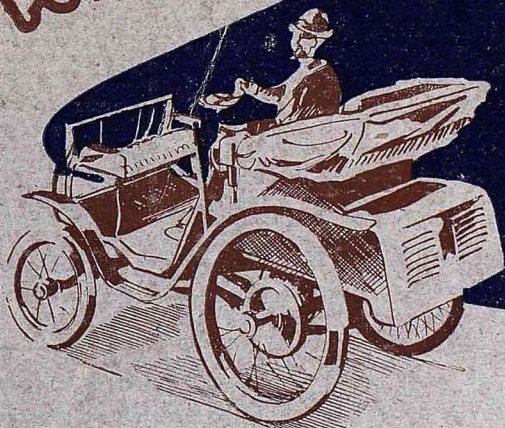


# ЗА РУЛЕМ 18

50 лет автомобилостроения



ЖУРГАЗОБ'ЕДИНЕНИЕ

СЕНТЯБРЬ 1935



# ВЫВЕЗТИ СВЕКЛУ БЕЗ ПОТЕРЬ И В СРОК

В прошлом году МТС вывезли на автомашинах 21 миллион центнеров свеклы. В этом году автотранспорт МТС должен вывезти 50 миллионов центнеров свеклы и автотранспорт совхозов 12 миллионов центнеров. Столь резкое увеличение перевозок накладывает на автотранспорт огромную ответственность. Нужно, чтобы в период перевозок этого года каждый работник автотранспорта чувствовал и знал, что от четкой, бесперебойной и правильно организованной работы автотранспорта зависит выполнение плана огромного народнохозяйственного значения.

Сентябрьское постановление Совнаркома Союза ССР и ЦК ВКП (б) об уборке и возке свеклы является огромным стимулом для правильной организации уборки и перевозки и должно стать широко известным каждому работнику автотранспорта, каждому работнику МТС и совхозов.

Постановление Совнаркома и ЦК ВКП (б) устанавливает оплату шоферов в зависимости от выработанных ими тонно-километров. Шоферы, работающие на 1½-тонных машинах, получают 15 копеек за тонно-километр, на 2½-тонных—10 коп. за километр и на 3-тонных—9 коп. за тонно-километр.

Шофер, проделавший за сезон на 1½-тонной автомашине 3000 тонно-километров, на 2½-тонной (АМО) 5.700 тонно-километров и на 3-тонной (ЗИС) 7000 тонно-километров, получает за каждый тонно-километр, сделанный сверх сезонной нормы, в полуторном размере.

Начальники автоколонн и автомеханики МТС и совхозов в период возки свеклы получают оплату на 20—25% выше среднего заработка шоферов соответствующей МТС или совхоза.

Постановление Совнаркома и ЦК ВКП (б) предусматривает, что выплата премий за перевыполнение сезонной нормы производится лишь при условии полной исправности машин и выполнения нормы вывозки свеклы в установленные сроки, а именно: на Украине, кроме Черниговской области, в Азово Черноморском крае, Казакстане, Киргизии и ЗСФСР до 10 ноября; в Воронежской, Курской, Черниговской и Западной областях, Саратовском и Куйбышевском краях и ДВК до 1 ноября и в Западной Сибири до 15 октября.

Рост машинной вооруженности сельского хозяйства, увеличение количества автотранспорта и система оплаты шоферов, начальников автоколонн и механиков, указанная в постановлении Совнаркома и ЦК ВКП (б), создают все необходимые предпосылки для полного и безоговорочного выполнения плана. Нужно только, чтобы советские и партийные организации, руководители МТС и совхозов установили подлинно-оперативное руководство всей работой по копке и возке свеклы.

Значительную помощь в налаживании рациональной работы автотранспорта и своевременной вывозки свеклы могут оказать автодорожные организации в совхозах и МТС. Повседневная забота об автомашине, общественный контроль над работой автопарка, повышение квалификации водителей, организация общественных судов над аварийщиками, разгильдяями и борьба за культурного водителя и культурную машину—все это должно стать программой работ автодорожских коллективов.

Первые сведения показывают, что положение на местах еще не совсем благополучно. Так, например, в Курской области неправильная расстановка автомашин приводит к задержке возки, к простоям и потерям свеклы. Машины не имеют правильного маршрута и графика движения. Зачастую нет правильной загрузки и велики холостые пробеги. Эти недочеты нужно искоренить в самом начале, так как промедление может повести к потерям свеклы.

Автодорожные коллективы должны в общественном порядке выявить причины, мешающие правильной развезыванию перевозок свеклы, и сигнализировать через печать и другими методами об этих беспорядках. Большую пользу может принести также организация общественных контрольных постов.

Полное выполнение намеченного плана по копке и вывозке свеклы в первую очередь зависит от внимания к кадрам, к нуждам каждого работника и от бережного отношения к работникам.

Автотранспорт, играющий все большую и большую роль в сельскохозяйственных перевозках, должен с честью выполнять возложенные на него партии и правительством задачи своевременной вывозки свеклы и без потерь.

# Юбилей автомобиля

29 августа 1885 года Готтлиб Даймлер получил патент на механический экипаж с двигателем внутреннего сгорания. Эта дата начинает историю бензинового автомобиля, и в августе нынешнего года весь мир праздновал 50-летие транспортного экипажа, завоевавшего за полвека самую большую популярность, какую только могла получить машина в наш век техники.

От двухколесного мотоцикла Даймлера, трехколесного автомобиля Карла Бенца и первой газоловной тележки Форда до современного 12-ти цилиндрового обтекаемого многосильного автомобиля — дистанция огромного размера. Но человечество прошло ее в короткий срок. 35 миллионов автомобилей во всем мире родились от несовершенной коляски Даймлера и Бенца.

История развития автомобиля—это история победы двигателя внутреннего сгорания над паровым двигателем.

Бензиновый автомобиль рождался в тот период, когда паровые автомобили достигли значительного развития и будущее, по мнению авторитетных специалистов, принадлежало только им. И все-таки бензиновый автомобиль победил в короткий срок.

История развития автомобиля в старой России и в СССР—наглядная история победы социалистической техники в технически отсталой стране.

В период, когда на западе автомобиль совершал свое победное шествие, когда на улицах европейских и американских городов разъезжали десятки тысяч автомобилей, в царской России на автомобильные ездо смотрели, как на забавную игрушку, не имеющую никакого практического значения.

Русская буржуазия с вожделением и завистью смотрела на прибыли зарубежных автомобильных заводчиков и мечтала о собственной автомобильной промышленности и о высоких дивидендах. Однако по сравнению с Западной Европой российская буржуазия была бедной и технически отсталой.

Еще в 1899 году фирма Лейтнер в Риге приступила к сборке автомобилей из импортных частей. Через два года Лейтнер отказался от этого производства. Отдельные попытки делали и другие русские фабриканты, но собрав один—два автомобиля, бросали это дело.

Московский завод Дукс пытался в 1905 г. строить паровые, а затем бензиновые автомобили, но в 1908 г. в отчаянии оставил эти попытки. В это же самое время Петербургский завод Лейснера также приступил к выпуску автомобилей. Шесть лет бился Лейснер над созданием у себя этого производства, но автомобили его по цене на много превосходили zahraniчные, а по качеству сильно уступали им. В конце-концов Лейснер отказался от автопроизводства.

В 1910 году Русско-Балтийский завод приступил к сборке автомобилей из zahraniчных частей. Однако машины Русско-Балтийского завода не могли ни в какой степени выдерживать конкуренцию с более дешевыми, усовершенствованными zahraniчными автомобилями. Русская буржуазия не нуждалась еще в автомобильном транспорте, довольствуясь извозчиками и лихачами.

Так продолжалось до начала мировой войны. Промышленность, работавшая на оборону, начала развиваться, в карманах заводчиков и фабрикантов потекли золотой рекой казенные субсидии. Возникла нужда в автомобилях для армии. Около 100 млн. рублей было истрачено царским правительством для закупок автомобилей за границей. Мимо носа русских фабрикантов протекали миллионы. „Патриотизм“ заводчиков вспыхнул с новой силой. Можно было получить государственную субсидию для организации автомобильных заводов.

И, действительно, вскоре известный московский промышленник Рябушинский приступил к постройке автомобильного завода АМО, предварительно выкачав из казны огромную субсидию.

Октябрьская революция выбросила за борт истории русскую буржуазию и передала фабрики и заводы в руки подлинных хозяев страны—рабочего класса.

В области автомобильной промышленности советская страна не унаследовала от прошлого почти ничего, если не считать недостроенного полукустарного завода Рябушинского. История автомобильной промышленности в СССР начинается фактически после Октябрьской революции.

Первого апреля 1918 г. советская страна отметила выпуск первой тысячи автомобилей с переоборудованного и пущенного в ход завода АМО. В эти годы Советский Союз в области автомобилестроения резко отстал от передовых капиталистических стран.

Первая пятилетка великих работ может считаться эпохой создания в СССР автомобильной промышленности, достигшей в невиданно короткий срок огромного расцвета. В Горьком был выстроен первоклассный автомобильный завод, производящий полугорюшечные грузовики и легковые автомобили. На месте кустарной мастерской Рябушинского возник огромный мирового значения завод им. Сталина, производящий грузовики среднего тоннажа, а в Ярославле начал работать завод тяжелых грузовиков.

Планом работ второй пятилетки предусмотрено новое огромное развитие автомобильной промышленности. Мощность Горьковского завода увеличивается до выпуска 300 тыс. автомобилей в год, завод им. Сталина реконструируется для выпуска 80 тыс. автомобилей в год, а Ярославский завод до выпуска 25 тыс. автомобилей. Строятся новые заводы в Уфе, Самаре и Сталинграде. Общая мощность советских заводов к концу второй пятилетки достигнет 630 тыс. машин в год. Таков стремительный и победный путь советского автомобилестроения.

50-летний юбилей рождения автомобиля Советский Союз встречает в период расцвета своей автомобильной промышленности. В годы, когда капиталистический мир задыхался в тисках жестокого экономического кризиса и депрессии, наша страна построила под руководством великой коммунистической партии и гениального человека нашей эпохи т. Сталина на первоклассную автомобильную промышленность. Вот почему мировой юбилей автомобиля встречает такой горячий отклик в нашей стране.

## АВТОМОБИЛЯ

1885—  
1935

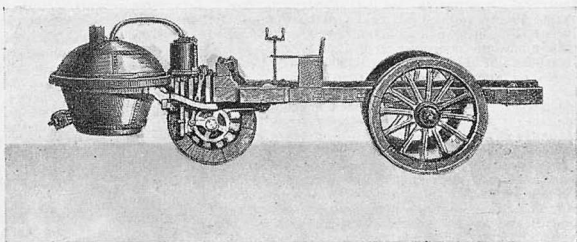


Рис. 1. Первый паровой автомобиль «Кюньо»

В 1935 г. автомобиль с двигателем внутреннего сгорания празднует свое пятидесятилетие.

Мысль о постройке механического экипажа возникла задолго до его появления, но не могла быть осуществлена раньше из-за отсутствия механического двигателя. Попытки применить силу ветра или струи пара, выпускаемого прямо в атмосферу, не дали положительных результатов. Но как только появился первый механический двигатель — паровая машина — так он сейчас же был приспособлен к механическому экипажу.

В 1769 г. во Франции Жозефом Кюньо был построен первый механический экипаж с паровым двигателем, изображенный на рис. 1. Автомобиль этот мог двигаться со скоростью 4 км в час и должен был останавливаться через каждые 15 мин. для закладки угля в топку парового котла. Практического значения автомобиль Кюньо не имел, но доказал возможность осуществления идеи механического экипажа.

После этой попытки паровые автомобили начали строить в разных странах и стали применять их для регулярного пассажирского сообщения между городами.

Долгое время паровые автомобили применялись не для индивидуального пользования, а исключительно для общественного, в виде ом-

нибусов. По конструкции паровые автомобили были очень громоздки, тяжелы, стоили очень дорого, а эксплуатация их требовала содержания штата людей. На рис. 2 изображен один из таких автомобилей — «Гурней», совершавший в 1827 г. регулярные рейсы в Англии.

С накоплением опыта и развитием конструкции появились специальные автомобильные котлы, паровые машины и т. д. Паровой автомобиль становился все проще, надежнее и легче и мог быть уже применен для индивидуального пользования.

По мере развития паровой автомобиль совершенствовался и начал успешно конкурировать не только с конным транспортом, но даже и с железнодорожным. Но все же он, благодаря сравнительно большому весу, сложности управления и громоздкости, большого распространения не получил, в особенности как автомобиль индивидуального пользования.

Как только появился автомобиль с двигателем внутреннего сгорания, еще несовершенный, малонадежный, капризный по сравнению с имевшимися тогда образцами паровых автомобилей, но зато отличавшийся компактностью, малым весом, более простым управлением и немедленной готовностью к действию, — развитие парового автомобиля остановилось.

Автомобиль же с двигателем внутреннего

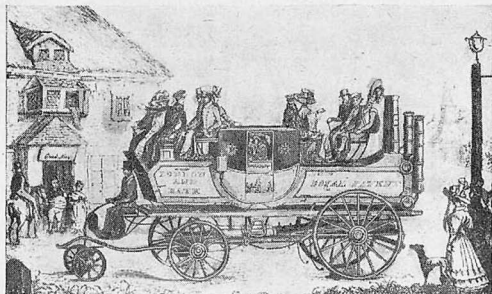


Рис. 2. Паровой автомобиль Гурней

сгорания начал бурно развиваться, и в 1899 г. только во Франции насчитывалось уже 1672 автомобиля и в Соединенных штатах—3 200.

Своим развитием современный автомобиль обязан Готлибу Даймлеру, который первый изобрел легкий быстроходный бензиновый двигатель, пригодный для механического экипажа. 16 декабря 1883 г. Даймлер получил патент № 28022 в Германии на этот двигатель и вскоре построил его. Двигатель имел уже большое число оборотов (500—800) в отличие от употребительных в то время 100—200, что позволило значительно уменьшить его вес. Двигатель был приспособлен для жидкого топлива, и зажигание на первых моделях производилось калильной трубкой, а впоследствии электричеством.

29 августа 1885 г. Даймлером был взят патент № 36423 на механический экипаж, который им же и был построен. Экипаж этот имел два больших колеса, поставленных одно за другим, и два боковых маленьких, препятствующих падению при стоянке, и напоминал нечто среднее между автомобилем и мотоциклом.

И вот этот экипаж, сотрясающийся, дымящий и грохочущий, часто останавливающийся, но зато суливший большие перспективы в дальнейшем, начал развиваться и через 50 лет превратился в совершенный автомобиль, который мы видим теперь повсюду. Поэтому 1885 год и следует считать годом рождения автомобиля с механическим двигателем.

Несколько позже, 8 апреля 1887 г., Карлом Бенц был взят патент №43826 на трехколесный автомобиль, вскоре превратившийся в четырехколесный.

В 1893 г. в Соединенных Штатах самостоятельно начали конструировать автомобиль. Одним из первых конструкторов был Генри Форд, который весной 1893 г. появился на улицах Детройта на своей «газolinoвой тележке».

В 1895 г. разными конструкторами было построено уже 4 автомобиля. В отличие от первых европейских моделей, американские имели две передачи, осуществленные при помощи ступенчатых шкивов и ременной передачи, и могли двигаться со скоростью 30—35 км в час. В то время как первые европейские модели представляли собой скорее теоретический интерес, американские были более или менее приспособлены для продолжительной езды и давали некоторые удобства для пассажиров. С момента появления первых автомобилей

прошло 50 лет. За это время Европа от автомобиля Даймлера дошла до автомобиля Кемпбелла, идущего со скоростью 445 км в час, но самый автомобиль еще не стал предметом широкого потребления, каким он очень скоро стал в США. На 1 января 1935 г. во всем мире насчитывалось 34 927 121 автомобиль, из которых в США находилось 24 751 644.

До 1900 г. автомобиль все еще не представлял собой законченной конструкции. Только к 1900 г. автомобиль получил свою собственную конструкцию, двигатель был перенесен вперед, было установлено рулевое управление, сцепление, коробка передач и прочие специально автомобильные механизмы. Единственное, что еще осталось от конного экипажа, это наличие больших колес сзади и более маленьких впереди. На рис. 3 изображено шасси 1899 г., сохранившее свой основной тип и до настоящего времени.

В 1910 г. автомобиль оформился окончательно. Он стал отвечать предъявляемым требованиям: появилась мягкая подвеска, солидные шины, комфортабельные кузовы, переднее стекло, фонари для ночной езды и т. д. Такой автомобиль давал достаточную скорость и не требовал постоянного ремонта и ухода. Автомобиль получил права гражданства и начал усиленно развиваться. В 1909 г. Форд стал выпускать свою знаменитую модель Т в количестве 10—11 тыс. в год.

