев проходит неудовлетворительно. Так, например, в Днепропетровской и Киевской областях, Азербайджанской ССР, в Крыму, Западной Сибири и Северокавказском крае большинство дорог, особенно низовой сети, как показала проверка, почти совсем не подготовлено к перевозке сельхозпродуктов, хлопка и т. д.

В Западной Сибири, например, план капитального и текущего ремонта дорог союзного и республиканского значения выполнен на 1 июня лишь на 22,3 проц., план капитального ремонта искусственных сооружений дорог низовой сети выполнен на 41 проц.

В Крыму работы должны были быть закончены не позже 20 июня, а фактически к этому времени в Ак-Шейхском районе, например, план выполнен только на 25 проц., в Биюк-Онларском районе — на 48 и в Евпаторийском — на 55 проц.

В Азербайджанской ССР план текущего ремонта дороги Евлах — Шуша, Агдамского дорожноэксплуатационного участка Главдортранса, к 1 июня выполнен на 17,2 проц., план капитального ремонта дороги Агдам — Шуша выполнен на 16 проц., а дороги Когарлу — Гиндарх на 7 проц.

Прорыв с подготовкой дорог к уборочной явился результатом многих причин. Главные из них — безответственное отношение руководителей райисполкомов, сельсоветов, МТС, совхозов, край и трестов к дорожному строительству и неповоротливость дорожных органов.

В ряде мест были приняты дельные решения, но в большинстве случаев они остались невыполненными. Примером этому может служить Никопольский городской совет (Днепропетровская область). Горсовет, приняв в начале января хорошие решения о внесении в бюджет дорожного строительства 51 тыс. руб., израсходованных им не по назначению

из дорожного фонда в 1933 г., о созыве в январе с. г. районного совещания по дорожному строительству, об организации двухнедельника вывозки стройматериалов и т. д., забыл потом об этих решениях и не реализовал ни одного из них.

Испытанным средством борьбы за благоустроенные дороги является закрепление дорог за сельсоветами, колхозами, совхозами, МТС и предприятиями. На этот счет правительством были даны даже специальные указания. Однако обезличка на дорогах и в текущем строительном периоде не ликвидирована. Вот несколько фактов.

В Киевской области из 32 тыс. км дорог закреплено лишь 16 тыс. км и оформлено актами всего 972 км.

В Северокавказском крае должно быть закреплено 7561 км дорог, а оформлено 1320 км.

В Западносибирском крае дороги прикреплены только на бумаге. Такое же положение и в ряде других мест. Прикрепление дорог производится формально.

СНК СССР в своем постановлении от 5 ноября 1934 г. «О мероприятиях по улучшению дорожного хозяйства» обязал исполкомы широко развернуть производство дорожных снарядов на местных предприятиях. Однако, как показала проверка, изготовление простейших снарядов на местах до сих пор не организовано. Для ремонта и строительства дорог механизмов нехватает.

В Киевской области, например, из 95 районов только в 19 имеются деревянные катки и в 22 районах металлические. Канавокопатели имеются лишь в 34 районах, а деревянные утюги только в 27 районах.

Крайне плохо обстоит дело с изготовлением простейших дорожных механизмов в Западной Сибири. По состоянию на 1 июня план изготовления их выполнен всего на

4,2 проц., вместо 1079 катков изготовлено 105, утюгов — 197 вместо 3 216 и т. д.

Надо отметить, что недостаток дорожных снарядов не дает возможности полностью использовать тракторы, предоставляемые дорожным органам МТС и совхозами. Несмотря на очень ограниченный парк дорожных механизмов, используется он далеко не достаточно.

На успешном развертывании дорожных работ отражаются также недостатки финансирования. Дорожные фонды расходуются не по назначению. Подавляющая часть райдоротделов Крыма не получала средств ни в первом квартале, ни в апреле и мае. В то же время Биюк-Онларский рик, например, расходует средства из дорожного фонда на коммунальное строительство.

В Днепропетровской области до сих пор не восстановлены позаймствованные в прошлом году средства из дорожного фонда. Из ассигнованных на 1-й квартал 202 тыс. руб. получено только 33 тыс. руб.

Наркомзем и Наркомсовхозов обязаны были, по решению СНК СССР от 5 ноября 1934 г., организовать в текущем году машинодорожные отряды. Но они не приняли мер к выполнению этого решения.

Так, ни в одной из проверенных в июне МТС Азербайджана не оказалось машинодорожных отрядов. В Западной Сибири из 18 организованных машинодорожных отрядов приступило к работе только 3. Это объясняется недостатком технического персонала, квалифицированных рабочих, а также недостатком дорожных машин.

Северокавказское крайзу приступило к организации машинодорожных отрядов лишь в апреле. В крайзу не знают сейчас, в каком состоянии находятся организованные отряды.

Например, по данным крайзу, машинодорожный отряд при Невинномысской МТС приступил к работе в апреле, а в действительности этот отряд на 9 июня еще не был даже организован.

Дорожные работы несвоевременно обеспечиваются также строительными фондами, неудовлетворительно идет подготовка кадров для низовой сети, совхозы и МТС не выделяют тракторов и автомашин для дорожного строительства и т. д.

Можно привести, конечно, много районов, где добросовестно справились с задачей подготовки дорог к уборочной. Так, Кедабекский район, Азербайджанской ССР, выполнил годовой план дорожных работ на 130 проц., Коначкединский — на 149, Зувандский — на 222 проц. Но это все же отдельные факты — в целом положение остается неудовлетворительным.

На местах немедленно должны быть приняты энергичные меры к приведению в проезжее состояние всех дорог и подъездных путей к элеваторам, ссыпным пунктам и т. д. В ход должны быть пущены все рычаги.

В правильной организации перевозок большую роль играет систематический контроль над состоянием подъездных путей, мостов, гатей, плотин. На помощь здесь должна прийти автодорожная общественность. Автодор должен послать бригады в наиболее неблагоприятные по ремонту дорог районы для оказания технической и производственной помощи, взять под свое наблюдение отдельные наиболее серьезные участки дорог и предохранить их от разрушения.

Каждая автодорожная организация должна оказать конкретную помощь в подготовке дорог к вывозке социалистического урожая.

С. Пересветов



Ремонт дороги в Сухумском районе с помощью трудучастия населения.

Фото А. Шайхета

ЧТО НУЖНО ДЕЛАТЬ, КОГДА ДВИГАТЕЛЬ ОТКАЗАЛСЯ РАБОТАТЬ

Статья тов. Карягина написана в помощь начинающему водителю и содержит указания о том, как выяснить и исправить наиболее часто встречающиеся неисправности двигателя. Указания рассчитаны на автомобили ГАЗ мод. АА и А

Двигатель—сложный механизм. Каждый водитель должен не только знать двигатель в совершенстве, но и умело с ним обращаться.

Случается, что двигатель не заводится. Что должен делать в таких случаях водитель?

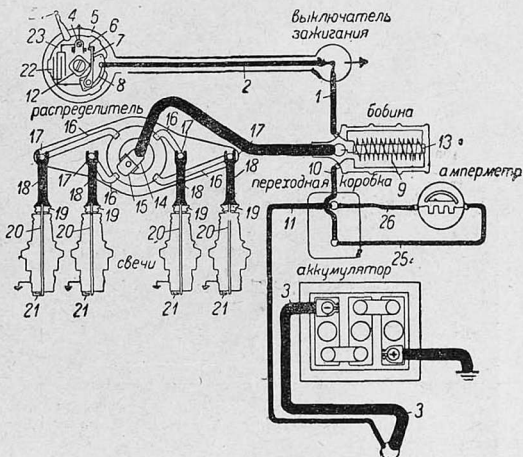
Он должен последовательно проверить:

- 1) правильность подготовки двигателя к запуску;
- 2) наличие тока высокого напряжения на свечах;
- 3) подачу топлива к карбюратору;
- 4) фильтр карбюратора и исправность пускового жиклера и
- 5) компрессии двигателя.

Для того чтобы подготовить двигатель к запуску, надо:

- а) открыть запорный краник топливного бака;
- б) приоткрыть слегка дроссельную заслонку, чтобы создать достаточное разрежение против канала пускового жиклера (рычажок постоянного газа поставить на 3—5 зубцов вниз от крайнего верхнего положения);
- в) установить позднее зажигание (рычажок опережения зажигания поставить в верхнее положение);
- г) включить зажигание.

Рис. 1. Схема зажигания рабочей смеси в двигателе ГАЗ. 1—провод первичной обмотки катушки; 2—бронированный провод; 3—провод отрицательного полюса батареи аккумулятора; 4—наковальня прерывателя; 5—неподвижный контакт; 6—подвижный контакт; 7—молоточек прерывателя; 8—пружина молоточка; 9—первичная обмотка катушки; 10—провод; 11—провод; 12—кулачковая муфта прерывателя; 13—вторичная обмотка катушки; 14—пружинающий контакт ротора; 15—металлическая пластинка ротора; 16—контакты распределителя, залитые в корпусе распределителя; 17—внешние концы контактов распределителя; 18—латунные пластинки; 19—гайка свечей для зажима проводов; 20—центральные электроды свечей; 21—электроды массы; 22—конденсатор; 23—диск прерывателя; 24—рычажок диска прерывателя, соединяющийся с ручным рычажком опережения зажигания; 25—провод; 26—провод.



Если двигатель холодный, то до нажатия на стартер нужно несколько обогатить рабочую смесь путем отворачивания пусковой кнопки на щитке автомобиля на 0,5 — 1,5 оборота против часовой стрелки и путем небольшого перемещения кнопки вверх.

Однако обогащением рабочей смеси злоупотреблять нельзя, так как смесь, слишком насыщенная парами бензина, плохо воспламеняется, как и смесь слишком бедная.

Поэтому если двигатель долго не заводился, появление вспышек может быть затруднено наличием в цилиндрах слишком богатой смеси. Внешними признаками, указывающими на это переобогащение, могут служить появляющиеся иногда неполные вспышки, сопровождающиеся выстрелами в глушитель.

Иногда же никаких признаков вспышек не наблюдается. В этих случаях следует попробовать завести двигатель после предварительной продувки цилиндров. Открыв дроссельную заслонку не менее, чем на $\frac{2}{3}$ — $\frac{3}{4}$, поворачивают коленчатый вал на 2—2,5 оборота при выключенном зажигании. Затем включают зажигание и, прикрыв, как обычно, дроссельную заслонку, заводят двигатель.

При теплом двигателе пользоваться пусковой кнопкой обычно не приходится.

Если двигатель подготовлен к запуску правильно, но все-таки, несмотря на повторные попытки, не дает вспышки, нужно проверить наличие тока высокого напряжения в бобине. Для этого делают следующее:

а) снимают крышку, корпус распределителя и ротор;

б) проверяют положение контактов прерывателя 5 и 6 (рис. 1) — замкнуты или нет, и если они не замкнуты, то вращают пусковой рукояткой коленчатый вал до тех пор, пока контакты не замкнутся;

в) включают зажигание;

г) проверив исправность провода высокого напряжения, вынимают его из крышки распределителя и приближают конец провода на 3—5 мм к массе двигателя;

д) отводя молоточек прерывателя 7 пальцем от наковальни, наблюдают есть ли искры между концом провода и массой. Если появляется искра достаточной интенсивности, то система зажигания, по видимому, исправна. Следует однако иметь в виду, что при данной проверке нужно обязательно обратить внимание на наличие нормального зазора между контактами прерывателя при набегании кулачков муфты прерывателя 12 на молоточек, и на отсутствие замыкания молоточка на массу, вследствие сильного износа фибрового выступа.

Иначе (при отсутствии зазора или сильного износа фибрового выступа) искра появится лишь при искусственном отводе молоточка от наковальни (хотя бы пальцем). При отсутствии искры следует проверить:

а) состояние батареи аккумуляторов (включить свет, сигнал);

б) состояние контактов прерывателя (отсутствие окисления и замасливания);

в) наличие тока в цепи первичной обмотки 9 бобины, что можно проверить по отношению стрелки амперметра при замкнутых контактах 5 и 6 прерывателя и включенном зажигании.

Если батарея заряжена, а ток в цепи первичной обмотки отсутствует, надо проверить состояние проводов, входящих в эту цепь (пластинка, соединяющая положительный полюс батареи на массу, провода 3, 11, 26, 25, 10, 1).

Если в батарее ток есть, контакты прерывателя в порядке, провода в исправности, а искры нет, то это может зависеть от неисправности выключателя зажигания (он не дает соединения проводов или повреждена изоляция, неисправности бобины (повреждение обмотки или изолятора в нижней части), конденсатора (замыкание через поврежденный изолятор цепи первичной обмотки) и амперметра (перегорел).

Наиболее простой способ проверки выключателя таков:

1) снимается прерыватель-распределитель и отъединяется от него бронированный провод;

2) включается зажигание;

3) пружинным контактом бронированного провода прикасаются к массе двигателя.

Отсутствие искрения между контактом и массой укажет на неисправность выключателя. Более точный метод проверки выключателя требует применения контрольной лампочки.

Для этой проверки нужно отвернуть щиток, на котором расположен выключатель и контрольные приборы, и отделить красный провод от клеммы 1 выключателя (рис. 2).

