

ЗА РУЛЕМ

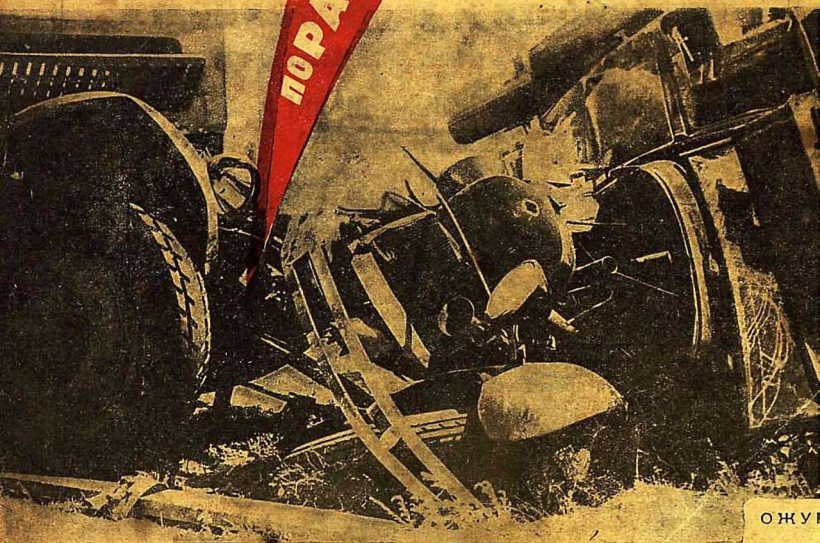
1922

1932

АВТОДОРОВЦЫ
ДОЛЖНЫ БОРОТЬСЯ
ЗА ВЫПОЛНЕНИЕ ШЕСТИ
УСЛОВИЙ ТОВАРИЩА СТАЛИНА
В РАБОТЕ АВТОПАРКА

ПОРА ПОКОНЧИТЬ

С АВАРИЯМИ
И БЕЗОБРАЗНОЙ
ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ
АВТОМАШИН



ОЖУР

В отдельных автохозяйствах наблюдается повышение аварийности, низкая труддисциплина и слабое использование автотранспорта. На снимке — столкновение автомобилей по вине пьяного водителя.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Автомобиль—трудящимся!



**ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО
ОБЩЕСТВА АВТОДОР**

Пятый год издания

Редколлегия: *А. Брагин, Н. Белая,
А. Головкин, В. Дмитриев, Я. Дробнис,
В. Зарзар, М. Кольцов, инж. К. Куп-
режных, М. Превент, Н. Осинский,
И. Фельдман, проф. Е. Чудаков,
И. Халепский*

ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ

Л. С. Автотора—Москва, Салте
Кудринская, 17. Телеф. Д-1-20.

РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Стросте
бульвар, 11. Трамв. А, 6, 15, 18,
25, 29, 41.

Массово-тиражный сектор Т,
Б-51-69.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1932 г.
на год—4 р. 80 к., 6 мес.—2
40 к., 3 мес.—1 р. 20 к. С при-
ложением «Библиотеки За Рулем»
на год—10 р., 6 мес.—5 р., 3 мес.
2 р. 50 к.

БОРЬБА ЗА УЛУЧШЕНИЕ АВТОЭКСПЛУАТАЦИИ — ВАЖНЕЙШАЯ ЗАДАЧА

5 января 1932 г. начал работать первый всесоюзный съезд Автотора.

Мы обращаем внимание съезда и всей автоторовской общественности на вопросы автоэксплуатации, т. е. на тот участок хозяйственного фронта, который до сих пор был незаслуженно в тени. Между тем, на ряду с огромными успехами в автостроении, выразившимися в рекордно-быстрой постройке мировых гигантов автопромышленности, мы имеем серьезные прорывы в автоэксплуатации.

Если сейчас, при сравнительно небольших размерах нашего автопарка около 40% автопарка находится в неработоспособном виде, — то в будущем году при резком увеличении автопарка такое положение автоэксплуатаций представит угрозу развращиванию автомобилизации страны.

Материалы по эксплуатации автопарка, которые напечатаны в настоящем номере журнала, должны вызвать серьезную тревогу всей автоторовской общественности. И автоторовская организация в первую очередь должна бросить свои силы на ликвидацию прорывов, на полное устранение всех недочетов.

Какие же недостатки в работе нашего автопарка? Прежде всего — структура автохозяйства. Налицо, с одной стороны, чрезмерно укрупненное хозяйство — Союзтранс, а с другой — огромное количество мелких распыленных автохозяйств. И в том и в другом случае рациональная эксплуатация встречает большие препятствия, вследствие размеров автохозяйств.

Наш автопарк недостаточно обеспечен запасными частями

СОДЕРЖАНИЕ	Борьба за улучшение автоэксплуатации — важнейшая задача	1
	Г. ГОРДЕЕВ — Недостатки в работе автопарка	3
	Л. ВАСИЛЬЕВ — Работу завода надо улучшить	5
	Н. РЫКОВ — Как работает и чем болеет I-я автобаза Союзтранса	7
	Контроль над эксплуатационной безопасностью автомашин	9
	Инж. С. ШЕЛЯПИН — Потребность в нефтебитумах для дорожного строительства	10
	Нижегородский автострой плохо выполняет шесть условий т. Сталина	11
	Пружинение поршневых колец	13
	Первый советский дизельный двигатель трактора	14

КАЛИНИН — Как улучшить подвеску «Форда»	16
Л. ВИТИН — Усовершенствование системы электрооборудования «Форда»	18
Гаражная смекалка	20
Инж. Г. ГУЛЯЕВ — Сжатый газ как топливо для автомобиля и трактора	22
Новости мировой автоторожной техники	24
Бригада «За Рулем» — На ложной дороге	26
Рабселькоры-автоторовцы пишут	27
На общественный суд	29
Вторая заочная конференция «За Рулем»	31
В номере 27 иллюстраций.	

10 ЯНВАРЯ

1932

НАЧАЛЬНИКУ АВТОСТРОЯ И ДИРЕКТОРУ АВТОЗАВОДА ИМЕНИ ТОВАРИЩА МОЛОТОВА ТОВАРИЩУ ДЫБЕЦ.

Привет рабочим и работницам, административно-политическим и техническим руководителям завода по случаю окончания и пуска Автогиганта!

Горячие поздравления ударникам и ударницам Автостроя, вынесшим на своих плечах главную тяжесть строительных работ!

Благодарность иностранным рабочим, техникам и инженерам, оказавшим помощь рабочему классу Советского Союза в деле построения, монтажа и пуска завода!

С победой, товарищи!

Будем надеяться, что Автозаводу удастся быстро и полностью преодолеть трудности освоения и развертывания производственного процесса, трудности выполнения производственной программы.

Будем надеяться, что Автозавод сумеет в скором времени дать стране тысячи и десятки тысяч машин, необходимых для нашего народного хозяйства, как воздух, как вода.

Вперед, к новым победам!

И. Сталин.

Трест ВАТО-Запчасть, который должен снабжать запасными частями и тракторный и автомобильный парк, со своей работой плохо справляется. В отношении запасных частей для автомобилей трест едва выполняет 50% плана.

Наконец, о работе самого автопарка. Основной недостаток этой работы заключается в невыполнении в большинстве автохозяйств шести условий т. Сталина. В работе автохозяйств имеет место обезличка, хозрасчет во многих местах не проводится или проводится формально. Подготовка кадров поставлена плохо. За руль машин очень часто сажают малоопытных неграмотных водителей, не имеющих никакой серьезной подготовки; в результате — поломка машин.

Наш автопарк расходует лишнее горючее, но общественность гаражей борется с этим зачастую очень слабо.

Постановление октябрьского пленума ЦК о железнодорожном и водном транспорте должно приковать внимание нашей общественности и к работе автопарка. Нормальная работа автотранспорта обеспечит своевременную разгрузку и погрузку грузов на железнодорожных станциях и пристанях и улучшит работу транспорта. Об этом нельзя забывать.

Первый всесоюзный съезд Автодора несомненно даст оценку создавшемуся положению с эксплуатацией автопарка. Надо мобилизовать внимание всей автодоровской организации вокруг этого вопроса. Надо превратить каждый автодорожский коллектив автохозяйства в ударную бригаду по улучшению работы, ликвидации прорыва. Надо, наконец, привлечь внимание не только автодоровско-го и всей советской общественности к вопросам автоэксплуатации. Надо, ни пример, чтобы кампания за снабжение автотранспорта запасными частями и, улучшение его работы стала такой же популярной, как кампания за снабжение запасными частями тракторов.

На ряду с плохо работающими автохозяйствами мы имеем, конечно, и образцы хорошей работы. Показом лучших и критикой негодного мы улучшим работу нашего автопарка.

Слова т. Сталина о том, что „надо, наконец, по-большевистски взяться за дело транспорта и двинуть его вперед“ и на участке автомобильного транспорта должны быть выполнены безоговорочно.

НЕДОСТАТКИ В РАБОТЕ АВТОПАРКА

Огромная потребность нашего хозяйства в автотранспорте, не покрываемая ростом грузового автомобильного парка в 1931 г., со всей решительностью ставит проблему правильного и наиболее полного использования его. Однако, в данное время, несмотря на наличие новых, только что организованных автотранспортных предприятий, обладающих всеми данными для рационального использования автопарка, состоящего обычно из совершенно новых, высококачественных машин, положение иначе как угрожающим назвать нельзя.

Так, например, по 2 московской базе Союзтранса, организованной в 1929 г. и укомплектованной новыми односерийными машинами «СПА», на 1 июня 1931 г. из 111 машин ввоза 1929/30 г. на ходу имелось лишь 27 или 24,3%; остальные 84 или 75,7%, прошедшие не свыше 20 000 км каждая, числились не на ходу, т. е. требовали ремонта, а 19 из них или 17,1% от общего числа «раскулачены», как выражаются в этом автохозяйстве, т. е. хищнически и бесконтрольно растащены на запасные части для других машин.

Из 246 машин, полученных в 1931 г., уже 10 или 4,5% числятся не на ходу. То же самое и в организованной в середине 1929 г. автотракторной базе Магнитостроя, где на 1 июня 1931 г. из 222 единиц 102 машины или 45,9% находились не на ходу, требуя капитально-восстановительного и капитального ремонта.

Не лучшее положение и в старых, давно организованных автохозяйствах, напр. Мосторгтранс (б. Моссельпром), где из 78 машин наличного парка на 1 июня 1931 г. 25 машин или 32,0% находились в ремонте.

Ремонт машин, как правило, производится необычайно долго, качество его очень низкое, а стоимость исключительно велика. Так по 2 базе Союзтранса продолжительность капитального ремонта составляет в среднем 150 дней, среднего — 25 дней. Качество ремонта настолько низко, что средний срок работы машины после капитального ремонта составляет 30 дней, после чего машина снова идет в ремонт. Сдаваемые в ремонт в автобазу Совнаркома двигатели, несмотря на стоимость ремонта одного двигателя 700 руб., ремонтируются таким образом, что средняя продолжительность работы отремонтированного двигателя составляет 15 дней при пробеге машины от 1 000 до 3 900 км.

По автобазе Мосторгтранса по плану сроки ремонта установлены по капитальному ремонту 25-30 дней, по среднему — 12-15, по просторовому — 5 дней и по текущему — 1,5 дня; фактически машины стоят в капитальном ремонте от 42 до 235 дней (среднее — 115 дней), в среднем от 2 до 211 дней (среднее — 32 дня), в текущем — от 2 до 12 дней (среднее — 6,6 дней).

Стоимость ремонта в этой базе достигает 54% от общей стоимости содержания машин. По автобазе московского завода «Электропровод» средняя стоимость ремонта машины в год составляет 2 778 руб., что на 63% превышает нормы Цудортранса для машины с девятилетним сроком службы.

Полное неблагополучие необходимо отметить в использовании работающих машин. Чрезвычайно большой процент холостых пробегов, постоянная недогрузка машин, громадный простой при погрузке и разгрузке стали повседневным явлением в подавляющем большинстве автохозяйств.

Так на 1 июня 1931 г. 2 база Союзтранса имела следующие показатели работы парка: Общее число работающих машин — 266.

Общее число работающих тогн. Грузоподъем — 1 316.

Среднее число дней работы 1 машины в месяц — 23,5.

Среднее число дней простоя и ремонта — 7,45.

Среднее количество часов пребывания в наряде в день — 12,14.

Средняя величина дневного пробега — 92,9 км.

Среднее расстояние перевезенных грузов — 6,1 км.

Кэффци. использования рабочего времени — 0,87.

Кэффци. использования пробега времени — 0,47.

Кэффци. использования тоннажа времени — 0,99.

Кэффци. эксплуатации тоннажа времени — 0,40.

Стоимость 1 тонно-километра — 90,71 коп.

Стоимость 1 машино-километра — 2 р. 02 к.

Приведенные показатели надо признать чрезвычайно низкими для этого крупного и укомплектованного новыми односерийными машинами большого тоннажа автохозяйства, имеющего полную возможность довести все измерители до полной высоты.

По автобазе Магнитостроя: Кэффци. использования пробега — 40—45%.

Кэффци. использования тоннажа — 72—73%.

Имеются случаи перевозки на машинах большого тоннажа легких грузов как ланты, соломенные маты и др.

Как правило, больше половины пробега машины делают порожняком, несмотря на полную возможность организовать перевозку грузов в оба конца. Несмотря на постановление о работе автотранспорта в течение 20 часов в сутки, даже такие базы как Союзтранс используют машины максимально в течение 14 часов; большинство же автохозяйств ведут до сих пор односменную работу автотранспорта. Если в некоторых автохозяйствах, как, например, автобаза «Электропровода», и введена трехсменная работа автотранспорта, то эффект от этого полностью скрадывается тем, что до 30% всего времени машины стоят в ремонте; стоимость перевозки одного тонно-километра составляет 1 руб. 50 коп.

Во всех без исключения автохозяйствах наблюдается рост аварийности. Так по Магнитострою, за особый квартал 1930 г. в среднем была одна крупная авария в месяц, а за I квартал 1931 г. число аварий в месяц достигло шести (при том же количестве машин).

По тресту Москомтранс среднее число аварий за один месяц в 1929/30 г. составляло 54,

РУКОВОДИТЕЛЯМ, РАБОЧИМ и ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКОМУ ПЕРСОНАЛУ АВТОСТРОЯ

Пуск Нижегородского Автозавода — наша крупнейшая победа. Большевикским темпам не хватало автомашин. Обеспечьте вашей автомашине бесперебойный мотор, прочное ш-сси, верный руль. В день пуска горячо приветствуем весь рабочий коллектив Автоостроя

31 декабря 1931 г.

В. Молотов (Сирябин)

ТЕЛЕГРАММА Ц. С. АВТОДОРА

НИЖЕГОРОДСКОМУ АВТОЗАВОДУ

Президиум Центрального совета Автодора горячо поздравляет рабочих, инженерно-технический персонал, руководителей строительства и завода, партийную, профессиональную комсомольскую и автодорскую организации с пуском в ход автомобильного гиганта. Нижегородский автозавод — новая крупная победа на фронте социалистической индустрии из-дци тожество генеральной линии ленинской коммунистической партии. Автодорская общественность обещает мобилизовать всю энергию, активность в помощь автозаводу в боях за производство и промфинплан. Твердо уверены, что коллектив работников Автоостроя, показавших прекрасные образцы большевистской работы на фронте строительства и монтажа, обнаружит высокую ступень организованного народа: беззаветную преданность и нескрушную волю в дальнейшей работе и обеспечит полное и своевременное выполнение промфинплана и высокое качество продукции.

Автодор:
**ЛЕНАВА,
ФЕЛЬДМАН**

а в особом квартале 1930 г. среднее за месяц достигло 63.