Мировая война предоставила богатейшую лабораторию для испытания автомобилей за счет покупателей. За это время были испробованы различные конструкции и сочетания их, все непригодное и непрактичное было откинуто, и автомобиль получил законченную и удобную конструкцию как с эксплуатационной, так и с производственной точки зрения. Оставалось только совершенствовать установленный тип, сделать автомобиль экономным и дешевым, надежным и комфортабельным.

Как только автомобиль освободился от «детских болезней», так сейчас же было обращено внимание на красоту и элегантность внешних форм и отделки кузова. В 1930 г. автомобиль превратился в основной вид безрельсового транспорта для всех отраслей промышленности, общественного и индивидуального пользования. Если до этого времени автомобиль приспособлялся к дорогам, то теперь, наоборот, стали усиленно строить специально автомобильные дороги с применением всех по-

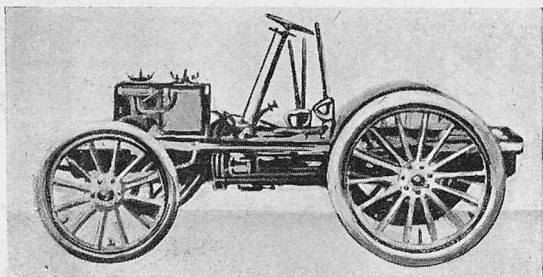


Рис. 3. Первое нормальное автомобильное шасси 1899 г.

следных усовершенствований в дорожном деле. На рис. 4 изображен автомобиль 1915 г. ярко отражающий на себе зависимость от дорожных условий — высокий ход, большие колеса, малая длина в целях уменьшения веса и т. д.

С улучшением дорог автомобиль стал изменять свою конструктивную форму. Требование хорошей проходимости отпало, автомобиль стал ниже, уменьшился диаметр колес и высота кузова. От автомобиля стали требовать более

улучшена стабилизация рулевого управления. Для предохранения пассажиров от увечий при авариях кузов стал делаться цельнометаллическим, а в некоторых случаях даже со стальной крышей. Благодаря применению в ответственных местах специальных материалов и специальных методов обработки, надежность автомобиля значительно увеличилась, и лучшие современные марки свободно проходят 100 тыс. км и более без капитальных ремонтов.

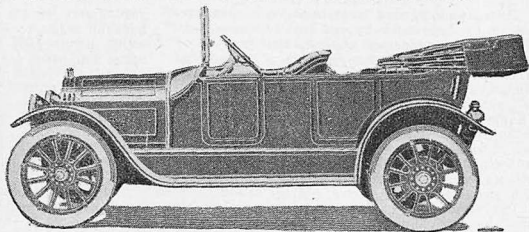


Рис. 4. Автомобиль 1915 г.

высокую скорость — 100 и выше км в час. В 1924 г. появились шины-баллоны, обеспечивающие мягкость езды даже по несомсем годным дорогам, увеличилась мощность двигателей, а также и экономичность их. Параллельно с этим стали улучшать и конструкцию шасси, приспосабливая ее к малоквалифицированным водителям: появились синхронизатор в коробке передач, автоматическое сцепление, бесшумные шестерни и пр. Желание обеспечить большую надежность действия двигателя вызвало появление ряда автоматов, регулирующих рабочий процесс двигателя, термостаты для охлаждающей воды и масла, автоматическую регулировку подогрева смеси, автоматический пуск в ход и т. д.

Увеличение скорости движения заставило подумать и об улучшении внешней формы автомобиля для уменьшения сопротивления воздуха; автомобиль стал еще ниже и внешние его формы стали обтекаемыми. Так как вес авто-

К своему пятидесятилетию автомобиль достиг широчайшего распространения, он проник во все уголки земного шара. Автомобиль с одинаковым успехом работает и в Арктике, и на экваторе и не имеет конкурентов среди всех видов безрельсового транспорта.

Отмечаемый в этом году 50-летний юбилей автомобиля должен явиться смотрам достижений в области автомобилизации СССР, а также смотрам участия автодорожных организаций в борьбе за правильную эксплуатацию автопарка, за долгую и безаварийную службу советского автомобиля.

Чем должны ознаменовать юбилей автомобиля автодорожные организации и вся автомобильная общественность?

Прежде всего, необходимо организовать вечера, посвященные истории и развитию авто-техники, достижениям социалистической авто-промышленности, показу знатных людей авто-транспорта и опыта их работы.

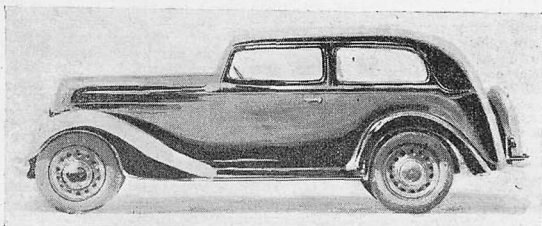


Рис. 5. Автомобиль 1935 г.

мобиля перестал играть ту роль, которую он играл при бездорожье, то автомобиль стал длиннее, благодаря чему значительно улучшилась посадка — он стал комфортабельней и удобней для пассажиров.

Увеличение скорости заставило обратить внимание и на безопасность движения, для чего были значительно улучшены механизмы управления автомобилем, тормоза и рулевое управление, а для уменьшения утомляемости водителя был введен ряд сервомеханизмов и

Юбилей автомобиля должен быть использован для усиления пропаганды автомобильной техники, создания автоклубов, выставок, организации новых автотехнических кружков и проведения состязаний на экономно горючего.

Юбилей автомобиля должен послужить также толчком для развертывания очень слабо развитого у нас автомобильного спорта, для пропаганды высшего класса вождения — фигурных соревнований, «скоростных авто-про-бегов, военизированных автопоходов.

# СМЕЛЕЙ И РЕШИТЕЛЬНОЙ РАЗВЕРТЫВАТЬ АВТОПЕРЕВОЗКИ В ПОМОЩЬ ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ

## ПЕРВЫЕ ИТОГИ МЕЖДУГОРОДНЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

Для освобождения железнодорожного транспорта от перевозок грузов на короткие расстояния и ускорения продвижения грузов к потребителям, президиум Моссоблплкома 31 июля 1934 г. утвердил организацию автомобильных грузовых сообщений между Москвой и рядом промышленных центров области (Клин, Серпухов, Ногинск, Павлов-Посад, Орехово-Зуево, Дмитров и др.) в радиусе 100 км от Москвы. Выполнение этих перевозок было возложено на московскую дирекцию Союзтранса, которая в свою очередь поручила это 2-й автобазе.

Руководство 2-й автобазы выделило специальную группу по загородным перевозкам в Москве и назначило уполномоченных в районах области. Автобазы, кроме партийных грузов, должна принимать к перевозке и мелкие отправки. В связи с этим встал вопрос о подсыкании складов в Москве и в районах. Но в течение года этим вопросом никто серьезно не занимался, и в результате автобаза имеет пока склад только в одном Орехово-Зуеве. Однако и этот склад полностью не используется, потому что до сих пор нет необходимой группировочной базы в Москве.

Дирекция Союзтранса (начальник эксплуатации т. Левинзон) разработала для уполномоченных инструкции на 30 листах и систему премирования работников по загородным перевозкам (за исключением уполномоченных) и на этом успокоилась, а практическая работа была предоставлена самотеку.

В первое же время работы грузопоток из Москвы почти по всем линиям оказался в 5—6 раз больше, чем из районов в направлении Москвы. Такое положение привело к тому, что уполномоченным на местах, вместо эксплуатационной работы, пришлось бегать по предприятиям города в поисках хоть какого-нибудь груза для загрузки в обратный рейс ожидаемых из Москвы пятитонных машин. Руководство автобазы по-кабинетному подошло к освоению этого нового дела, и это сразу же сказалось на работе.

Уполномоченного Союзтранса в Орехово-Зуево, например, встретили неприветливо. Отдел сбыта Крутильно-ниточной фабрики и сбытовая база Хлопчатобумажного треста решительно отказались отправлять грузы в направлении Москвы автотранспортом, ссылаясь на то, что этот способ транспортировки не обеспечивает своевременного и бесперебойного продвижения грузов к потребителям.

Недостаток грузов из районов в направлении Москвы привел автобазу к систематическому невыполнению плана. Стало очевидным, что вопрос о перевозках грузов из районов автотранспортом может быть решен только путем исключения этих грузов из плана железнодорожных перевозок. Пока это было осуществлено, прошло не мало времени.

Все же в III квартале 1934 г. основные грузопотоки из районов в Москву были исключены из плана железнодорожных перевозок и переданы Союзтрансу. Автобаза на междугородных

автолиниях начала работать по плану (средний дневной выпуск — 60—70 автомашин). Выполнение плана 1934 г. характеризуется следующими цифрами.

### Общий грузооборот (в тысячах тонн)

	III квартал	IV квартал
План . . . . .	37	51,6
Выполнено . . . . .	23,9	49
Процент выполнения	64,6	94,9

### По тонно-километрам (в тысячах)

	III квартал	IV квартал
План . . . . .	2583,9	3604,5
Выполнено . . . . .	1687,4	3587
Процент выполнения	65,3	99,4

Как видно из этой таблицы, перевозки в IV квартале значительно возросли. Автотранспорт на этом участке стал завоевывать авторитет.

По сведениям отдела сбыта крутильно-ниточной фабрики Ореховского хлопчатобумажного треста, в прошлые годы, когда груз отправлялся по железной дороге, остатки пряжи на 1 января доходили до 60—70 т. После введения автолинии на 1 января 1935 г. отдел сбыта имел остатков пряжи всего 600 кг. Начальник отдела сбыта т. Постнов объясняет это тем, что при отправке груза по железной дороге бывали случаи несвоевременной подачи вагонов под погрузку и, кроме того, необходимо было накапливать пряжу для загрузки целого вагона. Теперь же, когда грузы стали отправлять на автомашинах, пряжа на складах не залеживается; как только поступают из производства 2—3 т пряжи, она прямо грузится на автомашины, и на утро — уже у получателя. Хозяйственники поняли преимущества транспортировки грузов на автомашинах.

Радуясь результатам быстрого продвижения грузов к потребителям и погнавшись за большим рублем (стоимость перевозки тонно-километра была повышена с 0,39 коп. до 0,60 и 0,65 коп.), руководство 2-й автобазы забыло об улучшении эксплуатации автомашин. Стали увеличиваться простои автомашин на линии и опоздания с выходом их из гаража. Теперь нередки случаи, когда автомашины выходят из гаража вместо 7—9 час. утра только в 15—16 час. и прибывают с грузом на место назначения, в Орехово или Ногинск, в 23—24 час. ночи, вместо установленного по графику прибытия от 14 ч. 40 м. до 16 часов.

Плохо работает диспетчерская группа автобазы. Бывают случаи, когда автомашина, выйдя из гаража и не добравшись до места погрузки в Москве, возвращается в гараж с технической неисправностью и становится в ремонт. Диспетчерская же об этом не знает, и в течение всей смены сообщает в район о выходе этой машины во-время, а там, в ожидании автомашин, напрасно дежурят складские работники организаций-клиентов.

Работой диспетчерской группы, от которой зависит правильное использование автомашин и выполнение плана перевозок, на автобазе не руководят.

С какими же показателями закончила автобаза первое полугодие текущего года? Вот несколько цифр:

	I-й квартал			II-й квартал		
	План перевозок	Выполнено	Процент выполнения	План перевозок	Выполнено	Процент выполнения
Общий грузооборот (в тыс. т.) . . .	76,4	51,8	67,8	71	64,6	91
По тонно-километрам (в тысячах)	4582,8	3450,3	75,3	4606,6	3797,4	82,4

Простои автомашин в I квартале составили (в часах): под погрузкой и разгрузкой — 6330, в пути — 5553,8, опоздание с выходом на линию — 2258,4.

Простои во II квартале (в часах): общее количество простоев — 14180, в том числе по техническим неисправностям — 4976, опоздание с выходом из гаража — 2549.

В июле с выполнением плана и простоями автомашин дело обстоит еще хуже.

В результате неудовлетворительной работы автобаза растеряла свою клиентуру как по внутригородским, так и по междугородным пе-

ревозкам. Часть грузов (продукты, ширпотреб, пиво-водочные и проч. изделия) отправители стали сами перевозить из Москвы в районы области. Занялись этим и другие автобазы Союзтранса. Часто теперь случается, что 2-я автобаза гонит автомашину в Ногинск, Орехово, Загорск, Клин и другие города холостым пробегом за грузом, в то время как грузы из Москвы в районы перевозят 1-я и 3-я автобазы. Получаются встречные (до 100 км) холостые пробеги автомашин — 2-й автобазы в районы, а других автобаз обратно.

Казалось бы, за год работы обслуживание организаций должно было улучшиться, но этого не видно. Грузоотправители знают 2-ю автобазу, как основного перевозчика грузов, и к ней обращаются за перевозками. Но автобаза принимает грузы только по выбору, более выгодные для нее.

Пора перестать заниматься разговорами и кустарщиной в таком серьезном деле, как автоперевозки на короткие расстояния. Союзтранс должен помочь железнодорожному транспорту на деле. Теперь бесспорно доказано, что междугородные автоперевозки дают большие выгоды нашему хозяйству. Этот способ транспортировки грузов необходимо применить уже и в других областях Союза.

**М. И. Караваяв**

**От редакции.** Редакция обращает внимание Цудортранса и Центрального совета Автодора на недопустимо медленное развертывание перевозок грузов в помощь железным дорогам и кустарную постановку этого дела, несмотря на его огромное народнохозяйственное значение. Необходимо срочное вмешательство общественности, чтобы раскатать хозяйственников и сдвинуть это дело с мертвой точки.



Колонны автомашин Днепропетровской области привезли хлеб нового урожая на мелитопольский элеватор Заготзерна



# ДЕСЯТЬ МИЛЛИОНОВ МЕТРОВ АСФАЛЬТА В СТОЛИЦЕ

*„Замостить в течение 10 лет 10 миллионов кв. метров улиц и площадей гор. Москвы усовершенствованными мостовыми с тем, чтобы полностью все улицы и площади города покрыть асфальтом. В течение ближайших трех лет замостить усовершенствованными покрытиями  $2\frac{1}{2}$  миллиона кв. метров улиц и площадей Москвы.*

*Установить, что замощению улиц гор. Москвы усовершенствованными покрытиями должно, как правило, предшествовать строительство водостоков“.*

(Из постановления СНК СССР и ЦК ВКП (б) от 10 июля 1935 г.)

Столица страны социализма, красная Москва, в течение рекордно короткого срока должна преобразиться, отразив в планировке и архитектуре строгий величие эпохи социализма.

В старой Москве будет распутана паутина улиц, переулочков, тупичков. Улицы выпрямятся, расширятся до 30—50 м, и новые, прямые и широкие проспекты прорежут Москву из конца в конец. Параллельно старым ради-

альным улицам будут проложены новые. Будут созданы четыре новых кольцевых магистрали и четыре магистрали для разгрузки центра.

Все улицы и площади, и новые и старые, к концу десятилетия будут асфальтированы и оборудованы водостоками.

Асфальто-бетон к концу десятилетия вытеснит из Москвы отслужившую свой век старую, грохочущую и пыльную булыгу. Она останется только в отдельных отдаленных переулочках и тупиках, но и там вскоре будет заменена современным покрытием. Около полутора кв. метров будет замощено брусчаткой и клейнпфластером на цементованном бетоне. Штучное покрытие будет дано только для уклонов и частично на расширение проездов где замощение производилось штучными материалами. Прямыми и широкими полотнищами лягут во всех направлениях новые, спокойные, ровные дороги — транспортные артерии автомобилизированной Москвы.

План строительства усовершенствованных мостовых рассчитан таким образом, чтобы в первые 3 года (1936—37—38 гг.) замостить все, что потребуется в связи с пробивкой новых улиц и расширением старых. Это исчисляется цифрой почти в 3 млн. кв. м, приблизительно равными частями ежегодно.

Булыжник как поверхностное покрытие полностью исключается уже с первого года десятилетки и будет применен лишь как материал для основания под асфальт. Фактически уже в этом году прекращено замощение московских улиц и площадей булыжником.

В следующие годы задача будет состоять в том, чтобы покрыть асфальтом все новые улицы и площади и полностью заменить булыжные и другие штучные мостовые новыми, усовершенствованными, с таким расчетом, чтобы к концу 1945 г. Москва имела 13,5 млн. кв. м замощенной площади, в том числе асфальтом — 10 750 тыс. кв. м, гранитом — 1 100 тыс. кв. м и клинкером — 1 300 тыс. кв. м.

Гордorstрой уже составил титульные списки дорожного и водосточного строительства на 1936 г. Намечено замостить 60 улиц, шоссе и площадей в объеме 810 тыс. кв. м мостовых.

Важной частью программы дорожных работ является строительство водостоков, которое обязательно будет предшествовать дорожному строительству. На 1936 г. запрокировано построить 30 км водостоков, в последующие годы объем этих работ увеличится, и в 1938 г. дойдет до 40 км, а в последние семь лет будет ежегодно сдаваться в эксплуатацию в среднем по 80 км водостоков. Таким образом, к концу десятилетия Москва будет иметь 750 км новых водостоков современного типа. На это дело предполагается затратить около 115 млн. рублей.