После этого при разомкнутых контактах

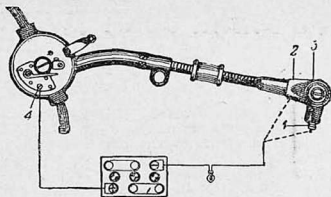


Рис. 2. Выключатель зажигания ГАЗ.

прерывателя один конец провода от батареи с контрольной лампочкой присоединяют к вилу 4 или молоточку прерывателя, а второй конец к клемме 1. Контрольная лампочка не должна гореть при выключенном зажигании.

Наоборот, если второй конец провода от батареи с контрольной лампочкой соединить не с клеммой 1, а с корпусом 2 выключателя, то лампочка не должна светиться при включенном зажигании, но должна гореть при выключенном зажигании.

Если же лампочка горит при выключенном зажигании при первом испытании или при включенном зажигании во втором — это указывает на неисправность выключателя.

При порче выключателя зажигания следует сделать следующее:

1) снять прерыватель-распределитель и отъединить от него бронированный провод;

2) установить правильно зажигание по первому цилиндру;

3) снять провод 1 с клеммы выключателя (рис. 1) и соединить эту клемму изолированным проводником с молоточком прерывателя 7 (удобно прижать конец провода к пластинке, соединенной с молоточком, настоящей или деревянной пробкой, вставленной в отверстие, в которое ввертывается бронированный провод).

Для выключения двигателя и для того, чтобы при остановке батарея не разряжалась на первичную обмотку, провод от бобины к прерывателю следует каждый раз раздвигать.

Если сгорел амперметр, нужно непосредственно соединить провода 25 и 26 (рис. 1).

Признаком, указывающим на то, что амперметр перегорел, является отсутствие тока в цепи зажигания, освещения и сигнала, несмотря на заряженную батарею и исправную проводку (стартер работает).

Неисправности же бобины и конденсатора устранению не поддаются, и в случае порчи эти детали заменяются новыми. При исправности всех приборов зажигания и наличии хорошей искры между концом провода высокого напряжения и массой (см. выше) необходимо проверить:

а) подачу топлива к карбюратору, для чего нужно убедиться топливном трубопроводе от карбюратора и убедиться в поступлении топлива (отсутствие подсоса может объясниться засорением трубопроводов, фильтра отстойника, разрежения в баке);

б) состояние фильтра карбюратора (не засорен ли) и

в) состояние пускового жиклера (осмотреть канал жиклера на свет и продукт).

Если система подачи топлива и пусковой жиклер исправны, следует проверить компрессию в цилиндрах двигателя, вращая коленчатый вал пусковой рукоятки. А. В. Карягин

ПРОФИЛИРОВКА ДОРОЖНОГО ПОЛОТНА ЛЕГКИМИ ГРЕЙДЕРАМИ

В дорожном строительстве постройка земляного дорожного полотна занимает одно из главных мест. В то же время связанные с этим земляные работы являются наиболее трудоемкими, требующими для своего выполнения большого количества рабочей силы.

Чтобы ускорить темпы дорожного строительства, повысить качество его и сократить количество занятых на земляных работах рабочих надо механизировать эти работы.

На дорогах низовой сети этого можно достигнуть путем применения простейших дорожных снарядов — деревянных утюгов, канавкопателей, конных скреперов-волокуш и т. д. Конечно, если есть возможность по местным условиям получить другие, более совершенные дорожные снаряды, то безусловно их следует использовать в первую очередь.

Одним из таких более совершенных дорожных снарядов является прицепной грейдер.

Прицепные грейдеры предназначены для профилирования дорожного полотна, т. е. прорытия канав по бокам дороги и придания выпуклого поперечного очертания самому дорожному полотну. Эта работа осуществляется путем последовательного срезания грунта ножом по бокам дороги и перемещения его к середине полотна. Грейдеры могут быть использованы также на работах при содержании и капитальном ремонте грунтовых дорог.

Существующие типы прицепных грейдеров в зависимости от величины их основной рабочей части — ножа — могут быть разбиты на три основные группы: легкие грейдеры с ножом длиной 1,8 и 2,1 м, средние — с ножом длиной 2,4 и 3,05 м и тяжелые — с ножом 3,65 и 4,3 м.

Тяжелые грейдеры являются основными дорожностроительными механизмами, предназначенными для профилирования дорожного полотна в самых разнообразных условиях работ. Однако получить их пока трудно, да и для передвижения их требуются гусеничные тракторы мощностью 60 л. с., которые также достать для дорожных целей пока нелегко.

Наряду с этим, как показал опыт, при постройке дорожного полотна на более легких грунтах, если правильно поставить работы, можно добиться вполне хороших результатов, применяя лишь легкие грейдеры. До-

стать их гораздо легче, так как районы значительно насыщены ими. Помимо этого, для передвижения грейдеров легкого типа требуется лишь трактор мощностью 30 л. с. Эти тракторы в достаточном количестве выпускаются нашими заводами для нужд сельского хозяйства.

На рис. 1 изображен легкий дорожный грейдер, изготовляемый Онежским заводом.

Для того чтобы профилирование дорожного полотна дало лучшие результаты, нужно правильно организовать работу и вести ее в определенной последовательности.

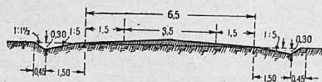


Рис. 2. Поперечный профиль грунтовой дороги

По характеру производимой работы проходы грейдера разделяются на зарезание, перемещение и планировку.

Все проходы, задачей которых является углубление канавы путем срезки грунта с внешнего и внутреннего откоса канав, называются проходами по зарезанию.

Каждый следующий после срезания проход, задачей которого является перемещение валика от края срезки, а также от внутренней борки канавы, называется перемещением.

Все проходы, которые делаются для планировки вала грунта с одновременным перемещением при этом части грунта к оси полотна, разравнивание и т. п., с выполнением при этом заданного поперечного профиля дороги называются планировкой.

Количество различного вида проходов для данного грейдера может меняться в зависимости от заданного поперечного профиля дороги и характера грунта. Равным образом меняется и порядок работ по профилированию в зависимости от принятой схемы профилировки.

В связи с этим перед началом производства профилировки грейдерист должен ясно представить себе схему этой работы, способ ее выполнения и профиль участка. Работа по строго продуманной схеме значительно сокращает время и количество проходов грей-

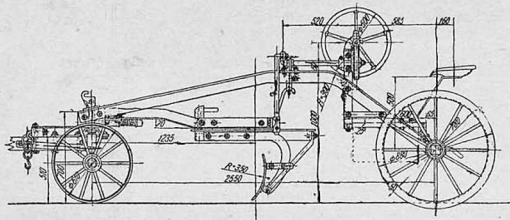


Рис. 1. Грейдер легкого типа, изготовленный на Онежском заводе

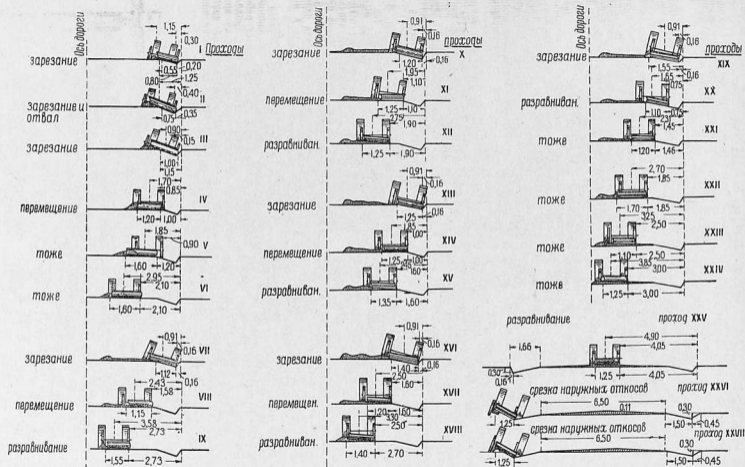


Рис. 3. Схема профилирования грунтовой дороги легким грейдером.



Рис. 4. Разбивка профилировочных работ.

дера на участке, а следовательно и увеличивается производительность его.

Для выработки наиболее рациональных схем профилирования, применительно к типовым профилям грунтовых дорог Судортранса, ГИАТО РСФСР в 1932 г. было произведено опытное профилирование на работах в пределах Горьковского края, причем за основу был взят поперечный профиль грунтовой дороги при ширине земляного полотна 6,5 м, глубине кюветов 30 см, уклоне внутренних откосов 1:5, внешних 1:1½ (рис. 2). Этот профиль чаще всего применяется на дорогах низовой сети при канавах треугольного сечения.

Профилирование производится с помощью легкого грейдера «Патруль» № 6 с ножом длиной 1,8 м, с тяговой силой в виде колесного трактора «Интернационал» мощностью 15/30 л. с.

Для выполнения работ была установлена схема в 27 проходов с последовательностью, показанной на рис. 3. В результате выявилась полная возможность в легких грунтах при 27 проходах грейдера произвести профилировку дорожного полотна с приведенным на рис. 2 поперечным профилем. При этом производительность достигала 400 м дороги за 8-часовой рабочий день.

При средних грунтах для создания указанно выше поперечного профиля число проходов приходилось повышать до 30. Стоимость работ по профилированию 1 км новой дороги определялась в 350—410 руб.

При организации работ по профилированию дорожного полотна нужно предусматривать возможность одновременно с профилированием выполнять также и небольшие земляные работы по срезке бугров, засыпке выбоин, подсылке земли к мостам и трубам и т. п. Поэтому в состав механизированного отряда следует также включать необходимое количество конных лопат-волокуш. Кроме того, каждый отряд надо снабжать плугами для разрыхления тяжелых грунтов.

При назначении длины обрабатываемого участка надо учитывать следующее:

а) на длинных участках грейдерист не может запомнить в точности очертание местности и всех ненормальностей предыдущего прохода, требующих исправления;

б) в жаркую погоду вырытый грунт скоро высыхает и, обращаясь в пыль, частично уносится ветром;

в) в дождливое время неоконченные обработкой участки медленно просыхают, препятствуя при этом дальнейшей работе;

г) вместе с тем, чем длиннее участок, тем меньше теряется времени на повороты грейдера в конце участка и, следовательно, производительность его соответственно больше.

Подобно всем прочим видам земляных работ, связанных с постройкой дорог, профилировка требует также обязательной предварительной разбивки работ.

Разбивка под механическое профилирование отличается от принятых методов разбивки под ручное выполнение работ своей простотой. Обычно для профилирования считают

достаточным на поперечном профиле отметить колышками «а» лишь линии наружных бровок будущих кюветов, которые должны служить направляющими линиями как для тракториста, так и для грейдериста (рис. 4). На прямых участках дороги эти колышки следует забивать в количестве 2—5 шт. на каждые 100 пог. м полотна, в зависимости от квалификации персонала, обслуживающего машины. На кривых участках дороги это расстояние должно быть меньше, в зависимости от пологости кривой, с тем, чтобы обеспечить этим вполне правильное и плавное закругление.

Для контроля правильного перемещения грунта и получения заданной выпуклости точно по оси полотна, ось дороги также следует отмечать колышками.

Работая, грейдерист должен строго соблюдать заданное ему направление по колышкам разбивки, широко пользуясь рулевым управлением грейдера. Дефекты, являющиеся результатом отступления от этого направления, в особенности при первом проходе, в дальнейшем нельзя исправить без значительной потери времени на дополнительные проходы. При первом проходе грейдера грейдерист должен действовать согласованно с трактористом. На рис. 5 показана схема расположения трактора и грейдера при первом зарезании грунта.

Надо избегать чрезмерной глубины среза за один раз, так как при глубоком зарезании происходит перегрузка ножа, а также перенапряжение трактора. При видимой перегрузке трактора грейдерист должен несколько поднять нож и изменить угол наклона к оси грейдера.

Трактор не должен работать рынками. Это вредно отражается как на тракторе, так и на качестве работы. Исключения могут быть только в редких случаях, когда более глубоким врезом необходимо дать уклон канава, срезать неровность на дорожном полотне или исправить ошибку предыдущего прохода. В таких случаях может быть допущена перегрузка трактора, но не более чем на 5 минут.

Грейдер и все его механизмы приводятся в рабочее положение, соответствующее данному проходу по рабочей схеме, до начала рабочего хода. Излишняя поспешность и продолжение регулировки всех механизмов во время работы всегда являются причиной крупных недоделок и ошибок в выполнении профиля.

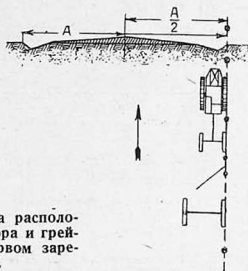


Рис. 5. Схема расположения трактора и грейдера при первом зарезании грунта.

Необходимо оберегать грейдер от поврежденной на пути при встрече с какими-либо трудно преодолимыми для ножа препятствиями. Перед началом работы грейдер должен быть очищен от осевшей на нем за время предыдущей работы грязи. Только вполне гладкая поверхность ножа обеспечивает легкое продвижение по нему грунта.