Укомплектование автохозяйств машинами происходит обычно без должного учета возможности рационального и полного использования их.

Как правило, гаражное и ремонтное хозяйство автобаз совершенно не приспособлено для обслуживания эксплуатируемых машин. Так по базе Магнитостроя несмотря на крайнюю важность полной работы автотранспорта, до 100 машин всю зиму находились под открытым небом, причем ремонт и обслуживание машин приходилось производить при 30—40° мороза. Это исключало всякую возможность поставить рациональный уход за парком.

Построенный к концу февраля 1931 г. гараж не имеет никакой вентиляции, вследствие чего части отравления рабочих гаража; не имеет пола, вследствие чего земля в гараже пропитывается маслом и бензином и представляет исключительную опасность в пожарном отношении. Заправка машин горючим производится в деревянном сарае ведрами прямо из бочек.

В то время как гараж 2 базы Союзтранса рассчитан максимально на 250 машин, в нем стоит до 360 машин, что исключает вывод машин в случае пожара.

Несмотря на то, что 2 база Союзтранса существует около 2 лет, до сих пор еще окончательно не устроен профилакторий для машин. Поэтому осмотр и текущий ремонт производится непосредственно в гараже, что при его скученности чрезвычайно затрудняет и

снижает качество обслуживания. В ремонтных цехах отсутствуют самые необходимые инструменты и инвентарь. Ремонтные детали и агрегаты валяются прямо на полу, загрязняются песком. В таком виде они устанавливаются на машины, что влечет преждевременный износ.

На Магнитострое состояние дорог, на которых приходится работать автотранспорту, таково, что нет возможности применять прицепки к машинам большого тоннажа. Вследствие этого же пять новых тягачей «Маффей» не могут быть пущены в работу и находятся в консервации в течение целого года.

Все эти факты говорят о полном неблагополучии в работе автотранспортных предприятий и требуют самых решительных мероприятий для оздоровления автотранспорта.

Необходимо в каждом гараже, в каждой автобазе поднять борьбу за здоровый, работоспособный автомобиль, за использование его в течение круглых суток и целого года, за высококачественный, быстрый и дешевый ремонт, за внимательное и бережное отношение к машине.

До тех пор, пока основная масса низовых автоработников не поднимется в поход за технику автодела, пока каждый работник не усвоит элементарных основ правильной эксплуатации автомашин, никакие директивные указания Судортранса и других руководящих органов не будут проведены в жизнь и автотранспорт попрежнему останется одним из самых неблагополучных участков советского народного хозяйства.

Г. Гордев

РАБОТУ ЗАВОДА НАДО УЛУЧШИТЬ

АВТОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД „АРЕМЗ“

В Москве на окраине, за Семеновской заставой находится авторемонтный завод «Аремз».

Завод относительно невелик — на производстве занято всего 1 300 человек... В то же время это единственный завод в СССР, выпускающий в массовой серийной продукции отдельные детали для ремонта тяжелых машин. Это обязует отнести особенно серьезно к работе завода.

«Аремз» оборудован по последнему слову техники. Поступающий сюда в ремонт автомобиль разбирается, полностью обезличивается и собирается вновь с заменой всех изношенных и поломанных частей новыми, изготовленными тут же на заводе. Все главные операции — изготовление отдельных деталей, транспорт, сборка и т. д. — механизированы, насколько это вообще возможно. На заводе, при первом взгляде — картина полной, кипучей жизни... А между тем на заводе глубокий прорыв.

О прорыве лучше всего расскажут цифры... В сентябре план был выполнен на 89,5%, в октябре на 74,4%, в ноябре только на 64,4%... Кривая выпуска быстро снижается. За первые шесть дней декабря было выполнено 13,1% месячного плана.

Основная причина прорыва — нехватка квалифицированной рабочей силы.

При постройке «Аремз» работа его рассчитывалась, главным образом, на ремонт 3 типов тяжелых машин: 5-тонный «Бюссинг», «Лейланд» и «Рено». На самом же деле сейчас «Аремз» ремонтирует кроме указанных марок: 3-тонный «Бюссинг», машины Ярославского завода (Я-5, Я-3) и другие. Таким образом, ремонтируя и готовя детали к самым различным маркам тяжелых автомобилей, «Аремз» вынужден, удерживаясь в рамках имеющегося оборудования, дублировать производство нескольких различных заводов. Эта задача не легкая и требует для разрешения высокой подготовки и умения как со стороны квалифицированных рабочих, так и со стороны руководителей производства. Ни тех ни других завод не имеет в нужном количестве.

Значит ли это, что завод не мог найти и не имел подходящих квалифицированных рабочих? Ничуть не значит...

Надо констатировать факт, что на заводе «Аремз» были созданы условия, способствующие уходу квалифицированных рабочих.

Вот два примера...

Можно ли поверить, чтобы рабочий 3 разряда тарифной сетки имел возможность зарабатывать в день (один день) 630 руб.? Оказывается, иногда можно... Механический цех «Аремз» получил заказ на особые кольца 01А281, которые можно выработать при интенсивной работе на одном станке до 7000 штук в день. ТНБ установило оплату 9 коп. за каждое кольцо... 7 000×9 коп. = 630 руб. К счастью для бухгалтерии завода, заказ был только на две или три сотни штук колец.

С другой стороны токарь 6 разряда, про-

работав 45 часов на станке «Берингер» над обточкой цилиндра, получил за работу всего только 15 руб.

Эти яркие, но не единичные факты говорят о том, что на «Аремз» существует «уровниловка», и, если угодно, даже «сверхуровниловка». Нормирование труда, от которого в конечном счете зависит правильная организация зарплаты, поставлено из рук вон плохо. То же следует сказать в отношении контроля и учета работы, — на заводе не редки случаи обседа рабочих и, наоборот, оплаты за фиктивную работу.

Прибавим к этому, что рабочие плохо обслуживаются в бытовом отношении.

В отношении жилища... Когда завод набирал рабочую силу, было обещано в течение года обеспечить рабочих квартирами. В течение 6 месяцев 1931 года строились и, наконец, были благополучно закончены два барака, которые удовлетворили 325 заявок на квартиры всего только на 15%. Многие квалифицированные рабочие, не имея квартиры, спят в комнате на столе, на скамьях...

Столовую, которая находится в антисанитарном состоянии из-за недостатка воды и прочих причин, клуб, который самостоятельно не существует, приоткрывшись на заднем плане той же столовой, закрытый распределитель, который снабжается значительно хуже других рабочих кооперативов, — все это можно объединить одной чертой, приписав сбоку одно слово «плохо».

В результате всего этого на заводе «Аремз» постоянная большая текучесть (в среднем 5% за месяц). Уходящих высоко квалифицированных рабочих приходится заменять низко квалифицированными рабочими, насильно повышая их квалификацию на краткосрочных курсах при заводе, или просто тут же в цеху. Новоиспеченные мастера не могут полностью справиться с новой работой. Следствием этого является брак в производстве. Цифра брака достигает иногда колоссальной величины... Как пример, можно указать, что за 5 месяцев июнь — октябрь из 788 паршей «Бюссинга», вытущенных в производстве 532, т. е. около 61% на сумму 18.870 рублей пошли в брак. При этом речь идет только об одной детали, в то время как завод имеет постоянно дело с несколькими сотнями деталей.

Ведет ли кто-нибудь учет брака? Неизвестно. Очень возможно, что кто-нибудь и ведет... Но в том то и выражается характерная картина «обезлички», что не только нельзя выяснить, кто выполняет ту или иную работу, но прежде всего нельзя выяснить, кто ведет учет выполнения этой работы. Никаких профилактических мер по борьбе с браком на заводе «Аремз» не принимается.

Безответственность и бесхозяйственность типичны к низкой трудовой дисциплине на заводе. Месячные прогулы составляют в среднем 6,5%. На заводе неоднократно имели место случаи воровства ценных инструментов. Кста-

НИЖЕГОРОДСКИЙ АВТОЗАВОД ГОТОВ!

Из рапорта строителей Нижегородского автогиганта

ЦК ВКП(б) — тов. Сталину
ЦИК СССР — тов. Калинин
Совнарком — тов. Молотову
ВСНХ СССР — тов. Орджоникидзе

Нижегородский автомобильный завод, построенный и оборудованный по последнему слову науки и техники, с 1 января 1932 г. приступает к освоению и развертыванию производственного процесса и переходит к выполнению производственной программы.

Огромным напряжением воли всех рабочих и инженерно-технических работников, под ленинским руководством Центрального комитета нашей партии и ее вождя тов. Сталина, благодаря неослабному вниманию и помощи Автострою со стороны правительства и ВСНХ, завод в течение 17 месяцев построен, смонтирован и приступает к производству.

На строительстве имеются 822 ударных бригады, и в них состоят 78 проц. всех рабочих, при этом 251 ударная бригада работает на полном хозрасчете. Партийная организация за время сооружения завода выросла с 239 до 3372 чел. Организация ленинского комсомола, победоу борющаяся на всех участках стройки, выросла за это время из ячейки в 60 чел. до крупной армии, имеющей в своих рядах более 6 тыс. комсомольцев.

Мы переходим к освоению и развертыванию производства. В первом квартале 1932 г. мы будем работать по линии образования внутриводовского задела (2000 комплектов деталей). При этом мы в первом квартале выпустим 700 автомобилей. С 1 апреля 1932 г., имея достаточный внутриводовский задел, перейдем к массовому выпуску автомобилей.

Наряду с этим заводу на протяжении всего первого квартала предстоит ликвидировать значительное количество недоделок по монтажу и строительству. В наступающем году нам необходимо также значительно расширить жилищное и культурно-бытовое строительство.

Рабочие массы, партийная и профсоюзная организация и вся общественность нашего завода с большим подъемом в воодушевлении приняли решение о присвоении заводу имени одного из лучших учеников Владимира Ильича, руководителя правительства страны пролетарской диктатуры — Вячеслава Михайловича Молотова (Скрябина). Мы с честью будем и сить славное ленинское имя тов. Молотова.

Наш завод становится в первые ряды бойцов за осуществление лозунга „догнать и перегнать в технико-экономическом отношении передовые капиталистические страны“, становится базой автомобилестроения Советского союза.

Начальник Автостроя С. Дыбец
Секретарь райпаркома К. Кузнецов
Председатель завкома Андрон

ти, в инструментально-раздаточном цеху можно видеть, как ценные инструменты и приспособления, стоимость которых превышает 150—200 руб., валяются без учета в хаотическом состоянии на полках и на полу... И это в то время, когда из-за недостатка инструментов отдельные станки простаивали по несколько смен!

Завод формально переведен на хозрасчет. Фактически никакого хозрасчета нет. Отдельные бригады рабочих, желая перейти на хозрасчет, не могут этого сделать, не имея точных установленных лимитов. Общественные организации завода плелись в хвосте событий, не мобилизовали как следует рабочих на борьбу с прорывом и неполадками.

* *

Таковы основные пути работы завода «Аремз» на сегодняшний день.

За короткий срок на заводе сменилось два директора, председатель завкома и секретарь партячейки. Обновленному треугольнику предстоит задача в ближайшие сроки перестроить всю систему организации производства, в пер-

вую очередь обратив внимание на ТНБ, от правильной работы которого зависит в огромной степени текучесть рабсилы.

Новый завод, насчитывающий всего несколько дней существования, уже предпринял некоторые шаги в деле улучшения быта рабочих: договорился относительно постройки 2 новых барачков и каменного здания — общежития, которые должны быть построены к концу 1932 года.

В заключение следует сказать о работе местного автодорожного коллектива... Коллектив охватывал всего около 80 человек. Никакой практической работы в помощь заводу коллектив не проводил. Сейчас он накануне окончательного развала.

Районному отделению Автостроя следует укрепить ячейку и мобилизовать автодорожцев на борьбу за выполнение заводского плана.

К концу 1931 года первый, единственный по роду производства авторемонтный завод «Аремз» приходит с глубоким прорывом. Необходимо привлечь к судьбам завода внимание всей автодорожной общественности.

10 декабря 1931 г.

Л. Васильев

КАК РАБОТАЕТ И ЧЕМ БОЛЕЕТ

1-я АВТОБАЗА СОЮЗТРАНСА



Часть машин 1-й автобазы Союзтранса находится на улице, которая служит добавочным „гаражом“ этой базы

Фото А. Тимофеева

Первая автобаза Союзтранса имеет в эксплуатации около 300 автомашин. По маркам они разделяются так: «Бюссинги» 5 т, «Греф-Штифты» 4 и 4,5 т и «СПА» 5 т.

В зависимости от марок они объединены в колонны. 3 колонны имеют стоянку в 1 гараже, а 2 колонны находятся вне гаража.

Автобаза по существу должна быть названа стоянкой, так как машины стоят под открытым небом; при этом площадь стоянки настолько мала, что часть машин не вмещается и их ставят на улице.

Такое положение вещей укорачивает жизнь автомашин и удорожает ее эксплуатацию.

Автомашин работают в две смены по 10 часов смена. Зимой в перерыв между сменами (4 часа) моторы продолжают работать во избежание замерзания.

Десятки тысяч рублей буквально летят при этом в воздух, десятки тысяч литров бензина сгорают бесполезно. К стыду большого автохозяйства, в базе нет регулировщика, который следил бы за правильной работой двигателей и нормальным расходом горючего. Регулируют моторы все — от малоквалифицированного слесаря и кончая главным механиком, кто как хочет, кто как может. За июль, август и сентябрь 1931 г. перерасход горючего составил 62 850^{кг}.

**

Прибывшие из Германии в сентябре 1931 г. 55 автомашин «Бюссинг» начинают выходить из строя, так как специального масла, необходимого для гидравлических тормозов, нет. Ограниченный запас вывезенного масла, казалось бы, должен был заставить как Московскую контору, так и администрацию базы заменить импортное советским. Но до этого времени масла нет, и на 6 декабря 1931 г. 2 автомашины стояли без тормозов.

С 27 ноября по 1 декабря, в связи с резко понизившейся температурой, сразу стали 18

«Бюссингов». Очень тонкие секции радиаторов замерзли на ходу из-за отсутствия теплых крышек на моторы. Остальные машины также не обеспечены покрышками, — это, в свою очередь, ставит их под угрозу заморозить радиаторы и порвать блоки.

Не все промерзшие секции радиаторов удалось отремонтировать и 3 машины еще стоят в ожидании секций. Автомашин «Бюссинг» рассчитаны на работу с прицепной тележкой, но практически мало пригодны для эксплуатации их по объектам городских работ Союзтранса.

Неудобные подъездные пути заставляют водителей давать задний ход, отчего ломается дышло прицепной тележки. Ежедневно простаивает в ремонте несколько прицепных тележек из-за частых поломок; тележки совершенно обезличены и точный учет их отсутствует. Бывают случаи, когда поломанные тележки стоят по несколько дней вне гаража, пока администрации об этом станет известно. Обезличка прицепных тележек привела к тому, что несколько прицепных тележек были брошены возле гаража с измятыми дисками и в ключа изодранной резиной, и виновных в этом до сих пор установить не удалось.

«Бюссинги», полученные базой для эксплуатации, были снабжены только 96 баллонами размером 42×9, тогда как на все 55 штук требовалось, не считая запаса, 330 штук. Недостающую резину пришлось заменить размером 40×8. Но этот размер, как не рассчитанный для машины, слабо выдерживает нагрузку и преждевременно изнашивается.

Нужно сказать, что покупку «Бюссингов» с прицепными тележками, а главное передачу их для эксплуатации в 1-ю автобазу, ни по объектам работ ни по московским дорожным условиям нельзя признать удачными. Эти машины будут иметь эксплуатационный успех при больших перегонах порядка 200-300 км.

Прикрепление резины к машинам удалось осуществить только по одной колонне. Большим тормозом закрепления резины служит отсутствие просторного помещения.