Уже составлены рабочие планы по ряду участков. Лично Лазарь Моисеевич Каганович вместе с гг. Хрущевым и Булганиным осмотрели каждый участок, каждую улицу, заглядывали во дворы, намечая линии новых улиц и площадей, и вид покрытия для них.

В ряде районов фактически уже началось и осуществляется дорожное строительство по



Наряду с асфальтированием московских улиц производится и мелкий ремонт с помощью асфальтовой массы, доставляемой на грузовиках.

На снимке — ремонт мостовой.

Союзфото

плану реконструкции г. Москвы. Все те работы из плана текущего года, которые проводятся после опубликования постановления партии и правительства, выполняются уже в соответствии с новыми требованиями распланировки столицы. Так, 1-я Мещанская полностью реконструируется. Трамвайное движение здесь снимается, зеленый бордюр из деревьев и кустарников у фасадов домов ликвидируется. Значительно расширенная таким образом улица покрывается асфальтом и одновременно приводятся в порядок тротуары и водостоки. То же самое происходит на ул. Кирова и в самое ближайшее время будет на Сретенке и на некоторых других улицах.

Выполнение плана 1936 г. в широком масштабе начнется с мая будущего года. В настоящее же время идет подготовительная, плановая, проектировочная работа Гордорстроя и связанных с ним учреждений и организаций.

Как заявляют в Гордорстрое, уже почти каждый стройучасток имеет свой план и даже готовую рабочую смету, и все дело лишь за окончательным определением контрольных цифр промфинплана нового грандиозного строительства.

Но Горплан тянет с утверждением этих цифр. Не торопится и Гордорстрой. Здесь ориентируются, по традиции, на май.

— Мы не опоздаем, — заверяет зам. начальника Гордорстроя т. Райз, — ведь начало строительного сезона будущего года в мае.

В этих настроениях самоуспокоенности кроется опасность. План 1936 г. — первого года десятилетки генеральной реконструкции Москвы — по объему превосходит и по всем своим технико-экономическим показателям должен превосходить все предыдущие годы.

Качество асфальта должно быть значительно улучшено, и во много раз лучше должно стать качество асфальтирования. Если в отношении скорости работ стройучастки, пожалуй, не уступают заграничным, то качество работ еще сильно отстает. Профилировка неудовлетворительная, покрытие получается волнистым и скоро западает в отдельных местах. Это требует лучшей подготовки кадров. В будущем году потребуется 5½ тыс. рабочих только на строительство мостовых и тротуаров, т. е. почти вдвое больше, чем в этом году. Рабочую силу для дорожных работ обычно дают колхозы. Но до сих пор еще не подписан ни один договор с колхозами о поставке рабочей силы. Также ничего не сделано еще для того, чтобы рабочие имели общежития своевременно.

Строительство 10 млн. кв. м мостовых и водостоков обойдется около 400 млн. рублей. Такие огромные капиталовложения на дорожное дело требуют максимальной экономии и максимального удешевления стоимости работ. Стоимость 1 кв. м мостовой исчислена примерно в 30 руб. Чтобы на практике уменьшить эту цифру, необходимо широко осуществить механизацию всех дорожных работ.

По заявлению т. Райза, Гордорстрой предусмотрел возможность снижения стоимости строительства. В частности, например, земляные работы — наименее механизированные до сих пор процесс — в будущем году будут на 90—100 проц. механизированы. Будет значительно усилена механизация транспорта и т. д.



Укладка асфальта на Ленинградском шоссе (Москва).

Фото М. Прехнера

Но пока это все благие пожелания, не гарантированные договорами и постановлениями директивных органов. Между тем, по признанию того же т. Райза, выпуск, например, самосвалов заводом им. Сталина и Ярославским заводом чрезмерно затягивается.

Завод им. Сталина давно имеет задание приступить к выпуску самосвалов с железными кузовами, но до сих пор не дал ни одного самосвала. Там вся работа еще не вышла из стадии экспериментирования.

Рыбинский завод до сих пор не освоил массовое производство тяжелых катков под асфальтобетон. Нет также уверенности в выпуске своевременно и в необходимом количестве других дорожных машин и снарядов.

Для бесперебойного снабжения строительства асфальтом намечено построить новый крупный асфальтовый завод. Но до сих пор даже не выделена площадка для этого завода.

Таким образом, почти все организационные вопросы еще не разрешены, подготовка к первому году десятилетки находится еще в первичной стадии проектирования и планирования. Этот период надо всерьез сократить, чтобы скорее перейти к развертыванию организационных мероприятий.

И. Фельдман

# НОВЫЕ НОРМЫ РАСХОДОВАНИЯ ГОРЮЧЕГО И РЕЗИНЫ

Директивы XVII парт'езда об увеличении во второй пятилетке грузооборота автотранспорта в 16 раз при численном росте автопарка в 8 раз и снижении себестоимости автоперевозок на 54 проц. обязывают все автохозяйства решительно упорядочить работу автотранспорта и принять меры к снижению расходов эксплуатационных материалов, и в первую очередь топлива и резины.

Проведенные конкурсы и соревнования автохозяйств и отдельных водителей показали, что экономия горючего на 10 проц. и выше вполне реальна. Ряд автохозяйств в повседневной работе также достиг значительного снижения расхода горючего — на 10 проц. и больше.

Учитывая рост материально-технической базы автохозяйств, повсеместное улучшение дорожных условий, повышение квалификации шоферов, механиков, ремонтных рабочих и укрепление социалистических методов труда, Цудортранс приказом за № 199/ДВ от 13 июля 1935 г. установил новые нормы расходования горючих материалов и резины на автотранспорте во изменение нормы, объявленных приказом № 87/ДВ от 10 мая 1934 г.

## Предельные нормы расхода бензина таковы:

ГАЗ А (Форд-А) . . . . .	10	кг на 100 км пробега
Форд 8-цилиндровый . . . . .	12,5	" " " "
ГАЗ АА . . . . .	17,0	" " " "
АМО-Ф15 . . . . .	23,0	" " " "
АМО-2, АМО-3 . . . . .	27,0	" " " "
ЗИС-5 . . . . .	30,0	" " " "
ЯГ-3 . . . . .	36,5	" " " "
ЯГ-4 . . . . .	38,5	" " " "
ЯГ-5 . . . . .	41,0	" " " "
Спа 3,5 т . . . . .	30,0	" " " "
Спа 5,0 т . . . . .	37,0	" " " "
Бюссинг 5 т, 4-цил. . . . .	40,0	" " " "
Бюссинг 5 т, 6-цил. . . . .	45,0	" " " "

Все поправки на увеличение или уменьшение норм, в зависимости от работы автомашин с прицепом, в зимнее время, для машин, перевозящих горючие материалы и проч., приме-

няются в соответствии с приказом № 87/ДВ от 10 мая 1934 г.

При установлении норм расходования бензина в республиках, краях и областях учитываются местные дорожные и климатические условия работы автотранспорта, техническое состояние автопарка, городская и внегородская работа. Введение единых обезличенных норм не допускается.

Новые нормы для автомобилей АМО-2, АМО-3, ЗИС-5 требуют снижения расхода топлива на 10 проц. Для автомобилей ГАЗ-АА и ГАЗ-А снижение выражается соответственно в 5,5 и 9,0 проц. Для автомобилей ЯГ-3, ЯГ-4, ЯГ-5 нормы снижаются на 4,0, 5,5 и 2,5 проц. Такой расход топлива вполне возможен и, как показал опыт, легко достижим.

Автороботники должны бережно относиться к каждой капле бензина, устраняя все утечки в самом автомобиле, приводить машины в полный порядок и поддерживать их в таком виде, чтобы уменьшить сопротивление движению, а с другой стороны — отрегулировать карбюраторы и двигатели на экономную работу. Водители должны выбирать кратчайшие пути и умелым вождением автомобиля не вызывать перерасхода топлива и ежедневно контролировать себя.

Каждый грамм бензина, сэкономленный на одной автомашине, для всего нашего парка составляет несколько сот тонн и увеличивает не только топливные резервы нашей страны, но и работоспособность парка.

Тем же приказом установлены новые нормы расхода резины.

## А. Покрышки и камеры на грузовых автомобилях.

а) Прямобортные автопневматики высокого давления «Гигант»:

32 × 6 — 24	тыс. км
36 × 6 — 24	» »
34 × 7 — 35	» »
38 × 7 — 24	» »
36 × 8 — 24	» »
40 × 8 — 24	» »
42 × 9 — 23	» »



Комсомолец т. Товкун, тракторист комсомольской бригады Бранловской МТС (Жмеринский район), систематически перевыполняет нормы полевых работ, экономно расходует горючее.

На снимке — т. Товкун управляет трактором

Союзфото

б) Прямобортные автопневматики «Баллон»: 6,00 × 20 (32 × 6,00) — 17 тыс. км.

Для автомобилей, работающих на строительных, в карьерах, а также в тяжелых дорожных условиях, нормы пробега могут быть снижены до 10 проц.

Для автомобилей, работающих на подвозке нефти, керосина, бензина и минеральных масел, нормы пробега могут быть снижены до 15 проц.

**Б. Покрышки и камеры на автобусе.**

а) Прямобортные пневматики высокого давления

34 × 7 — 40 тыс. км

и прочие стандартных размеров — 27 тыс. км.  
б) Прямобортные автопневматики «Баллон» стандартных размеров — 18 тыс. км.

Для автобусов, работающих в тяжелых дорожных условиях, нормы пробега покрышек могут быть снижены до 10 проц.

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

Для прямобортных и бортовых автопневматиков «Баллон», прямобортных и бортовых автопневматиков высокого давления нормы пробега устанавливаются в 18 тыс. км.

Для автомобилей, работающих в тяжелых дорожных условиях, нормы пробега могут быть снижены до 10 проц.

Для автомобилей, работающих в горных условиях, при значительных подъемах и спусках и при наличии большого количества кривых малого радиуса, нормы пробега снижаются до 20 проц.

Сохранение резины — дело не только одного водителя (хотя от него зависит очень много), но и ремонтных рабочих. Если обод колеса ржавый, с зазубринами, то никакая покрышка долго не пройдет; точно так же, если камера поставлена без талька, с пылью и песком, то она очень быстро протрется.

Несоблюдение правильного давления воздуха очень быстро приводит покрышку к разрушению, точно так же, как перегрузка автомобиля.

Резкое торможение, крутые повороты на большой скорости, неравномерное действие тормозов, буксование на снегу или в грязи — все это разрушает резину.

Если резина получила какое-либо повреждение, хотя бы самое незначительное, то ее надо сейчас же отремонтировать, иначе через прорез будет попадать вода, разрушая холст.

Хороший уход за автомобилем в целом, своевременный его осмотр и ремонт, расчетливое и умелое ведение автомобиля позволит не только уложиться в новые нормы, но даже и перевыполнить их.

И. Д.

## ЗА БЕРЕЖНОЕ И ТЕХНИЧЕСКИ ГРАМОТНОЕ РАСХОДОВАНИЕ ГОРЮЧЕГО

Автору настоящей статьи, как члену бригады Центрального автоэксплуатационного научно-исследовательского института, пришлось работать в порядке технической помощи на одной из больших московских автобаз именно в области снижения расхода бензина автомобилем (общий расход бензина зависит также еще от ряда моментов, например, от учета прихода и расхода топлива, от хранения и способа заправки машин и проч.). К сожалению, весьма короткий срок пребывания на базе не позволил охватить автохозяйство в целом, поэтому были взяты две автомашины ГАЗ-А, имеющие, по отчетным данным, большие перерасходы против нормы. Эти машины и подверглись контрольным испытаниям и регулировкам.

Одна из машин, находящаяся в хорошем техническом состоянии, имеющая общий пробег по день испытания 2865 км, показала расход на километр пробега 127 грамм. После произведенной регулировки эта же машина при нескольких повторных испытаниях показала уже расход в 100 грамм на км пробега. Для того чтобы убедиться в возможности отрегулировать автомашину так, чтобы она расходовала бензин в пределах новых норм, была взята вторая машина, находившаяся в худшем состоянии (предназначенная ко второму ремонту), имевшая общий пробег в 20 тыс. км. При контрольном испытании до регулировки она показала расход на км пробега 145 грамм, после регулировки расход составил так же, как и в первом случае, 100 грамм.

На этих двух машинах, имеющих различную степень износа, совершенно свободно удалось достигнуть расхода в пределах новых норм, причем динамика автомобиля несколько не

ухудшилась. Двигатель одинаково хорошо и устойчиво работал на всех режимах.

Работы велись главным образом с упором на регулировку карбюраторов, путем соответствующего подбора жиклеров, а также подвергались контролю отдельные механизмы автомобиля. Интересно отметить, что у одной из машин установка зажигания была до регулировки явно неудовлетворительная (слишком позднее) и при работе двигателя (как на малых, так и на больших скоростях) оставалась постоянной. Это, конечно, отрицательно отражалось на расходе бензина, а также на работе двигателя вообще.

Большую помощь при подборе жиклеров оказал специальный прибор для тарировки жиклеров конструкции Центрального автоэксплуатационного научно-исследовательского института (ЦАНИИ).

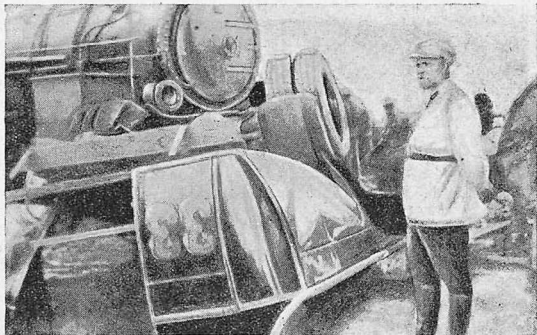
Надо сказать, что хорошо отрегулированный автомобиль в целом, при неумелом его использовании в эксплуатации, может дарить большой перерасход горючего. Приходилось наблюдать, что одна и та же машина, находясь в одних и тех же эксплуатационных условиях, но при разных водителях, показывала расход на километр пробега у одного 100 грамм, а у другого — 117 грамм. Это объясняется тем, что в первом случае режим работы выбирался правильный, согласованный с условиями городской езды (30—40 км в час), во втором же скорость доходила до 50—60 км в час, затем следовало торможение, что, безусловно, и отразилось на расходе бензина в сторону увеличения.

Честно, добросовестно относиться к автомобилю, каждый водитель должен выплывать те нормы, которые дал Цудортранс.

Инж. Н. Клейменов

## Преступление шофера Кошкина<sup>1</sup>

Автобус под управлением молодого шофера Кошкина столкнулся с товарным поездом. В результате катастрофы 7 пассажиров убито и 7 тяжело ранено



25 июля 1935 г. в 13 ч. 20 м. в Москве, на Марьинском переезде, расположенном между Шереметьевским и Алексеевским постами, товарный состав Белорусско-Балтийской ж. д., под управлением машиниста Евдасьева, наскочил на автобус, опрокинул его набок и протаранил 96 метров. На сороковом метре от места столкновения автобус ударился о рельсовый столбик семафорной тяги, перевернулся вверх колесами и при дальнейшем движении в таком положении загорелся, так как первоначальный удар пришелся по середине кузова и бензиновый бак был пробит.

В автобусе находились 22 пассажира, из которых некоторые за несколько секунд до момента столкновения заметили надвигающуюся опасность, выпрыгнули из машины и спаслись. Из остальных семь человек было убито на месте и семь получили тяжелые ушибы, ранения и ожоги. Автобусом управлял шофер Кошкин.

Кошкину Михаилу Андреевичу — 22 года. Экзамен на шофера он сдал 23 апреля 1935 г. и после этого поступил в распоряжение администрации школы Мосавтотранса для стажировки. 20 июня Кошкин кончил «стажировку» и был направлен школой в парк для работы в качестве водителя автобуса. Правда, при этом в специальном акте было указано, что комиссия считает необходимым дать Кошкину еще двадцать часов стажировки. 29 июня администрация парка признала Кошкина годным для управления машиной. Его посадили на автобус. Таким образом, к моменту катастрофы Кошкин имел три недели шоферского стажа.

Как же произошла эта жуткая катастрофа, которой тщательно занимался в течение трех дней линейный суд Бел.-Балт. железной дороги?