Профилирование грейдером требует от исполнителя большого опыта. Между тем подбор и обучению механиков для работы на грейдерах далеко не всегда уделяют достаточное внимание. Не следует преуменьшать ведущую роль на профилировании трактористу, что часто практикуется. Тракторист

по существу выполняемой трактором и грейдером работы является только водителем трактора-тягача, дорожностроительной машины. Нельзя, конечно, отрицать, что тракторист, кроме умения обслуживать трактор, должен быть хорошо знаком и с условиями работы его на профилировании. Однако, знанием техники самого профилирования должен прежде всего обладать грейдерист. Он и должен нести полную ответственность за качество работы.

Надо больше обращать внимание на подбор и создание квалифицированных кадров грейдеристов.

Инж. Н. П. Менгел

АВТОДОРОЖНАЯ ХРОНИКА

УДМУРТИЯ ВЫПОЛНИЛА ГОДОВОЙ ПЛАН ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Удмуртская АССР к 20 июня выполнила годовой план дорожного строительства на 100 проц. К этому периоду построено 206 км грунтовых профилированных дорог, 159 км грунтовых улучшенных, 106 км гравийных, 18 км торцовых, 12 км шоссе, 1 759 пог. м мостов. Капитально отремонтировано 285 км грунтовых дорог, 229 км гравийных, 4 км шоссе и 1 273 пог. м мостов.

Работа продолжается. Оставшиеся трудовые ресурсы направлены на благоустройство дорог и подготовку подъездных путей к уборочной.

РЕКОНСТРУКЦИЯ МАГИСТРАЛИ МОСКВА — РОСТОВ

Проектная контора Пудортранса «Универсальпротрун» и технические исполнители и исполнительная проектная реконструкция большой дорожной магистрали Москва — Тула — Миценко — Орел — Курск — Белгород — Харьков — Донбасс — Ростов.

Протягающаяся по этому маршруту дорога, построенная свыше 60 лет назад, является фактически узким проселком с массой выбоин, кутурмами подпорами и спусками. Только на подходах к крупным городам она покрыта гравием и булыжником.

Реконструкция предусматривает смягчение профиля дороги, спрямление ее на некоторых участках и расширение полотна. Сейчас ширина проезжей части дороги колеблется от 3,5 до 6,5 м, а после реконструкции она будет доведена в среднем до 6 м.

На подходах к крупным городам дорога будет покрыта асфальтобетоном, а на всем остальном протяжении — гудрошироком.

Устройство водостоков вдоль дороги позволит устранить грязь, которая сейчас является главным препятствием для автомобильного и конного движения.

Новая магистраль должна значительно разгрузить железную дорогу Москва — Курск — Харьков — Донбасс — Ростов, так как часть грузов на небольших расстояниях будет перевозиться на автомашинках.

1700 КИЛОМЕТРОВ АВТОМОБИЛЬНЫХ ЛИНИЙ

В настоящее время в Советском Союзе имеются 22 грузовые автомобильные линии Союзтранса, перевозящие грузы на короткие расстояния. Общая протяженность этих линий — 1 700 км. Девять линий находятся в Московской области. Они связывают Москву с крупнейшими районными центрами — Орехово-Зуевым, Рузью, Тулой, Колодом и др.

За 9 месяцев (с открытия движения) грузовые автомобильные линии перевезли около 800 тыс. т различных грузов.

АВТОМОБИЛЬНОЕ СООБЩЕНИЕ В МАРИЙСКОЙ ОБЛАСТИ

В Марийской автономной области налажено регулярное автомобильное сообщение с районами по трассам: Йошкар-Ола — Сервур — Мари-Турек, Йошкар-Ола — Новый Торъял и Йошкар-Ола — Оршанка — Яранок.

Автогужест заканчивает строительство постоянных автозастанций в Сергуре, Н.-Торьяле и Оршанке.

ОБМЕН ШОФЕРСКИХ УДОСТОВЕРЕНИЙ В ЛЕНИНГРАДЕ

Обмен шоферских книжек в Ленинграде в основном закончен. По данным на 15 июня, в Ленинграде проверено 13 тыс. шоферов. Из них только 10 тыс. 501 чел., то есть 3,9 проц. Выданы права условно на определенный срок 1 815 шоферам. Условно права выданы шоферам, уже имевшим удостоверение. Если в течение данного срока шофер не будет иметь аварий и нарушений правил уличного движения, то он останется владельцем шоферской книжки.

При проверке выявлено много «тысякопоставленных» книжек, удерживавших главным образом в мелких гаражах. Все они, как правило, были аварийщиками, пьяницами и разлагающе действовали на окружающую их среду.

МЕЛЯЧНИК БОРЬБЫ С БЕЗДОРОЖЬЕМ В КАЗАХСТАНЕ

Овнамариом Казахской республики объявил месячник строительства дорог и мостов с трудовым участием населения. ОБМ объявил областные исполкомы довести задание по месячнику до райкомов, сельсоветов, МТС, совхозов, привлекая к ним дорожные участки сети. Из средств, ассигнованных на организацию трудового участия населения в дорожном строительстве, 35 тыс. руб. выделяются на премирование лучших райкомов, колхозов и отдельных ударников фронта борьбы с бездорожьем.

СОРЕВНОВАНИЕ ПЯТИ РАЙОНОВ

Совнарком Азербайджана объявил конкурс между Демирчисаем, Хачмацасием, Хизиласием, Кубинским и Гильским районами на лучшую организацию строительства дороги Баку — Кусярчай. По условиям конкурса, районы должны своевременно выставить установленное количество рабочих в порядке трудового участия, выполнить в срок план работ, хорошо организовать трудовое обслуживание рабочих и т. д. Из 3а лучших и своевременное выполнение работ установлены 4 премии: первая — 25 тыс. руб. и легковая машина, вторая — 15 тыс. руб., третья и четвертая — по 10 тыс. руб.

Установлена также премия для района газетой за лучшее освещение хода строительства.

СТРОЯТ АМЕРИКАНСКОЕ ШОССЕ

Северокавказский облсовет Автодора спронт большую правую дорожку от реки Иктыланы, около Прошеного, до ст. Петропавловской и Иктыланской протяженностью больше 15 км. Стоимость строительства оценивается в полтора миллиона рублей. Дорога будет американского типа. В строительстве дороги активное участие принимает само население.

ГАРАЖ ДЛЯ КОЛХОЗНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

В колхозе Елабужского района, Татарской АССР, назначается свыше 10 грузовых автомобилей. Ежедневно колхозники на своих автомобилях приезжают в районный центр Владулу. Из-за отсутствия гаражей колхозным шоферам приходится ставить свои машины под открытым небом. Елабужский Дом крестьянина решил построить специальный гараж для колхозных автомобилей.

ПОЧЕМУ ГЛАВДОРТРАНС НЕ УВЕЛИЧИВАЕТ

АВТОПЕРЕВОЗОК НА КОРОТКИЕ РАССТОЯНИЯ

Главдортранс РСФСР выполнил в 1934 г. план перевозок грузов в железнодорожных узлах с хорошими показателями. Груз доставлялся непосредственно на склады потребителей в течение 2—3 часов вместо 3 дней по железной дороге. Самый спорный вопрос — себестоимость перевозок — также решен в пользу автотранспорта, когда речь шла о перевозках грузов мощными многотоннажными машинами на расстояния до 60 км.

Так, на участке Москва — Ногинск стоимость перевозки одной тонны груза по железной дороге обходится 18 р. 30 к., автотранспортом — 17 р. 53 к. На участке Иваново — Шуя по железной дороге — 27 р. 56 к., автотранспортом — 22 р. 48 к.

Перевозки, собственно, начались со второго квартала 1934 г. До конца года 3 автогужевых треста Главдортранса — Московский, Горьковский и Ленинградский — на 100 специально выделенных грузовиках перевезли 98,9 тыс. т, освободив тем самым 9982 вагона железной дороги. Вместе с тремя дирекциями Союзтранса автогужевые тресты Главдортранса перевезли около 400 тыс. т грузов.

Главдортранс с полным основанием наметил на 1935 г. дальнейшее расширение автоперевозок. В эту работу намечалось включить 10 автогужевых трестов, которые должны были перевезти 1307 тыс. т, что освободило бы 120 тыс. вагонов.

Для выполнения этого плана Главдортранс рассчитывал получить 350 грузовых многотоннажных машин специально для перевозок на короткие расстояния, но до сих пор их не получил.

Это вызвало у работников Главдортранса демобилизационное настроение. Перевозки на короткие расстояния в железнодорожных узлах теперь уже остаются в пределах плана прошлого года для трех автогужевых трестов. Новые тресты в эту работу не включаются.

Положение создается явно абсурдное. Никто не сомневается в том, что автотранспорт может оказать железным дорогам большую помощь. Грузоборот стремительно растет, но тем не менее автогужевые тресты не думают развертывать дальше свою работу в железнодорожных узлах.

Автоуправление Цудортранса считает такое положение «объективно неизбежным». Раз не разрешают пополнить специальный парк, то перевозки автоматически остаются на уровне прошлого года. Автоуправление ссылается на то, что наличный автопарк работает с большим напряжением, поэтому, мол, нельзя оторвать ни одной машины от других городских и районных перевозок. При этом автоуправление приводит такой пример.

Директор Ивановского автогужевого треста заключил договор с железной дорогой на дополнительное выделение 11 машин специально для разгрузки железнодорожного узла. Это тотчас отразилось на остальной работе треста, на перевозке овощей и пр. Запротестовали городские хозяйственные орга-

низации, запротестовал Ивановский облизполком — и договор пришлось аннулировать.

Но в Главдортрансе признают, что автомобильное управление Цудортранса аргументирует запоздалыми фактами. Описанный случай, например, относится к концу прошлого года. В текущем году договор Ивановского автогужевого треста с железной дорогой с полного одобрения облизполкома восстановлен. Трест выделил машины для разгрузки узла.

Обоснованы ли рассуждения работников Цудортранса и Главдортранса о невозможности расширения перевозок на короткие расстояния без пополнения парка. Это легко проверить на опыте работы Союзтранса.

В прошлом году Союзтранс выделил 100 машин трем своим дирекциям — Московской, Ленинградской и Харьковской — для разгрузки ж.-д. узлов. Машины перевозили в среднем 20 тыс. т в месяц. В текущем году дирекции Союзтранса открывают новое направление (Москва — Нарофоминск — Рузская, Москва — Раменская — Гжель, Ленинград — Луга, Ленинград — Кингисепп и др.). Ежемесячные перевозки уже сейчас составляют 50 тыс. т. Осенью они еще больше возрастут. Увеличивается количество курсирующих грузовиков — в текущем году работает уже свыше 200 многотоннажных машин. Союзтранс наметил в разгар осенне-зимних перевозок довести число машин, разгружающих железнодорожные узлы, до 300.

Откуда он берет эти машины? Ведь и ему также не выделены машины для разгрузки ж.-д. узлов.

Союзтранс выходит из положения путем перегруппировки парка. При этом все новые многотоннажные машины, которые поступают в общий автопарк трех дирекций Союзтранса, идут на разгрузку ж.-д. узлов, так как их работа здесь наиболее рентабельна и нужна.

Мы видим здесь разные подходы к делу. Не получив разрешения на пополнение своего автопарка специально для работы в ж.-д. узлах, тресты Главдортранса свернули свою работу, а дирекции Союзтранса начали маневрировать, произвели внутрипарковую перегруппировку машин, приняли меры к уплотнению грузооборота. Коэффициент использования многотоннажных машин составляет по Союзтрансу 0,71, в то время как по трестам Главдортранса он не превышает 0,65.

Однако и Союзтрансом сделано еще далеко не все для того, чтобы уплотнить до нормальных пределов работу своих машин в железнодорожных узлах. Ремонтная база еще слаба, перевозки недостаточно механизированы, контейнеры все еще проектируются. Также в стадии проектирования находится использование прицепов и реконструкция кузовов.

Но Союзтранс по крайней мере ставит на разрешение эти вопросы. Он решительно настаивает на дальнейшем расширении автоперевозок в ж.-д. узлах и ведет борьбу с неко-

торыми дорогами (Курской, например), которые с момента выполнения помесячного плана перевозок начинают чинить препятствия автотранспорту.

НКПС поддерживает Союзтранс. Он дал дорогам распоряжение, подтверждающее дальнейшее развитие автотранспорта в ж.-д. узлах, несмотря на выполнение квартальных планов ж.-д. перевозок.

Работа автотранспорта на коротких расстояниях — это не привходящее «конъюнктурное» явление. Эту работу надо расширять, охватывать автоперевозками новые районы. Инициативу в этом отношении проявил автогужевой трест Западной области, который, не дожидаясь поощрения Главдортранса и получения машин специального назначения, приступил к перевозкам в Смоленском ж.-д. узле.

Накануне осенне-зимних перевозок этому примеру должны в первую очередь последовать тресты и дирекции Союзтранса в районах Ростовского, Харьковского, Тифлисского и Свердловского ж.-д. узлов.

Перегруппировать машины, лучше использовать резервы, интенсивнее работать на многотоннажных машинах, обеспечить ремонтную базу, наладить профилактический ремонт — такова задача автотранспорта в районах наиболее напряженных осенне-зимних перевозок.

