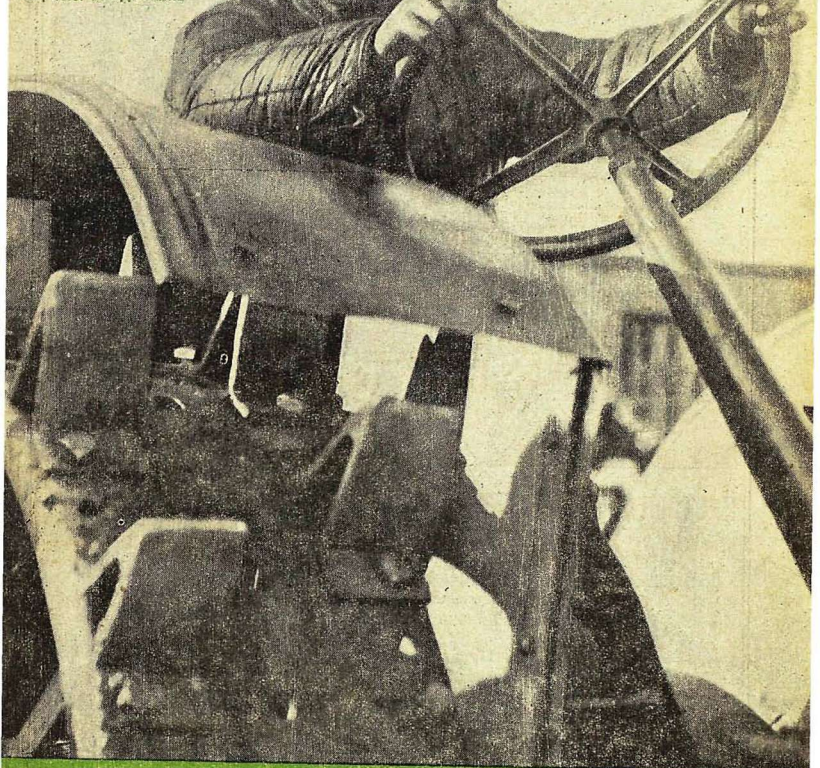


ЗА РУЛЕМ

5

1932

ЖУР.-ГАЗ. ОБЪЕДИНЕНИЕ



удящую женщину—за руль машины
удящую женщину—в Автодор
фото—лучшая курсантка Майкопской МТС Нина Жорджолини, идущая
вой по овладению техникой трактора. На курсах МТС занимаются 165 чел



ЗА БОЛЬШЕВИСТСКУЮ ПОДГОТОВКУ ВЕСЕННЕГО СЕВА!

Третья большевистская весна не за горами.

Наступает пора ответственной борьбы за сев, за урожай, за новые успехи социализма в деревне, за новые победы в окончательной ликвидации кулака как класса.

Проведение весенней посевной кампании в этом году должно обеспечить выполнение важнейших задач заключительного года пятилетки в сельском хозяйстве.

Поэтому тщательная подготовка к севу и темпы этой подготовки должны соответствовать тем огромным задачам, которые поставлены перед 3-й большевистской весной. Положение на одном из ответственных и шших участков подготовки к севу таково, что должно приковать к себе внимание всей автодорожной общественности и заставить принять решительные меры к изжитию тех ненормальностей и прорывов, которые мы здесь имеем. Вопрос касается подготовки тракторного парка к выходу в поле, своевременного обеспечения его надлежащего качества ремонтом, запасными частями, горючим и смазочными материалами.

Положение с ремонтом тракторов таково, что по данным Наркомзема СССР на 10 февраля был отгирован всего 37 031 трактор, а 64 748 тракторов не отремонтировано, причем качество ремонта уже отремонтированных тракторов оставляет желать много лучшего.