Во время приближения состава поезда к переезду, последний не был закрыт и движение через него совершалось свободно. Машинист поезда, следуя со скоростью 15—20 км в час и видя, что через переезд продолжается движение, на расстоянии сорока метров от переезда начал давать тревожные сигналы. Услышав сигналы, переездный сторож Иванова бросилась на шлагбаум и увидела, что со стороны Останкино к Москве идут автобус и поезда. Несмотря на ее сигналы и отчаянные крики, автобус увеличил скорость и проскочил переезд, а лошадь ей удалось повернуть в сторону; тогда она бросилась к правой стороне переезда, к которой друг за другом подходили два автобуса. Как и на левой стороне, она подавала сигналы красным флагом и кричала, но тщетно. Оба автобуса, не обращая никакого внимания на подаваемые Ивановой сигналы и на непрерывные тревожные гудки паровоза, вехали на переезд. Первый автобус успел также проскочить, но второй, управляемый Кошкиным, застрял на рельсах. Как выяснилось на суде, машина остановилась на путях, еще до того, как на нее наехал поезд. Машинист поезда дал контрпар, но тяжелый состав, двигаясь под уклон, напирал на паровоз, и последний продолжал катиться вперед, хотя колеса его и вращались в обратную сторону. Ударив в середину кузова, поезд столкнул автобус набок и потащил за собой, разрушая и деформируя его.

По словам Кошкина, во время катастрофы он все время находился в кабине и вывалился из автобуса за восемь—десять метров до полной остановки поезда, то-есть, примерно, на восьмидесятом метре от места наезда. Самое замечательное при этом — чудесное спасение Кошкина; он остался цел и невредим, если не считать ранения одного пальца на правой руке.

Он сохранил редкое самообладание, так как проехавши восемьдесят метров в разрушающемся экипаже, под постоянной угрозой смерти, он, после того, как «провалился в образовавшуюся в автобусе дыру» и очутился на земле, по его словам, моментально вскочил на ноги, подбежал к машинисту и потеребовал, чтобы тот принял меры к тушению загоревшегося автобуса (однако, машинист и его помощник категорически отрицали факт обращения к ним Кошкина). Затем Кошкин обогнул поезд, чтобы удостовериться в состоянии автобуса, побежал в будку, промыл свою рану на пальце и вступил в спор с рыдавшей навзрыд Ивановой о том, кто виноват в происшедшей катастрофе.

Об обстоятельствах этого случая Кошкин на суде рассказал следующее. Ехал он по направлению к Останкино; впереди его шел другой автобус той же лин. и. Подъезжая к переезду, Кошкин за 45 метров от него выключил сцепление, поставил рычаг скорости в нейтральное положение и намеревался таким образом проехать переезд, хотя к последнему ведет подъем длиной не менее 15 м и дорога на территории переезда имеет выбоины и неровности. Скорость у Кошкина была не более 5 км на подъем и 2 км на переезде.

Сигналов сторожа Кошкин не видел. Паровозных гудков не слышал. Он не имел возможности глядеть по сторонам, так как впереди шел автобус, на который он боялся наткнуться, а навстречу — другой автобус, с которым он мог столкнуться. Таким образом, его внимание было сосредоточено исключительно на узкой ленте лежащей впереди дороги. Поезд он заметил на расстоянии 2—2,5 м от рельсов, остановил машину он никак не мог (хотя она двигалась со скоростью 2 км в час), а потому и очутился на рельсах. Находясь на самом переезде и увидев в нескольких шагах от себя надвигающийся паровоз, он моментально выключил мотор, и машина стала. Выключил же мотор потому-де, что внезапно в

его мозгу промелькнул пример летчика, в момент аварии заглошающего мотор, чтобы избежать вспышки бензина.

Кто такой Кошкин? После тщательной проверки оказалось, что Кошкин — сын кулака, который имел мастерскую валяных сапог и эксплуатировал до 20 рабочих; кроме того, занимался сельским хозяйством и имел сельскохозяйственные орудия. В 1930 г. хозяйство было раскулачено, а сам Кошкин, как находившийся на иждивении родителей, лишен избирательных прав и, по его заявлению, восстановлен в 1934 г. Будучи лишен избирательных прав, Кошкин в 1931 г. пролез в комсомол, но в 1933 г. был разоблачен и исключен. Тем не менее Кошкин продолжал выдавать себя за комсомольца и в анкетах, заполненных им лично в 1935 г., указывал, что он член ВЛКСМ. До поступления в школу Мосавтотранса он работал на транспорте агентом по снабжению и в 1933 г. был привлечен к уголовной ответственности по ст. 111 и присужден к 6 месяцам исправительно-трудовых работ.

Одновременно было установлено, что Кошкин прошел психотехнические испытания в лаборатории ОРУД Управления Р.-К. милиции г. Москвы и был признан негодным к управлению автобусом, так как, по заключению специалиста, обладал повышенной эмоциональной возбудимостью. Несмотря на то, что справка о его непригодности была выдана значительно раньше и находилась в делах хозяйства, Кошкин все же был допущен к работе на автобусе.

При проверке личного состава водительских кадров автобусного парка специальной комиссией выявлено, что назначение стажеров на самостоятельную работу практиковалось в широком масштабе и что до случая с Кошкиным некоторые из этих «водителей» имели наезды на людей.

Арсен Туманян

(Продолжение следует)



Колхоз «Перемога» (Мелитопольский р-н) полностью выполнил годовой план зернопоставок. На снимке — отправка последней машины с хлебом на заготпункт

Союзфот

# ЛИКВИДИРОВАТЬ АВАРИИ НА АВТОТРАНСПОРТЕ

## НА СЛЕТЕ АВТОРАБОТНИКОВ СОКОЛЬНИЧЕСКОГО РАЙОНА

11 августа состоялся первый слет автоработников Сокольнического района Москвы, созданный райкомом ВКП(б) и райсоветом РК и КД. На повестке слета стоял один вопрос, имеющий первостепенное значение для автотранспорта,—вопрос о борьбе с аварийностью.

С этим злом, приносящим огромный вред нашему хозяйству, на автотранспорте не развернули еще настоящей большевистской борьбы. В автохозяйствах много говорят об аварийности, но все еще мало предпринимают практических мер для ликвидации этого позорного явления. Выступивший на слете с докладом заместитель председателя ЦК союза шоферов Москвы и Ленинграда т. Трухалев привел много фактов и цифр, подтверждающих это.

Вся беда в том, что руководители автохозяйств не изучают уроков аварий, говорит он. Показательной в этом отношении является известная авария на ж.-д. переезде около Останкино. Установлено, что главной причиной этой аварии явилось то, что автобусом управлял не опытный шофер, а стажер. Несмотря на это, на другой день из гаража был выпущен автобус снова со стажером.

На предприятиях до сих пор основным методом борьбы с аварийностью являются карательные меры. В гаражах можно встретить водителей, имеющих до 20 выговоров за нарушение трудовой дисциплины и прочие провинности. Пользы от таких выговоров, конечно, мало.

Плохо обстоит дело с кадрами водителей. Шоферов первой категории в Москве имеется всего 8,9 проц., второй категории — 29 проц. Основная масса водителей, таким образом — малоквалифицированные люди.

Развернувшаяся в период кампании по обмену шоферских документов теучеба сейчас, после окончания кампании, снова замерла. Во время обмена документов была выявлена большая засоренность водительских рядов. Так, было отсееяно 4,1 проц. классово-чуждых и разложившихся людей. В автошколы принимают людей без всякого разбора. Например, в школы Мосавтотранса принимают даже без паспорта.

Общественность автотранспорта должна решительно взяться за искоренение аварий. Надо повысить классовую бдительность, усилить культурно-воспитательную работу.

Доклад т. Трухалева вызвал оживленные прения. Выступавшие водители тт. Колура (гараж материальной базы М.-Каз, ж. д.), Аваков (гараж Москультстрой), Баркалов (Мосгортор), Сумин и другие говорили о плохом культурно-бытовом обслуживании шоферов, о неудовлетворительном техническом состоянии гаражей, из-за чего автомашины часто выходят на линию в неисправном состоянии.

— У нас в гараже, — говорит т. Аваков, — нет ни инструментов, ни станков, нет даже ключа, чтобы завинтить гайку.

К сожалению, все выступавшие почти ничего не говорили о работе профсоюза. Это отметил в своей речи отв. секретарь МОСПС т. Трифонов.

— Профорганизации автотранспорта работают плохо, — говорит он. — У нас есть, например, автоклуб, но шоферы в нем не бывают, многие даже не знают, где находится этот клуб, а рабочкомы не втягивают водительскую массу в клубную работу.

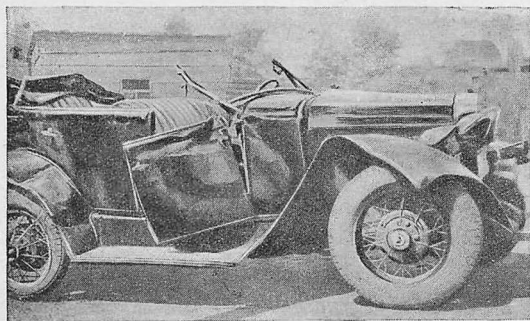
Интересные цифры и факты привел выступавший на слете зам. нач. 3-го отделения ОРУД т. Сельский. Только за июль в Москве было разбито и повреждено 528 автомашин. За этот же месяц зарегистрировано 180 аварий, которые произошли исключительно потому, что водители сидели за рулем в пьяном виде.

На слете выступил также начальник станции Москва-Северная т. Тер-Минасов, рассказавший водителям о приеме железнодорожников т. Сталиным и руководителями правительства.

Слет принял резолюцию—обращение ко всем автоработникам, с призывом к решительной борьбе с аварийностью.

Слетом посланы приветствия вождю партии и трудящихся всего мира т. Сталину и руководителю московских большевиков т. Хрущеву.

И. Казаков



Легковой автомобиль ГАЗ-А, принадлежащий начальнику политотдела Мошковского свиносовхоза (Западная Сибирь) разбит по вине пьяного шофера Вергеева, ехавшего по улицам Новосибирска со скоростью 75 км в час.

# ДИЗЕЛЬНЫЕ ГРУЗОВИКИ В ОПЫТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Несколько месяцев назад, по настоянию автомобильного совета ЦС Автодора, Наркомтяжпром дал указание ГУТАП об организации при НАТИ опытной базы для проведения испытаний дизельных автомобилей в условиях нормальной их эксплуатации.

На дизельной базе НАТИ проходили испытания в нормальной эксплуатации 18 машин с импортными дизельмоторами, из числа участвовавших в международном дизельном конкурсе 1934 г., и, кроме того, 2 с мотором Грэф-Штифта (тип Гессельмана) и 1 бензиновая машина ЗИС-5, для сравнения с дизелями. Средний километраж, пройденный дизелями, находящимися под постоянным техническим наблюдением на базе, на 15 июля с. г. составляет (включая конкурсные испытания) 14 100 км, при максимальном километраже в 25 498 км (автобус с мотором Грэф-Штифт) и минимальном в 4 875 км (Бирдмор). Бензиновый грузовик ЗИС прошел 9 320 км.

Пройденный километраж зависел от срока прибытия машин в НАТИ.

Все дизели работали на газойле, за исключением специальных испытаний на соляре, которым подвергались машины с дизельмоторами Торникрофт, Бирдмор и Ланг. Моторы Грэф-Штифт, начиная с мая, были переведены с газойля на солярку, на которой они работают вполне удовлетворительно.

Средний расход топлива дизельными грузовиками на 100 км пробега в нормальной эксплуатации на 5-тонных шасси составил за отчетное время 26,9 кг, на 3-тонных шасси — 18,37 кг. Средний же расход бензина, согласно установленным нормам Цудортранса, для 5-тонных грузовиков составляет 42,0 кг, а для 3-тонных — 30,0 кг. Экономия в расходе составляет, таким образом, соответственно 35,3 и 39,0 проц. Сравнивая эти данные с полученными в результате недавнего специального пробега Москва — Тифлис — Москва, можно считать, что экономия топлива для дизелей (по сравнению с бензиновыми моторами) в нормальной эксплуатации ниже, чем полученная в пробеге. Тем не менее, если учесть то обстоятельство, что 1 тонна бензина (на складах Москвы, без доставки потребителю) стоит 900 руб., а газойля — в среднем около 135 руб., выходит, что расход горючего для дизеля по сравнению с расходом бензиновой машины в эксплуатации меньше почти в 10 раз. Правда, стоимость расходуемого на дизеле масла превышает в 1,5 раза стоимость его на бензиновой машине, но все же по экономичности дизель превосходит бензиновый двигатель в общем раз в 8—9.

Оценивая прочность и надежность дизелей в эксплуатации на основании пройденного километража машин с дизельмоторами Рено, Ланг, Ганц, Кросслей, и сопоставляя их, например, с дизелями МАН, Заурера и др., можно вывести заключение, что дефекты дизельмоторов чаще всего проявляются в кривошипно-шатунном механизме. Трехопорные вала для 4-цилиндровых моторов и четырехпорные для 6-цилиндровых в работе ненадежны. Прогнбы вала в работе быстро выводят из строя подшипники и приводят к преждевременному износу самого вала. Анализ дефектов кривошипно-шатунного механизма вышеперечисленных моторов подтверждает существующее мнение о целе-

сообразности применения свинцовисто-бронзовых вкладышей в быстроходных дизельмоторах и о преимуществе конструкций с многоопорными твердыми валами.

Из испытанных на базе дизелей выделились по своей прочности и надежности в работе машины с моторами:

МАН	прошла на 15 июля	16 938 км
Лилуаз	" " " "	12.629 "
Заурер № 32	" " " "	13.777 "
Заурер № 31	" " " "	15.460 "

Из них Лилуаз — с двухтактным мотором типа Юнкерс, остальные же — с непосредственным распылением (за исключением Заурера № 32 с крейцкамерой). Все эти моторы, за исключением мелких эксплуатационных неполадок, дефектов в работе не имели.

Наблюдения по линии запуска дизелей показали, что в весенних и летних условиях время пуска составляет в среднем от 1,5 секунд до 1,5 мин., причем наилучшие результаты дают дизели с непосредственным впрыском топлива (МАН, Лилуаз, Бирдмор — от 0,8 сек. по 4,8 сек.), за ними идут дизели с вихревыми и крейцкамерами (Кросслей, Торникрофт, Заурер) и, наконец, — с форкамерами (Бюссинг, Ланг, Ганц). Такую же характеристику запуска дизелей дали и результаты пробега Москва — Тифлис — Москва.

В настоящее время в НАТИ ведутся подготовительные работы для испытания пусковых качеств дизелей в зимних условиях.

В соответствии с указаниями ГУТАП, автобаза НАТИ концентрирует все свое внимание на изучении наиболее интересных типов дизелей, и таким образом техническое наблюдение, а соответственно с программой испытаний, оставлено на базе лишь за следующими машинами:

Грэф-Штифт	— Австрия	— 2 мотора
Заурер	— Швейцария	— 2 " (из них один с крейцкамерой, другой с непосредственным распылением)
Бюссинг	— Германия	— 2 мотора (4 и 6 цилиндровый)
Ганц	— Венгрия	— 1 "
Торникрофт	— Англия	— 1 "
Ланг	— Венгрия	— 1 "
Лилуаз	— Франция	— 1 " (двухтактный)
Бирдмор	— Англия	— 1 "
ЗИС-5	— СССР	— 1 "

Моторы же Рено, Ганц (4-цилиндровый), Кросслей и Дейц, как не представляющие для НАТИ технического интереса, с наблюдения сняты. После ремонта эти моторы поступают в обычную эксплуатацию.

Дальнейшая программа испытаний дизелей на базе предусматривает периодические (через каждые 7 500 км пробега) лабораторно-дорожные и (через каждые 15 000 км) лабораторно-стендовые испытания. Кроме того, в процессе эксплуатации будут попрежнему производиться все замеры в соответствии с требованиями программы. Дальнейшие испытания машин дадут так же возможность получить материал для окончательного технического суждения о поведении дизельмоторов в зависимости от их износа при эксплуатации.



# БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ ДОРОЖНЫМ ПЕРЕПРАВАМ

## ЗНАЧЕНИЕ ПЕРЕПРАВ

Одним из самых серьезных и трудоемких препятствий при прокладке дорог являются реки, ручьи, различного рода овраги и т. п. Для преодоления их приходится строить различного рода сложные искусственные сооружения (мосты, трубы, плотины), требующие зачастую довольно значительных денежных и материальных затрат. Очень часто на дорогах большинства районов нашего Союза возведение таких искусственных сооружений (при большой скорости течения воды весной в узких и глубоких ущельях, при значительности кратковременных расходов воды по причине бурных паводков и т. п.) вообще невозможно или обходится чрезвычайно дорого. Кроме того, многие реки периодически меняют свое русло, и постройка здесь, скажем, мостов без дорогостоящих выправительных работ просто нецелесообразна; многим сельским дорогам со сравнительно небольшим движением приходится пересекать весьма широкие и глубокие реки, а здесь стоимость постройки моста не оправдывается.

Вот почему весьма часто районы принуждены временно обходиться в этих местах различного рода простыми переправами-бродами, переправами по льду, переправами в виде паромов и лодок, понтонами, подвесными мостами и т. п. Учитывая же большое количество переправ такого рода, в особенности весьма широко распространенных (и даже преимущественно) на дорогах низовой сети, нужно уделять больше внимания правильному устройству и оборудованию переправ и содержанию их в надлежащем порядке.