В базе имеется 240 автопокрышек и 184 камеры разных размеров, совершенно ненужных для машин базы (неподходящие размеры), в то время как во многих хозяйствах, наоборот, из-за отсутствия этой резины стоят машины. Резина эта лежит в базе годами и от времени уже безусловно потеряла свою ценность.

Было несколько предложений сдать ненужную резину, но этот вопрос администрация базы не разрешила до сих пор; очевидно, хозяйственники боятся того, что сдав эту резину, они не будут иметь залежей и затоваривания ненужными материалами.

**

Отсутствие шоферов и грузчиков сильно отражается на выполнении трансфинплана базы. 570 машино-дней составили простой из-за недостатка шоферов в ноябре. Такое положение срывает спаренную езду и приводит к обезличке, которая сильно снижает процент выполнения трансфинплана и тяжело отражается на автопарке.

Для осенне-зимних перевозок Союзтранса провел в октябре мобилизацию шоферов небольших автохозяйств, которая, однако, мало ослабила недостаток в водителях. Среди мобилизованных были учащиеся, учебу которых база не могла увязать с многоступенчатым (машины выходят на работу с раннего утра до поздней ночи) выпуском машин. Другая

часть состояла из слабых и больших, которые не могли быть оставлены для управления тяжелой грузовой автомашиной.

Средняя зарплата шофера базы за август составила 208 рублей, тогда как шоферы легковых машин сплошь и рядом получают 250 руб. Такое несоответствие в зарплате при трудности работы на грузовых автомашинах рождает большую текучесть состава водителей. Необходимо отметить, что борьбы с летунами до этого времени ни администрация ни общественность не ведут; также не принимают они мер для повышения заработка шоферов.

Ограниченное помещение общежития грузчиков не позволяет базе развернуть контрактацию колхозников. Грузчики-колхозники идут в базу самотеком и, за отсутствием жилья, проработав день-два, скрываются бесследно.

**

Таковы в самых беглых чертах будни нашей 1-й автобазы Союзтранса. Нормальная работа базы имеет огромное значение для работы московской промышленности и железнодорожного узла. И мы считаем, что администрация и общественность базы, а также Московский контор Союзтранса должны сделать из отмеченных фактов срочные и серьезные выводы.

За досрочное выполнение особого квартала базе была награждена переходным красным знаменем ЦК союза Местран. Если отмеченные нами неполадки не будут срочно ликвидированы, база не только не удержит знамени, но бесспорно его потеряет.

Н. Рыков

15 декабря 1931 г. Курсы рабочих авторов Жургазобъединения

К ЧИТАТЕЛЯМ, РАБОРАМ, РАБОТНИКАМ ГАРАЖЕЙ АВТОХОЗЯЙСТВ

В этом номере „За Рулем“ мы помещаем материал о недостатках и прорывах в эксплуатации автопарка.

Редакция считает необходимым привлечь внимание всех автодорожцев к борьбе за ликвидацию прорывов; за повышение эффективности работы автопарка.

В следующих номерах журнала наряду с показом прорывов и недостатков в работе отдельных автохозяйств мы должны показать и образцовые хозяйства, чтобы перенести опыт лучших хозяйств в отстающие.

Товарищи раборы, работники гаражей и автохозяйств!

Шлите в редакцию материал о плохой и хорошей работе ваших автохозяйств, о методах рационализации, об изобретениях и усовершенствованиях, о новых способах работы, о прозвдении шести условий т. Сталина в работе автопарка.

КОНТРОЛЬ НАД ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТЬЮ АВТОМАШИН

Как и в других странах с растущим авто-сообщением, число несчастных случаев и катастроф у нас в Союзе неуклонно растет.

К числу очень продуктивных мер борьбы с аварийностью нужно отнести, — не говоря уже о правильной подготовке кадров водителей машин, — регулярный и тщательный осмотр как новых машин, так и машин, выходящих из ремонта и поступающих в эксплуатацию.

К сожалению, большой процент катастроф у нас падает на случаи, где шофер сам является жертвой неисправности машины (тормоза, рулевого управление и т. д.). Нужно отметить, что в Москве громадное количество машин работает в далеко неблагоприятном состоянии, и потому параллельно с постановкой пропаганды безопасности движения мы в первую очередь должны организовать контроль в автохозяйствах так, чтобы все выходящие машины из гаражей были исправны во всех отношениях.

Не нужно думать, что и за границей в этом отношении все налажено и все в порядке. Еще два года назад, в одном из крупных городов Германии, при поголовном обследовании автотранспорта, было установлено, что лишь 3% машин было в безукоризненном состоянии, 46% машин имело неисправности тормозной системы, а 15,4% имело такие дефекты, что было постановлено эти машины немедленно поставить в ремонт.

Приняв во внимание, что эти обследования были произведены в крупных городах, где уход за машинами, естественно, поставлен лучше, чем в провинции, мы легко можем себе представить, в каком положении находятся машины вне больших городов, в особенности у нас в СССР, где провинциальный автопарк, по крайней мере до сего времени, составлялся из «отбросов» автохозяйств крупных городов. «Чудовища», котрым влору на кладыице, стена и кряхтя, ползают по далеко не блестящим дорогам наших окраин.

Осмотр машин перед выдачей номерного знака производится даже в Москве чрезвычайно поверхностно и кустарно, без помощи, например, приборов для проверки тормозов. Многие испытываются по старому русскому способу «на глазок», а многое вообще ускользает от внимания инспекций.

В настоящее время много машин в Москве ходит с явными дефектами, не проходя осмо-

тра более года: ясно, в какой мере это способствует росту несчастных случаев. Исходя из заграничной практики и учета наших условий, предложения, в основном, сводятся к следующему:

1. Создание кадра специалистов по приемке и периодическому осмотру автомашин.

2. Организация (во всех крупных городах, а в Москве в первую очередь) так называемых «Safety Lanes», т. е. постоянных пунктов, оборудованных для технического контроля авто- и мототранспорта.

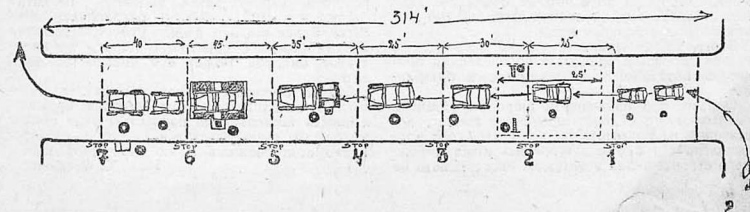
Первая мера, т. е. создание инспекторов-приемщиков, легко может быть произведена силами Автотора и Мосавтклуба в контакте с Мострансом.

Подобные пункты с 1930 г. функционируют при большинстве крупнейших автоклубов САСШ, Германии, Франции и Англии. Может быть в Москве эти пункты должны быть подведомственны автоклубу, как организации, имеющей большой опыт и располагающей сравнительно хорошо подготовленным активом.

Вторая мера сводится к следующему: отрезок хорошей дороги, обычно вблизи здания клуба, делится на 7 станций, размеченных белыми линиями (см. рисунок). Машины, как показано на рисунке, подезжают справа, останавливаясь на первой станции, где двое людей (обозначены черными кружками) производят регистрацию у стола, и водитель получает особую карточку в двух экземплярах, куда заносятся результаты испытаний. На втором этапе подезжающая машина устанавливается в специальную палатку, где производится контроль освещения при помощи особой аппаратуры. Этот пункт обслуживается тремя людьми. На третьем участке один человек проверяет сигнал, зеркальце и прибор для очистки переднего стекла, в то время как на четвертом производится тщательный контроль рулевого механизма (один человек). Пятый пункт служит для проверки установки колес (один человек) особым прибором. Шестой пункт приспособлен для одновременной проверки действия всех четырех тормозов (один человек) прибором, уже описанным в нашем журнале. Последний, седьмой участок, где сидит застывший и два служащих, служит для

¹ „Safety Lanes“ — буквально „дорога безопасности“.

Схема американской „дороги безопасности“



суммирования полученных и занесенных на карточку показаний и для дачи заключения.

В случае исправности машины на стекле наклеивается значок ОК («в порядке») и карточка выдается водителю машины для получения номерного знака в обмен на второй экземпляр карточки. Если же установлены какие-либо дефекты, водитель обязуется исправить их в какой-либо мастерской, делающей нужные пометки на карточке, или своими силами. Затем машина вторично проходит осмотр (лишь в отношении данного дефекта), после чего обе карточки выдаются водителю.

Как видно из беглого описания, организация таких пунктов не представляет особого затруднения, так как потребная аппаратура частью может быть сделана в Союзе, и лишь малая доля должна быть ввезена из-за границы.

Пропускная способность этих станций при правильной постановке достигает около 600 машин в день.

За границы описанный смотр машин обычно производится два раза в год, — в апреле и сентябре. После осмотра аппаратура убирается и улица свободна для движения. Впрочем, в наших условиях может быть имеет смысл иметь постоянные пункты, учитывая большую приток новых машин.

Устройство этих пунктов повлекло за собой резкое снижение числа катастроф в тех городах, где пункты эти были устроены. Нам следует внимательно отнестись к этому важному начинанию, которое поможет снизить число несчастных случаев.

Г. С.

ПОТРЕБНОСТЬ В НЕФТЕБИТУМАХ ДЛЯ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

На территории, занимаемой Советским союзом, пролегают, примерно, 3 миллиона километров всякого рода дорог, но лишь около 1% их покрыто одеждой (главным образом, щебеночной или булыжной). Таким образом вполне понятно, почему мы считаемся страной классического бездорожья.

Очевидно также, что быстрое развитие нашего народного хозяйства требует нового дорожного строительства.

Ведь там, где сейчас с трудом может проехать телега, грузовик пройти не в состоянии; а без самой широкой механизации нашего коллективизированного сельского хозяйства мы рискуем задержать бурный ход его развития. Поэтому, не оставляя забот об улучшении междугородных безрельсовых путей, мы должны особое внимание обратить на грунтовые (проселочные) дороги.

В этом направлении упорно работает в настоящее время научная мысль исследовательских автомобильно-дорожных институтов и станций. Предложены способы улучшения глинистых дорог т. н. добавками к естественному грунту в определенной пропорции песка или обожженной глины; песчаные дороги улучшаются добавками глины или торфа, черноземные — прибавлением гашеной извести в виде творожистой массы и т. д.

Эти добавки после укатки и уплотнения придают дорожной корке значительную устойчивость, но лишь при умеренной влажности. В период дождей или таяния снегов сомнительно рассчитывать, что дороги этого рода смогут выдержать значительную грузонапряженность. Чтобы успешно сопротивляться износу, дорожная кора помимо прочности должна обладать водонепроницаемостью, не размокать под действием воды.

Этого можно добиться только введением в состав дорожной одежды в определенной пропорции битумных или битуминозных материа-

лов. Однако, при намечаемом широком развитии битумированных дорог возникает вопрос, достаточно ли подготовлена наша нефтяная промышленность к удовлетворению нужд дорожного строительства в битумах. Рассчитывать на

естественные асфальты не приходится ввиду сравнительно немногих и незначительных месторождений их в пределах нашей страны.

На вторую пятилетку Цудортрансом намечается выстроить около 400 000 км новых дорог, в том числе около 80% улучшенных грунтовых. Кроме того около 1,5 млн км грунтовых дорог предполагается привести в проезжее состояние. Если при осуществлении этого плана, хотя бы 5% дорог будет решено битумировать, то, считая в среднем по 50 т битума на километр, потребуется колоссальное его количество порядка около 5 млн. тонн.

Какими же ресурсами обладает в этом деле нефтяная промышленность?

В 1929 г. она выпустила на рынок 36 тыс. т битума, в 1930 г. — 70 тыс. в 1931 г. выпущено около 95 тыс. т, а в 1932 г. намечено к выпуску 275 тыс. т. Отсюда видно, что нефтяная промышленность делает в этой области громадный шаг вперед. Однако, дорожное строительство не является единственным потребителем битума и в 1932 г. битум предполагается распределить между потребителями следующим образом:

На промышленную переработку	75 тыс. т
На дорожное строительство	55 " "
На кровельную промышленность	50 " "
На коммунальное строительство	30 " "
Для удовлетворения мелких потребит.	5 " "
На экспорт и проч.	60 " "

Из этих данных видно, что на дорожное строительство предназначено только 20% предположенных для выпуска на рынок битумов. До сих пор заявки Цудортранса удовлетворялись далеко не полностью и для дорожного строительства, вероятно, нехватит битума и в 1932 г. Если в ближайшую пятилетку будет широко развернуто строительство битумированных грунтовых дорог, то недостаток битумов может его сильно затормозить.

Сейчас составляется новая нефтяная пятилетка и необходимо, чтобы нефтяная промышленность своевременно полностью учла нужды дорожного строительства в битуме и своевременно подготовилась к их удовлетворению.

Инж. С. Шеляпин

НИЖЕГОРОДСКИЙ АВТОСТРОЙ ПЛОХО ВЫПОЛНЯЕТ ШЕСТЬ УСЛОВИЙ ТОВ. СТАЛИНА

ВСЕСОЮЗНЫЙ РЕЙД „ПРАВДЫ“ НА АВТОЗАВОДЕ

Всесоюзный рейд «Правды» и ЦКК РКИ на автозаводе явился подлинно массовой, проведенной на основе непримиримой большевистской самокритики проверкой выполнения шести указаний т. Сталина.

В рейде приняли участие райком ВКП(б), районная КК РКИ, редакция заводской газеты «Автогигант», пост журнала «За Рулем» при Райавтодоре, Завком РАТАП, ИТС, комсомол и ряд общественных организаций завода и района.

В рейде участвовало 50 ударных бригад «Правды» и «Автогиганта» и актива КК РКИ. Бригады объединили до 1000 ударников печати. В составе бригад было более 300 инженеров, техников и мастеров, врачей и педагогов.

Участниками рейда вскрыта масса ненормальностей и болячек во всех цехах в установке и использовании оборудования, транспорта, общественного питания, жилищного строительства и др. Проверка внедрения хозрасчета в цехах и производственного планирования вскрыла всю неподготовленность аппарата заводоуправления к работе на действующем заводе. Установлено, что хозрасчет на автозаводе еще не стал могучим рычагом борьбы за качество и темпы, что он не стал методом работы действующих цехов.

Деревообделочный цех дал яркую картину бесплано-ого руководства работой цеха с плачевными последствиями этого. Этот цех был пущен с августа 1931 года, с производственным заданием на 4 квартал текущего года, которое выполнено в августе и сентябре на... 22%, в октябре на... 15% и в ноябре только на 12%.

Бесплановое руководство цехом привело к таким результатам. И, несмотря на это, заводоуправление, ВАТО и планирующие органы

пальцем о палец не ударили для того, чтобы в дальнейшем предотвратить такие зияющие провалы.

Аналогичный пример выявлен и в рессорном цехе. Из планового задания на ноябрь в 1380 шт. рессор, цех выполнил только 5%, изготовив 71 рессору.

Чем это объяснить? Да ничем, хотя производственный отдел объясняет срыв программы целым рядом «объективных» причин, которые, якобы, исходили от перебоев в снабжении лесом (деревообделочный цех), неподачей деталей и т. п.

Это — с планированием.

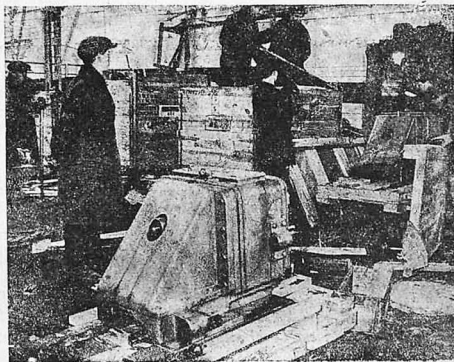
С внедрением хозрасчета не лучше. Участники рейда сделали вывод, что несмотря на 4-х месячную работу ремонтно-механического цеха и кузню (она работает с 1 июля), — хозрасчета нет. В этих цехах, как и в других, к организации хозрасчетных бригад не подготовлялись. Со стороны плано-экономического отдела завода отсутствовала конкретная помощь в переводе цеха на хозрасчет.