Задача Автодора — проследить вместе с автоинспекцией Цудортранса за тем, в какой мере мелкие и крупные хозяйства используют машины, как они содержат их, и наметить пути лучшего использования автопарка.

М. СОЛОМОНОВ

АВТОТРАНСПОРТ БУРЯТ-МОНГОЛИИ

РАБОТАЕТ НЕУДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНО

Автопарк Бурят-Монгольской АССР за последние 3 года вырос в 5 с лишним раз. Автопарк почти полностью обновился, пополнившись серийными советскими машинами.

Автомшины проникли во все отрасли хозяйства республики. Еще 2—3 года назад машины в основном были в городе. Теперь машины имеются и в сельском хозяйстве, и не только в совхозах и МТС, но и в колхозах.

Однако, несмотря на быстрый рост, автотранспорт БМАССР работает неудовлетворительно. Основные причины этого кроются в неудовлетворительном руководстве работой автотранспорта. Автотранспортное дело в республике новое — нет опыта, нет и квалифицированных кадров.

В этих условиях огромную роль должна была сыграть автомобильная инспекция и автоотдел дортранса республики.

Между тем они работают плохо. Это отметила и общегородская конференция союза шоферов, состоявшаяся 5 марта. Работники автоинспекции и автоотдела занимаются только такими делами, как выдача номерных знаков, проверка наличия у шоферов удостоверений и путевых листов, соблюдения правил уличного движения и т. д. А производственными и организационными вопросами, которые имеют решающее значение в развитии и правильной постановке автомобильного дела, они не интересуются. Вместо инструктажа и помощи автохозяйствам автоинспекция устраивает лишь по улицам облавы на шоферов.

В результате в большинстве автохозяйств республики работа не налажена и не перестроена в соответствии с приказом Цудортранса о низовых звеньях автотранспорта.

Вообще надо сказать, что все приказы и инструкции Цудортранса, касающиеся организации работы автотранспорта, застревают в делах автоинспекции; автомобильная общественность о них не знает. Даже с важнейшим документом — приказом Цудортранса о борьбе с авариями на автотранспорте — автоинспекция не ознакомила автоработников.

Не сумев организовать в автохозяйствах production техникума, Бурдортранс провел только проверку квалификации шоферов. Но

и эта работа была проведена неудовлетворительно.

Комиссия под председательством т. Сергеева подошла к делу несерьезно, нарушив «Положение о квалификационных комиссиях» Цудортранса. О качестве работы комиссии можно судить хотя бы по тому, что иногда за один вечер комиссия пропускала свыше 40 шоферов (состав комиссии 3 человека).

В комиссии не было представителя профсоюза, что также является грубым нарушением положения о комиссиях.

Проверка шоферов по республике в основном закончена. Каковы же ее результаты? Оценен ли наш автотранспорт от чуждых элементов, рвачей, пьяниц, злыхных аварийщиков? Нужно прямо сказать, что этой цели проверка не достигла. Проверая в один вечер 40—50 человек, комиссия, естественно, не могла дать объективного заключения о пригодности того или другого шофера.

Комиссия несерьезно подходила к рассмотрению характеристик, которые давались шоферам треугольниками автохозяйств. Были случаи, когда шоферы, имевшие в недавнем прошлом серьезные аварии и другие проступки, все же оставались комиссией на работе, а шоферы-ударники, имеющие многолетний опыт безаварийной работы и много раз премированные, понижались в категории (Зайцев, Ковалев) или даже лишались прав (Дудук чл. ВКП(б)) только потому, что не могли ответить на каверзные вопросы комиссии.

Автоинспекция и дортранс Бурятии должны немедленно перестроить свою работу. Надо укрепить их состав квалифицированными и энергичными работниками. Это необходимо сделать в интересах улучшения работы автотранспорта республики.

Я. КЛОЧКО

От редакции. Помещая статью т. Клочко, редакция отмечает, что в ней нет ни одного слова о роли Автодора в борьбе с недостатками работы автотранспорта. Ждем сообщения Бурят-Монгольского Автодора о той помощи, которую он оказывает автопарку своей республики.

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКУЮ ДИСЦИПЛИНУ НА АВТОТРАНСПОРТЕ¹

П О В О Р О Т Ы

30 мая на перекрестке Кузнецкий Мост — Неглинная (Москва) произошло столкновение двух легковых машин. Шофер Сидорин П. П., 23 лет, с четырехмесячным производственным стажем, сидя за рулем машины Форд, направлялся к Малому театру. Подъезжая к перекрестку (машина шла от Рождественки) Сидорин уменьшил скорость до 25 км и, не задерживаясь у линии безопасности, так как на светофоре горела зеленая лампочка, с той же скоростью пересек линию перекрестка и круто свернул влево.

В это время с противоположной стороны от Петровки к Рождественке шла машина ГАЗ под управлением шофера Фридина И. К., 32 лет. Фридин работает на машине 6 лет и перекресток Кузнецкий Мост — Неглинная знает очень хорошо, ему приходилось пересекать его несколько раз в день.

К перекрестку Фридин попал раньше Сидорина, но задержался у линии безопасности. Перед ним в ожидании зеленого сигнала стоял автобус. Как только автобус тронулся, Фридин включил скорость, и машина его медленно поехала вперед. С правой стороны, в непосредственной близости от машины, непрерывной лентой двигалась густая людская лавина, и Фридин чаще направлял свой взор направо, чтобы во-время предотвратить возможность сшиба какого-либо зазевавшегося гражданина крылом машины.

Едва только передние колеса машины Фридина коснулись трамвайных рельсов, как раздался сильный треск и Фридин почувствовал боль в локте левой руки. Машина была отброшена вправо и прижата к стоявшему на остановке трамвайному составу. Левая сторона кузова вся была изуродована. Повернувшись влево, Фридин увидел приближавшуюся к нему блестящую пробку фордовского радиатора и поверх этой пробки растерянный взгляд шофера.

Положение Фридина было угрожающим.

С левой стороны он чувствовал нажим Форда, справа стоял трамвайный вагон.

— Да выключай же мотор, осел ты этакий, — крикнул Фридин шоферу Форда и, быстро скатившись через сидение в кузов, вылез на мостовую.

Он почти насильно стащил с сиденья Сидорина и подвел его к своей машине.

— Гляди, мерзавец, что ты сделал с моим ГАЗом!

Огромная толпа мигом окружила машины, и движение застопорилось. Милиционер быстро проложил себе дорогу к машинам и схватил за руку Фридина.

— Товарищ шофер, не время пререкаться. Нужно скорей оттащить машины и освободить перекресток.

С помощью милиционера и публики обе машины были оттащены в сторону.

Изучение обстоятельств наезда Сидорина на машину Фридина со всей очевидностью уста-

новило, что многие шоферы еще недостаточно ясно представляют себе опасность поворота и крайнюю необходимость безоговорочного соблюдения всех правил предосторожности при изменении направления. Сидорин, между прочим, объяснил этот случай тем, что Фридин спрятался за автобус, т. е., идя вслед за последним, взял значительно правее и потому не был виден ему.

Так ли это?

У нас, как известно, установлено правое движение, и транспорт по улице или дороге движется каждый по своей стороне, т. е. в пределах осевой (осевой называется линия, которая проходит посередине и делит дорогу на две равные половины по всей ее длине) и линии обочины. Таким образом две машины, идущие навстречу друг другу, как бы образуют две параллельные линии, которые никак не могут сойтись.

Положение меняется, когда машине приходится пересекать дорогу. Особенно опасен поворот налево, так как при этом встречный поток пересекается под прямым углом.

В обязательных постановлениях местных исполкомов, на основе примерных правил, даны весьма пространные указания, что должен делать шофер, когда ему приходится изменять направление движения своей машины.

Прежде всего он должен сократить скорость движения. В подавляющей массе изменение направления совершается на перекрестках, которые образуются пересечением нескольких проездов. Обычный тип перекрестка образуется двумя перпендикулярно пересекающимися проездами.

Если допустить, что по обоим пересекающимся проездам движутся экипажи без соблюдения необходимых мер предосторожности, они на точке пересечения должны неминуемо столкнуться друг с другом. В действительности мы очень часто наблюдаем такие случаи с теми водителями, которые игнорируют правила движения.

Это положение в одинаковой мере распространяется и на пешеходов.

Таким образом, интересы сохранения здоровья и жизни населения, а также целостности транспорта требуют проезда через перекресток с замедленной скоростью. Такой предельной, максимально допускаемой скоростью признана скорость в 15 км для легковых и 10 км для грузовых машин. Но эта скорость также не обеспечивает полностью безопасности движения, так как при самых благоприятных условиях потребует тормозного пути в 1—1½ метра. Поэтому на небольших перекрестках с напряженным пешеходным движением скорость машины должна ограничиваться 5—8 км в час.

Учитывая неблагоприятную планировку города и крайнюю опасность быстрого проезда через перекресток, Моссовет издал обязательное постановление, которое требует от водителей автотранспорта при выезде на перекресток с улицы интенсивного движения предваритель-

по остановиться у линии перекрестка, тихо продвигаться вперед, и убедиться, что по главной улице нет движения; только после этого водитель может пересечь перекресток.

Интересами безопасности движения вызвано и то, что так называемая стоп-линия на перекрестках расположена в двух метрах от линии перекрестка. В Москве и других крупных центрах Союза перекрестки с интенсивным движением оформлены линиями безопасности, которые определяют порядок движения для различных потоков. Пешеходная дорожка, например, ограниченная линией перекрестка (линией перекрестка называется линия, соединяющая углы домов) и пешеходной линией (соединяющей наружные углы тротуаров), является той зоной, которой пешеходы только и могут пользоваться при переходе на другую сторону. А стоп-линия служит границей, у которой транспорт обязан остановиться, когда дальнейшее движение закрыто красным сигналом светофора.

Это требование обязательно не только при проезде через управляемые перекрестки, т. е. такие, где имеются регуляторы или светофоры, но и на всех перекрестках. На неуправляемых перекрестках водитель транспорта обязан соблюдать еще большую осторожность и бдительность, так как поперечный поток может неожиданно преградить ему путь.

Первое грубое нарушение правил движения, которое допустил Сидорин при проезде через перекресток Кузнецкого Моста и Неглинной, было превышение установленной скорости. Машина Сидорина пересекла линию перекрестка со скоростью в 25 км, т. е. почти в два раза быстрее, чем это требуется обязательным постановлением.

Арсен Гуманян

От редакции:

Просим читателей проанализировать все обстоятельства описанного выше случая и прислать свои соображения о причинах столкновения.

ПОСТОЯННО ПОВЫШАТЬ КВАЛИФИКАЦИЮ ВОДИТЕЛЕЙ

В текущем году впервые большинство водителей автотранспорта было охвачено массовой технической. Хозяевам взялись, наконец, за повышение квалификации шоферов.

С технической в крупных автохозяйствах дело обстоит более или менее благополучно. В таких хозяйствах работают и кружки и даже курсы по повышению квалификации. Но водители мелких автохозяйств в большинстве случаев предоставлены самим себе. Между тем стремление к учебе — большое.

Когда в Москве были организованы курсы технической для шоферов мелких автохозяйств, то водители приняли активное участие в работе этих курсов. Например, в Дзержинском районе из 1 600 водителей технической охвачено было 1 400. Посещаемость занятий в некоторых кружках достигла 100 проц. Это опровергает разговорчики о том, что «шоферы мелких автохозяйств учиться не заставишь».

Умелый подбор преподавателей, хорошие помещения, наличие достаточного количества наглядных пособий, и т. д. — обеспечили учебе успех. Водители действительно учились, а не просто «отбывали повинность».

Но беда в том, что учеба проходит кампанийским порядком. Она была развернута главным образом в период обмена шоферских удостоверений, который был связан с обязательным прохождением техминимума. Сейчас обмен прав закончен, курсы закрылись, и водители опять предоставлены самим себе.

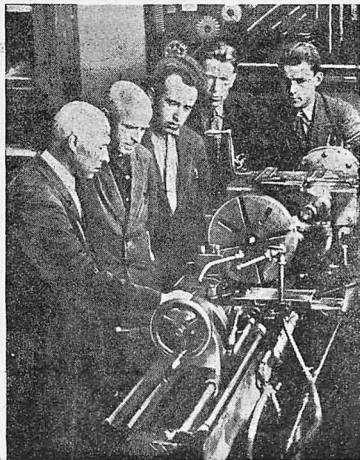
Поэтому для повышения квалификации водителей, работающих в маленьких гаражах, необходимо организовать в каждом районе несколько кружков, обеспечить их соответствующими помещениями и преподавательским составом. Неплохо было бы организовать также постоянные районные технические консультации, где водитель мог бы получать ответы на все интересующие его вопросы. Это несомненно найдет живой отклик среди водителей.

Большую роль в этом деле может и должен сыграть Автодор. В период обмена шоферских прав, Московский совет Автодора, к стыду его, принял очень слабое участие в организации техминимума. Автодор должен помочь автохозяйствам наладить учебу.