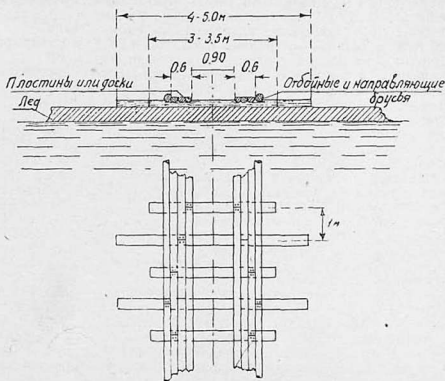
Наряду с большим значением в хозяйственной жизни нашей страны переправочные устройства играют также весьма немаловажную роль и для целей обороны. В районах больших рек во время боевых действий особо важное значение приобретают местные средства быстрой эвакуации через речные преграды. Из истории войн мы знаем, что часто население, не имея хороших переправочных средств и не умея их быстро создавать, очень страдает при наступлении противника. Население таких приречных районов, уже в мирной обстановке реконструируя свое сельское хозяйство и улучшая свою дорожную сеть, должно позаботиться также и о развитии всевозможных второстепенных переправочных средств, держа их в надлежащем порядке и уходя быстро и прочно их создавать.

Ниже мы показываем, как наиболее практично и целесообразно создавать различного типа переправы.

## ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕПРАВЫ В БРОД

Наибольшая глубина протока в месте создания брода не должна превышать для пешеходов 1 м, для гужа 1,5 м и для автомобилей и тракторов 0,7 м. Дно брода должно быть ровным, что, однако, не всегда легко найти в реках с наносным основанием русла. Поэтому прежде всего нужно систематически изучать и проверять течение реки в различных ее частях и выправлять все неровности дна на трассе брода.

Для того чтобы пользующиеся бродом могли точно знать его местоположение и направ-



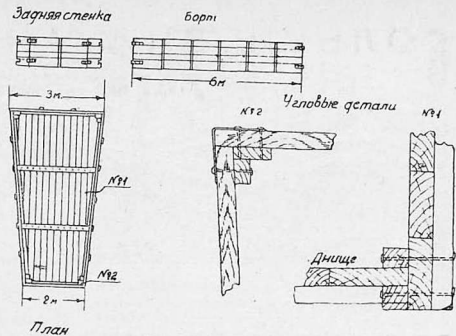


Рис. 2. Сельский разборный понтон

ление, следует на обоих берегах поставить соответствующие указатели (например, колья с дощечками), на которых отмечать необходимые данные о броне, наибольшую его глубину, ширину, характер грунта и др., а по всей ширине реки, на обеих границах брода, хорошо установить ведущие вехи (жерди или колья с какими-нибудь значками).

Для облегчения переправы в брод грузеных обозов, автомобилей и тракторов, на берегах нужно оборудовать соответствующие пологие спуски, причём на глинистых и вязких берегах эти спуски следует или вымостить камнем или проложить здесь специальные досчатые выстилки. Подходы к переправам должны быть сделаны с уклонами не выше 0,05—0,06 (т. е. подъём на каждый метр длины подхода — 5—6 см). На быстрых и опасных переправах, в целях предотвращения несчастных случаев, с нижней стороны на глубоких местах брода следует протянуть канат.

## УСТРОЙСТВО ПЕРЕПРАВЫ ПО ЛЬДУ

Место перехода нужно выбрать такое, чтобы оно пролегало над возможно спокойной частью течения и по наименьшей его ширине. Направление переправы должно идти по возможности по прямой. Нельзя организовывать переправы по льду близ незамерзающих мест реки, и лед выбранной трассы должен обладать большой и равномерной прочностью. По данным опытного изучения прохождения по льду грузов и людей, безопасная толщина льда лежит выше 10 см для перехода пешеходов змейкой на расстоянии 2 м друг от друга, 15 см — для перехода пешеходов рядами на расстоянии одной шеренги (в 4 чел.) от другой в 3—4 м; свыше 15 см — грузеного санного обоза; при толщине льда свыше 30 см возможен уже пропуск автомобилей и тракторов, хотя для тяжелогрузных автомобилей путь по льду предпочтительно прокладывать по типу ледневых дорог. На рис. 1 показана такого типа ледневая дорога, применявшаяся Кареллесом; средняя стоимость 1 км ее — до 3 000 руб.

Если лед необходимо утолстить, то для этого следует, во-первых, удалить с пути пере-

правы снег на 20—30 м в сторону от оси дороги и затем поливать лед водой и вмораживать в лед дороги на ширине в 8—10 м хвост и солому. Последний способ особенно эффективен, так как сильно увеличивает сопротивление льда, уменьшает возможность появления в дальнейшем при переходе тяжелых грузов трещин и увеличивает срок службы переправы в весеннее время (лед лучше сохраняется под настилом из плохо теплопроводных материалов, меньше ослабляется весенней водой и температурой воздуха).

Направление каждой переправы должно быть, как и при переправах в брод, обозначено вехами. Чтобы предупредить ледовую переправу от заносов снегом, ее следует оградить с обеих сторон хвойными ветками, щитами и т. п., согласно обычным приемам снегозащиты. При наличии широких трещин (15 см и более), распространяющихся на всю толщину льда, необходимо немедленно же уменьшить вес пропускаемых грузов или перенести переправу на другое место.

## ПЕРЕПРАВЫ НА ЛОДКАХ

Зачастую на реках значительной глубины, где ввиду отсутствия достаточных грузопотоков, нет необходимости организовывать переправы на парамах, устраивают переправы на лодках. Лодочные переправы приходится организовывать также и весной, когда при ледо-

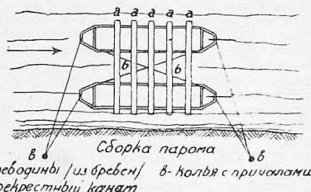


Рис. 3. Порядок сборки парома из лодок.

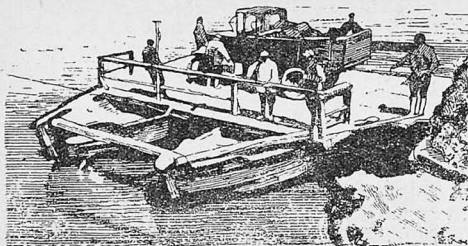


Рис. 4. Переправа на пароме

ходе еще не может быть пущена паромная переправа.

Лодки для таких переправ должны быть крепкими, без течи, хорошо просмоленными, с полоторным комплектом весел, двумя баграми, рулевым управлением, веревкой для причаливания к берегу и колом для причала; они должны быть снабжены черпаками или ведрами для вычерпывания воды, пробками или деревянными колышками для заделки больших пробоин и спасательным кругом. На каждой лодке должно быть обозначено, сколько людей или

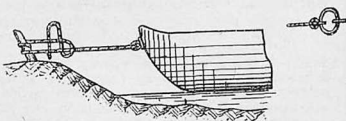


Рис. 6. Привязывание каната при помощи причального узла.

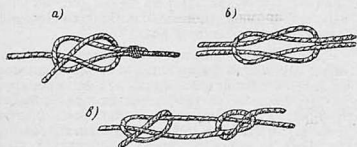


Рис. 5. Связывание канатов: а) простая перевязка, б) прямой узел, в) концевой узел.

ширины. Чаще всего паромы устраиваются на двух или трех связанных настилом лодках. Лодки, предназначенные для этой цели, нужно тщательно осмотреть, проконопатить и осмолить. Расстояние между лодками парома должно соответствовать длине имеющихся бревен для переводин (рис. 3).

Настил парома поверх бревен или брусьев (переводин) делается из досок, укладываемых так, чтобы корма и нос были свободны (рис. 3). На концах переводин следует насадить лобовые доски или брусья, а помост обнести перилами. По носу и по корме лодки следует скрепить их жердями и связать перекрестными канатами. Кормила рулей так же нужно связывать жердью. Кроме того паром снабжается якорем, канатами и сходнями (рис. 4).

Подъемную силу парома можно определить проще всего путем нагрузки его людьми до такой степени, чтобы от верхних краев бортов лодок до воды оставалось не менее 30 см, принимая в среднем вес одного человека в 80 кг. Для ориентировочного определения величины загрузки помоста нужно пользоваться следующими данными: на 4 кв. м помещается до 10 чел.; одна лошадь занимает площадь  $1 \times 2$  м (весит она до полутонны); лошадь с

груза она может поднять. С открытием переправы на каждую лодку следует назначить на все время переправы или на определенные рейсы ответственных рулевых и гребцов, хранящих в порядке все перевозочные средства. На рис. 2 показан один из типов лодки для переправ — сельский разборный понтон, который с успехом можно использовать как для местных нужд, так и для устройства паромной переправы и для перевоза специальных грузов.

Если переправу на лодках необходимо организовать во время ледохода или ледостава, то здесь надлежит принимать особые меры предосторожности. Гребцы на это время должны выбираться из наиболее опытных, на каждой лодке должно иметься несколько багров для отталкивания льдин, загрузка лодки должна быть значительно сокращена против обычных норм и т. д.

## ПЕРЕПРАВЫ НА ПАРОМАХ И ПЛОТАХ

Место для переправы на пароме следует выбирать, исходя из условий удобства спусков к реке, достаточной глубины и наименьшей ее

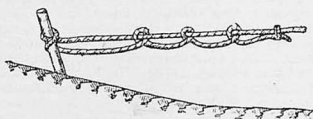


Рис. 7. Привязывание каната при помощи двойного узла.

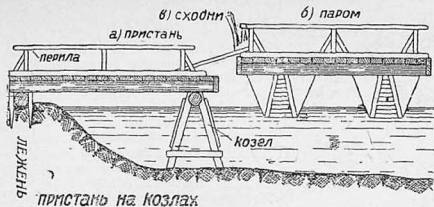


Рис. 8. Пристань на козлах

повозкой занимает  $2 \times 5$  м, трактор —  $2 \times 5$  м, автомобиль —  $3 \times 7$  м.

Двигается паром, в зависимости от местных условий, на веслах или при помощи протянутого через реку каната. Канат протягивают через реку, закрепляя его концы у вбитых в землю кольев или свай. На пароме же ставят в носовой части столбы с отверстиями для блоков, в которые и пропускают канат. Пеньковые канаты для парама нужно хорошо просмолить, чтобы они, находясь все время в воде, меньше гнили. Для соединения оборванных канатов целесообразно применять способы перевязки (рис. 5) при помощи штропов или без штроп (рис. 5б и 5в). Привязывание канатов к сваям и столбам можно производить причальным узлом (рис. 6), для чего канат обертывают вокруг сваи несколько раз и закрепляют при помощи удобно развязываемого узла; толстые канаты требуют двойного узла (рис. 7).

Для причала парама нужна удобная пристань, выведенная на такую глубину, чтобы паром мог легко причаливать к ней при полной загрузке. Различают пристани свайные, на козлах (рис. 8), на шпалах или бревнах, пловучие (рис. 9) и подвижные. Пловучая пристань на реках с часто меняющимся уровнем воды лучше пристани на козлах или сваях; когда вода в реке спадает, пристань легко перенести подальше в реку. Каждую пристань необходимо обезопасить от разрушений при ледоходе и от заноса подходов к ней песком и илом. Для защиты от непогоды (как проезжающих, так и работающих на переправах), на обоих берегах реки сооружаются специальные помещения и навесы. Уход за пристанями должен производиться систематически, как и за мостами. Осо-

бенное внимание нужно уделять так же и содержанию под'ездов с пристани на паром и обратно.

На переправах дорог низовой сети для паромов очень часто применяют вместо лодок платформы, связанные из бревен (рис. 10). Изготавливают

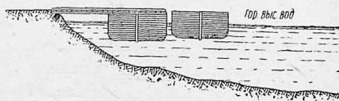


Рис. 9. Паромная пристань с пловучей опорой.

их на берегу следующим образом (рис. 11): спуская концы в воду, кладут 3—4 бревна а, на которых будет держаться во время сборки будущий плот; на эти бревна кладут одно к другому плотовые бревна б, а поверх их 3—4 бревна г — поперечины, к которым привязываются канатами плотовые бревна; для того чтобы эти бревна, пока они не связаны, не скатились в воду, а также для удержания плота на берегу, забивают несколько кольев в; весь плот перекрывают помостом (досками, пластинами), уложенными на особые бревна или на поперечины плота; затем он обносится перилами, а рули его (обычно два) связывают жердями.

Конечно, паром на плоту в движении значительно тяжелее и медлительнее, чем паром на лодках.

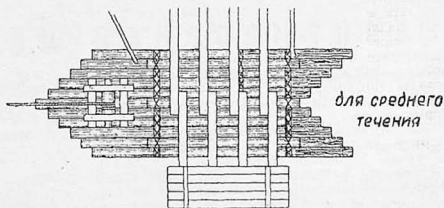


Рис. 10. Плот для парама

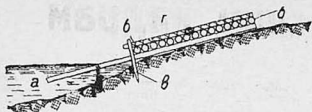


Рис. 11. Вязка плота на берегу

## МОСТЫ НА ПЛОВУЧИХ ОПОРАХ

Весьма часто на дорогах низовой сети при встрече с глубокими реками приходится применять мосты на пловучих опорах, разбираемые с началом зимы и собираемые вновь после ледохода и весеннего паводка. Опорами для

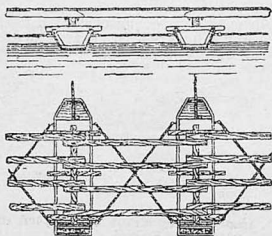


Рис. 12. Пловучие опоры мостов

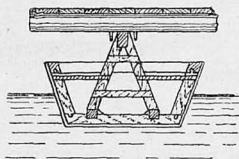


Рис. 13. Оснастка лодки козелками

водины. Как бревна, так и переводины должны быть хорошо скреплены с плотом. Чтобы удерживать плоты на линии моста, их закрепляют якорями. Расстояние места заброски якорей от оси моста должно быть примерно в шесть раз больше глубины реки.

В случае же применения в качестве опоры лодок, каждая лодка предварительно оснащается рамами, козелками или клетками (на рис. 13 приведена оснастка такой лодки козелками). В остальном устройство этих мостов мало отличается от обычных балочных.

Инж. Н. П. Менгел

## ПУТЬ СТАЛИНАБАД — ТАШКЕНТ ОТКРЫТ

В суровых ущельях Таджикистана в течение двух лет велась большая и труднейшая работа. Здесь аммоналом взрывали горные кряжи и прокладывали полутоннели в отвесных стенах Финского ущелья, здесь зачастую работали над пропастью, спускаясь на веревках.

За два года героического труда сброшено 1200 тыс. кубометров скального грунта. И теперь дорога, соединяющая Ташкент и Сталинабад, продолжена.

20 августа на строительстве дороги сомкнулись северный и южный участки. Встреча произошла на северном склоне Анзобского перевала высотой в 3600 метров, а 21 августа состоялось торжественное открытие автомагистрали.

В третьем часу ночи в Сталинабад по новой дороге прибыли 18 машин, впервые проделавшие сквозной путь. На машинах прибыли 300 лучших ударников строительства. Несмотря на поздний час, к месту встречи собралась огромная масса трудящихся.

Экономическое значение новой дороги огромно. Она соединила южную и северную части Таджикистана, отрезанные друг от друга тремя цепями горных хребтов, она связала между собой столицы Таджикской и Узбекской ССР. Если прежде на проезд из Сталинабада в Ташкент или в северные районы Таджикистана требовалось двое с половиной суток, то сейчас по новой дороге этот путь можно покрыть за 12 — 15 часов.

## БЕСПРИЗОРНАЯ ШКОЛА

При Наркомземе Туркменской ССР имеется школа шоферов, но руководители наркомата, очевидно, забыли о ее существовании. Школа беспризорна.

Сейчас надо начинать занятия с курсантами нового набора, а школа совершенно не готова к этому. Здание ее почти наполовину занято посторонними жильцами. Для классов годны только две комнаты. Нет ни классной мебели, ни соответствующего оборудования. В автока-

бинете, например, нет никаких пособий по электрооборудованию. Школа не имеет даже своей учебной автомашины.

В здании негде разместить учеников, а здесь же еще намечено поместить курсы колхозных счетоводов. Непонятно, как и где будут жить и учиться курсанты-шоферы, набор которых в районах уже начал. О чем думают Наркомзем и руководство школы?

Ашхабад

К.

# Внимание водителем кадрам

## ОБЗОР ПИСЕМ, ПОСТУПИВШИХ В РЕДАКЦИЮ

Вопросу борьбы с аварийностью на транспорте уделяется много внимания. И это вполне понятно: аварийность — зло, с которым надо бороться упорно, систематически, изо дня в день. Внимательное изучение причин аварий, всестороннее освещение этого вопроса позволяет найти правильный путь ликвидации аварийности.