Так с хозрасчетом.

Оборудование и инструменты — беспризорны. Прибывающее на завод импортное оборудование, стоимостью в миллионы рублей, доставляется цехам транспортным управлением, которое после разгрузки его из вагонов снимает с себя всякую ответственность за его целостность; то же и ОСО (отдел заграничного оборудования). Таким образом, ценное импортное оборудование обезличено и никто за него ответственности не несет. Полная обезличка наблюдается и в работе отдела снабжения в части стандартного и подсобного инструмента, а также мелкого инвентаря.

Не лучше дело обстоит и в цехах. Весь инструмент, имеющийся на заводе и особенно в инструментальном, штамповочном и ремонт-

Фото А. Шайхета



Нижегородский автозавод. Вскрывают ящики с прибывшим оборудованием для цехов

но-механическом цехах, обезличен (хотя и имелся ценный опыт по сборке и спецификации инструмента и организации центрального инструментального склада бригадой Центрального совета Автодора им. Михайлова-Иванова), инструмент в цехах за рабочими не закреплен.

Другое из важнейших указаний Т. Сталина — ликвидация обезлички — заводоуправлением не выполняется в части оборудования и инструмента. Вскрытое положение является чрезвычайно тревожным, и организации завода должны принять все меры для ликвидации этих недочетов.

Подготовка квалифицированных кадров не стоит на высоте. В учебе нет плана и руководства. Отсутствие жилищ срывает работу цехов. Нет полного охвата вводным обучением. Качество последнего низкое. Программы отсутствуют, проводятся только эпизодические лекции. Твердого расписания занятий нет. Помещений для занятий не хватает, а существующие для учебы совершенно непригодны, так как в них температура ниже нуля. Учета успеваемости слушателей не ведется. Отсутствует социальное и ударничество в учебе.

Общая потребность автозавода в квалифицированной рабочей силе точно не установлена. Имеется только примерная программа подготовки кадров.

Подготовка кадров идет через учебазы № 1 и № 2 в Н. Новгород и учебазу в Иваново-Вознесенской области. Учебазы объединяют школы ФЭУ, ШУМПа и целевые курсы.

Отсутствие плана потребности в рабочей силе привело к тому, что получилось переизобилие одних квалификаций наряду с недостатком других. Имеется излишек токарей и в то же время ощущается недостаток шлифовальщиков и сверловщиков. Приходится переводить токарей на сверловочные станки.

Отдел кадров работает плохо. Методическое руководство нет. План вербовки квалифицированных рабочих не был согласован с действительной потребностью в рабочей силе. Всюду — напряженное положение с жилищами.

Произведена вербовка 1087 квалифицированных рабочих с действующих заводов ВСНХ, 1062 по линии ВАТО, 500 человек с заводов края. Вербованные ждут вызова. Прибыло 400 человек, 50 человек с площадки дезертировало. Остальным даны отпуска, опять-таки из-за отсутствия квартир. Сейчас вызываются палатники из Ленинграда и Москвы — 420 человек. Они были на практике. Срок практики, по договору, был установлен до 1 октября. Отсутствие жилищ на площадке автозавода заставило поставить вопрос об удлинении практики. Цеха не готовы к приему кадров и зачастую отсылают их обратно.

Все это говорит о том, что положение с кадрами чрезвычайно напряженное (как и с жилищами) и требуют принятия самых срочных мер.

Быт и жилища. Цех питания к пуску завода не готов. Вопрос об обеспечении действующе-

го завода нормально и безукоризненно действующими цехами-столовыми — сейчас является наиболее острым и злободневным. Рейд — проверка 15 цеховых столовых завода — показывает, что эта истина до сих пор еще не освоена не только руководителями, но самими цеховыми организациями. В столовых духота, жарь, теснота. Почти как правило, ни в одной столовой нет кипяченой литьевого воды. Вследствие недостаточного подогрева пища подается часто в холодном виде. Меню обедов не изменяется пятидневками. Качество обедов очень низкое — калорийность, ориентировочно, не выше 500—800 калорий (включая и хлеб).

В питании проводится жесткая уравниловка. Помимо этого грубо нарушаются все директивы о преимущественном снабжении ударников и о выделении ведущих профессий. Столовые и фабрики-кухни плохо оборудованы. Большим тормозом в работе столовых является то, что хозяйств недооценивает значения общественного питания, а администрация цехов полностью не усвоила той истины, что столовая есть подсобный цех производства. Снабжение рабочих продуктами и товарами по линии ЗРК ведется плохо. В раздаточных ларьках часто не бывает даже хлеба. Промтовары поступают в магазины слабо. В ларьках и магазинах — очередь, толкотня и неразбериха.

Жилищный вопрос является самым узким местом. Темпы жилищного строительства недостаточны. Все сроки уже пропущены, на сегодня мы имеем готовых лишь всего 35 домов (из них 26 сдано), а в строительстве находится лишь 87 домов. Такая задержка явилась результатом отсутствия четкой организации труда, отсутствия рабсилы, (например, требуется 30 конопатчиков, а имеется только 6).

Большую угрозу создает отсутствие стройматериалов: кирпича, гвоздей. Недостаток света и воды также тормозит стройку. Это все причины «объективные», но есть и такие безобразия, которых не дашь много определить как оппортунизм. Речь идет о снабженческом аппарате треста. Дельцы из отдела снабжения треста несомненно знали, что дома придется доделывать зимой, но ни один из них не позаботился обеспечить рабочих теплой спецодеждой. Так, например, на 1600 рабочих отдел снабжения отпустил 180 пар валенок и больше ничего, — отсюда началась текучесть рабочей силы и невыходы на работу. Так, за 2 недели ноябрю ушло со стройки 809 чел., за 3-ю декаду еще 151 человек.

На каркасных домах имеется еще больше недостатков. Там руководство на участках и даже на отдельных домах отсутствует. Руководители не знают, сколько у них работает рабочих. Не хватает спецодежды.

Все вскрытые рейдом недостатки должны быть учтены руководителями работ; в полном контакте с профсоюзом, общественными организациями — надо обеспечить выполнение шести указаний Т. Сталина к своевременному пуску советского автогиганта.

Участник рейда — пост журнала «За Рулем» Райотдела Автодора при Автозаводе

А. Кильдюшев

Автозавод 10 декабря 1931 г.

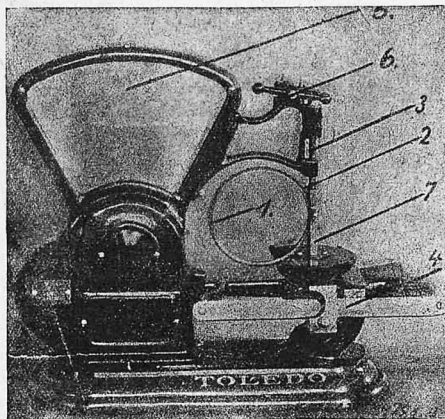
ПРУЖИНЕНИЕ ПОРШНЕВЫХ КОЛЕЦ

Степень необходимого пружинения поршневого кольца все еще остается одной из спорных проблем в автостроении.

Многие крупные автомобильные фирмы в продолжение ряда лет изыскивают самые различные методы контролирования напряжения поршневых колец, пытаются путем опытов установить известные данные для разных типов колец.

Ниже приведены взятые из практики данные необходимых напряжений поршневых колец в зависимости от диаметра. Нужно оговорить, что эти значения не окончательны, так как требования к поршневым кольцам очень различны.

Как известно, напряжение поршневых колец влияет на колебание мощности мотора, уменьшая ее от 1% до 2% при слишком большом



Прибор «Толедо», позволяющий определить степень пружинения поршневого кольца

Крупным шагом вперед в этом вопросе явились выпущенные недавно контрольные весы американской фирмы «Толедо».

Весы эти в настоящее время применяются не только в Америке, но и на многих европейских автомобильных заводах.

Прибором «Толедо» можно пользоваться следующим образом. Поршневое кольцо, степень пружинения которого хотя бы определить, вставляется в тонкое стальное кольцо, или, как видно на фотографии, внутри цепи (2). Рукояткой (6) подвижной рычаг (3) прижимается книзу до тех пор, пока зазор замка поршневого кольца не достигнет своего нормального размера (0,1 до 0,4 мм) при напряженном состоянии кольца во время работы в цилиндре.

Рычаг (7) переносит прилагаемое к рукоятке (6) усилие на коромысло весов (4) таким образом, что на шкале (5) отмечается усилие, необходимое для приведения кольца в рабочее состояние.

напряжении (лишняя работа трения).

При недостаточном же пружинении возможны перерывы в работе с одновременным вредным замазливанием рабочих поверхностей цилиндра.

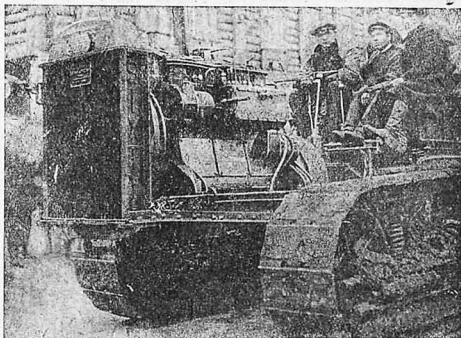
Диаметр кольца	Необходимая сила пружинения
60 мм	700 грамм
70 «	900 «
80 «	1 100 «
90 «	1 200 «
100 «	1 300 «
110 «	1 400 «
120 «	1 450 «
130 «	1 500 «

Эти данные ориентировочны, и описанный прибор позволит достичь углубленной разработки данного вопроса для достижения наилучших технических результатов.

**УСПЕХИ ПЯТИЛЕТКИ — РЕШИТЕЛЬНЫЙ УДАР ПО МИРОВОМУ КАПИТАЛИЗМУ. ДОГОНИМ И ПЕРЕГОНИМ В КРАТЧАЙШИЙ СРОК ПЕРЕДОВЫЕ ПО ТЕХНИКЕ КАПИТАЛИСТИЧЕСКИЕ СТРАНЫ!
ДА ЗДРАВСТВУЮТ БОЛЬШЕВИСТСКИЕ ТЕМПЫ!**

ПЕРВЫЙ СОВЕТСКИЙ ДИЗЕЛЬМОТОР ДЛЯ ТРАКТОРА

Советский гусеничный трактор с дизель-мотором конструкции «ОТБ»



Замена обычного взрывного двигателя легким дизель-мотором,— одна из важнейших технических проблем. Особое техническое бюро ОГПУ считает возможным поделиться результатами своей работы по решению этой задачи.

Подобно всем транспортным двигателям, тракторный двигатель должен быть сравнительно небольшого веса при определенной его мощности. Моторы легкого топлива, обладая малым весом, потребляют много горючего на единицу мощности, а дизель-моторы расходуют топлива на $\frac{1}{8}$ менее; кроме того, они требуют топлива более дешевого — нефть значительно дешевле бензина, лигроина, керосина. Но дизель-моторы не могут долгое время быть применены как легкие транспортные двигатели, так как для сжигания нефти требовалось ее предварительное распыливание сильно сжатым воздухом посредством специального воздушного насоса — компрессора, приводимого в движение от самого дизель-мотора.

Наличие компрессора и дополнительного баллона для сжатого воздуха не позволили сконструировать дизель-мотор, пригодный к установке на трактор; лишь со времени замены распыливания топлива сжатым воздухом, распыливанием по одному из двух способов, струйным или форкамерным, которые совершенно устраняют пользование компрессором, удалось получить легкий мотор, соединяющий в себе качества дизель-мотора и мотора легкого топлива.

Такой легкий транспортный бескомпрессорный дизель-мотор обладает широкими пределами изменения числа оборотов, доступностью

осмотра всех его деталей, простотой конструкции, мягкостью хода, малым весом и значительным преимуществом по сравнению с мотором легкого топлива: постоянством крутящего момента при уменьшении числа оборотов двигателя, почему дизель-мотор «не глохнет», подобно карбюраторным моторам, а сохраняет длительно свою тяговую способность.

Дизель-мотор конструкции ОТБ ОГПУ удовлетворяет поставленным задачам создания мотора для трактора «Катерпиллер» без переделок в тракторе и обеспечивает трактору увеличение рабочих скоростей. Требование увеличения скоростей вызвало конструкцию дополнительной коробки скоростей — мультипликатора, уменьшило размер свободного места, оставшегося для установки мотора, ввиду чего ОТБ ОГПУ остановилось на моторе с тремя цилиндрами, работающими по двухтактному циклу.

Хотя трехцилиндровые моторы имеют неравномерные моменты сил, величина их для мотора ОТБ такова, что никаких неприятных колебаний в тракторе не замечается.

Для укорочения длины мотора все три его цилиндра помещены в одном блоке, а для возможности замены цилиндров при ремонте, они сделаны вставными в блок.

Конструкция двигателя рассчитана на массовое производство, что соответствует заданию Челябинского тракторного завода в 50 тыс. тракторов в год. Поэтому стальные детали машины запрокированы на изготовление горячей штамповкой с последующей механической обработкой.

Для облегчения веса двигателя главные литые части его (картер, блок) разгружены от

действия силы вспыхивает применением стяжных «анкерных» болтов, проходящих через картер, блок, стальные крышки рабочих цилиндров и служащих опорами для колечкогато вала, покоящегося на четырех подшипниках. Смазка коренных и шатунных подшипников производится под давлением в 2 атм. Масло подается шестеренчатым насосом. Цилиндры смазываются разбрызгиваемым из картера маслом. Все движущиеся части двигателя предохранены от действия воды и пыли.

Так как двигатель двухтактный, то продувка и зарядка его цилиндров свежим воздухом совершается продувочными насосами, соединенными с двигателем в одном блоке. Продувочные насосы расположены сбоку двигателя со стороны выхлопных окон. Со стороны продувочных окон расположена коробка регуляторного вала с пусковым и топливным насосами и рукояткою управления. Водитель трактора имеет возможность со своего сидения изменять число оборотов двигателя, его останавливать и пускать в ход. Двигатель снабжен простым нефтяным насосом. Нормально двигатель дает 650 оборотов в минуту, но может повышать их до 1000.

Регулирование подачи топлива совершается кулачками, передвигаемыми регулятором соответственно мощности. Насос топливный, простой конструкции и не имеет точно устанавливаемых перепускных клапанов, как у насосов «струйного распыливания». Топливный насос работает под давлением, не превышающим 85 атм.

В дизель-моторе ОТБ ввод топлива в двигатель совершается через нагруженный пружинный топливный клапан, чем избегается образование висящих у сопла капель или преждевременное подтекание к соплу топлива.

Мотор ОТБ работает по принципу форкамерных моторов, имеющих следующие преимущества:

1. Форсунка мало чувствительна к изменению вязкости топлива и его состава.
2. Умеренное давление вспрыскивания топлива нефтяным насосом в форкамеру (85 атм. против 350—700 атм.) для двигателей со струйным распыливанием.
3. Сравнительно большие, а потому и легко осуществимые диаметры отверстий в сопловых плитках, что особенно ценно у малых моторов, у которых, естественно, должны получаться и очень маленькие отверстия.
4. Наибольшее давление вспыхивки не чрезмерно велико (45 атм.), почему части двигателя не сильно нагружаются.
5. Сгорание топлива хорошее как при больших числах оборотов, так и при холостом ходе.
6. Ход двигателя спокойный и мягкий, что ценно для транспортных моторов.

7. Простой нефтяной насос без чувствительных перепускных клапанов и точной установки зазоров в элементах распределения и управления топливом.