Дать водителям возможность повышать свою квалификацию — это значит сохранить наш автопарк, повысить качество его работы, сократить количество поломок и простоев.

Мы должны постоянно помнить слова тов. Сталина о том, что «Главное теперь в людях, овладевших техникой».

Ник. Викторов



Недавно на автозаводе им. Молотова состоялся выпуск 15 чел., окончивших 4-годичные курсы Автотехникума. На снимке — отличники курсов за изучением токарного станка. Слева направо: тт. Данилов, Пустовойт, Эренкранц, Сидякин, Зозин.

Фото Сосновского

Современные автомобильные компрессоры

Компрессорами называются приборы, служащие для наддува горючей смеси в цилиндры двигателя и повышения степени наполнения. Применение компрессоров повышает мощность двигателей в среднем на 35 проц. или при неизменной мощности понижает их вес на 12 проц., что дает большой экономический эффект.

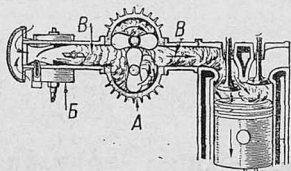


Рис. 1. Схема наиболее распространенного способа расположения компрессоров в автомобильных двигателях.

Следует заметить, что стоимость эксплуатации машин зависит вообще не только от мощности двигателей, но и от постоянства развиваемого двигателями крутящего момента. Увеличивая диаметр цилиндров и ход поршня, мы повышаем мощность двигателя и его крутящий момент, но одновременно с этим мы повышаем габариты двигателя и его вес, что, конечно, нежелательно.

Лучшие способы повышения мощности двигателя заключаются в повышении числа оборотов его и степени сжатия. Однако значительное повышение степени сжатия создает опасность появления детонации. Поэтому в современных двигателях не применяются очень высокие степени сжатия смеси (за редкими исключениями применяются они в гоночных машинах). Недостаток же от невысокого сжатия компенсируется применением компрессоров для наддува смеси.

Преимущество компрессоров заключается в том, что они повышают не только мощность двигателей, но и их крутящие моменты. В высокооборотных бескомпрессорных двигателях при уменьшении числа оборотов крутящий момент резко уменьшается. При наличии компрессоров крутящий момент на малых оборотах падает менее значительно.

Применение компрессоров позволяет также уменьшить динамическую нагрузку на под-

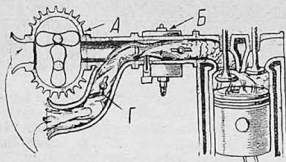


Рис. 2. Схема расположения компрессора на автомобиле Мерседес-Бенц.

шипники коленчатого вала и шатуны двигателя. В высокооборотных бескомпрессорных двигателях с высокой степенью сжатия смеси разность давлений при впуске и вспышке горючей смеси значительно выше, чем у двигателей с компрессорами, имеющих выпуск смеси при сравнительно высоком давлении.

Общий недостаток применения компрессоров заключается в том, что они повышают стоимость двигателей и расход топлива и ухудшают температурные условия работы двигателей. Но эти отрицательные моменты ничтожны по сравнению с суммой положительных качеств, приносимых компрессорами.

Обратимся к конструкции компрессоров.

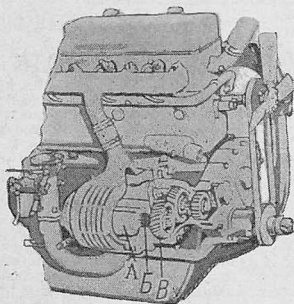


Рис. 3. Один из способов расположения компрессора Рутта на четырехцилиндровых бензиновых двигателях.

Компрессоры обычно приводятся в действие или прямо от коленчатого вала, или через промежуточную передачу. Чаще всего компрессор А (рис. 1) располагается перед карбюратором Б. Он отсасывает готовую смесь от карбюратора и нагнетает ее в цилиндры двигателя. Но иногда компрессор располагается позади карбюратора, у его воздушной трубы. В этом случае компрессор не отсасывает готовую смесь от карбюратора, а нагнетает воздух в карбюратор.

Первое положение компрессора является более целесообразным, потому что оно обеспечивает известную равномерность поступления топлива в отдельные цилиндры.

В некоторых конструкциях компрессоры приводятся в действие через фрикционное сцепление и крепятся к одной из двух воздушных труб карбюратора, причем во второй, свободной трубе, ставится дроссельный клапан Г (рис. 2). Подобное устройство имеется у автомобилей Мерседес-Бенц, выполняемых по особому заказу. В нормальных условиях движения компрессор обычно не работает и смесь поступает в цилиндры, минуя компрессор. При движении автомобиля на подъем или необходимости большого увеличения скорости шофер отжимает педаль акселератора ниже определенного положения

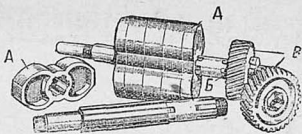


Рис. 4. Важнейшие детали компрессора Рутта.

и этим самым включает фрикционное сцепление на валу компрессора. Последний приводится в действие, и число оборотов и мощность двигателя резко возрастают.

Описанный способ приведения в действие компрессора является желательным для машины, предназначенных к эксплуатации в сильно пересеченных и холмистых местностях, где предельная мощность от двигателей требуется лишь в отдельных случаях.

Большим распространением (особенно в Америке) пользуется компрессор Рутта, важнейшими деталями которого являются два ротора А (рис. 3 и 4), имеющие поперечное сечение в виде цифры 8. Роторы насажены на параллельные валки Б и приводятся в действие шестернями В от распределительных шестерен двигателя или иного источника.

Преимущества компрессора Рутта заключаются в простоте конструкции и в легкости сохранения постоянства зазоров между контурами роторов и стенками корпуса компрессора.

Значительным распространением пользуются также лопастные компрессоры Цоллер, Центрик, Козетт и Джеммерсон-Джиллет.

Компрессор Цоллер имеет вращающийся от эксцентрикового вала А (рис. 5) барабан Б с лопастями В. Эксцентриситет между лопастным барабаном и валом подобран таким образом, что объем пространства между лопастным барабаном и корпусом компрессора Г непрерывно уменьшается от момента поступления смеси (I) до момента ее ухода в цилиндры двигателя (II). Уменьшение объема смеси при

движении вызывает непрерывное увеличение давления смеси.

Для регулирования давления нагнетаемой смеси компрессор имеет цилиндрический клапан Д, находящийся под действием винтовой пружины Е. Корпус клапанной камеры Ж при помощи трубки З соединен с трубкой подачи смеси И. Поэтому всякое изменение давления смеси в трубе И немедленно отражается на положении клапана Д и на сечении проходного отверстия К для всасываемой смеси.

В компрессоре Центрик ведущий валок А (рис. 6 и 7) покоится на шарикоподшипниках и несет на себе приводную шестерню Б и промежуточные шарикоподшипники В, служащие опорой для лопастей Г. Как и в ком-

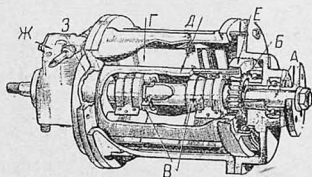


Рис. 6. Схема устройства компрессора Центрик.

прессоре Цоллер, лопасти здесь проходят через вырезы барабана Д и при вращении непрерывно меняют объем горючей смеси, заключенной между барабаном и корпусом компрессора. Барабан приводится в действие при помощи шестерни внутреннего зацепления Е. Свободный конец вала А служит для приведения в действие масляной помпы Ж. Ее корпус отлит вместе с фланцем З, прикрывающим компрессор. Помпа засасывает масло из картера двигателя и подает его к важнейшим деталям компрессора.

Особенность устройства компрессора Козетт заключается в наличии специальных пружин внутри эксцентрикового барабана, служащих для отжатия вращающихся лопастей А (рис. 8). Горючая смесь засасывается вращающимся барабаном Б через широкое отверстие В и после сжатия нагнетается в цилиндры двигателя через узкое отверстие Г.

Компрессор Козетт отличается большой простотой конструкции, однако он недостаточно прочен и надежен в действии.

Более дорогим, но зато и более надежным в действии, является компрессор Джеммерсон-Джиллет. Он приводится в действие от конической шестерни А (рис. 9) и имеет четыре лопасти Б, скользящие в радиальном направлении под действием специальных кулачков В. Эксцентриситет вращения барабана Г достигается при помощи четырех шайб Д, связанных с фланцем Е короткого вала. Горючая смесь засасывается от карбюратора через отверстие Ж и после сжатия нагнетается в

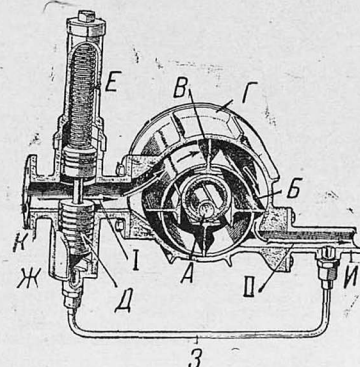


Рис. 5. Схема устройства компрессора Цоллер.

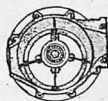


Рис. 7. Поперечный схематический разрез компрессора Центрик

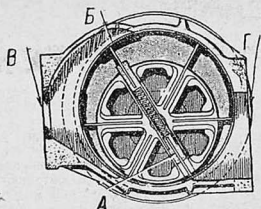


Рис. 8. Схема устройства компрессора Козетт.

цилиндры двигателя через отверстие 3. На середине короткого вала насажены коническая и винтовая шестерни, служащие для приведения в действие масляной помпы И и смесителя К. В смесителе масло, засасываемое из картера двигателя помпой И, соеди-

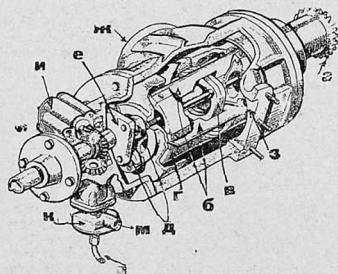


Рис. 9. Схема устройства компрессора Джермерсон — Джиллетт.

няется с небольшим количеством бензина, засасываемого через трубки Л, от бензопровода, и через отверстие М подается к трущимся деталям компрессора.

ДАЙТЕ КНИГУ О ЯЗ-6-5, АМО-3 И ЗИС-5

Среди книг и учебников по автомобилю не найдешь ни одной с полным описанием устройства, ухода, регулировки и ремонта автомобилей ЯЗ-6-5, ЗИС-5 и АМО-3, а также и АМО-Ф15, еще имеющего большое распространение.

Издательства, выпускающие эту литературу, все внимание уделяют машинам ГАЗ. Книги о ГАЗ бесспорно нужны, по ним обучаются курсанты, они служат пособием для молодых шоферов. Но, заботясь о новых кадрах, не следует забывать водителей с 5-летним и большим стажем.

Я работал с 1931 г. на машинах Форд и не знал конструктивных особенностей других машин. В 1933 г., сдавая экзамен, я не мог ответить на ряд вопросов, связанных с машинами АМО-3 и ЯЗ-6-5, и не получил из-за этого II категории. Только попал в армию, где мне пришлось работать на всех машинах советского

Таким образом, детали компрессора Джермерсон-Джиллетт смазываются не чистым маслом, а смесью масла с бензином, что, как показала практика, имеет определенные преимущества для компрессоров.

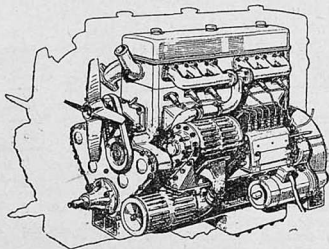


Рис. 10. Сопоставление размеров равномошных компрессорного и бескомпрессорного дизелей.

Вообще современные компрессоры имеют свои, независимые от двигателей, системы смазки. Для предупреждения возможности быстрого износа компрессоров в случае порчи смазочной системы часто применяются предохранительные устройства, которые или выключают (расцепляют) компрессор от двигателя, или выключают зажигание в самом двигателе.

Отметим в заключение, что компрессоры полезны для применения не только в бензиновых двигателях, но и в дизелях. Там они подают в цилиндры чистый воздух, а не горячую смесь. Применение компрессоров позволяет уменьшать размеры и вес дизелей.

На рис. 10 показан современный шестицилиндровый дизель с компрессором Рутта. Силуэтные линии дают представление о размерах бескомпрессорного дизеля такой же мощности.

Инж. А. Коростелин

производства, уже на практике я изучил эти машины.

Я считаю, что наши издательства должны пересмотреть планы своих выпусков в сторону увеличения книг, описывающих устройство разнообразных конструкций наших машин. Причем это описание не должно быть кратким и в одной книге о всех системах. Каждой системе надо посвятить отдельную книгу.

Необходимо также усилить выпуск книг для молодых механиков, слесарей, электромехаников.

Подготовка кадров, дальнейший рост шоферов, поднятие их квалификации, равно как и других автоработников, только тогда получат быстрое разрешение, когда будет обеспечено бесперебойное снабжение необходимыми основными пособиями — книгами по автомобилю.

М. Флексер

ИТОГИ ПЕРВОГО ПОЛУГОДИЯ

Прошло полгода и естественно было бы ожидать, что места, подводя итоги, продемонстрируют четкость выполнения контрольных цифр, налаженность работы районов.