Несомненно, что основными виновниками аварий являются сами водители. Об этом говорят многочисленные факты. Ближайшие причины здесь — недостаточные технические знания водителей, лихачество, недисциплинированность, пьянство и т. д. В получаемых редакцией письмах приводится много ярких фактов, подтверждающих правильность этого вывода.

Вот, например, тов. Гр. А. пишет:

«Если даже в самом Новосибирске, центре Западной Сибири, водители «откапываются» отсутствием дисциплинированности и слабой подготовкой, то о районах я говорить не приходится. Там большинство шоферов технически совершенно неграмотно. Но зато по ухарству и лихачеству они ни в чем не уступают новосибирским. Недавно, например, шофер Ситниковской МТО Глазов в пьяном виде стал гонять машину по улицам гор. Камня. В результате на крутом повороте он перевернулся и разбил машину».

Тов. Г. М. из Бийска (Западная Сибирь) сообщает:

«На улицах Бийска часто можно видеть мчащиеся с большой скоростью машины, на подножках которых стоят пассажиры. Правила езды в городе не соблюдаются, из-за чего нередко происходит авария».

О таких же фактах сообщают т. Подолько из г. Керчи, т. Войда из Минусинска и другие. С пьянцами и лихачами, конечно, надо вести самую беспощадную борьбу. Но дело не в одном лихачестве, недисциплинированности и малокультурности некоторой части шоферов. Все это, так сказать, видимые и обычные причины аварий, выявить и бороться с которыми не так уж трудно — нужны бдительность и культурно-массовая работа.

На аварии в значительной степени влияют еще условия работы шоферов. Об этом часто забывают. В получаемых редакцией письмах содержится много фактов, показывающих, что многие хозяйственники на местах еще не уяснили себе всего значения исторических указаний т. Сталина о кадрах. Зачастую водители находятся в таких условиях, которые ни в какой мере не способствуют нормальной работе автотранспорта.

Тов. Бархатов (г. Орел) пишет нам:

«Конечно, большинство аварий происходит по вине водителей. Но я считаю, что не только ухарство является причиной аварий. Есть и другие причины, о которых мало го-

ворят. Надо обратить внимание на условия работы водителей. Ни в одном автохозяйстве города нет нормального рабочего дня. Водители проводят на машине по 12—14 часов, да, кроме того, сами же производят весь текущий ремонт. Не бывает у них и выходных дней, а если и бывают, то за отсутствием клуба шоферы проводят их в пьяной. Если, помимо мер судебного воздействия, мы займемся улучшением условий работы водителей, то, безусловно, аварии снизятся».

С этим нельзя не согласиться. Особенно плохо обстоит дело в районах. Здесь часто на водителя смотрят, как на придаток к машине. Условия работы таковы, что водитель не имеет нормального отдыха. Тт. Плоцкий и Синельников из совхоза № 132 (Кругинский район, Омской области) пишут:

«На грузовых машинах шоферы у нас работают по 24 часа, а потом сутки отдыхают. Но на лесочной машине шофер работает один, и в период посевной и уборочной кампаний он почти не имеет отдыха. Ездит то в район, то по бригадам. Иногда приходится отдыхать по 2—3 часа в сутки. Выходных дней нет».

В маленьких автохозяйствах водители обычно предоставлены самим себе. Здесь не забываются о повышении квалификации шоферов, о создании нормальных условий эксплуатации автомашин.

«В совхозе «Горная Поляна», Сталинградского края, — пишет т. Горобченко, — такая обстановка, что мне стыдно писать об этом. На автокаре за три года переменялось 10 шоферов, а на машине ГАЗ за 6 месяцев переменялось уже 4 шофера. Плохо обстоит и в наше дело с учебой. Мне хотелось бы, например, сдать на 2-ю категорию, но подготовиться негде, кружков по повышению квалификации у нас нет».

Такую картину можно встретить не в одном совхозе «Горная Поляна». Даже в больших городах не везде налажена техучеба, не всегда шофер может подучиться.

Беспощадно изгоняя с автотранспорта злостных аварийщиков, пьяниц, хулиганов и чужаков, мы должны создать нормальные условия работы для честных водителей. Преданный делу шофер должен быть окружен заботой, должен получить полную возможность повысить свой культурный уровень и технические знания. Совершенно недопустимо, когда шоферы работают сутками без отдыха и буквально спят за рулем.

Бороться за создание нормальных культурных условий работы обязаны в первую очередь профорганизации автотранспорта. Большую помощь здесь могут оказать также госавтоинспекция и Автодор.

Автотранспорту нужны крепкие, здоровые кадры. Вырастить и закрепить такие кадры можно путем создания нормальных, здоровых условий работы.

*„Лозунг „Кадры решают все“ — требует, чтобы наши руководители проявляли самое заботливое отношение к нашим работникам, к „малым“ и „большим“, в какой бы области они ни работали...“*

# УЛУЧШИТЬ ПОЛОЖЕНИЕ АВТОТРАНСПОРТА

## В ТАДЖИКИСТАНЕ

Автопарк Таджикистана за последние три года вырос почти в четыре раза. В 1932 г. в Таджикистане было 487 машин, а в настоящее время имеется уже около 1800. Большинство машин находится в руках мелких автохозяйств. Так, 80 проц. автохозяйств имеют от 1 до 5 машин.

Распыленность автопарка обусловила неудовлетворительное, а в ряде случаев бесхозяйственное его содержание и использование. Значительная часть парка лишена самых элементарных условий содержания. В большинстве случаев машины стоят под открытым небом — нет гаражей.

Почти ни в одном автохозяйстве не проводится плано-предупредительный ремонт. Машины, как правило, ставятся в ремонт не после определенного срока работы, а тогда, когда они уже отказываются ходить.

Автохозяйства, имеющие свои ремонтные мастерские, насчитываются единицами, да и то это в большинстве небольшие мастерские с ограниченными производственными возможностями. Вследствие этого продолжительность ремонтов превосходит всякие нормы. Например, в совхозе Бауманабад продолжительность среднего ремонта превышает установленную норму более, чем в 5 раз.

Контроль за работой машин не налажен даже в крупных автохозяйствах, поэтому сильно развита езда «налево». Проведенной в феврале этого года однодневной проверкой машин в пути на 34 грузовиках было выявлено 107 нелегальных пассажиров.

Автопарк работает преимущественно в одну смену. Отсутствие спаренной езды не позволяет нормально и полностью использовать автотранспорт. Рабочий день шофера зачастую доходит до 15 часов, что отражается на качестве работы и приводит к авариям. Вопросами организации труда автохозяйства не занимаются, новая сдельная оплата труда внедряется крайне медленно. Обследованием автохозяйств сов-

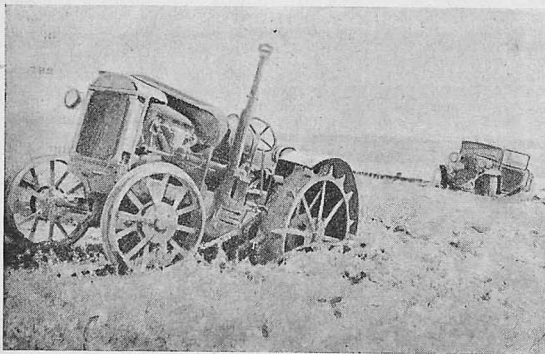
хозов и МТС выявлено, что ни в одном автохозяйстве не осуществляется новая система оплаты труда; в них применяется старая система, давно отмеченная Цудортрансом как не стимулирующая повышения производительности труда. Передовые автохозяйства, как, например Таджтранс, Заготхлопок, НКХОЗ и др., поняв значение правильной организации труда, проводят у себя новую систему зарплаты.

Многие автохозяйства не занимаются повышением квалификации шоферов. Ни в одном автохозяйстве не проводится техминимум среди ремонтных рабочих, смазчиков, электромонтеров. Неудовлетворительно выполняется автотранспортом Таджикистана важнейшая директива партии и правительства о коренизации кадров: водителей таджиков и узбеков очень мало.

В своем постановлении от 28 февраля ЦК КП(б)Т и СНК наметили пути улучшения работы автотранспорта, поставив перед автохозяйствами ряд ответственных задач.

Основные мероприятия в этой области сводятся к следующему. Организуется межведомственная комиссия по перевозкам, обязанность которой ежеквартально и ежемесячно планировать авто-грузевые перевозки и наблюдать за осуществлением плана. Планирование перевозок позволит более рационально использовать транспортные средства и легче маневрировать ими в необходимых случаях (например, перевозка горючего для посевной, переброска переселенцев в Вахшскую долину и т. д.).

Вторым не менее важным мероприятием является проведение принципа концентрации автотранспорта. Это снижает накладные расходы и создает условия для технического правильного использования автопарка. Так, например, объединены автобазы Наркомзема и Водостроя. Подготавливается создание объединенной автобазы в Сталинабаде для МТС, тяготеющих к городу, и в Файзабад-Кала для МТС, расположенных на юге Таджикистана.

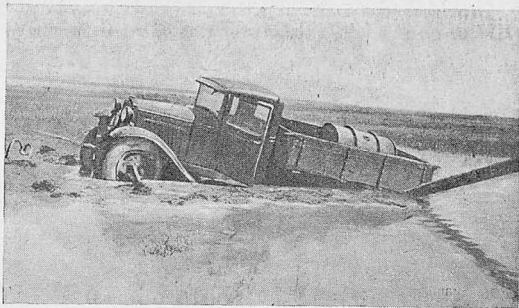


Ждут второго буксирного трактора Кумсангирской МТС, так как один трактор не может вытащить машину из грязи.

Фото автора

В районе Кумсангирской МТС дороги при поливке хлопковых полей заливаются водой. На снимке видно, в каких условиях работает машина, подвозящая горючее

Фото автора



Кроме того, в Сталинабаде намечена постройка междуведомственного гаража на 50 машин для мелких автохозяев.

Механическому заводу Наркѡзема предложено включить в план капитального ремонта ремонт моторов автомашин Заготзерна и Заготхлопка. Вопрос о ремонтной базе автотранспорта республики может быть полностью разрешен только после постройки намеченных планом второй пятилетки двух авторемонтных заводов в Ходженте и Сталинабаде.

Автохозяевам предложено вести точный учет всего автоимущества, не допускать содержания машин под открытым небом, прикрепить шоферов к машинам, строго контролировать расход горючего, запчастей, резины, установив материальную ответственность шоферов и заведующих гаражами, не допускать выезда машин на линию без путевок, устранить уравниловку в зарплате. Дополнительным постановлением правительство обеспечило организацию в Сталинабаде центрального клуба автоработни-



Подъездной путь к совхозу имени Рахимбаева (Курган-Тюбинский район).

Фото автора

ЦК партии и СНК Таджикистана обязали ведомства и хозорганизации обеспечить имеющийся у них автотранспорт гаражами и ремонтными мастерскими для текущего и среднего ремонта, предупредив, что новое строительство должно вполне соответствовать техническим требованиям.

Правительство вынесло решение о подготовке 2 000 шоферов. Это ответственное дело поручено Главдортрансу и ряду основных автохозяев. Однако некоторые организации, как Заготхлопок, Овцеводтрест, до сих пор не приступили еще к выполнению этого решения правительства.

Даны также указания по улучшению работы Автотора Таджикистана.

Прокуратуре предложено срочно разрешать дела, связанные с нарушением правил эксплуатации автотранспорта, незаконными перевозками, несоблюдением правил езды и т. д.

Общественность Таджикистана, и в первую очередь Автотор, должны серьезно помочь автотранспорту республики в разрешении стоящих перед ним задач.

Карамов

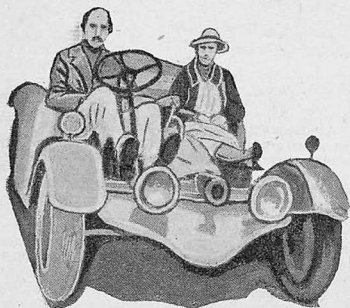
Грацинский



# НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТО

## НОВЫЙ ВИД АВТОМОБИЛЯ

На американском курорте Ньюпорт получили популярность специальные автомобили, пассажиры которых сидят не в автомобиле, а на

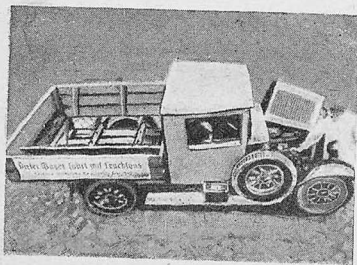


автомобиле. Двигатель расположен сзади. В остальном «конструкция» машины понятна из фото.

## АВТОМОБИЛЬ НА СВЕТИЛЬНОМ ГАЗЕ

В поисках замены нефтяного горючего в Германии возвратились к первым дням развития двигателей внутреннего сгорания, т. е. к газовым двигателям. Проводятся опыты применения сжатого светильного газа для автомобильных двигателей.

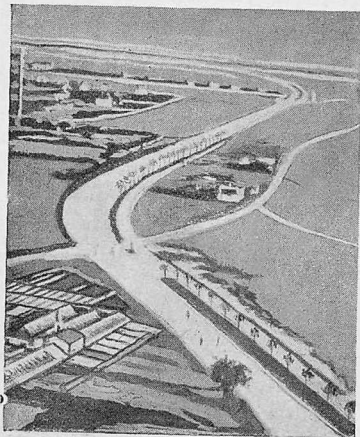
На фото — грузовик Берлинской компании



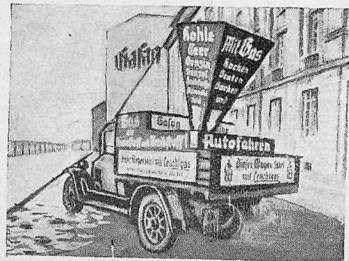
## ГЕРМАНСКАЯ АВТОСТРАДА

Готовясь к войне, Германия усиленно ведет строительство новых автомобильных дорог.

На фото — одна из новых немецких автострад, входящих в генеральный план строительства автодорожной сети стратегического значения. Дорога разделена зелеными насаждениями на две полосы. Пересечения выполнены на разных уровнях.



газовых заводов, работающий на светильном газе. Слева — грузовик с вынутым полом. Видны баллоны с газом и (под капотом) смесительный клапан. Справа — общий вид грузовика с рекламной установкой, агитирующей за применение газа на автомобилях. На щите надпись: «На газе — варить, жарить, печь и ездить на автомобиле!»

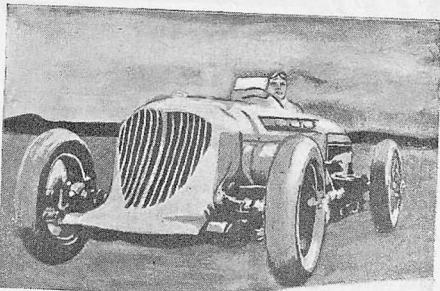


# ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

## НОВЫЙ ЧАСОВОЙ РЕКОРД СКОРОСТИ НА АВТОМОБИЛЕ

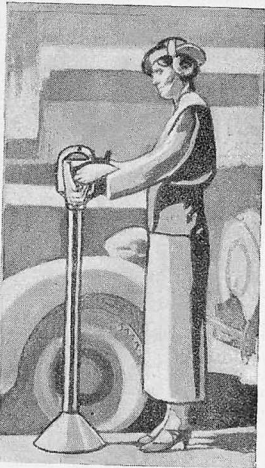
Англичанин Джон Кобб установил на автомобиле «Непир-Рейлтон» новый мировой рекорд скорости в течение часа. Как известно, мировой рекорд скорости на расстоянии в одну милю равен 450 км в час. Поэтому новый часовой рекорд в 250 км является довольно внушительным.

Автомобиль «Непир-Рейлтон» — серийная машина, не имеющая даже компрессора, который обычно ставится на гоночных и рекордных машинах.



## ШТРАФНОЙ СИГНАЛ

Чтобы не допускать продолжительных стоянок машин на центральных улицах с напряженным движением, в Оклагоме (США) введены штрафные автоматы. В местах, где стоянка машин особенно нежелательна, по краям тротуаров установлены столбики с отверстиями

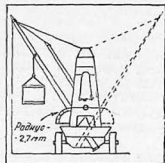


для опускания монеты. Как только опустишь монету, над столбиком звенит зеленый флажок, дающий шоферу право на остановку в течение определенного срока. По истечении этого срока флажок втягивается внутрь, принуждая владельца машины опустить другую монету или очистить место.

## ГРУЗОВИК С ПОДЕМНЫМ КРАНОМ

В Германии появился новый тип крана для погрузки и выгрузки тяжелых грузов, основное удобство которого заключается в том, что он занимает на платформе мало места.

Поперечина крана опирается на 2 выдвигаемых стойки, позволяющих поднять кран до вы-



соты 7,2 м. Поворотный кран в состоянии поднимать с каждой стороны грузовика грузы до 5 т и укладывать их в любом месте платформы.

Управление подъемником, приводимым в движение специальным мотором, производится шофером непосредственно из его кабины.