8. Форкамерный двигатель менее чувствителен к перемене режима, так как уменьшение давления расхода топлива с падением числа оборотов в меньшей степени отзывается на процессе сгорания.

9. Малое давление форкамерного насоса не столь сильно изнашивает отверстие сопла форсунки, вследствие чего расход горючего мало изменяется с течением времени.

10. Форкамерный дизель может экономно работать на низких сортах топлива (мазут).

Двигатель ОТБ построен целиком из советских материалов на заводе «Красный пролетарий» в Москве, причем форсунка двигателя применена стандартная, заводская, но в ней сделаны некоторые изменения, способствующие уменьшению расходов топлива.

Пуск двигателя в ход происходит помощью небольшого пускового баллона, содержащего сжатый до 25 атм. воздух. Воздух по мере расхода пополняется самим двигателем во время его работы. Для надежности пуска холодного мотора предусмотрено введение в цилиндр запалов из бумаги, пропитанной селитрой, а также установка пусковых свечей накала, работающих от нормального 6-вольтового аккумулятора.

Кроме этого основного способа пуска предусмотрен пуск двигателя электрическим стартером при открытых декомпрессорных клапанах. Во время продолжительного испытания двигателя будут выяснены достоинства и недостатки того или другого способа пуска и в будущем будет оставлен один из этих способов.

ОТБ не предполагает искать какого-нибудь иного, кроме описанных выше способов, пуска и в частности не разделяет мнения тов. Шевело, предложившего в газете «Техника» (от 11 ноября 1931 г.) способ пуска дизель-моторов на бензине помощью свечей и магнето, потому что в этом случае необходимо хранить и возить с собою запасы бензина, что усложняет эксплуатацию двигателя.

Переход с бензина на тяжелое топливо после пуска на бензине не является вполне простым делом и требует двойного комплекта насосов у форсунок и трубопроводов, из которых один работает на бензине, а другой — на нефти. В противном случае такой переход с одного топлива на другое будет требовать предвзятельного освобождения насоса, нагнетательного трубопровода и форсунки от ранее находившегося в них топлива, на что требуется время.

ОТБ ждет критического рассмотрения выпущенного нами первого советского тракторного дизель-мотора.

ОТБ ОГПУ

1 И ВСЕСОЮЗНЫЙ СЪЕЗД АВТОДОРА НАЧАЛ СВОЮ РАБОТУ ПОСЛЕ СДАЧИ В ПЕЧАТЬ МАТЕРИАЛОВ ПО ЭТОМУ НОМЕРУ.

СЛЕДУЮЩИЙ (ДВОЙНОЙ) НОМЕР ЖУРНАЛА БУДЕТ ПОСВЯЩЕН РАБОТАМ СЪЕЗДА.

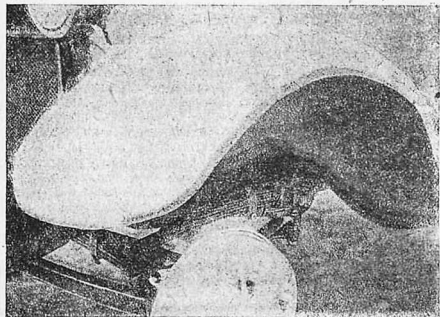
КАК УЛУЧШИТЬ ПОДВЕСКУ „ФОРДА АА“

Хочу поделиться через наш журнал некоторым опытом по улучшению подвески «Форда-АА».

Большим конструктивным недостатком автомобиля «Форда-А и АА» является слабая подвеска его шасси на переднюю рессору. Хотя конструкторами Форда предусмотрено допол-

13 листов, а только из 11; кроме того, мы спасаем передний поперечный траверс от частых поломок, меньше страдает от резких толчков и сам радиатор.

Расходы по изготовлению полуэсессор и подвески их к раме очень небольшие, и—самое главное—их можно изготовить в любой



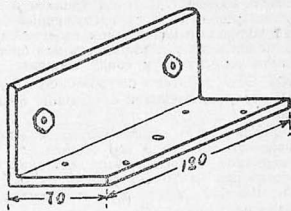
Как укрепить подвеску „Форда“ путем применения двух полуэсессор

нительно к рессоре поставить боковые амортизаторы, но сами по себе амортизаторы слабы как по конструкции, так и в работе. Передняя рессора за последнее время является самым большим местом в эксплуатации автотранспорта.

Учитывая всю важность этого вопроса, нами было разработано следующее мероприятие. Выкинув боковые амортизаторы, мы применили дополнительно две полуэсессоры длиной 500 мм, которые укрепляются основным концом стремянками на дополнительный угольник, привернутый к раме; второй конец их свободно лежит на полочке, приваренной к рессорно-амортизаторному пальцу, чем мы позволяем передней оси свободно перемещаться в горизонтальном положении.

Применение добавочных рессор уже дало положительные результаты. Характер их работы следующий: часть нагрузки принимают на себя полуэсессоры; дальше мы имеем возможность уже делать переднюю рессору не из

мастерской, более или менее квалифицированной силой.

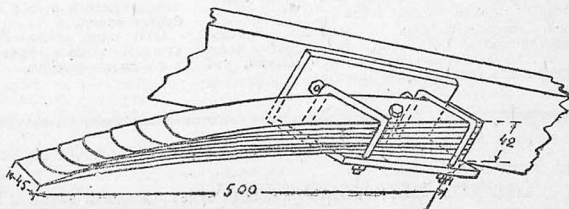


Черт. 1.
Угольник, на который крепится рессора

Примерная стоимость изготовления: две полуэсессоры—6 руб., сталь из старых листов поломанной рессоры, 2 угольника 70×70 мм

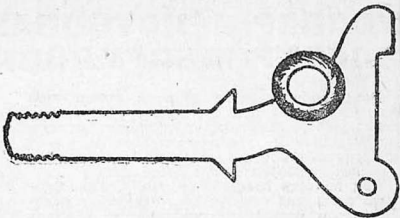
Черт. 2.

Угольник привернут к раме с укрепленной на нем полуэсессорой



Черт. 3.

(Чертеж для экономии места помещен горизонтально). Рессорно-амортизаторный палец с приваренной полочкой, на которой свободно ложится передний конец полуressоры



длины—42 коп., 4 стремянки—3 р. 20 к., четыре болта 12 мм—1 р. 20 к., сварочная работа—2 руб.; работа по установке (2 слесаря на один день)—20 руб. Всего 32 руб. 82 коп. Вот примерный расход по изготовлению и установке рессор на место.

Снимок и схематические чертежи дают все необходимые технические подробности. Желательно было бы применение нашего метода в других автохозяйствах, имеющих автомашины «Форда», и обмен результатами на страницах журнала «За Рулем».

Механик автобазы Калинин

Р Ж А В Ч И Н А

Вода и металл порождают ржавчину. Это—закон, достаточно известный всякому автомобилисту. Ничего не придает машине более запущенного вида, чем палет ржавчины на автомобильных частях; поэтому мы ведем неустанную борьбу против нее.

Ржавчина появляется везде, где соприкасаются воздух, железо или сталь и вода. Ржавеют обода, ржавеют и дверные ручки, выхлопные трубы и головки цилиндров.

Средства, употребляемые против этого, могут быть различны: никелировка или хромирование является не единственным средством. Прежде всего, вечная прочность хромированных частей оказалась мифом; можно даже спокойно утверждать, что действительно хорошая никелировка после предварительного обмеднения равноценна хромированию.

Общим средством борьбы является тонкий масляный слой, которым покрывают никелевые части. При этом следует применять свободное от кислот минеральное масло, так как масла, содержащие кислоты и щелочи, а также животные и растительные, разъедают металл. Однако, масляный слой пригоден лишь в редких случаях. Внутри кузова он совершенно неприменим, так как он лачкает руки, а снаружи его смывает первый же дождь, или, еще хуже, при мытье он переносится на лакировку.

Очень хорошим средством является смазывание никелевых частей слабым раствором, около 10%, воска в бензине. Последний испаряется и оставляет тонкий восковой покров, который весьма прочен. Для дверных ручек это средство все-таки неприменимо.

Здесь рекомендуется следующий рецепт: растворяют обрезки целлулоида в эфире и смазывают этим никелевые предметы. Эфир быстро улетучивается и оставляет очень тонкий защитный бесцветный слой, служащий очень прочным консервирующим средством. Разумеется, употребляются только бесцветные обрезки целлулоида для приготовления раствора как, например, чистая фото-пленка. То же, конечно, подходит и для мотоциклистов.

Части машины еще менее защищены, и их никелевые части более подвержены от сырости ржавчине, чем у автомобиля. Мотоциклисты должны с успехом применять именно это средство.

Но не все части машины никелированы. Рамы, мотор, рессоры содержатся в чистоте. Все эти части выходят из завода окрашенными. Следует всячески стараться сохранить этот защитный слой краски; стоит только ржавчине найти малейший проход, как она сейчас же начинает свою разрушительную работу. Все уязвимые места, болтовые отверстия, крепления массы мы должны заново окрашивать, причем самое лучшее употреблять быстро сохнущий спиртовый лак. По возможности следует перед этим все заржавевшие места соскоблить жестко проволочной щеткой и затем все начисто отлакировать.

Для мотоциклиста это особенно трудно. Части мотоцикла совершенно открыты и если машина построена не из легкого металла, то вся она подвержена ржавлению. Особенно скоро приобретает безобразный вид цилиндр, когда заржавлены его охлаждающие ребра. Тут следует соблюдать чистоту. Надо очистить все заржавленные части проволочной щеткой и покрыть все хорошей цилиндровой краской, а за неимением ее, слабым раствором графита с маслом.

Особенно тщательно все мы должны охранять от ржавчины обода. Ржавчина на ободке—смерть для покрышки. После масла и бензина ржавчина—злейший враг резины. Все обода должны быть тщательно очищены от ржавчины и основательно покрыты алюминиевой краской, прежде чем надевать новую покрышку.

Мы также должны заботиться о нашем инструменте, всегда держать его в чистом, сухом, слегка покрытом жиром виде.

Надо ли добавлять, что у нас, при крайней ценности каждой машины для социалистического хозяйства надо особенно бережно относиться к ее сохранности; борьба с ржавчиной составляет здесь далеко не последнюю задачу.

УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ „ФОРДА А и АА“

Электрооборудование дешевой стандартной машины «Форд» при его простоте имеет ряд недостатков, вызывающих преждевременную порчу системы электрооборудования, выход машины из строя и необходимость замены отдельных приборов и приспособлений.

При помощи простейших мер, можно избежать всех этих неприятных моментов, с одновременным повышением надежности действия и добиться более продолжительной бесперебойной работы.

Первое повреждение электропроводки машины получает немедленно по выходе машины с завода. Производится установка особого выключателя на задний фонарь, причем каждый шофер или электротехник, которому приходится это делать, в большинстве случаев не задумывается особенно глубоко над этим вопросом и без страха и сомнения режет проводку вдоль и поперек.

В то же время установку отдельного выключателя на задний фонарь можно произвести не сделав ни одного разреза проводов.

Для этого нужно:

1. Снять коробку переключателя освещения под рулевой колонкой и разобрать ее.

2. Замкнуть между собой (при помощи особого проводничка) провода желтого и черного цвета (входящий токовой и выходящий на задний фонарь), собрать переключатель и поставить его на место.

Теперь задний фонарь будет гореть постоянно.

3. Раз'единить раз'емную вилку (штепсель) на проводе черного цвета, помещающуюся на проводе около заднего фонаря под рамой.

Удлинить концы напайкой проводничков и оставить выключатель, укрепив его в наиболее удобном месте.

Можно поступить иначе: вынуть провод заднего фонаря из патрона, на его место поставить другой кусок провода и получившиеся два конца ввести в выключатель, который можно оставить на железной пластинке, прикреплённой к болту для крепления номерного знака.

Такое переустройство занимает мало времени, стоит очень дешево и никаких повреждений электропроводке не наносит.

Второе неудобство фордовской системы, — отсутствие предохранителя во всей системе электрооборудования, — может быть легко устранено следующим образом.

Желтый с черными жилками провод, присоединенный к реле, снимается и присоединяется к нему через лодочку с предохранителем (плавкой вставкой), который можно в случае порчи легко заменить.

Для изготовления лодочки нужно иметь:

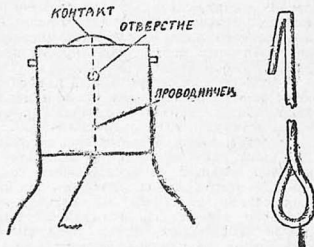
1 кабельный наконечник для провода в 10 мм.

1 кусок эбонита размером $3 \times 20 \times 50$ мм.

2 клеммы (зажимы для радио) и 1 болтик (контакт для радио).

Устройство ясно из чертежа № 1.

Такой же предохранитель, но более солидный, может быть поставлен между приемной клеммой стартера и присоединенными к ней проводами.



1. ЦЕЛОЕ

2. ПРОВОД

3. ВЫВОД ПР.

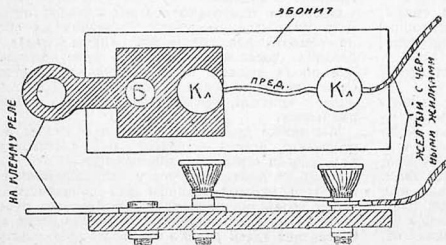
4. ЗАПАЙКА

5. СОЕД. КОНТ.

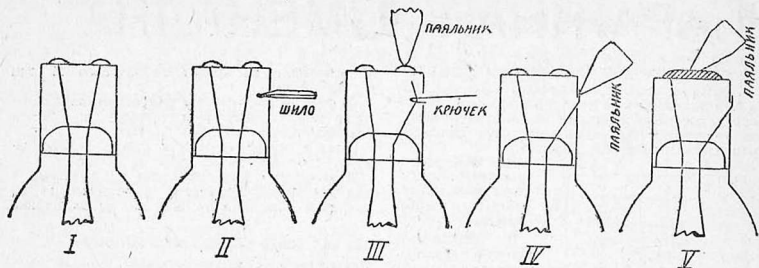
Черт. 2. Как приспособить стандартную лампочку в патрон фордовской фары

Перегорание предохранителя не вызывает выключения зажигания и остановки мотора.

Третье неудобство встречается при перегорании амперметра.



Черт. 1. Как устроить предохранитель на „Форде“



Черт. 3. Как приспособить стандартную лампочку в патрон фордовской фары

Обычно для ремонта снимают щиток и замыкают клеммы амперметра.

Однако, можно сделать гораздо проще.

На распределительной коробочке, помещенной на стенке бака (под капотом мотора), есть две медные гайки с ручками, закрепляющие крышку коробочки.

Замкнув их между собой проводничком (отвернуть гайки на 2-3 оборота, соединить проводничком и снова закрепить), мы производим исправление в течение одной минуты без всякой разборки каких бы то ни было приспособлений.

Четвертое. Приспособление стандартной лампочки (25 ватт или другой) в патрон фордовской фары или фонаря.

Для этого прибегают обычно к сложным переделкам, цель которых — соединить один из контактов с цоколем (на массу) и увеличить площадь другого контакта.

Наиболее просто сделать так:

1. Проколоть или просверлить в цоколе отверстие, так чтобы оно приходилось против проходящего внутри цоколя проводничка, припаянного к контакту на цоколе и было бы ниже места припайки на 4—5 мм (см. фиг. 2).

2. Нагрев паяльником контакт на цоколе, вытащить в проколотое отверстие проводничок при помощи крючка (фиг. 2).

3. Припаять проводничок к цоколю и

4. Спать между собой оба контакта.

Получается очень чистая работа, отнимающая не более 10 минут.

Пятое. Забрасывание клеммы аккумулятора грязью, вызывающее замыкание и порчу его. В этих случаях поступайте так.