Факты говорят обратное.

Одесский областной совет Автодора выполнил за первое полугодие 8 проц. своей годовой контрольной цифры по подготовке к военнотехническому экзамену II ступени. Ленинградская область и Куйбышевский край «перещеголяли» Одессу. Они выполнили за тот же срок свой годовой план на 6 проц. В этом соревновании — «кто первый позади» — Днепрпетровская область «побила» Куйбышевский край и Ленинградскую область. Она снизила выполнение годового плана до 5 проц.

Но на «первом» месте все же оказалась Московская область, которая за тот же срок дала выполнение годового плана на 1,8 проц.

На общем фоне бездеятельности республиканских, краевых и областных советов Автодора отдельными оазисами лишь кое-где выявилась более или менее «нормальная» работа, например, в Горьковском крае, где выполнение годовой контрольной цифры по подготовке к техническим экзаменам II ступени достигло 38 проц.

В чем же причины создавшегося положения на местах?

Ответ на этот вопрос должно было дать состоявшееся 5—7 июля совещание заместителей председателей республиканских, краевых и областных советов Автодора по работе среди молодежи.

В пояснение причин намечающегося провала некоторые представители мест преподнесли совещанию целый букет «объективных» причин. Так, председатель Автодора Ленинградской области (т. Пуховский) разъяснял, что у них «не раскачались», что летние настроения и желание использовать лето для гребли, плавания помешали подготовке к техническим экзаменам. Выходит так, что автодорская молодежь Ленинградской области ничем другим летом не может заняться, как только греблей и плаванием.

Помимо этих «психологических» причин т. Пуховский указал на недостаток учебников, лозунгов, плакатов, листовок. Для практических занятий не хватает машин и бензина. И в результате — 370 человек, прошедших полностью теоретический курс, не получили практики.

Все препятствия к развертыванию учебы имеют основной корень — недостаток средств. Поэтому нет возможности приобрести учебные пособия, оплатить психотехническую экспертизу и т. д.

В Ивановской области сдало технический экзамен лишь 4 проц. годовой контрольной цифры. И т. Гусев в объяснение ссылается на «плохие» настроения в районах, текучесть, безалаберность, растраты, на безразличное отношение со стороны областных организаций.

В тон Ленинграду упадочно характеризует положение в Белоруссии т. Горелик (нач. отд. подготовки кадров). У него тоже:

— Штаб ничего не делает.

— Союз шоферов просто бездействует...

Однако, хотя во многих республиканских и краевых советах Автодора господствуют еще образцы пассивности и бюрократического руководства, все же мы имеем ряд примеров из практики мест, которые полностью изобличают «объективные» препятствия к развертыванию подготовки широких масс молодежи к военнотехническим экзаменам.

Одним из таких примеров может служить хотя бы Северный край. Местное руководство не сидит на месте, а посещает районы. Партийные организации и комсомольцы помогают делу военнотехнической учебы.

Острый вопрос о недостатке машин для практической езды в Северном крае, в Западной Сибири, а также в Киеве, прекрасно разрешен путем договоров и соглашений с хозяйственными организациями. То же и в Кировском крае.

В то время как т. Горелик (Белоруссия) жалуется на бездеятельность союза шоферов, в Кировском крае и в других областях смогли вовлечь и лучших шоферов и их профорганизации в дело подготовки шоферов-любителей. Там, как и в Западной Сибири, тем самым обеспечили кружковцев практикой.

В текущем году организации Автодора приступили к подготовке к военнотехническим экзаменам, имея опыт прошлого года, располагая лучшей материальной базой. Организационно советы Автодора получили весьма сильное подкрепление в лице заместителей председателей советов, специально ведающих работой среди молодежи. Этот институт, крепко связанный с комсомольскими организациями на местах, должен был способствовать значительному оживлению работы, широкому охвату и вовлечению молодежи в дело овладения автомобильной и тракторной техникой.

Но истекшее полугодие показало обратное.

— До сих пор не раскачались сверху до низу, — формулирует положение т. Мискевич (зав. отд. подготовки кадров Центрального совета Автодора).

— Не было стремлений сломать плохие традиции в Автодоре, не было и критики. Почти полгода бездействовали, — заявил на совещании и т. Кривцов, зам. председателя Центрального совета Автодора по работе среди молодежи.

Тов. Кривцов самокритически подчеркивает, что слабовато работали с учебниками и в Центральном совете Автодора, Учебники места получают не раньше сентября.

Значение совещания заключается в том, что вскрыта, по выражению т. Борисова, немощь работников Автодора на местах.

Болезнь вскрыта, ее характер определен. Теперь дело за радикальным лечением. Положение с работой по техническому вооружению молодежи должно быть решительно и быстро выправлено.

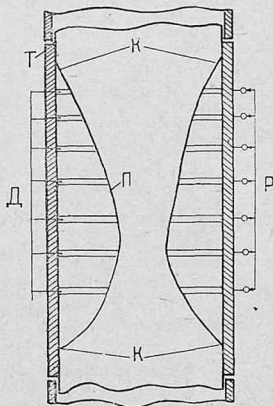
Обмениваемся опытом & Ташкентей

ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ДЛЯ РЕГУЛИРОВАНИЯ КАРБЮРАТОРОВ

Предложение К. А. Лерх (г. Куйбышев, Крайдортранс)

На рисунке схематически изображен продольный разрез приспособления для лабораторных испытаний регулировки карбюраторов.

В трубопроводе *T* установлен ряд ирисовых диафрагм *Д*. Живое сечение каждой диафраг-



мы можно изменять независимо от других посредством связанных с диафрагмами рычажков *P*.

Через отверстия диафрагм пропущен диффузор *П*, выполненный в виде резинового патрубка, прикрепленного концевыми частями *К* к стенкам трубопровода *T*.

Изменяя живое сечение диафрагм с целью регулирования карбюратора, придают диффузору *П* невыгоднейшую форму.

РЕМОНТ ЗАДНЕЙ РЕССОРЫ ФОРДАА

Предложение шофера Гостева (Ташкент)

На машинах Форд-АА часто ломаются ушки коренных листов у задних рессор и за отсутствием таковых машины стоят. Из этого положения можно выйти следующим образом.

Взять два сломанных листа, имеющих по одному ушку, положить их друг на друга, а на них и остальные листы. Если дыры для центрального болта не совпадают, то их можно просверлить, точно измерив по цельному листу.

У нас, в гараже, на многих машинах стоят такие рессоры, и по прочности они не уступают цельному листу.

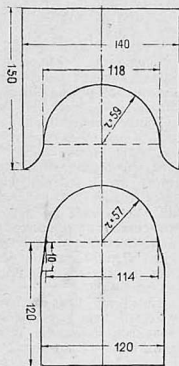
ВНИМАНИЮ АВТОСНАБА

Предлагаю снабдить скобяные магазины необходимой мелочью для автомашин, как-то: пробками для радиаторов и бензинового бака, «яблочками» для рычага скоростей, щупами для установки верхней мертвой точки, а также и мелким инструментом — ключами, пассатижами и пр.

ИЗГОТОВЛЕНИЕ ЧАШКИ УНИВЕРСАЛЬНОГО ШАРНИРА (ГУКА) МАШИНЫ АМО И ЗИС

Предложение Н. Изюмова (г. Ворошиловск, автотракторный цех зав. им. Ворошилова)

Чашки шарниров Гука в машинах АМО-2-3, ЗИС-5 и др. часто срабатываются, а при отсутствии таковых в Автотрэнсмабе машины вынуждены или стоять или их сочленения должны работать без смазки. Во избежание этого мною внесено предложение штамповать самую головку чашки в кузнице, а затем приваривать к срезанному краю старой сработавшей части чашки.



Штамп с размерами указан на чертеже и вытачивается на токарном станке. Материалом для головки чашки является листовое железо 1½—2 мм толщиной. Нагретый докрасна лист железа закладывается в штамп и выжимается несколькими ударами кувалды по верхней части штампа.

После этого выступившие из штампа края железа обрезаются, головка чашки тоже срезаётся ножовкой, и все это сваривается вместе автогенном. На конце чашки просверливается отверстие для прохода карданного вала диаметром 60 мм — и чашка готова.

ЗАПАСНЫЙ БАК ДЛЯ ГОРЮЧЕГО

Предложение т. Годыня и Усова (гараж Киевского облкомтранса)

Работа автотранспорта, связанная с перевозкой грузов на дальние расстояния, заставляет изыскивать способы увеличения емкости бензинового бака, так как при отсутствии промежуточных заправочных станций взятого бензина не всегда хватает. В таких случаях шоферы обычно берут с собой запасный бидон и ставят его в кузов машины. Наличие в кузове бидона, помимо того что уменьшает полезную площадь для груза, создает угрозу пожара, в случае течи бидона неизбежна порча груза, и, наконец, самая операция переливания бензина в пути отнимает много времени.

Тов. Годыня, работающий на автомобиле ЗИС-5, нашел другой способ, исключая указанные недостатки. Он снабдил свой автомобиль добавочным баком, расположив его на кронштейнах с левой стороны (во избежание пожара при вспыхивании в глушителе) и перенес инструментальный ящик на правую сторону. Устройство запасного бака — несложное.

К верхней его части приваривается изогнутая горловина для наливания бензина. Спуск бензина осуществляется через спускной краник, приваренный к днищу бака. Бак крепится двумя кронштейнами к первому и второму поперечному бруску кузова, а все места, подверженные трению, предварительно обкладываются резиной или кожей. Трубопровод добавочного бензобака соединяется тройником с трубопроводом постоянного бака у самого переключного краника.

КАК НАМАГНИТИТЬ МАГНИТЫ ТРАКТОРА

Предложение т. Изюмова (г. Ворошиловск)

Магниты, установленные на маховике трактора ФП или автомобиля Форд-Т, можно легко намагнитить, не разбирая при этом машину. Для этого пользуются постоянным током от сети 110 или 220 вольт. Один конец провода соединяют с токособираателем магнето (над маховиком), включая его посредством 2—3 волосков от шнура, которые плавятся при силе тока около 20 ампер. Другой конец проводки соединяют с массой машины. Ток, протекающий по катушкам магнето, намагничивает магниты и сжигает волоски.

О «ДОРОЖНОМ АЭРОДРОМЕ» И ПРЕДЛОЖЕНИИ т. ДМИТРИЕВА

В № 8 журнала «За рулем» за 1934 г., в отделе «Новости мировой автотранспортной техники», было помещено сообщение о том, что американский профессор Муди построил «дорожный аэроплан-автомобиль», имеющий форму самолета.

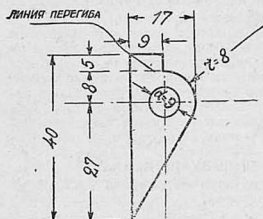
Модель профессора Муди не является новой. Такая же конструкция автомобиля впервые была предложена еще в 1930 г. старшим консультантом Крымского Союзтранса т. Дмитриевым. Он назвал тогда свою модель двухколесным автоциклом. Таким образом т. Дмитриев значительно опередил американского профессора.

Однако надо заметить, что предложение т. Дмитриева, как и конструкция «дорожного аэроплана» американца Муди, по отзывам наших специалистов не имеют практического значения. Факт постройки такой конструкции за границей еще ничего не говорит. За границей отдельными изобретателями строятся много разных моделей, но, как в данном случае, дальше этого дело обычно не идет.

ШАЙБА ДЛЯ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ВЫСКАКИВАНИЯ ОСИ КОРОМЫСЛА У БЕНЗИНОВОГО НАСОСА АМО И ЗИС

Предложение шофера И. Бородулина (транспортный отд. ЦИК)

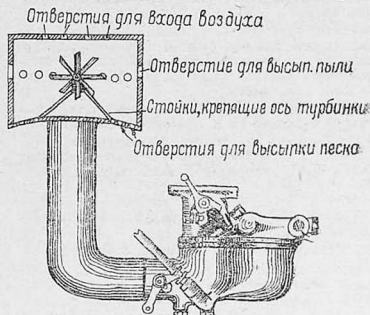
Для предупреждения выскакивания оси коромысла у бензинового насоса автомобиля АМО и ЗИС я предлагаю ставить шайбы из листового железа толщиной около 1 мм. Шайбу, вырезанную по размерам и форме, показанным на чертеже, надо загнуть под углом в 90° и положить под болты крепления насоса. Срезанный конец этой шайбы должен плотно ложиться на тело фланца насоса, в который упирается ось.



ВОЗДУХООЧИСТИТЕЛЬ К КАРБЮРАТОРУ АВТОМОБИЛЯ ГАЗ

Предложение В. Г. Клименко (г. Караганда, гараж связи)

На рисунке показан простой воздухоочиститель, который легко изготовить в гаражных условиях. На всасывающий патрубок карбюратора надевается изогнутая труба, на верхний конец которой надевается колпак в виде железной коробки размером в консервную банку. В колпаке делаются прорези для прохода воздуха



и для выбрасывания пыли и песка, которые разбрасываются вращающейся крыльчаткой. Вращение крыльчатки производится действием всасывающего воздуха, для чего крыльям придается соответствующий наклон.