Неудовлетворительные темпы ремонта тракторов и низкое качество самого ремонта являются прямым следствием того, что многие машинно-тракторные мастерские не переведены еще на х эрчатое по многим мастерским не введена сделанная оплата труда, процветает еще обзличка в ремонте — ремонт не производится бригадным путем, когда бригады целиком и полностью отвечают за всю работу трактора. Резкое повышение темпов ремонта тракторов и усиление борьбы за его высокое качество являются актуальнейшей задачей всех автодорожских организаций в целом и в первую очередь организаций общества в тех районах, где расположены МТС и машинно-тракторные мастерские, и коллективов Автодора при этих МТС и мастерских.

Автодорожские организации должны бороться за усиление ремонтных работ, за устранение отмеченных выше недостатков ремонта, являющихся причиной неудовлетворительных темпов ремонта и низкого его качества.

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|---|----|
| ПЕЧЕРСКИЙ И.— За большевистскую подготовку весеннего сева | 1 |
| Н. Б.— Женщина должна занять свое место за рулем трактора, автомобиля и дорожной машины | 3 |
| НАДЕНЖДИН М.— Как идет производство запасных частей для тракторов к посевной кампании | 4 |
| Дорожные работы в колхозах | 5 |
| М. С.— Автодорожная помощь производству запасных частей и ремонту тракторов | 6 |
| Первые двадцать пять | 8 |
| КУНИН Н., СВОБОДИН Г.— Новое беспилотное распределение | 10 |
| Новая модель «Форда» 1932 года | 13 |

| | |
|---|----|
| С. Н.— Как будут перестроены мосты Москвы в 1932 г. | 14 |
| ПРЕЗЕНТ МИХАИЛ — Регулирование уличного движения | 16 |
| КРУЗЕ И.— Добьемся дисциплины в уличном движении | 18 |
| Новости грузового автостроения на Западе | 20 |
| Гаражная смекалка | 24 |
| Новости мировой автодорожной техники | 26 |
| Б — в Н.— Электро-бензиновые автомобили | 28 |
| Рабселькоры автодорожцы пишут | 19 |

(86)

1 МАРТА 1932 Г.

В номере 43 иллюстрации



Автодоровские организации должны добиться того, чтобы трактор к севу был не только подчищен и подк ашен, а что ы он действительно был отремонтирован и отремонтирован так, чтобы мог бесперебойно работать весь год.

Автодоровские организации должны добиться, чтобы установленный порядок приемки выпускаемых из ремонта тракторов специальными приемочными комиссиями строго соблюдался, причем в эти комиссии должны быть обязательно включены трактористы и бригадиры, которые будут работать на этих тракторах в поле.

К началу сева не должно быть ни одного большого трактора! Весь тракторный парк должен быть подготовлен к выезду в поле.

Задачи автодоровских организаций районов раннего сева особенно ответственны, так как такие республики и края (Закавказье, Средняя Азия, Нижняя Волга и степь Украины) должны до окончания ремонтных работ, примерно, в течение двух недель, отремонтировать тракторов больше, чем ими было отмонтировано за всю летнюю кампанию.

ЦК ВКП(б) в своем постановлении от 4 февраля „предлагает партийным организациям усилить повседневную помощь машинно-тракторным станциям“.

Автодоровская общественность под руководством партийных организаций должна оказывать содействие и постоянную помощь МТС в разрешении тех задач, которые поставлены перед ними в социалистической переделке сельского хозяйства.

Своевременное снабжение запасными частями тракторного парка имеет решающее значение для правильной и бесперебойной его использования. Запасные части к тракторам столь же необходимы, как и сами тракторы.

Между тем положение с производством запчастей к тракторам грозит большим невыполнением программы их производства к намеченным срокам¹.

Заводы объединения ВАТО-Запчасть, которые должны были выпустить к весенней посевной кампании запасных частей к тракторам на 43,4 млн. руб., за январь выпустили лишь на 9,5 млн. рублей.

Правильная и бесперебойная работа той огромной массы тракторов, которая уже сейчас имеется в деревне и которая в текущем году вырастет еще больше, возможна лишь при наличии достаточного количества запасных частей.