1. Отнимите провода и снимите резину.

2. Вырежьте из старой камеры кусок по размеру рамки с припуском кругом на 2-3 см.

3. Прорежьте в нем два отверстия для клемм и три для пробок точно по размеру аккумулятора (наложите резину на аккумулятор и, прижав, получите отпечаток).

4. Наложите резину на аккумулятор, поставьте и закрепите рамку, провода и верните пробки.

Теперь вы можете быть спокойны — ваш аккумулятор не боится грязи и может быть легко осмотрен.

Последнее — как завести мотор при потере ключа зажигания.

1. Отнимите крышку распределителя тока высокого напряжения с проводом от бобины.

2. Отнимите провод низкого напряжения. Для этого надо:

освободить его из скобы, вжатой под гайкой шпильки головки блока, ослабить стопорный (горизонтальный) болт колонки распределителя-прерывателя, поднять колонку вверх, свернуть ее, вращая влево, с брони провода низкого напряжения, поставить колонку на место и закрепить ее стопором.

О зажигании не беспокойтесь — оно совпадает, даже если при снятом распределителе-прерывателе вращать мотор (если не трогали винта, крепящего кулачковую муфту прерывателя). Прорези и шпильки привода колонки эксцентричны и совпадут только в одном положении. Следите за полной и правильной посадкой колонки на место!

3. В отверстие, куда входил бронированный провод, вставьте пробку (или какуюнибудь изолированную втулку), в нее вверните шуруп такой длины, чтобы он достал внутри до контакта.

4. К головке шурупа присоедините изолированный проводник, другой конец которого должен быть присоединен к той клемме бобины, к которой был присоединен провод красного цвета (его надо отнять).

5. Заводите мотор.

Если это переустройство делается надолго, включите в провод, вами установленный, выключатель, который можно установить в месте, удобном для постоянного пользования.

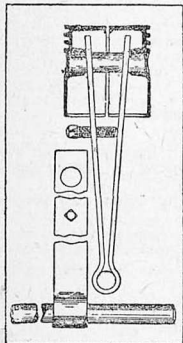
Таким образом, при ничтожных затратах, кустарным способом, можно значительно улучшить систему электрооборудования автомобиля «Форда А и АА».

Л. Витин

ГАРАЖНАЯ СМЕКАЛКА

21. ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ДЛЯ ПРИТРИРКИ КЛАПАНОВ

Притирка цилиндра вручную производится в том случае, когда требуется снять в цилиндре самое незначительное количество металла, как например, при эксцентриситете цилиндра или для заглаживания царапин.



Для этой цели в качестве инструмента может быть употреблен старый поршень.

В разрезанный пополам поршень вставляется палец, через который, как показано на рисунке, проводится два конца изогнутая стальная полоса. В месте изгиба полосы вставляются ручка, а около середины — распорный болт.

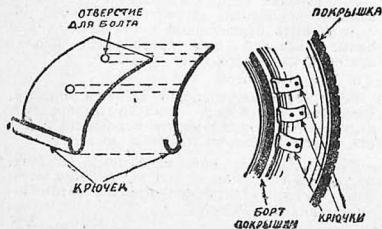
Процесс притирки заключается в следующем: поршень вставляется в цилиндр и плотно прижимается к его стенкам, что достигается регулировкой упорного винта. После этого поршень совершают продольное движение вверх и вниз и, одновременно с этим, вращательное вокруг оси. Поршень смазывают массой из смеси масла с мелким наждаком.

22. ПРОДЛЕНИЕ СЛУЖБЫ ПОКРЫШКИ

(Предложение шофера-слесаря Д. Литвинова г. Славянск, Донбасс)

Покрышка, у которой оторвалась часть борта, обыкновенно не используется, однако можно ее использовать.

Для этого нужно в местах отрывающегося борта поставить крючки (см. рис.), которые делают из полосового железа толщиной 3 мм и изгибают по форме, указанной на рисунке.



К покрышке их крепят посредством $\frac{1}{2}$ или $\frac{3}{16}$ дм болта.

С внутренней стороны покрышки подкладывают под головку болта шайбу и немного спиливают тело головки болта.

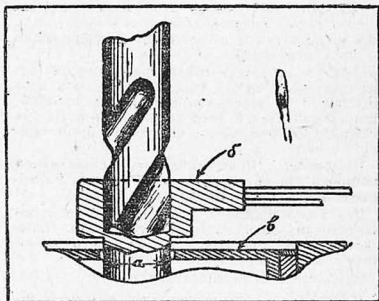
Имея в запасе крючки и болты, шофер избавит себя иногда от езды на обод.

Этот способ испытан мною на практике и дал хорошие результаты; я рекомендую т.т. шоферам использовать его для своих машин.

23. КАК СНЯТЬ КРЫШКУ АККУМУЛЯТОРА

(Предложение Н. Байкова-Чистякова, Москва)

При разборке аккумуляторов для промывки и осмотра пластин необходимо снимать верхнюю крышку (в) банки. Но снятию крышки препятствует шляпка (б) клеммы (а) аккумулятора.



Чтобы облегчить работу, при помощи сверла по диаметру равному «а» просверливают шляпку «б» до основания, отделив таким образом шляпку от стержня; после этого соединительные пластины могут быть отогнуты.

При обратной сборке шляпка «б» подводится вплотную к стержню клеммы «а», и отверстие заливается третником или запаивается свиномом при помощи водорода.

24. КАК УВЕЛИЧИТЬ СРОК СЛУЖБЫ СЕКТОРА РУЛЯ

Наиболее изнашивающейся частью сектора является его середина. Особенно сильно изнашивается его средние три зуба. Это происходит потому, что крайние зубья сектора приходят в соприкосновение с червяком и воспринимают усилия только в момент сравнительно крутого поворота. Когда же автомобиль движется по прямой, все толчки и удары, вызванные неровностью дороги, воспринимаются средней частью сектора. В результате люфт руля чрезмерно увеличивается. Тогда обыкновенно прибегают к замене сектора.

Практика I гаража «Мостранса» показала, что срок службы сектора этим еще далеко не исчерпывается. Было время, когда гараж из-за недостатка секторов находился в очень тяжелом положении. Старые сектора один за другим выходили из строя. Завод «Аремз» не успевал снабжать новыми в достаточном количестве. Машины останавливались, выполнение промфинплана оказалось под угрозой срыва.

Как и всегда бывает в таких случаях — заработала рабочая смекалка. В результате бригадир коробочного цеха т. Чулков предложил очень простой и дешевый способ использования старых секторов.

Способ этот заключается в следующем: крайние несработавшие зубья сектора срезаются немного шабром так, чтобы они не выступали под средними зубьями. Средние зубья тоже немного подшабриваются. Потом на места старых втулок секторного валика запрессовываются новые, проточенные эксцентрично. Благодаря эксцентricности втулок,

секторный валик, а вместе с ним и сектор поддвигается к червяку. После этого собирают руль.

В настоящее время способ Чулкова применяется гаражом очень широко, так как новыми секторами гараж, как и прежде, снабжается слабо. Продолжительность службы сектора в среднем увеличивается на 60%.

Если учесть, что способ Чулкова в значительной степени может быть применен и к тракторам, то станет ясно, что экономия, которую даст применение этого способа, окажется очень значительной.

Для иллюстрации привожу маленькую справку из собственной практики. При ремонте тракторов марки «Фордзон Путиловский» (Кубань) выяснилось, что в среднем на каждые 5 тракторов нужно два сектора после каждого сезона. Причем замена сектора происходит не из-за поломки их, а почти всегда из-за сильной изношенности средних зубьев.

Техник В. Канапосевич

РАБОЧИЕ АВТОТРАКТОРНОГО И ДОРОЖНОГО ДЕЛА ВСТУПАЙТЕ В РЯДЫ АВТОРОВ ТЕХНИЧЕСКОЙ КНИГИ И ЖУРНАЛА!

В декабре исполняется три месяца работы курсов рабочих-авторов технической книги и журнала, организованных Журнально-газетным объединением.

Большинство учебных предметов уже начато прохождением; на вторую половину работы курсов оставлены такие вспомогательные предметы как основы типографской техники и т. д.

На курсах произведено прикрепление курсантов в индивидуальном и бригадном порядке к тем или иным техническим журналам Объединения для работы в журналах под наблюдением соответствующей редакции.

В частности, к журналу «За Рулем» прикреплена бригада курсантов-автомобилистов в составе четырех человек, составляющих, кстати сказать, едва ли не самую активную группу среди учащихся.

В этом номере журнала мы помещаем первую статью одного из курсантов, бригадника «За Рулем» тов. Н. Рыкова «Как работает и чем болеет первая автобаза Союзтранса». Из статьи видно, что тов. Рыков вполне удачно освоился с методами организации материала для статьи и достаточно удовлетворительно оформил его с литературно-редакционной стороны. Двое других бригадников в разговоре с работниками редакции также наметили для себя темы статей и заметок (о дисциплине уличного движения, о работе гаражей и т. д.). Редакция ждет, что эти заметки не останутся одними обещаниями и что в ближайших номерах журнала она, вслед за статьей т. Рыкова, сможет поместить материалы и других курсантов.

Курсанты выпускают свою «стенную газету», посвященную вопросам учебы, а также критическим опытам курсантов в соответствующих отраслях. Так, в первом номере газеты значительное место посвящено критике наших автомобильных журналов — «Дорога и автомобиль», «Мотор», «За Рулем». В критических заметках об этих журналах курсант отмечает технические ошибки, литературные ляпы, а также дефекты технического оформления.

Недостатком работы курсов является неполнота их комплектование и неполная посещаемость занятий учащимися. Последнее, по видимому, находится в связи с напряженной декабрьской работой рабочих-учащихся для полного выполнения годовых промфинпланов. Однако, курсы надо доукомплектовать — это дело, уже дающее значительные практические результаты (многие курсанты печатаются в ряде журналов, часть заключили договоры с издательствами на технические книжки по специальности) довести до конца.

Редакция «За Рулем» призывает рабочих московских автопредприятий, желающих работать в советской печати или могущих написать практические книги по специальности, вступить в число курсантов. Для переговорщиков надо являться в редакцию «За Рулем» (Страстной бульвар, 11) которая даст желающим все необходимые справки.

Практический опыт московских авторботников, усиленный на курсах соответственной теоретической и литературной «шлифовкой» поможет создать нужную нам популярную автомобильную книгу и увеличить число рабочих, принимающих активное участие в боевой большевистской печати.

СЖАТЫЙ ГАЗ КАК ТОПЛИВО ДЛЯ АВТОМОБИЛЯ И ТРАКТОРА

В конце мировой войны, когда в Англии сильно ощущался недостаток в жидком горючем, на улицах Лондона появились странные по виду грузовики и автобусы.

Сверху грузовиков на стойках (рис. 1) и на крышах автобусов (рис. 2) помещались колосальные мешки, наполненные газом. Светильный газ, наполнявший мешки и набираемый из магистрали газового освещения города, служил горючим для автомобиля, заменяя ценное жидкое топливо.

Однако, использование газа в таком виде в дальнейшем не привилось по той причине, что при столь незначительном давлении запас газа в мешках мог быть очень небольшим. Сразу же после окончания войны дело это было заброшено.

В следующие годы на автомобилях начали уже появляться установки с сжатым газом, запасы которого держались в стальных баллонах. Вначале баллоны были очень тяжелы. Со временем, однако, вес их удалось значительно снизить, и в настоящее время во Франции уже сконструированы баллоны с самым минимальным весом.

Баллоны эти представляют собой тонкостенные металлические сосуды, плотно обитые сеткой или проволокой из материала большой сопротивляемости на разрыв. Такие баллоны выдерживают давление до 150 атм.

Проблема применения сжатых газов для автотранспорта обсуждалась и у нас на последней топливной конференции НИС ВСНХ в Москве.

Дело в том, что мы обладаем колоссальными потенциальными запасами этого горючего, возможность применения которого имеет для нас огромное значение.

Постараемся в кратких чертах осветить этот вопрос, а также перспективы, открывающиеся для этого вида автотранспорта в СССР.

Газовая установка автомобиля или трактора чрезвычайно проста и состоит из одного или нескольких баллонов, подвешенных обычно низко к раме шасси и редуктора. Наполнение баллонов производится при помощи компрессора на станции, вырабатывающей газ; наполненные баллоны можно транспортировать на

любое расстояние. Баллоны легко снимаются с шасси и могут быть в любой момент заменены свежими.

Газы, употребляемые для этой цели, можно разделить на три группы:

1. Газы, специально вырабатываемые для этой цели в газогенераторных установках.
2. Газы, получаемые при различных производственных процессах как побочный продукт.
3. Газы природные, выделяющиеся из недр земли.

Газогенераторный газ, несмотря на невысокую его теплотворную способность (1 000 кал.) по сравнению с газами второй и третьей группы, может сыграть крупную роль по газификации тракторной и автомобильной тяги в наших лесных районах Северного края и Сибири: для его выработки можно использовать древесные отходы на лесозаготовках, количество которых доходит до 40% (утилизация их является чрезвычайно важным вопросом).

Получение газа из стационарной газовой установки с последующим его сжатием имеет несомненные преимущества по сравнению с подвесными газогенераторными установками автомобиля или трактора.

Этот способ позволяет получить идеально очищенный и вполне охлажденный газ. Естественный наддув, который получается при питании двигателя сжатым газом из баллона с довольно большим давлением, дает возможность вырывать до известной степени мощность двигателя; при работе двигателя на генераторном газе, в силу его значительно меньшей теплотворной способности по сравнению с бензином, она сильно снижается (на 30—40%).

Работа на автомобиле с применением сжатого газа значительно проще, и для обслуживающего его персонала допустима более низкая степень квалификации. Наконец, стационарная газогенераторная установка помимо газа дает целый ряд таких химических продуктов как смола, деготь, метиловый спирт, уксусная кислота, древесный уголь и пр.—продуктов, которые пропадают в случае выработки газа индивидуальной газогенераторной установкой на автомобиле.

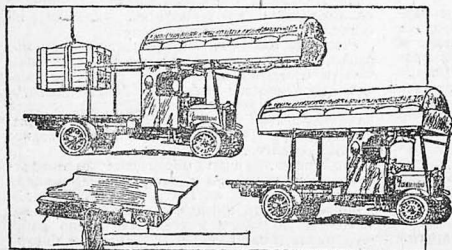
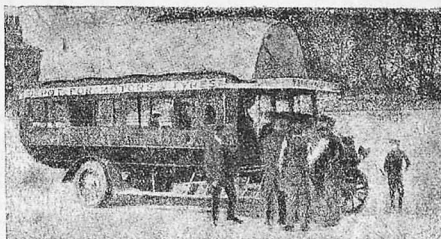


Рис. 1. Грузовики с газовыми мешками

Рис. 2. Автобус с мешком газа на крыше



Газы, являющиеся побочным продуктом различных производственных процессов, могут быть использованы в сжатом виде еще с большим успехом. Большинство этих газов имеет высокую калорийность, благодаря чему нет необходимости доводить их сжатие в баллонах до особенно высокого давления. Швельгазы, т. е. газы, получаемые при полукоксовании каменных углей, имеют теплотворную способность в среднем до 8 000 кал. в кубометре; той же теплотворной способностью обладают газы сланцеперегонки; газы переработки сапропелитовых углей и боксидов имеют теплотворную способность от 8 500 до 10 000 кал.

Очень интересный доклад по этому вопросу был сделан на конференции проф. Козьминим; он произвел следующий расчет, наглядно показывающий экономию работы на газе по сравнению с бензином. Если взять кубометр газа при обычном атмосферном давлении и сжать его до 20 атм., он займет объем—0,5 литра. Под таким давлением один литр швельгаза из угля или сланца будет содержать 6 000 : 0,5 = 12 000 кал., а один литр газа из сапропелитовых углей или боксидов—8 500 : 0,5 = 17 000 кал. Килограмм бензина, в зависимости от удельного веса, занимает объем от 1,25 до 1,43 литра и содержит при этом количество теплоты, равное 10 000 кал.; потому один литр бензина будет обладать теплотворной способностью от 7 700 до 8 300 кал.