Такой воздухоочиститель был установлен мною на автомобиле Форд и дал хорошие результаты, уменьшая износ цилиндров и поршневых колец.

Тов. Н. С. ГРИПАЕ (Москва, Люблино-дачное).

Чем объяснить периодическое накаливание корпуса свечи на тракторе Фордзон?

Если на двигатель устанавливается свеча с несоразмерно длинным хвостом (нарезная часть), то конец свечи, выходящий в камеру сгорания, накаливается настолько, что может служить причиной самовоспламенения газов. Поэтому нужно брать такую свечу, хвост которой соответствовал бы глубине нарезки. При завинченной до отказа свече ее хвост должен оказаться заподлицо с обрезком резьбы.

Тов. П. А. ЕРШОВУ (г. Вязьма)

1. Почему грузовый автомобиль ГАЗ-АА не имеет амортизаторов?

На грузовых автомобилях амортизаторы обычно не ставятся в виду малой скорости движения, а также и в целях удешевления.

2. Что будет, если у батареи автомобиля ГАЗ вместо положительного полюса (+) соединить с массой отрицательный полюс?

Если замкнуть реле динамомашини секунд на 30, то ее полюсы перемagnetятся, и вся система будет работать вполне нормально.

Тов. КОЗАЧИНА (г. Киев).

1. Появится ли ток в новой 6-вольтовой батарее, если в нее вместо электролита влить дистиллированной воды и заряжать положенное время?

Такая батарея тока давать не будет, так как химическая реакция, за счет которой происходит аккумулярование (накопление энергии), без участия в ней серной кислоты не будет иметь места.

2. Почему стрелка на малых оборотах двигателя отклоняется в сторону разрядки?

Потому что на малых оборотах реле включает динамомашину и питание происходит из батареи, которая в данный момент разряжена.

Тов. А. И. ПОТАШКИНУ (Челябинск, обл., Далматовск. р-н).

1. Что такое блок, моноблок и библок?

Блок это общая отливка; моноблок — отливка всех цилиндров вместе; библок — отливка цилиндров парами.

2. Чем объяснить периодическую выплавку одного и того же шатунного подшипника?

Причинами могут быть:

- 1) закупорка маслосподводящего отверстия,
- 2) плохое качество баббита,
- 3) перекос или изгиб шатуна, вследствие чего удельное давление на единичную площадь соприкосновения трущихся поверхностей нижней головки и шейки вала чрезмерно возрастает.
- 4) перетяжка подшипника.

3. Кака разница между фордом и ГАЗ вообще и в частности в системе зажигания?

В конструктивном отношении различия нет, за исключением некоторых мелких видоизменений, внесенных Горьковским заводом в процессе освоения двигателя Форд.

4. От чего зависит мощность двигателя?

Мощность двигателя зависит от:

- 1) числа оборотов коленчатого вала в минуту,
- 2) диаметра цилиндров,
- 3) хода поршня,
- 4) числа цилиндров,
- 5) степени сжатия,
- 6) конструкции камеры сгорания,
- 7) фаз распределения.

5. Какие могут быть последствия, если одна из свечей не работает?

Это приведет прежде всего к разжижению смазки двигателя. Горючая смесь будет конденсироваться в виде капелек бензина на стенках цилиндра и, просачиваясь в картер, разжижать смазку. Кроме того мощность двигателя, а следовательно и тяговое усилие автомобиля, будет меньше.

6. На чем отразится незначительный прогиб коленчатого вала?

Прогиб вала, хотя бы и незначительный, приведет прежде всего к тому, что маховик начнет «бить» на своей оси. В этом случае произойдет быстрое расшатывание всех подшипников, что сразу же станет заметным по характерному стуку. Если это явление не устранить, дальнейшая езда с погнутым коленчатым валом может повести к расплавке подшипников.

Тов. Н. Б. ИЗМАЙЛОВУ (г. Карачев, Западн. обл.).

1. Каков состав пластмассы для изготовления аккумуляторных банок и можно ли их изготовить и отлить самому?

Аккумуляторные банки делают из пластмассы следующего состава:

асфальта	30%
каменноугольного песку (смоля)	30%
линтера (хлопок. пух)	10%
кизельгура (пористая земля)	30%

Состав перемешивается в течение 1 часа при температуре 170—180° и штампуются в формах под давлением 250 кг на квадрат. сант. в течение 6 минут.

Как видите, изготовлять кустарным способом аккумуляторные банки довольно трудно.

3. Почему по литературным данным даются различные указания о моментах открытия и закрытия клапанов?

Разногласие объясняется тем, что в разных моделях машин имеются различные фазы распределения. Например, автомобиля Форд-А

выпуска 1928—1929 гг. имели одну распределительную характеристику, а такие же автомобили выпуска 1930 г. и автомобили ГАЗ-А имеют другие фазы распределения.

4. Если вторичная обмотка катушки сгорела, можно ли доехать до гаража?

Без замены катушки доехать до гаража нельзя.

5. Если в катушке не будет сердечника, можно ли от нее получить ток высокого напряжения?

Ток во вторичной обмотке получить можно, но напряжение его будет значительно ниже.

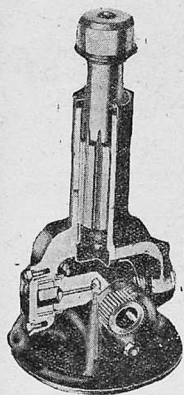
6. Можно ли 4-цилиндровое магнето поставить на 2-цилиндровый двигатель?

Можно. Зажимы на распределителе, оставшиеся свободными, нужно соединить с массой.

Тов. В. И. МАТВИЕНКО (Коноковская МТС, Азово-Черноморского края)

1. Что такое демпфер? Где он помещается и на каких моторах?

Демпфер, или, иначе, поглотитель крутильных колебаний, применяется у быстроходных автомобильных двигателей, имеющих сравнительно длинный вал, напр., у шестицилиндровых и восьмицилиндровых двигателей с расположением цилиндров в ряд. Демпфер выполняется по принципу амортизаторов и большей частью представляет собой массивный диск, вращающийся на переднем конце коленчатого вала и могущий пробуксовывать.



2. Какое понятие карданное сочленение, работающее на игольчатых подшипниках?

Устройство такого сочленения понятно из прилагаемого рисунка. Как видно, втулки карданного сочленения заменены игольчатыми подшипниками, менее чувствительными к недостатку смазки и дающими меньше трения.

3. Какие камеры сжатия называются обработанными и почему при обработанных камерах уменьшается склонность к детонации?

Обработанными называются такие камеры сжатия, поверхности стенок которых профре-

зованы и с них удалена литейная корка. Замечено, что к шероховатой поверхности необработанных стенок камеры сжатия легче пристает нагар и ухудшается отвод тепла в охлаждающую рубашку. И та и другая причина вызывает появление детонирующих всплеск в цилиндрах. Обработанные камеры сжатия в этом отношении находятся в более благоприятных условиях.

4. Все ли время работы динамо ток идет через аккумулятор или на больших оборотах ток от динамо идет прямо к потребителям?

Динамо начинает давать ток, когда вращается со скоростью приблизительно 800 оборотов в минуту. Максимальная отдача динамо происходит при скорости вращения 1400—1600 оборотов в минуту, после чего с возрастанием числа оборотов сила тока начинает постепенно уменьшаться. Если потребители тока не включены, то весь ток динамо идет на зарядку аккумуляторной батареи. Если потребители включены, то они поглощают ток динамо, и только излишек тока идет на зарядку. На самых больших оборотах, а также на малых оборотах, если включены все потребители, тока динамо не хватает и недостаток пополняется аккумуляторной батареей. Проверка режима зарядки легко производится по наблюдению амперметра, имеющегося на автомобиле.

Тов. СОКОЛОВУ (Москва)

До какого размера допустима расточка цилиндров в двигателях АМО и ГАЗ?

Согласно заводским данным (Инструкция Цудортранса) пределы расточки цилиндров для автомобилей союзного производства таковы (в мм):

	Первоначальный диаметр	Расшлифовка				Допустимое увеличение
		1-ая	2-ая	3-ая	4-ая	
ГАЗ . .	98,425	98,552	98,679	98,933	99,187	0,762
АМО - 3	95,25	95,75	96,25	96,75	97,25	2,0
Я 5(Геркулес) .	111,15	111,30	111,65	111,90	112,15	1,0

Тов. Г. Т. САЗОНОВУ (г. Ош).

Через какой промежуток времени нужно очищать войлочные прокладки масляного фильтра автомобиля ЗИС-5?

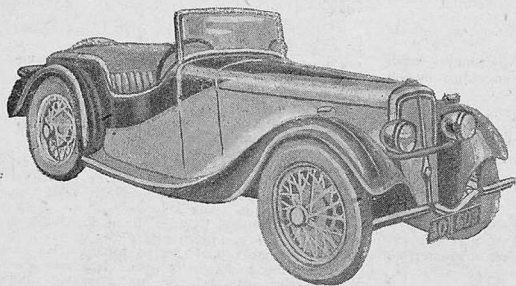
Прокладки фильтра нужно очищать от осевших на них частиц грязи 2 раза в месяц. Прочистка отстойника производится через 8—10 дней. После прочистки фильтра необходимо долить в картер примерно 1 л масла.

ПОПРАВКИ

В № 12 на стр. 25 в отделе „Техническая консультация“, в третьей графе таблицы напечатано: „начало всасывания в автомобиле ГАЗ—7,5° после ВМТ.“—следует читать 7,5° до ВМТ.

В этом же номере на стр. 30 в подписи под фотографией и заметке „Автотранспорт в загоне“ напечатано: „ЗИС-5“—следует читать „ГАЗ-АА“.

НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТО



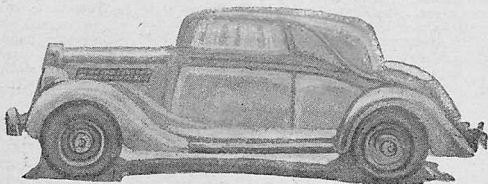
«БСА» ДЛЯ СПОРТИВНЫХ ЦЕЛЕЙ

Велосипедно-мотоциклетная и оружейная фирма БСА два года назад начала выпускать трехколесные автомобили, а в этом году выпустила новую модель четырехколесного автомобиля с гидравлическим сцеплением типа Даймлер, полуавтоматической коробкой передач и исключительно низкой посадкой. Новый БСА предназначен для спортивных целей.

КАБРИОЛЕТ НА ШАССИ НОВОГО ФОРДА

После выпуска Фордом новой модели кузовные фирмы всего мира немедленно переключились на производство серийных и специальных кузовов на новом шасси.

На снимке — кабриолет английской фирмы Карлтон.

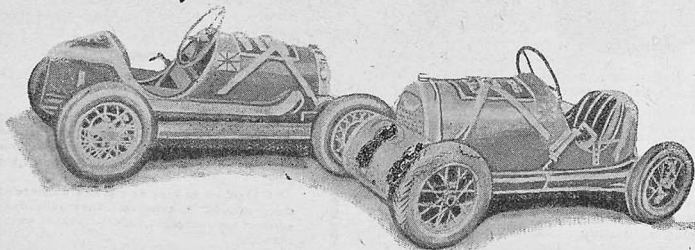


МАЛЕНЬКИЕ ГОНОЧНЫЕ АВТОМОБИЛИ

На Западе приобрели большую популярность гонки маленьких автомобилей с двигателями мотоциклетного типа. Эти автомобили могут соревноваться на обыкновенных мотоциклетных и велосипедных треках и поэтому представляют большой интерес с точки зрения раз-

вития массового автомобильного спорта. В Америке установлены даже специальные нормы и категории для этих машин.

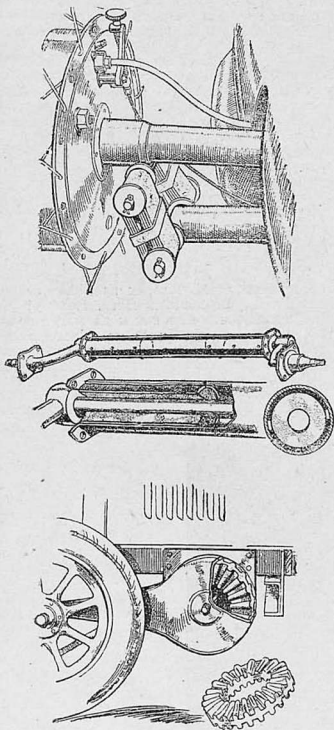
На снимке — маленькие гоночные автомобили «Ревиль» (Англия).



РЕЗИНОВАЯ ПОДВЕСКА

Различные механизмы и конструкции, применяемые в авиации, все больше распространяются на автомобильные конструкции. Обтекаемая форма кузова, двигатель с воздушным охлаждением и т. п. уже получили права гражданства в автомобильных конструкциях. В дополнение к ним идет подвеска колес при помощи резины в различных видах, до сих пор применявшаяся для подвески колес аэропланного шасси.