# Техническая консультация

ПОД РЕДАКЦИЕЙ инж. И. И. ДЮМУЛЕНА

Тов. С. В. (Таганрог).

1. Распространяется ли приказ Цудотранса о планово-предупредительных ремонтах на новые машины с первых дней эксплуатации или же через определенный километраж?

Приказ Цудотранса распространяется на все машины, в том числе и на новые, вступившие в эксплуатацию недавно.

2. Какое преимущество имеет соединение положительного полюса аккумулятора с массой?

При соединении на массу положительного полюса аккумулятора выгорает скорее контактный винт прерывателя, который менять легче, чем контактный молоточек. У свечей, кроме того, при системе плюс (+) будут выгорать скорее боковые электроды и свеча прослужит дольше, чем при выгорании центрального электрода.

Тов. ЛОГИНОВУ (г. Харьков).

1. Почему в аккумуляторе отрицательных пластин на одну больше?

Емкость аккумулятора зависит от числа положительных пластин. Поэтому для наилучшего использования их положительная пластина помещается между двумя отрицательными.

2. Из какого металла и как изготавливаются контакты прерывателей в зажигании ГАЗ?

Контакты делаются из платины с добавлением для твердости 15—20% иридия. В более дешевых конструкциях (ГАЗ) ставят контакты из вольфрама. В гаражных условиях делать контакты нельзя, так как вольфрам плавится при очень высокой температуре в специальных электропечах.

Тов. ИВАНОВУ (м. Старые Дороги, БССР).

1. Что такое литраж и как его высчитать?

Литражем называют сумму рабочих объемов отдельных цилиндров двигателя. Высчитать литраж можно по следующей формуле:

$$V = 0001 \cdot \frac{\pi \cdot d^2}{4} S \cdot i,$$

где  $V$  — общий объем цилиндров в литрах,  $\pi$  — 3,14,  $d$  — диаметр цилиндра в сантиметрах в квадрате;  $S$  — ход поршня в сантиметрах;  $i$  — число цилиндров двигателя.

2. Можно ли переставить батарею с машины, имеющей фордовскую систему электрооборудования, на машину, имеющую бошевскую систему?

Переставить можно при условии одинаковой емкости батарей.

Тов. ПРОЖИВИНУ (г. Куйбышев)

Как сохранить батарею в бездействующем состоянии?

Батарею разряжают током нормальной силы до падения напряжения у каждого элемента до 1,7 вольта, после чего кислоты из аккумулятора осторожно выливают, заливают в банки дистиллированную воду и оставляют на

три часа. Затем снова сливают воду из аккумулятора, наливают свежей воды и опять оставляют на несколько часов, меняя таким образом воду до тех пор, пока при пробе чистой стеклянной или деревянной палочкой на язык вода из аккумулятора не будет иметь привкуса кислоты. Вылив последнюю воду, закрывают все элементы пробками.

Тов. КУДРЯВЦЕВУ (ст. Хадабулак, Забайкальской ж. д.).

1. Как и из какого материала изготавливаются аккумуляторные банки для автомобиля ГАЗ?

Банки изготавливаются из пластмассы, состоящей из:

шугуровского асфальта	30%
каменноугольного пека (вар)	30%
линтера (волокна и пух хлопкового семени)	10%
кизельгура (пористая земля из мельчайших раковин)	30%

Расплавленный асфальт и пек нагревают до температуры 180°, затем в массу добавляют лентер, размешивают, добавляют кизельгур, перемешивают 1 час при температуре 170—180°, прибавляют 2% воды и штампуют прессом с давлением до 250 кг на 1 кв. см при температуре 140—150°. Время выдержки на штампе — 5 минут.

2. Как ремонтировать аккумуляторные банки из пластмассы?

Надежный способ ремонта банок из пластмассы еще не разработан.

3. Каким образом определить сульфатацию пластин и как ее удалить?

Если аккумуляторная батарея постоянно некоторое время в разряженном состоянии, то ее пластины, особенно отрицательные, покрываются белым налетом сернистого свинца (сульфат свинца). Определить сульфатацию пластин можно по сильноному уменьшению емкости батареи и ее нагреванию при зарядке или же по белому налету на пластинах при разборке батареи. Удалить налет сернистого свинца не всегда удается. Достигается это повторными многократными зарядками и разряжками слабым током или же механическим путем при разборке пластин.

Тов. БУЛАТОВУ.

1. Укажите путь прохождения тока низкого напряжения на автомобиле ГАЗ?

Путь тока будет следующий: положительный полюс батареи, масса автомобиля, масса прерывателя, неподвижный контакт прерывателя, подвижный контакт прерывателя, замок выключателя, первичная обмотка катушки, переходная коробка, отрицательный полюс батареи. В некоторых системах в цепь первичного тока включается амперметр, регистрирующий силу тока, поступающего на зажигание.

2. Укажите, какие жиклеры карбюратора Зенит работают на малых, средних и больших оборотах?

На малых оборотах работают главный и

компенсаторный жиклер, на средних — главный и частично компенсаторный, при больших оборотах — главный. С увеличением числа оборотов бензин не успевает проходить через калиброванное отверстие в промежуточный колодец и поэтому компенсаторный жиклер начинает давать не столько бензина, сколько воздуха, поддерживая этим постоянство смеси.

Тов. ДУБАССАР (г. Кротокин)

1. Почему диффузоры карбюратора делают с вставными?

Для возможности замены одного диффузора другим, что делается при установке одного карбюратора на разные двигатели.

2. Какой зазор должен быть в замке поршневого кольца?

Для верхнего — 0,25, для второго — 0,20 и для третьего — 0,15 мм.

3. Какая зависимость между ходом поршня и длиной колена вала?

Ход поршня равен удвоенной длине колена вала.

4. Почему блок тракторного двигателя отличается со вставными гильзами, а автомобильного двигателя — без гильз?

Потому что трактор работает в более тя-

желых условиях, чем автомобиль и его детали подвержены быстрому износу. Для того чтобы не прибегать к частой шлифовке блока, производят смену вставных гильз.

Тов. КИРИЧЕНКО (Степновская МТС).

1. Проходит ли через амперметр ток, идущий на зажигание в автомобилях ГАЗ?

Включенные амперметра в цепь зажигания обязательно. В некоторых автомобилях ГАЗ амперметр включен, в других нет. Различные способы включения амперметра можно объяснить пересоединением проводов в контрольной коробке, что фактически не изменяет основных показаний амперметра.

2. Укажите путь тока при зарядке батарей динамомашин?

Зарядный ток идет с положительной щетки динамомашины на массу, на «плюс» батареи, на «минус», по стартерному проводу, по желтому проводу на коробку клемм, регистрируется в амперметре, проходит через второй зажим коробки клемм, по проводнику (желтый с черным) в реле и на отрицательную щетку динамомашин. Часть тока динамомашин (при больших оборотах) по отдельной цепи идет на зажигание и питание фар.

## АВТОДОРОЖНАЯ ХРОНИКА

### СОРЕВНОВАНИЕ ШОФЕРОВ

Алмаатинский обком ВЛКСМ, крайком союза шоферов и Облаготзерно объявили областное соревнование на лучшего шофера по вывозке хлеба к станциям железной дороги.

Основное условие соревнования — каждый шофер должен выполнить и перевыполнить оперативный план перевозок с соблюдением всех технических правил эксплуатации машин.

Для премирования шоферов выделены две библиотечки по 200 книг, платфон, велосипед, радиостановка, часы и др.

Соревнование шоферов закончится 25 декабря.

### ГАРАЖ ДЛЯ КОЛХОЗНЫХ АВТОМАШИН

В Ульяновске Автодор оборудовал гараж для приезжающих в город колхозных автомашин. Казенное помещение гаража вмещает 9 машин. В распоряжении шоферов имеется полный комплект необходимых инструментов. В специальной мастерской может быть произведен текущий ремонт.

В гараже постоянно дежурят курсанты Автодора, которые оказывают шоферам помощь в уходе за машиной.

С шоферами колхозных машин проводятся беседы о технике вождения, правилах уличного движения и т. д. Сейчас гараж обслуживает в первую очередь машины, занятые на хлебозероуборочке.

### НОВЫЙ ГАРАЖ

#### ДЛЯ ЛЕГКОВЫХ МАШИН «М-Г»

В Москве приступают к строительству большого гаража Мосавтотранса для новых легковых машин «М-1».

На Ново-Алексеевской улице в районе Ярославского шоссе, вырастет прекрасный четырехэтажный корпус нового гаража, проект которого составлен Управототрансом и утвержден Цудототрансом, Наркомхозом и архитектурно-планировочным отделом Моссовета.

При гараже будут профилакторий, мастерские, культурно-бытовые учреждения, души и т. д. Гараж рассчитан на 400 такси — новые машины Горьковского автозавода им. Молотова.

### СТРОИТЕЛЬСТВО АВТОДОРОГИ

#### МОСКВА—ГОРЬКИЙ

Строительство автодороги Москва—Горький, как сообщает старший инженер управленин дороги т. Волков, будет закончено в 1937 г.

Сейчас на отдельных участках вместо полурасширенного шоссе построены десятки километров гудропонирированной дороги. К концу года будет совершенно закончен участок Покровка — Москва протяжением 100 км. Сейчас на этом участке производится подом земельного полотна между Нопинском и Покровском.

В этом же году будет закончена реконструкция

участка Горький—Дзержинск, который является как бы вездом в Горький.

На р. Клязьме вместо теперешних временных сооружений — понтонов — будут построены мосты, обеспечивающие бесперебойный проезд машин круглый год.

Оформление Московского участка дороги будет производиться по особому проекту в соответствии с общей реконструкцией Москвы. Постройка Горьковского участка связывается с проектом расширения Горького. На этих участках будет увеличена ширина дороги и устроены тротуары для пешеходного движения.

Стоимость всего строительства дороги определяется в 110 млн. рублей.

### АСФАЛЬТИРОВАННЫЕ ДОРОГИ ВОКРУГ МОСКВЫ

Вокруг Москвы сейчас широко развернуты работы по строительству и усовершенствованию автопулевых дорог. К концу октября будут сданы в эксплуатацию 8 асфальтированных участков крупнейшей подмосковных шоссе.

Заканчивается асфальтирование и гудропонирирование Можайского шоссе на всем протяжении от Москвы до Кубинки (63 км). Покрываются асфальтом три важнейшие вездомы К Можайскому шоссе — Подушижское (около 10 км), Успенское (11 км) и Рублевское шоссе на всем протяжении от Москвы до Рублева (9 км).

Ленинградское шоссе будет иметь черное покрытие от Москвы до Клина (82 км). На Подольско-Харьковском шоссе заканчиваются работы по устройству асфальтового покрытия от Юпанси до шестого километра за Серпуховом. К концу сентября будет открыто движение на всем протяжении этого участка.

Заканчиваются работы по асфальтированию 25 км Щелковского шоссе и начинаются работы по усовершенствованию дальнейшего участка этого шоссе от Щелкова на Фриново.

По Кадамовскому шоссе будет введен в эксплуатацию 20-километровый асфальтированный участок.

### ХОПЕРСКИЙ РАЙОН ЛИКВИДИРОВАЛ БЕЗДОРОЖЬЕ

Хоперский район в этом году является передовым по дорожному строительству в Сталинградском крае. С апреля по август в районе отремонтировано 200 км дорог, сделано 17 новых мостов, восстановлено 20 старых мостов. Сейчас в районе нет ни одной ямной дороги. Даже на окраинах района автомашины могут ехать со скоростью до 70 км в час.

Центральный штатг сезонного соревнования по ликвидации бездорожья направил районетком в колхоз «Молодая гвардия» почетными грамотами. Лучшие ударники дорожного строительства премированы.

# Обмениваемся опытом Таганжеев

## КАК УСТАНОВИТЬ ВТУЛКУ В ВЕРХНЕЙ ГОЛОВКЕ ШАТУНА?

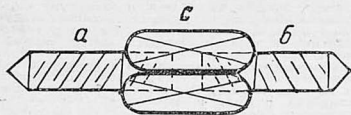
Предложение т. Диченко, г. Таганрог.

Сделав оправку с внутренним диаметром на 0,5 мм больше, чем диаметр верхней головки шатуна, надо забить в нее заготовленную из титановой бронзы втулку. Через втулку надо прогнать соответствующего размера шарик (можно из подшипника). Затем втулку надо выбить на одном конце, снять фаску так, чтобы она зашла в верхнюю головку шатуна, и вогнать ее при помощи тисков, не доводя до канавки на 2 мм. После того как шарик прогонит сильным ударом молотка, втулка сделает хорошую осадку и не будет вращаться в шатуне. После этого втулку надо собрать, прижав ее по пальцу. Такая установка втулок дает хорошие результаты.

## ВЫПРАВКА КОЛЕНЧАТЫХ ВАЛОВ ПРИ ПОМОЩИ РАЗЖИМА

Предложение К. А. Лерх, г. Самара.

Из стали вытачиваются две шпильки а и б с газовой резьбой. Концы шпилек цементируются. Если поворачивать гайку С, то концы шпилек будут входить и выходить из гайки.



Коленчатый вал устанавливается в центре токарного станка для проверки степени прогнутого его. После этого немного освобождают коленчатый вал в центрах, оставляя его на месте. Далее устанавливают разжим в по-



ложении 1 и 2 в зависимости от того, куда требуется выправить коленчатый вал.

Когда разжим установлен, рекомендуется ударить несколько раз ручником по щекам колена и оставить его в таком положении на некоторое время, после чего вновь проверить погнутость.

## РЫЧАГ ДЛЯ ВКЛЮЧЕНИЯ КОМПРЕССОРА АВТОМОБИЛЯ АМО-3

Предложение Ульянова, ст. Грязи, Ю.-В. ж. д.

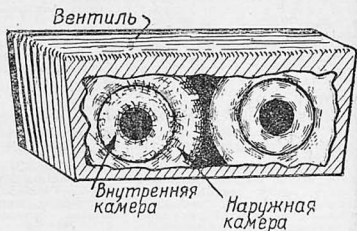
Операция включения компрессора на автомобиле АМО-3 занимает слишком много времени и неудобна для шофера в пути. Включение компрессора можно значительно облегчить, поступив следующим образом. В полу кабины, над рычагом компрессора, надо прорезать щель длиной в 7—8 см и шириной 12 см. Затем взять металлическую трубу длиной в 40 см и надеть ее на рычаг компрессора. Выжав педаль сцепления, правой рукой можно включить компрессор.

Трубку во время езды можно сохранять под сидением, а щель в полу закрыть железной крышкой с шарнирами.

## ПНЕВМАТИЧЕСКИЕ СПИНКИ СИДЕНИЙ ШОФЕРСКОЙ КАБИНЫ

Предложение В. Г. Клименко, г. Караганда.

В кабине шофера спинки сидений быстро приходят в негодность, так как при нажатии педалей шофер вынужден сильно опираться на спинку. Поломанные торчащие пружины соз-



дают неудобства для водителя. Я предлагаю в таких случаях делать пневматические спинки. Спинки делаются из двух вложенных одно в другое резиновых колец, изготовленных из старых негодных камер. Камеры соединены между собою и имеют общий вентиль, через который можно производить подкачку камер.

## ПРЕЖИМНЫЕ ПРУЖИНЫ ПЕРЕДНЕГО КРЕПЛЕНИЯ ДВИГАТЕЛЯ ГАЗ

Предложение шофера Работнова П. А., Ярославль.

1. В передней опорной точке двигателя ГАЗ происходит частая поломка амортизационных пружин, замена которых связана с большими неудобствами и большой затратой времени. Некоторые шоферы для того, чтобы сменить пружины, снимают радиатор. Я предлагаю это делать так. Прежде всего взять домкрат и приподнять немного переднюю часть двигателя, предварительно сняв нижнюю пружину и положив между головкой домкрата и картером деревянную подкладку. Потом новые пружины надо сжать в тисках или пассатижами и связать их шпагатом. Тогда легко можно будет вставить их на место. Когда вся работа будет закончена, надо разрезать шпагат ножом и пружины займут свое положение.

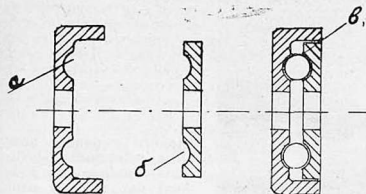
2. Горьковский автозавод им. Молотова не уделяет достаточного внимания мелочам. Так, например, подача горючего идет самотеком, а пробки бензинового бака не имеют отверстий для доступа воздуха — в результате бак оказывается герметически закупоренным. Надеяться на пористость прокладок не приходится. Это часто ставит в тупик не только молодых, но и старых и опытных шоферов и немало бывает из-за этого простоев машин. Я предлагаю или делать отверстие в пробке, или же в самой прокладке вырезать канавку для доступа воздуха.

## РЕМОНТ ПОДШИПНИКОВ ПЕРЕДНИХ ЦАПФ

Предложение тт. Гунич, Башкирева и Зевакина, Калининдорфская МТС, Одесской обл.