Легко установить, что сжатый до 20 атм. швельгаз из угля и сланца имеет теплотворную способность, примерно, в полтора раза большую, чем бензин того же объема, а швельгаз из сапропелитовых или боксидовых углей, примерно, в два раза большую теплотворную способность. Сжатый до 20 атм. светильный или коксовый газ (теплотворная способность—4 000—4 500 кал.) будет иметь, при одинаковом объеме с бензином, примерно, равную с ним теплотворную способность.

Стоимость одного кубического метра швель-

газа при обыкновенном давлении равна одной копейке; сжатие его до 20 атм. (три стоимости электроэнергии 3,4 коп. за к/час) будет обходиться 0,6 коп., что составит, таким образом, около 3,2 коп. за один литр сжатого швельгаза. Если сравнить теперь стоимость газа со стоимостью литра бензина (которая выражается в 23 коп.) и принять при этом во внимание калорийность этих двух горючих, то экономия, даваемая первым, будет вполне очевидна.

Природные газы, богатыми месторождениями которых изобилует наша страна и на разведку которых до последнего времени почти не обращалось внимания, по праву должны занять одно из первых мест среди горючего для автотранспорта.

Известно, что в недрах земли имеются огромные залежи природных газов, расположенных на различных глубинах. Газы эти состоят, главным образом, из горючих веществ—углеводородов, а потому горючи. Во всех нефтяных районах СССР, наряду с нефтью добывается и газ. Помимо этого, существует множество и чисто газовых месторождений: Камчатка, Байкал, Ухта, Маныч, Чикишляр, Крым, Тамань, Керчь, Дагестан, Средняя и Нижняя Волга, Ставрополь и т. д.

Природные газы имеют очень высокую теплотворную способность—от 8 000 до 13 000 кал. в кубометре и использование их, как горючего для нашего автотракторного парка, весьма заманчиво и вполне возможно.

В настоящее время над проблемой применения сжатого газа как горючего для автотранспорта усиленно работает Западная Европа и Америка. Проблема эта еще глубже затрагивает нас, обладающих колоссальными запасами этого топлива, и мы не имеем никакого права далее откладывать ее разрешение. В задаче «догнать и переплюнуть» вопросы технической революции в эксплуатации автопарка должны занять виднейшее место.

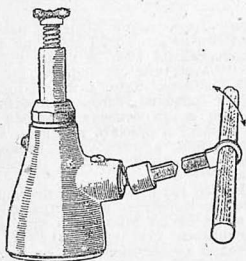
Инж. Г. Гуляев

ТЕХНИКА В ПЕРИОД РЕКОНСТРУКЦИИ РЕШАЕТ ВСЕ. ПОВЫСИМ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ТЕХНИЧЕСКУЮ КВАЛИФИКАЦИЮ РАБОЧИХ! СОЗДАДИМ НОВЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ ИЗ ЛЮДЕЙ РАБОЧЕГО КЛАССА!

НОВОСТИ МИРОВОЙ АВ

ГИДРАВЛИЧЕСКИЙ ДОМКРАТ

За границей получил значительное распространение новый гидравлический домкрат, который позволяет очень легко поднять весьма тяжелую машину. Его конструкция очень своеобразна; насос домкрата приводится в действие движением не вверх и вниз, как обычно.

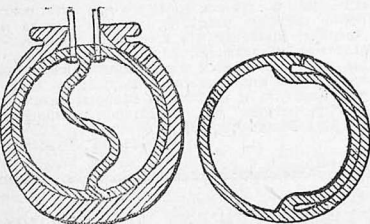


а взад и вперед. Длинная рукоятка смонтирована на шаровом соединении, что делает легким управление. Рукоятка может быть поставлена под очень острым углом.

Когда нужно спустить машину на землю, вместо того, чтобы снимать рукоятку, ее просто оттягивают, что приводит в действие выпускной клапан.

КАМЕРА, НЕ ТРЕБУЮЩАЯ РЕМОНТА В ПУТИ

Такая камера сконструирована инж. Тумзером в Вене и представляет собой нормальную камеру, разделенную пополам перегородкой.

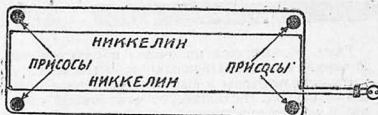


Как видно из чертежа, при проколе перегородка закрывает одну половину, в то время как другая продолжает служить камерой.

Тумзеру удалось проехать с такой камерой после прокола 400 км.

НЕЗАМЕРЗАЮЩЕЕ ПЕРЕДНЕЕ СТЕКЛО

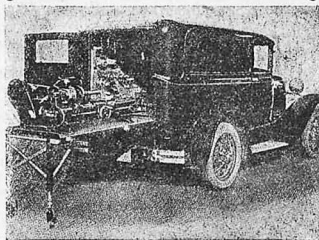
Каждому шоферу известно, сколько неприятностей доставляет замерзшее переднее стекло. Американские автомобильные фирмы изготовляют новый несложный и недорогой прибор для прогрева стекла.



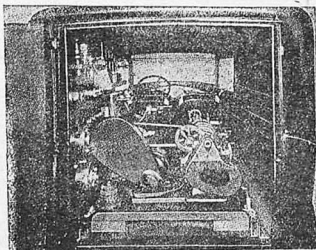
Небольшая стеклянная пластинка укрепляется при помощи четырех резиновых присосок к переднему стеклу. На пластинке уложено два витка никелиновой проволоки, которые при включении тока накаливаются и отогревают стекло.

Нужно поставить вопрос об изготовлении этого нужного прибора силами нашей промышленности.

РЕМОНТНАЯ МАСТЕРСКАЯ НА „ФОРДЕ“



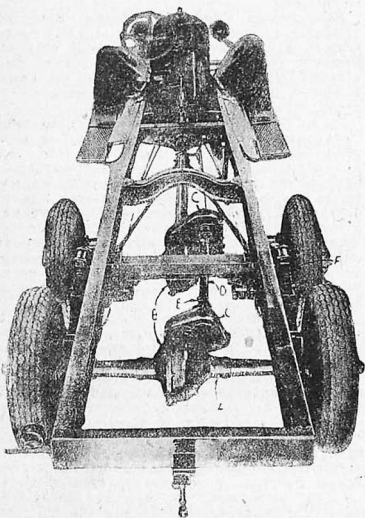
В Америке сконструирована передвижная автомобильная мото- и автосервисная мастерская на „Форде“. На фото — внешний и внутренний вид новой мастерской.



ТО ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

ШЕСТИКОЛЕСНЫЙ „ФОРД-АА“ С ЧЕТЫРЬМА БЕДУЩИМИ КОЛЕСАМИ

Фирма «Уорфор» (САСШ) сконструировала оригинальное устройство, при небольших затратах превращающее обычный четырехколесный «Форд-АА» в шестиколеску с четырьмя ведущими колесами.

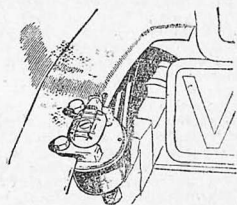


Дополнительная ось (А) ставится сзади и является точной копией постоянной оси К ведущим шестерням дифференциала (В) монтируются сверху добавочные шестерни (С), соединенные валом с двумя карданами (Е). Рессоры ставятся продольно, каждая держит на осях по полуоси.

Четырехколесный блок «Уорфор» отличается полной независимостью осей друг от друга и хорошей тягой благодаря четырем ведущим колесам.

ПУСК ЗАСТЫВШЕГО МОТОРА АВТОМОБИЛЯ

Одна из крупных английских автомобильных фирм снабжает свои машины несложным прибором, очень ценным для наших условий. Он представляет собой добавочную кнопку, служащую для пуска стартера.



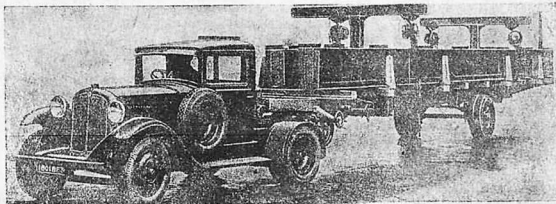
Кнопка устанавливается впереди машины с тем, чтобы при пуске машины от руки (когда мотор застыл или по другим причинам) шофер мог левой рукой пускать стартер в ход. Такое приспособление легко может быть изготовлено и в нашем автомобильном производстве.

ТЯГАЧ И ПРИЦЕПКА ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ РЕЛЬС

Французская промышленность за последний год уделила большое внимание конструированию и выпуску тракторов и тягачей различных типов и специальных прицепок к им.

Ряд автозаводов («Шенер и Валькер», «Ситроен», «Ля иль», «Рено» и др.) выпустили в 1931 г. около двух десятков новых типов тяжелых агрегатов грузоподъемностью от 10 до 18 т.

На фото — тягач типа «ТТ» заводов «Рено» грузоподъемностью в 10-15 т с специальной прицепкой для перевозки рельс, балок и других тяжелых материалов.



НА ЛОЖНОЙ ДОРОГЕ

Первый в СССР автомобильно-дорожный институт — ЛАДИ за полтора года своего существования вырос в огромной степени.

С 1 ноября 1930 г. число учащихся в институте увеличилось в 2,5 раза (с 800 человек до 1840). Центральное место в работе ЛАДИ заняла непрерывная производственная практика. Дирекция института своевременно заострила свое внимание на этом вопросе.

После долгих трудов вопрос согласован с различными дортрансами вопрос о размещении в этом строительном сезоне 800 студентов дорожного факультета на производственную практику.

Вскоре, однако, дортрансы один за другим начали игнорировать свои обязательства. Под разными предлогами они отказывали студентам в практике.

Белорусский Гладортранс принял на свои строительства лишь 180 студентов вместо 250. Московский дортранс предоставил практику лишь 40 студентам вместо 80. Не лучше обстояло дело с Карельским, Уральским, Ивановским и другими дортрансами, которые также не выполнили договора с институтом и предоставили для практикантов ровно вдвое меньше мест. Такие дортрансы, как Северокавказский, вовсе отказались от приема студентов. Более «любезные» дортрансы предлагали студентам... места чернорабочих.

Эти совершенно неожиданные затруднения полностью встали перед дирекцией института. Оставить студентов без практики было недопустимо. Это означало срыв учебных планов. Приходилось принимать крайние меры — и вот одна за другой партии студентов стали отправляться в Сибирь, Казахстан, Бурято-Монголию. Тысячи километров, десятки дней в дороге. Что же встретило в этих отдаленных местах стремящихся к получению практических знаний и производственных навыков студентов? Какое руководство получили студенты ЛАДИ на местах?

Конечно, ни о каком руководстве здесь не могло быть и речи. Студенты даже не могли познакомиться с практическими знаниями, ознакомиться с производственными процессами строительства дорог и получить все необходимые сведения от старшего персонала, потому что в ряде мест его совсем не было.

Были и другие крайности. Если дортрансы центральных районов не находили для студентов никакой работы, кроме переноски строительных материалов, то появление ленинградских студентов в Бурято-Монголии или Казахстане принималось администрацией местных дортрансов, как огромное событие. Студентов не знали куда посадить. Им предлагали на выбор самые ответственные должности по строительству, и студенты, упоенные неожиданными «успехами» забывали о цели своего приезда. Но какие знания мог получить студент первого курса сразу занявший должность руководителя строительством дороги?

Изражения производственной практики носили систематический характер. Администра-

ция не только не способствовала прохождению студентами соответствующих учебных планов, но открыто тормозила и препятствовала этому. Здесь, обычно, ссылались на интересы производства и стройпромфинплана. Этим администрация мотивировала свой отказ дать студентам практику по различным видам дорог, считая нерациональным переход студента с работы, на которой он успел уже получить некоторые производственные навыки, на другую.

Непрерывная производственная практика дорфака в нынешнем году, можно смело сказать, в большинстве случаев была сорвана. Впрочем, окончательных итогов подвести еще нельзя. Хотя занятия в институте начались 1 ноября, до сих пор еще далеко не все студенты вернулись с практики.

Жизнь автомобильного факультета во многом отличается от жизни дорфака, но есть между ними много общего. Это — неполадки в постановке производственной практики. Крупнейшие индустриальные гиганты, на которых проходят практику студенты автомобильных факультетов, охвачены теми же недугами, которыми страдают удаленные от индустриального шума городов тихие, заброшенные в тиши дортрансы. Как ни странно, болезни эти на наших промышленных предприятиях принимают даже более тяжелую и острую форму.

Еще в июле были заключены договора с «Красным путиловцем» о прикреплении студентов к цехам и отдельным станкам. В начале это дало блестящие результаты — студенты успешно справлялись с практикой, шли вперед и по показателям производительности труда и по выполнению промфинплана. По договору завод обязался предоставить ЛАДИ 80 мест. Администрация завода не пошла по пути дортрансов и от приема студентов не отказалась, но фактически не обеспечила студентов работой: количество прикрепленных к станкам оставалось то же. Руководителей практикой завод формально выделял, но они распределены по сменам так, что даже прикрепленные к станкам студенты остаются без всякого руководства. За 8 декад практики студенты должны были получить 56 часов «теории на производстве», но о ней то и позабыли. Факультет думает ликвидировать этот прорыв путем сокращения практики и пройти эту часть теории уже не на производстве, а в институте. Но это, по существу, означало бы увеличение теоретических занятий и уменьшение часов практики на производстве.

Подобное положение с производственной практикой в ЛАДИ более нетерпимо.

Необходимо принять решительные меры к упорядочению практики. Иначе срывается важнейшее практическое звено в подготовке будущих командиров автодорожного строительства.

Бригада «За Рулем: А. Сельский, С. Белозерцев, Баршай.

Ленинград.

РАБЕЛЬКОРЫ-АВТОДОРОВЦЫ ПИШУТ

„АВТОТРАНСПОРТ — ДЕЛО ВТОРОСТЕПЕННОЕ“

В конце ноября 1931 г. Ижевское облотделение Автозавода организовало 5 автодоровских бригад для обследования содержания и использования автохозяйств г. Ижевска.

Основной задачей бригад было выявить, как учитываются и расходуются автоматериалы, как обеспечены машины запасными частями, как используют и ремонтируют автомашины, как работают водители и т. д.

Всего обследовано 7 гаражей, насчитывающих 26 автомобилей и 14 тракторов. Выявлено, что содержание автомашин во всех гаражах—безобразнейшее. Все машины, за исключением 5—6, стоят под открытым небом и в грязном состоянии. Из 26 машин—на ходу 16, а 10—в ремонте. В момент обследования бригады на ходу было всего 13 машин. Это—в момент напряженнейшей работы по вывозке грузов. Из-за небрежного отношения хозяинов 50% автомашин не работает. Администрация этих гаражей настолько недооценивает работу автотранспорта, что даже считает его «второстепенным» делом. Так, например, ответила администрация гаража Ижгрэса руководителю нашей бригады.

Бригады выявили, что учета расходуемых материалов и дневного километража ни в одном из гаражей не ведется, запасными частями машины не обеспечены, ремонт всех машин производится под открытым небом. О производительности труда и о качестве работы при таких обстоятельствах говорить не приходится. Ударничество и социосервование между водителями не организовано. Квалификация шоферов низка.

Еще летом инспектор Крайдортранса отметил безобразное состояние Ижевского автотранспорта. Предложения инспектора, утвержденные РКИ, до сих пор ни одна из организаций не выполнила.