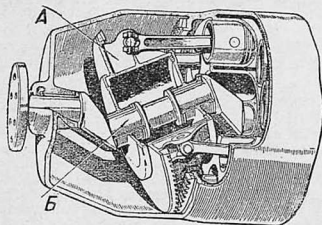
На рисунках — несколько конструкций резиновой подвески.



Сверху вниз: подвеска при помощи ленточных резиновых амортизаторов немецкой малолитражки «Империя», резиновая втулка торсионно-резиновой подвески «Торсиластик» и резиновый диск подвески «Адамс».

НОВЫЙ ТИП ДВИГАТЕЛЯ

Английские инженеры Ниватт и Кингстон разработали и запатентовали совершенно новый тип двигателя, который разбивает наши обычные представления о способе передачи вращения от шатунов к коленчатому валу двигателя.



Двигатель Ниватт и Кингстон состоит из 9 радиально расположенных цилиндров с обычным поршневым устройством. Нижние головки шатунов заканчиваются универсальными шарнирами, прикрепленными к качающемуся пустотелому диску А. Внутри диска расположены два гладких подшипника для шеек коленчатого вала Б. Коленчатый вал лежит только на двух подшипниках. Внутренние шейки коленчатого вала находятся всегда в наклонном положении.

При появлении в цилиндрах двигателя последовательных вспышек, пустотелый диск А непрерывно меняет место своего наклона и угол наклона относительно цилиндров. Возникающие у диска стремления к поворачиванию преодолеваются зацеплением между зубчатыми венцами, принадлежащими диску и корпусу двигателя. В результате непрерывных качаний пустотелого диска в средних шейках коленчатого вала возникают тангенциальные усилия, которые приводят во вращение коленчатый вал, и далее связанные с ним механизмы автомобиля.

Описанный двигатель в действии еще не испытан, но к постройке его уже приступили, и можно надеяться, что в скором времени мы получим более подробное описание этого интересного двигателя и его эксплуатационных качеств.

ВЕСТИ С МЕСТ

ЧТО ПОКАЗАЛ ОБМЕН ШОФЕРСКИХ ДОКУМЕНТОВ

5 июня закончилась проверка шоферских документов по Роменскому межрайонному участку, в который вошли Роменский, Недригайловский, Глинский, Дмитровский, Смелянский и Талалаевский районы.

По данным автотехинспекции, проверку должны были пройти 150 шоферов, фактически же на комиссию явилось 119. Из них I категории — 6 шоферов, II—13 и III—100 шоферов. После проверки оказалось, что из общего количества только 64 человека могут получить права шоферов.

38 шоферов получили добавочные сроки от 1 до 3 месяцев для поднятия технической грамотности, 2 шофера условно лишены прав на 1 год за нарушение дисциплины и халатное обращение с машиной, 5 человек переведены из высшей категории в низшую, 8 человек сняты с работы и лишены прав за аварии и незаконные приработки. Кроме того, за техническую неграмотность и неумение рационально использовать автопарк сняты с работы 2 заведующих гаражами.

Следует отметить, что хозяйственные организации недооценили громадного значения проводимой кампании и не только не оказывали помощи комиссии в выявлении злостных нарушителей дисциплины и чуждых элементов, но старались скрыть компрометирующий материал о шоферах. Комиссии приходилось руководствоваться материалами Автодора, опрашивать шоферов. Но и эти далеко неполные сведения позволили выявить много неполадок в автохозяйствах и большие недочеты в работе шоферов.

Наряду с недостатками комиссия выявила прекрасных кадровых работников с долголетним стажем безупречной работы. К таковым относятся — шоферы П. Дурнацев, П. Глушко, В. Утин и др. Комиссия указала хозяйственникам на необходимость всячески поощрять таких работников и заботиться об улучшении их материально-бытовых условий.

г. Ромны

Кисель.

ДЛЯ ЧЕГО ЖЕ ГОТОВИЛИ КАДРЫ?

В прошлом году Середской текстильный комбинат 2-го Ивановского хлопчатобумажного треста решил подготовить свои кадры шоферов. Были организованы краткосрочные курсы, приглашен опытный инструктор и выделена машина для практических занятий.

В декабре 11 рабочих комбината закончили курсы, выдержали экзамен и получили стажерские документы.

Сейчас июль, а 11 человек продолжают работать по старой специальности. Почему? Да только потому, что они никак не могут пройти стажировку — комбинат не обеспечил их работой. Полгода прошло и хозяйственники забыли, что были затрачены средства и труд.

г. Середь, ИПО

Курсант.

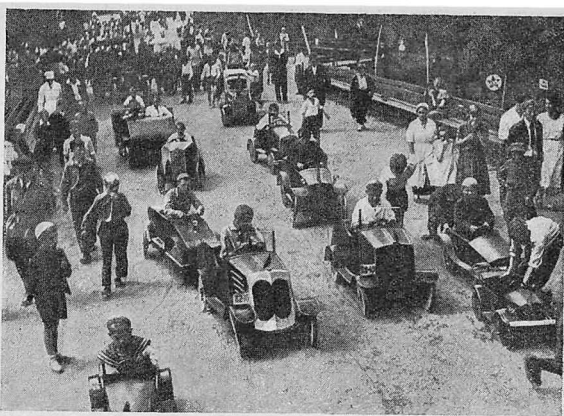


На Московском областном слете юных друзей Автодора. Педальные автомобили у финиша.

Фото Шингарева

Парад детских педальных автомобилей в парке культуры и отдыха им. Бубнова (Москва).

Фото Шингарева



НОВАЯ ШКОЛА ШОФЕРОВ В ДЗЕРЖИНСКОМ РАЙОНЕ

На Самотеке, в доме № 15/1, на заброшенном банном дворе стояла полуразрушенная постройка, в которой находились водонапорные баки. На эту постройку обратили внимание работники транспортного управления Дзержинского района (Москва). Они искали помещение для автокурсов и курсов для работников гужевого транспорта. Курсы занимались в случайных, неудобных помещениях, совсем неприспособленных для учебных занятий.

И вот, благодаря инициативе и активности работников районного транспортного управления во главе с тов. Грешновым, полуразрушенное заброшенное здание превращено теперь в благоустроенный учебный комбинат.

Это, правда, небольшая пока школа, но она будет выпускать через каждые 6 месяцев 300 квалифицированных шоферов и более 100 работников гужевого транспорта. Для Дзержинского района комбинат является ценнейшим приобретением, и если бы каждый из 10 московских районов добился такой победы,

то Москва могла бы получать ежегодно до 6 000 шоферов.

Вопрос о кадрах для автотранспорта стоит очень остро. Нужны объединенные усилия хозяйственников, руководства автотранспорта, нужны инициатива и энергия всей автотранспортной общественности, чтобы смягчить остроту этого вопроса.

Вот почему важно отметить открытие 7 июля учебного автотранспортного комбината Дзержинского районного транспортного управления.

Представители райсовета Автодора, автогужетранспорта и других районных организаций в своих выступлениях на торжественном открытии комбината отметили достижение дзержинцев и предложили премировать начальника транспортного управления тов. Грешнова и его заместителя инж. Николаенко. Опыт Дзержинского района в создании учебного комбината решено поставить на обсуждение транспортной секции Московского совета.

М.

УСТАНОВИТЬ ПОДЛИННЫХ ВИНОВНИКОВ АВАРИИ

Ленинский городок, находящийся в г. Горьком, в районе Канавино, славится своей зеленью, чистой и... количеством автомобильных катастроф.

Посредине улицы, по тополевым аллеям проходит трамвайный путь. По обе стороны пути идут замощенные участки для автогужевого транспорта. Эти участки и являются местом постоянных аварий, так как правила движения по ним до сих пор не выработаны. Несмотря на довольно узкий проезд, движение и по правому и по левому участку двустороннее. Машины, обгоняя впереди идущий транспорт, сталкиваются со встречными.

Так было недавно с легковой машиной Форд,

принадлежащей Автогужтресту. Впереди шел тяжелый ЯГАЗ. Шофер фордовской машины после ряда сигналов начал его обгонять, но в это время навстречу появилась машина ЗИС. Несмотря на торможение, все три машины столкнулись, и у двух машин оказались помятыми крылья. Аварийная комиссия оштрафовала всех трех шоферов.

Нас интересует, кто «оштрафует» аварийную комиссию и местный ОРУД за то, что они до сих пор не побеспокоились поставить воспитательные знаки, не установили одностороннее движение и не запретили обгон на узких участках.

г. Киров

А. Кекишев

НАСАЖДАЮТ ОБЕЗЛИЧКУ

Немало усилий потратил политотдел прежде чем добился, чтобы машины автобазы Памирского авто-гужевого управления были закреплены за определенными шоферами. Однако руководители автобазы продолжают насаждать обезличку. Часто шофер, придя утром на работу, не находит своей машины. Оказывается, что на ней уехал один из начальников. Нередко после таких поездок машины возвращаются с испорченными частями, и их приходится ремонтировать.

Приведем для примера два факта. 14 июня машина ГАЗ-АА за № 185 была поставлена в мастерские для перетяжки шатунных и коренных подшипников. Но вместо ремонта начальник мастерских т. Буровой поехал на ней в Андижан, за 55 км, и как потом выяснилось, по личным делам. По возвращении оказалось, что у машины нехватает много мелких частей,

лампочки перегорели, и в моторе появился угрожающий стук.

16 июня заведующий эксплуатационным сектором автобазы, т. Голубев, взял из гаража без ведома шофера машину ГАЗ-АА за № 192 и в пьяном виде поехал на тракт. В результате этой поездки на машине сильно помяты крылья, частично капот, сорван буфер и растеряны колпаки. Машина стала в ремонт № 2.

Начальник автобазы т. Мейте вместо того, чтобы в корне пресечь эти безобразия, занимается выяснением причин — что заставило того или другого начальника взять машину.

Такое положение вызывает справедливое недовольство старых опытных шоферов, которые отказываются от прикрепленной машины.

г. Ош

«Памирский»

МАЛЕНЬКАЯ, НО ПОУЧИТЕЛЬНАЯ ИСТОРИЯ

В радиаторе одной из автомашин Карельского потребсоюза (Петрозаводск) образовалась течь. Заботливый шофер доложил об этом заведующему гаражом, который приказал снять радиатор и отвезти его на авторемонтный завод Карелдортранса.

Сдав в ремонт радиатор, заведующий гаражом т. Лебедев каждый день справлялся о его судьбе. Сначала ему отвечали, что еще не подошла очередь, потом сообщили, что ремонтируется и, наконец, благосклонно заявили:

— Забирайте ваш радиатор, его нельзя починить...

Тов. Лебедев удивился: ремонт-то ведь нужен был пустяшный. Но ничего не поделаешь.

— Давайте назад, сами починим! — сказал он, придя на завод. Увидев свой радиатор, Лебедев ахнул от удивления. Небольшая щель,

которая была в радиаторе при сдаче в ремонт, превратилась в дыру. Радиатор просто-напросто испортился.

Лебедев, решив, что спорить бесполезно, взвалил радиатор на плечи и направился к выходу. Но тут его остановили и попросили уплатить 50 рублей за... ремонт радиатора.

Стоит ли еще рассказывать о том, как Лебедев доказывал директору завода т. Хейкинен абсурдность предъявленного требования и как, ничего не доказав, плюнул и ушел без радиатора.

Дело не в споре и не в 50 рублях, а в безобразном отношении руководителей ремонтного завода к автохозяйствам и к своему делу.

За 50 руб. Лебедев приобрел новый радиатор.

г. Петрозаводск

И. Ваню.

ПО СЛЕДАМ ЗАМЕТОК

„КТО ОТВЕТИТ ЗА ПЛОХУЮ ПОДГОТОВКУ ШОФЕРОВ?“

В № 8 журнала «За рулем», в заметке «Кто ответит за плохую подготовку шоферов?» сообщалось, что при гараже Динасовского завода им. Карла Маркса (Донбасс) были организованы курсы по переподготовке шоферских кадров. Однако шоферы не могли пройти полностью техминимума, так как администрация не обеспечила курсы преподавателями по специальности.

Как сообщает заведующий отделом кадров завода, сейчас имеется договоренность с отделом Макеевского горсовета, который дол-

жен прислать преподавателя по спецкурсу. Занятия возобновятся в текущем месяце.

„ЧТО ДЕЛАТЬ ДАЛЬШЕ?“

По неопубликованной заметке «Что делать дальше» было произведено расследование, полностью подтвердившее факт превышения власти автоинспектором Дагестана Хомичем, который допустил на техническом экзамене сведение личных счетов с шофером Сигиденко. По сообщению Цудортранса Дагестана, автоинспектор Хомич предан суду, а шофер Сигиденко восстановлен в правах.

Отв. редактор Н. ОСИНСКИЙ

Зам. редактора Н. БЕЛЯЕВ

Издатель Журнально-газетное объединение

Уполн. Главлита Б-8631 Техред Шевчинок Изд. № 251 Зак. тип. 511 Тираж 60 000 Ст. Аг. Б.—176×250 мм
1 бум. лист. Колич. знаков в 1 бум. листе 211 200

Журнал сдан в набор 11/VII 1935 г. Подписан к печати 2/VIII 1935 г. Приступлено к печати 2/VIII 1935 г.

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