Очень часто автомашины фрод простаивают из-за поломок подшипников передних цапф. Эти подшипники мы приспособились ремонтировать сами, только вместо роликов мы вставляем шарики.

Для этого в нижней половинке обоймы в середине на токарном станке надо выточить полукруглую канавку а для шариков, затем отковать верхнюю утолщенную половинку, где также вы-



точить для шариков канавку 6. После этого в первую половинку надо поместить малые шарики 7 (от магнетных подшипников), наложить вторую половинку и загнуть концы в первой половинке. Получается готовый шариковый подшипник.

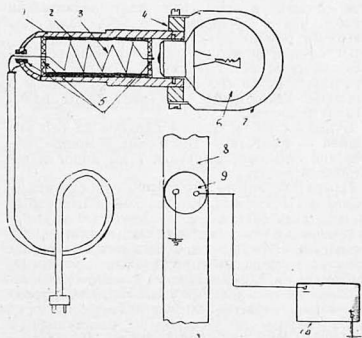
Отремонтированный таким образом подшипник дал положительные результаты — прошел уже 6 тыс. км и продолжает работать.

## ПЕРЕНОСНАЯ ЛАМПОЧКА ИЗ КОЛПАКА ВЕНТИЛЯ

Предложение шофера Крапивина, г. Пермь.

Части, которые иногда идут в утиль, можно использовать для разных нужд. Так, я предлагаю делать переносную лампу из колпака вентиля.

Для этого нужно взять предохранительный от грязи колпак камеры, на одном конце его просверлить отверстие в 5 мм, на другом сделать прорезы для цоколя лампочки — этот конец будет служить патроном. К этому же концу нужно припаять кантргайку, взятую от



1. Колпачок вентиля.
2. Резиновая трубка.
3. Пружина.
4. Гайка от свечи.
5. Эбонитовые кольца.
6. Лампочка.
7. Предохранит. сетка.
8. Стойка кабины.
9. Штепсельная розетка.
10. Аккумулятор.

негодной свечи, потом отрезать верхнюю часть корпуса свечи, припаять к ней предохранительную дужку и накрутить на кантргайку.

Внутри колпака должна быть поставлена пружинка, одним концом соединенная с проводником, а другим с лампочкой. Между лампочкой и пружинкой надо положить кружочек фибры с тонким отверстием для конца пружинки, который должен соединяться с лампочкой, а второй провод соединить с массой колпачка. Таким образом, ток пойдет в лампочку через пружинку, которая безусловно должна быть изолирована от колпака. Другие концы провода надо присоединить к источнику тока.

## ПОДШИПНИКИ ДЛЯ ПОВОРОТНЫХ ЦАПФ

Предложение т. Опилатова (Немецкая МТС).

Изношенные подшипники поворотных цапф довольно часто заменяют в гаражах простыми бронзовыми втулками. В этих случаях управление рулем значительно затрудняется. Я предлагаю применять подшипник, который в нашем гараже дал хорошие результаты. Подшипник состоит из трех выточенных по размеру шайб. В средней просверлено 12 отверстий, в которые вставляются 5-мм шарики. Она закрывается сверху и снизу стальными калеными крышками. Толщина всего подшипника — 14 мм, толщина каждой шайбы — 4 мм.

# ВЕСТИ С МЕСТ

## СОВХОЗЫ НЕ ЗАБОТЯТСЯ О ПОДЪЕЗДНЫХ ПУТЯХ

Ремонт дорог в Клинцовском районе (Западная область) в этом году идет значительно лучше, чем в прошлом. В районе полностью закончен ремонт мелких мостов.

Передовым в этом отношении является Гулевский сельсовет. Все пять километров дорог, пролегающих по его территории, приведены в порядок. Кроме того, сельсовет сверх плана строит 9 мостов.

В Киваях 300 м дороги сделаны из особого щебня — «жествыи». Выстроено 5 мостов. Бутковский сельсовет выравнял 7 км дорог и построил 3 моста.

Плохо обстоит дело с дорожным строительством в Песчанском, Кожушском и некоторых других сельсоветах.

Отдельные предприятия, как, например, фабрики им. Ногина и им. Дзержинского, всерьез занялись улучшением подъездных путей. На фабрике им. Дзержинского расширяется мостовая протяжением 800 м. Ногинцы строят новую мостовую в 1200 м.

Но совхозы до сих пор не приступили к ремонту своих подъездных путей. В совхозе «Борки» (принадлежащем фабрике им. Дзержинского) надо отремонтировать всего два мостика, однако, совхоз еще ничего не сделал для этого. Райисполком был вынужден оштрафовать ряд совхозов за недопустимое отношение к ремонту подъездных путей.

Райдоротдел должен усилить руководство дорожным строительством, чтобы превратить район в передовой. Для этого имеются все возможности.

Е. Розенблюм

## ЗАДЕРЖИВАЮТ ВЫПЛАТУ ЗА ЭКОНОМИЮ

Чтобы получить деньги за экономию горючего, шоферам Боровского отделения Мособлдортранса приходится долго обивать пороги бухгалтерии. Придешь сегодня, говорят: «нет денег, приходите завтра». А на завтра то же самое — так «завтраками» и кормят. За апрель, например, деньги мы получили в июне, а когда выдадут за июнь — неизвестно.

Но зато вычеты за перерасход производятся аккуратно при выдаче зарплаты. Впрочем, часто бывает, что и выдачу зарплаты задерживают.

Если бухгалтерия может своевременно делать вычеты за перерасход, то уж надо так же своевременно выплачивать за экономию.

Шофер

## ПЕРЕПРАВЛЯЮТСЯ В БРОД

Мост через речку Дряженку в колхозе «Партизан», Невадинского сельсовета, Ленинградской области, совершенно развалился. Ежегодно колхозники ломают на этом мосту десятки телег и калечат лошадей. Через мост сейчас нельзя проехать, колхозники предпочитают переправляться в брод, но сельсовет и не думает приступать к ремонту.

Пора райсовету Авдодора (председатель т. Гостьков) создать в колхозе автодорожную организацию и взяться за постройку моста.

С. Груцинов



Дороги в районе колхоза «Красный партизан» (Тамбовского района) находятся в плохом состоянии. Посреди колхозного села, на дороге, огромная рывина. В дождь это место становится совершенно непроезжим; колхозники ломают колеса телег и калечат лошадей, но никто не заботится об исправлении дороги

Фото Мемаева

## СДЕЛАЕМ НАШ АВТОПАРК РЕНТАБЕЛЬНЫМ

Эксплуатация автопарка в Чаквинском чайном совхозе (Батумский район) поставлена из рук вон плохо.

В Чакве давно уже забыли, что такое профилактический ремонт. Автомашины выходят на линию в состоянии, неизвостом ни ддя шофера, ни ддя мастерской. Бывает, что грузовики разрезают по горным плантациям без... тормозов. В одном случае провалилось прогнувшее дно кузова, в другом открылся и отвалился борт, потому что задвижки оказались испорченными. Немудрено поэтому, что автомашины ставятся на серьезный ремонт чаще, чем следует.

Диспетчер парка при существующих в совхозе порядках лишен возможности руководить движением. Часто бывает, что начальник административно-хозяйственного отдела т. Скоров перехватывает автомобили в пути и посылает их в другие пункты. Диспетчеру остается только фиксировать в конце дня фактическую работу.

Горючее расходуется бесконтрольно. Шоферы сжуют друг друга талонами на бензин, благо эти талоны отпускаются в любом количестве, без учета расхода.

Коэффициент использования тоннажа чрезвычайно низок. Автомашины в основном занимаются перевозками чайного листа с плантации на фабрику. Зеленый чайный лист очень легок и не выносит нагрузки слоем более 20 см. Поэтому полуторатонки загружаются при перевозках листа всего на какие-нибудь 5 проц своей грузоподъемности.

Администрация совхоза считает это зло неизбежным вследствие специфики производства. Вместо того, чтобы предпринять какие-нибудь меры к повышению коэффициента использования тоннажа, администрация добивается попол-

нения парка еще тремя грузовиками. Иначе, мол, будет сорван план заготовок листа.

В совхозе имеет хождение «теория» о том, что, мол, поскольку автотранспорт в условиях чайных совхозов убыточен, постольку вообще нельзя упорядочить автохозяйство.

Конечно, в чайном производстве есть свои особенности. Чайный лист не железо и не кирпич, он легкий по весу и скоро портится. Но это не значит, что нельзя сделать автотранспорт рентабельным. Надо только продумать методы эксплуатации автомобиля в этих условиях.

Очевидно, никому из чаквинских администраторов не пришло в голову, что замена 4 полуторатонки двумя полутонками «Пик-ап» может в корне изменить положение. «Пик-ап» можно загрузить чайным листом не на 5, а на 80—90 проц., так как средняя загрузка полуторатонки в 150—200 килограммов приближается уже к 90 проц. грузоподъемности полутонки. В кузове можно установить стойки и грузить лист в ящики несколькими этажами. «Пик-ап» легче, чем полуторатонке, развернуться на горной дороге, поэтому оборачиваемость будет быстрее.

Почему бы также не устроить на плантациях несколько местных пунктов сдачи листа бригадами? Отсюда можно было бы на мулах или на мотоциклах доставлять лист на районные пункты (их 4 в совхозе). С районных пунктов лист увозился бы уже на автомобилях с приспособленными кузовами.

Чтобы лучше использовать автотранспорт в своеобразных условиях совхоза надо хорошо продумать вопросы эксплуатации. Но вся беда в том, что этим некому заняться, администрация не заботится, а автодорожской организации в совхозе нет.

Ллойд

## ЧУТКО ОТНОСИТЬСЯ К РАБОТНИКАМ

Лучший шофер-ударник 4-й автобазы Союзтранса в Ленинграде т. Ягудин, неоднократно премированный за хорошую работу, по халатности расправил на машине подшипник. Профорг гаража Якимович созвал митинг, на котором шофер Ягудин был заклеймен позором, как «злостный аварийщик», «вредитель», «лихач» и т. д., несмотря на то, что у него это была единственная авария за все три года работы в автобазе. Профорг Якимович тут же на митинге отобрал у Ягудина книжку ударника, а заодно и ордер на костюм, выданный ему накануне в премию за ударную работу. Тут же решили и судить Ягудина товарищеским судом...

На следующий день, после вмешательства партийной организации, Ягудину вернули и книжку ударника, и ордер на костюм. За номером шоферской книжки профорг Якимович не разглядел живого человека.

Для контраста приведем другую поучительный случай из практики работы комсомольской организации той же автобазы.

Однажды посторонний шофер привез на базу в пьяном виде шофера-комсомольца Дунина

на его же машине. Комсомольцы встревожились. До этого случая Дунин был на отличном счету. Они долго по-товарищески говорили с Дуниным и деликатно выясняли причины этого случая. Они окружили парня вниманием, посетили его дома, — словом, чутко, осторожно и во-время поддержали комсомольца в тяжелую для него минуту. И вот, сейчас Дунин в гараже на отличном счету, он стал учиться, аккуратно посещает политзанятия и технические лекции, активно ведет комсомольскую работу.

Эти два случая весьма характерны. Случай с комсомольцем Дуниным показывает, какое значение имеет чуткий подход к человеку, что, кроме репрессий, необходима и воспитательная работа.

Жестоко карая неисправных, злостных прогильщиков и аварийщиков, нельзя механически подходить к людям, надо внимательно разбирать каждый случай и помочь хорошему шоферу вновь завоевать почетное звание ударника.

И. К.



# ЧЕРНИГОВСКИЕ ГРАМОТЕИ

На шоссе Ленинград—Киев есть много благоустроенных участков, оставляющих приятное впечатление у путешественника. Участки украшены лозунгами, вдоль дороги поставлены скамейки, около шоссе станций устроены клумбы и т. д. Все это придает дороге культурный вид.

Примеру лучших участков шоссе решил последовать и Черниговский 932-й участок. Черниговцы приступили сначала к изготовлению скамеек, а потом взялись за лозунги. Не прошло и месяца, как дорога была разукрашена яркими призывными лозунгами. Черниговцы можно сказать, перещеголяли всех.

Проезжая по дороге около деревни Красиловки, Олишевского района, мы заинтересовались творчеством черниговцев. Остановились, подошли поближе и стали читать лозунги. На одном было крупно выведено:

**«Красиловка наша дорога шоссе готова помочь колхозникам — ударникам олишевщины их сделать уборку урожая за 15 дней.»**

И под лозунгом большими камнями выложена подпись: **Захаров.**

Долго стояли мы на дороге. Проникнуть в тайный смысл изречения Захарова было не так-то легко.

На противоположной стороне дороги пестрел другой не менее глубокомысленный лозунг:

**«Колхозники и колхозницы ст. Красыловки боритесь за культурную жизнь дорожного строительства — линии Ленинград—Киев.»**

Через пять километров мы встретили еще один подобный лозунг. Под ним тоже красовалась подпись, но не Захарова, а **Карпмана.**

Что эти мудрецы Захаров и Карпман, увековечившие свои имена на безграмотных лозунгах? — Спрошенные нами местные жители дали точный ответ:

Карпман — начальник дорожного участка—Захаров — технорук.

Лозунги — дело хорошее. Но лозунги, подобные захаровским, способны нагнать уныние даже на самого жизнерадостного человека. С такой дорожной «культурой» надо покончить, и чем скорее, тем лучше.

По дорогам черниговского участка часто ездит начальник дороги Ленинград—Киев т. Мороз и его заместитель г. Григорович. Но они, должно быть, так заняты, что им некогда даже взглянуть на безграмотную страшно своих подчиненных.

Петр Болотный.

## СПЕКУЛЯЦИЯ НА ТРАКТЕ

Горб Рыбинск связан с большим Пошехон-Володарским трактом. Перевозкой пассажиров\* по этому тракту занимается Рыбинский горкомхоз, имеющий в своем распоряжении три старые не серийные автомашины. На линии обычно работает одна машина, да и та ходит нерегулярно. С перевозкой пассажиров горкомхоз не справляется.

Этим пользуются мелкие автохозяйства, посылая свои машины на тракт «для заработка». Пошехонка (так называют тракт) стала нарицательным именем. Автохозяйства зарабатывают за один рейс по 350 р. Шоферы охотно едут «на пошехонку» и охотно поступают работать на машины, совершающие рейсы по этому тракту. Они прибегают к разным комбинациям, отражающимся на карманах пасса-

жиров и на кассе автохозяйства. Пассажир на «пошехонке» — существо нетребовательное. Сидит он часами на берегу Волги и ждет машину. Шофера он понимает с полуслова.

Некоторые гаражи ввели продажу билетов. Получив билет, пассажир ждет, следя за каждой проходящей машиной — не она ли. Были случаи продажи билетов и на несуществующие машины.

Покончить со спекуляцией на тракте можно путем организации нормального автобусного движения. Горкомхоз Рыбинска должен принять это к сведению и руководству, а инспектору надо обратить внимание на те автохозяйства, которые используют свои машины не по прямому назначению.

Пассажир.

Вывести свеклу без потерь и в срок	1
Юбилей автомобиля.....	1
И. ДЮМУЛЕН—Пятидесятилетие автомобиля (1885—1935 г.).....	3
М. И. КАРАВ-ЕВ—Смелей и решительней разворачивать автоперевозки в помощь железным дорогам. Первые итоги междугородных грузовых перевозок.....	6
И. ФЕЛЬДМАН—Десять миллионов метров асфальта в столице.....	8
И. Д.—Новые нормы расходования горючего и резины.....	10
Арсен ТУМАНЯН—За большевистскую дисциплину на автотранспорте. Преступление шофера Ношкина.....	12

И. КАЗАКОВ—Ликвидировать аварии на автотранспорте. На слете автороботников Сокольнического района.....	14
М. Ю.—Дизельные грузовики в опытной эксплуатации.....	15
Инж. Н. П. МЕНГЕЛ—Больше внимания дорожным переправам.....	16
Внимание воспитательским кадрам. Обзор писем.....	21
КАРАМОВ, ГРАЦАНСКИЙ—Улучшить положение автотранспорта в Таджикистане.....	22
Новости мировой автодорожной техники.....	24
Техническая консультация.....	23
Обмениваемся опытом гаражей.....	23
Вести с мест.....	30

СЕНТЯБРЬ 1935 г.

18

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ**

Зам. редактора **Н. БЕЛЯЕВ**

Издатель **Журнально-газетное объединение**

Уполн. Главлита Б—125.9. Техред Свешников Изд. № 309 Зак. тип. 591 Тираж 60 000 Ост.Ат. Б.—176×250 мм

1 бум. лист. Колич. знаков в 1 бум. листе 211 200

Журнал сдан в набор 25/VIII 1935 г. Подписан к печати 21/IX 1935 г. Прислужено к печати 22/IX 1935

Типография и цинкография Журнально-газетного объединения, Москва, 1-я Самотечная пер., д. 17