Облавтород, на основании выводов бригад, констатировал, что такое явление имеет место



В таком виде часто находятся машины Ижевской конторы Союзтранса фото Ильичева

исключительно по вине безразличного отношения администраций автохозяйств; поэтому он постановил просить РКИ принять срочные меры воздействия на администрацию гаражей, и вынес целый ряд практических предложений для помощи Автодору по улучшению автохозяйств г. Ижевска.

Ильичев

Ижевск.

ВСЕ АВТОСТРОЕВЦЫ ДОЛЖНЫ ЧИТАТЬ „ЗА РУЛЕМ“

В связи с окончанием постройки автогиганта, который будет выпускать 140 000 машин в год, ценность журнала «За Рулем» еще больше повышается; разрешая производственные вопросы автомобильного дела, он всячески содействует квалификации рабочего. Овладение миллионами трудящихся самой передовой в мире техникой автомобильного и дорожного дела, содействие успешному выполнению автомобильной и дорожной пятилетки—задачи журнала «За Рулем», и десятков тысяч его читателей.

Для наилучшего массового продвижения журнала «За Рулем» райотделения Нижнего совместно с газетным бюро автозавода берут на себя обязательство провести двухнедельник штурма для охвата читателей журналом «За Рулем», заключив социалистический договор на лучшее проведение этой задачи.

Контрольная цифра по автозаводу устанавливается в 2 000 экз.

Проведение штурмового двухнедельника возлагается в каждом цехе на секретаря коллектива Автодор, под руководством которого создаются штурмовые бригады из активных автодоровцев и комсомольцев. На них возлагается обсуждение контрольных цифр на цеховых собраниях. Путем социалистического соревнования надо провести наибольшее распространение журнала «За Рулем», организовав переключку между штурмовыми бригадами, выезы, обмен опытом, общественный буксир, разбор журнала группами и сбор предложений.

Газетное бюро в свою очередь берет на себя обязательство улучшить доставку журнала и изжить жалобы на все 100%.

Райотдел Автодора Фалеев

Газетное бюро Зусайлов

Инструктор Массово-Тиражного сектора

ОЖГ Демсаев

Н.Новгород.

ГОТОВИМ КАДРЫ ДЛЯ КОЛХОЗНЫХ ПОЛЕЙ И МТС

Н-ский местный стрелковый батальон ЛВО из состава красноармейцев, уходящих в бес-срочный отпуск, подготовил 50 трактористов, которые выдержали экзамен вполне удовлетворительно. Все 50 трактористов едут в ближайшее время в колхозы и МТС. Батальон и на будущее время будет готовить кадры для обработки колхозных полей и для МТС.

П. Шалимов

НОВЫЕ КАДРЫ АВТОДОРОВЦЕВ

Начал работать автокружок из 25 человек при Московской военно-инженерной школе.

Кружковцы изучают теорию автодела, ведут практические занятия (установку магнето, разборку и сборку отдельных частей двигателя). Руководит кружком курсант-электрик старшего курса т. Бушевский.

Кроме того, по инициативе председателя бюро коллектива, группа курсантов в 4 человека приступила к ремонту авросаней «Автодор МВИШ», построенных силами коллектива в прошлом году.

За время учебы с 20 ноября в коллектив во-внесено 50 новых членов.

Москва.

Поняишко

ШТУРМУЕМ БЕЗДОРОЖЬЕ

Бобруйское отделение Автодора совместно с райкомом комсомола включились в штурм дорож-ного строительства. В результате в тече-ние 6 дней на дорожные работы вышло около 3600 человек.

Силами комсомольцев, пионеров и школьни-ков были проведены субботники по дорожным работам, на которых собрано много камня, очищено и приведено в порядок несколько де-сятков километров дорог. Всего отработано 3600 трудодней. Деньги, собранные от про-ведения этих работ, внесены в фонд моториза-ции погранвойск.

Дорожные работы, организованные Бобруйским отделением Автодора

КАДРЫ НУЖНЫ. ПОЧЕМУ ИХ НЕ ИСПОЛЬЗУЮТ?

В связи с ростом автомобилизации страны повсюду назрел вопрос о необходимости под-готовки кадров.

Отсутствие достаточно подготовленных во-дителей автомашин почувствовал и Киев. По-этому орган «Техника массам» с помощью Автодора организовал первые на Украине курсы автомехаников-инструкторов. Курсы го-дичные; слушателями их являются шофера I и II категории со стажем от 5 лет и выше.

Недавно состоялся выпуск, и из 50 поступив-ших в начале занятий выпущено только 27. Это объясняется трудностями условий работы и учебы шоферов, что отразилось на регуляр-ном посещении занятий.

Надо отметить, что ни отдел кадров, ни мест-ные организации совершенно не заинтересо-ваны в поднятии квалификации работников. Выпущенных 27 человек, хорошо подготовлен-ных работников, не использовали по назначе-нию. У курсантов осталось впечатление, что зря потрачены средства и время, а ведь мож-но было этих инструкторов использовать и для подготовки новых шоферов.

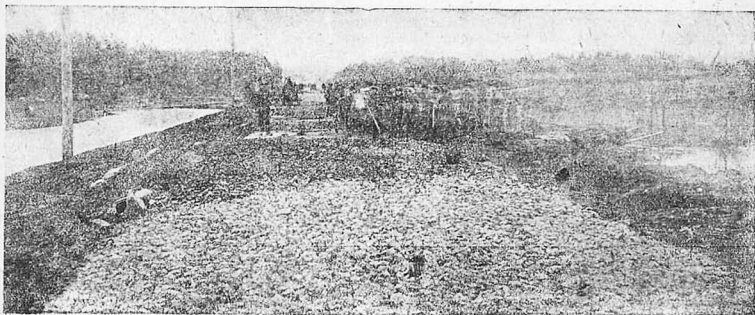
Автодору особенно следует этим вопросом заняться.

Киев.

Курсант

Необходимо отметить, что дорожные орга-низации совершенно не шли навстречу Авто-дору. С их стороны почти не было руковод-ства. Были такие случаи, когда 200 человек вышли на дорожные работы и остались без еды на целый день. Дорожные органы, кото-рым надо было подумать над этим вопросом и сговориться с соответствующими организа-циями, этого не сделали. Но, несмотря на это, райотделение Автодора сумело провести эту кампанию с вполне удовлетворительными результатами.

Автодоршцы



НА ОБЩЕСТВЕННЫЙ СУД

НЕ ПОКРЫВАЙТЕ ПЬЯНИЦ

31 августа 1931 г. заведующий Оршанским гаражом автобусов Кириенков Е. был послан в деревню Ключовка (30 км от Орши) на место лесозаготовок для привоза лесорубов. По приезде в деревню, Кириенков отлучился на 40 минут в избу крестьянина и там изрядно выпил. Возвратившись оттуда и усевшись лесорубов, он погнав машину со скоростью 60 км в час, и, не доезжая г. Орши, спустил машину в канаву, стукнулся о телеграфный столб и опрокинул машину вверх колесами.

По окончании следования дело по обвинению Кириенкова 29 сентября было направлено в народ суд г. Орши. 5 октября это дело затребовал прокурор, но почему то до сих пор не дает ему никакого движения.

Мы, рабочие Оршанского гаража, считаем это явление ненормальным, и требуем это дело передать показательному суду.

11 подписей рабочих Оршанского гаража

Орша.

МАШИНЫ ГИБНУТ

Больше года как формально существует «гараж» Ворошиловской районторы 8-го Стройтреста.

В 1930 г. контора имела 5 машин и временно поместила их в бывшем имени за 25 км от города. Сейчас гараж насчитывает 10 машин, которые стоят под открытым небом; так называемый «гараж» вмещает только 3 машины.

Кроме того, «гараж» расположен в таком месте, куда во время дождя совершенно невозможно добраться.

Хозяева треста еще в октябре начали постройку нового гаража, но до сих пор заложен только фундамент и дальше дело не двигается.

Попов

Ворошиловск, УССР.

ГРЮБЯТ МАШИНЫ

Шоссе от г. Ворошиловска до с. Павловки отгорожено тумбочками. Поэтому проезд этого участка требует особой внимательности со стороны водителей машин.

Но это, к сожалению, отсутствует у шоферов Союзтранса, которые сами грюбят машины и другим помогают в этом.

Так, например, 14 ноября «Форд» Союзтранса без всяких сигналов стал обгонять «Автокар», шедший в Павловку и, дерзнув путь, заставил «Автокар» дзеть на тумбочки.

Или другой случай: в тот же день «Форд» Союзтранса, развив большую скорость и налетев на тумбочки, разбился вдребезги. В результате шофер успел высочить, но рабочего помяло.

Это только два случая, а их можно было привести много. Нужно как-нибудь унять лихих наездников из Союзтранса.

Рабкор

Ворошиловск.

СОЮЗТРАНС, ВАШЕМУ ВНИМАНИЮ!

Безобразнейшим образом производится ремонт автомашин в гараже Таганрогского автопарка Союзтранса.

Из 18 машин грузового и пассажирского парка, 5 пассажирских стоят в гараже на ремонте (из них 2 машины без резины). Машины стоят больше 2—3 месяцев, а выходят из ремонта только что покрашенными, внутри же все переверзано проволочками. Машины Союзтранса даже узнают в городе по их звону и дребезжанию. Машина, выходя из ремонта, проработает день два и снова идет в ремонт.

Капитальный ремонт делается настолько невнимательно, что забывают, например, обрезать прокладку на головке цилиндра или, когда был собран мотор, то оказалось, что поршень бьет о прокладку и т. д. и т. д.

Все эти мелочи вызывают большие простои машин, а ведь машины возят рабочих на заводы и с заводов, и каждый малейший простой машины — удар по производству. Кроме того, за каждую споздавшую на завод на 15 минут машину с рабочими Союзтранса обяжут оплатить простой заводу.

Гараж ощущает недостаток в квалифицированной рабочей силе. Один механик не в силах охватить всей работы; кроме того, он большей частью работает на станках, тогда когда есть для этого два токаря.

В гараже — полная обезличка, шоферов перебрывают с машины на машину. В гараже нет и признаков сознательной труддисциплины. Рвачество и лодырничество свили себе прочное гнездо в гараже. Недостаток инструмента. Передви случаи, когда шофер приезжает с линии в гараж, у него лопнула трубка и ее нужно запаять, но нечем открутить, нет газовцев. Работы всего на 20 минут, а из-за отсутствия инструмента стоишь в гараже всю смену.

Никаких мер борьбы с летунами не принимается. С весны 1931 г. парк обновился новыми работниками больше чем наполовину. Старые работники бегут в погоне за «длинным рублем» и лучшими условиями работы.

За очень непродолжительный срок переменялось пять завгаражей; последний (Иванов) ничуть не улучшил положения, а, наоборот, все с каждым днем становится хуже.

Дальше этого терпеть нельзя. Соответствующим органам нужно заинтересоваться работой Таганрогского автопарка.

Рабкор

Таганрог.

ФОТОКОРЫ

Присылайте в редакцию „За Рулем“ снимки по автомобильному, дорожному и тракторному делу!
Крепите при помощи наглядных фото автодорожную работу!

КАБЕЛЬ ТЕЛЕФОНА И ДОРОГА ДЛЯ АВТОМАШИН

Автомобилизация г. Винницы усиленно развивается, автомашины го и дело прибавляются, а дороги из рук вон плохо.

Летом 1931 г. происходило разрытие каналов по городу для кабеля подземного телефона. Во время этой работы не мало пострадали покрышки и камеры автомашин, так как были места, где совершенно нельзя было проехать, а там, где можно было ездить, — на дороге навалены камни, земля и проч.

Когда прокладка телефона закончилась, стали засыпать каналы и — засыпали их выше мостовой. Сейчас, когда машина проезжает, получается косою подскок машины, от которого трескаются рамы, стекла, лопаются рессоры и т. д.

Все это — в центре города, когда же выезжаешь на окраину города, то много канав еще совсем не засыпано, везде и всюду много ухабов.

Невольно возникает вопрос: кто этим делом руководит? Не умышленно ли все это, или просто здесь — очередное головоуятие?

А где дорожный отдел и где Автодор?

Юкельсон

Винница.

ЗАНЯТИЯ ПРОИСХОДЯТ В ХОЛОДНОМ САРАЕ

Павлоградское районное отделение Автодора развернуло работу по подготовке кадров.

В 1930 г. организованы первые 6-месячные курсы по подготовке шоферов, которые выпустили 89 водителей. Сейчас идет второй выпуск в 100 слушателей.

Последний набор укомплектован в большинстве своем из крестьян и малоквалифицированных рабочих.

Учеба проводится путем сопереживания между группами и отдельными слушателями.

Однако, горсовет никакой помощи курсам не оказывает. На неоднократные просьбы Автодора о выделении какого-либо помещения для занятий, горсовет ничего не сделал и занятия происходят в холодном разбитом сарае.

Курсанты К-ов и М-ов

г. Павлоград.

АВТОДОР ПОМОГ ШАРИКОПОДШИПНИКСТРОЮ

При стройке мирового гиганта — завода шариковых подшипников двор был засорен строительными материалами.

Нужно было расчистить двор. Завод своими силами эту работу выполнить не мог. На помощь ему пришел Мособлавтодор, по инициативе которого было организован субботник.

25 ноября из 4 районов (Фрунзенский, Пролетарский, Баумановский и Сокольнический) вышло 345 человек на субботник по очистке заводского двора и железнодорожно-го пути.

КОМСОМОЛЬЦЫ ПРОФСОЮЗИ БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ АВТОДОРУ!

Не уделяют внимания работе Автодора комсомольская и профсоюзная организации зерносовхоза «Металлист» (УССР).

В совхозе много рабочих, которые состоят членами Автодора, есть много желающих вступить в члены Автодора, шоферы — почти все молодежь (и, надо сказать, малоквалифицированная), но никто не интересуется поднятием их квалификации.

На комсомольских собраниях не раз ставился вопрос об организации коллектива Автодора и кружка по повышению квалификации, но до сего времени этого не делается.

Кому же, как не комсомольцам и профсоюзной организации, нужно этим делом заинтересоваться?

Н.

Зерносовхоз «Металлист».

ХОЗРАСЧЕТ НАИЗНАКИВУ

В гараже Владикавказского отделения «Терлуд» имеются всего две автомашины. К каждой машине прикреплены шоферы; над шоферами — начальник, заведующий гаражом, ничего не делающий и вечно пьянствующий.

Из двух машин, одна «Додж» уже полгода стоит в капитальном ремонте, и... именно стоит, не видя ремонта. Вторая «Штейер» не эксплуатируется за отсутствием дифференциала. Заведующий гаражом, якобы, ищет недостающие части, но уже полгода ничего не делает.

Не одна тысяча рублей затрачена на оборудование гаража и на содержание штата...

Между тем «Терлудтрест» имеет на территории Ингушской и Осетинской областей совхозы, в которых производится ремонт тракторов; там же можно произвести и ремонт автомашин.

Долго ли администрация Терлудтреста будет так расходовать средства и бесцельно содержать бездельника — зав. гаражом?

Д. Лапшин

г. Кратоткин.

Участники субботника показали действительно большевистские темпы в работе на субботнике и принесли заводу большую практическую помощь.

Надо, чтобы Автодор закрепил такие методы работы как помощь строительству авто-тракторных заводов со стороны Автодора.

Курсант Пролетарской райбазы

Е. Петухов

Москва.

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ**

Зав. редакцией **Н. БЕЛЯЕВ**

Издатель: Журнально-Газетное Обединение

Уполн. главный В-17007, Тихоид Н. Свещников. Отп. в 7-й тип. «Искра Революции» Мособлапграф Москва, Филипп., 13
З. Т. 2830 Тираж 69.000 Стл Б 5-176 X 250 мм. 1 сум. лист. Общее число печатных знаков 202.700
Изданы: № 10.7. Журнал сдан в набор 21 декабря подписан к печати 19 января