Автодоровская общественность должна мобилизовать свои силы и на этот участок работы. По примеру прошлого года должны быть созданы штабы помощи производству запчастей к тракторам, в работу которых должна входить повседневная помощь и содействие производству запасных частей к тракторам и своевременное обеспечение ими тракторов к весеннему севу.

Коллективы Автодора на заводах, занятых производством запчастей к тракторам, обязаны бороться за выполнение планов выпуска тракторных запчастей к началу посевной кампании.

Заказы посевной кампании на запасные части к тракторам являются ударными заказами.

Не менее важной задачей для бесперебойной работы тракторов является обеспечение их горючим и смазочными материалами. Темпы завоза горючего и смазочных материалов для тракторов не обеспечивают выполнения намеченных планов и могут создать серьезнейшие трудности во время посевных работ. В такие районы раннего сева, как Средняя Азия и Казакстан, план завоза керосина в январе выполнен только на 45,80% (Средняя Азия) и 64,30% (Казакстан). Еще более тревожно положение с отгрузкой лигроина. Многие районы — накануне сева. Необходимо всемерно форсировать отгрузку горючего и смазочных материалов для тракторов.

Подготовка дорог для передвижения посевных грузов и тракторов, улучшение внутрихозяйственных дорог в крупных совхозах и колхозах, улучшение подъездных путей к МТС к началу сева является неотъемлемой частью всей подготовки к весеннему севу. Автодоровские организации на этом участке должны быть застрельщиками работы. Автодоровские организации должны стать организаторами улучшения этих участков дорог к весеннему севу и привлечения трудового участия населения к дорожным работам.

Успехи весеннего сева в значительной степени будут определяться нашими успехами в организационно-хозяйственном укреплении колхозов, так как в этом году весенняя посевная кампания проходит в условиях, когда колхозное крестьянство стало преобладающим в стране.

Организационно-хозяйственное укрепление колхозов, борьба за семена, содействие сбору колхозных семенных фондов является также центральной задачей автодоровских организаций.

Вся работа автодоровских организаций по подготовке к весеннему севу должна сопровождаться проникновением Автодора в деревню, развертыванием коллективов общества при МТС совхозах и колхозах, продвижением идей общества в гущу колхозных масс.

И. Печерский.

¹ Этому вопросу ниже мы посвящаем специальный материал. Редакция.

ЖЕНЩИНА ДОЛЖНА ЗАНЯТЬ СВОЕ МЕСТО ЗА РУЛЕМ ТРАКТОРА, АВТОМОБИЛЯ И ДОРОЖНОЙ МАШИНЫ

Первый всесоюзный съезд Автодора, обсуждая достижения и недостатки общества, отметил как серьезный недостаток, недостаточное количество женщин в составе общества Автодора.

Съезд постановил довести количество женщин в Автодоре до 20 процентов.

Вопрос о недостаточном участии трудящихся женщин в работе Автодора тесно связан с более общим вопросом о недостаточном вовлечении женщин в автотракторное и дорожное дело. Октябрьская революция, раскрепостившая женщину в нашей стране, открыла широко дверь для применения женского труда во всех областях политической и хозяйственной жизни страны. 14 послеоктябрьских лет показали, что трудящиеся женщины сумели занять в социалистической стройке почетное место рука об руку с мужчинами. Положение женщины в Советском союзе вызывает удивление даже у таких людей капиталистического мира, как английский писатель Уэллс и другие.

Можно ли однако утверждать, что нами уже все сделано, чтобы предоставить женщинам возможность наравне с мужчинами участвовать во всех отраслях хозяйственной жизни страны? В отношении автотракторного и дорожного дела этого утверждать нельзя.

До сих пор во многих местах существует реакционное и невежественное мнение, что уход за автомобилем, трактором и дорожной машиной «не бабье дело», несмотря на то, что жизнь и практика беспощадно опровергают эти реакционные представления.

Работа на тракторе несколько не легче работы на автомобиле, а подчас и труднее, однако женщины почему-то раньше завоевали трактор, чем автомобиль. В этом отношении деревня пошла впереди города.

Женщины-трактористки уже не вызывают ни удивления, ни насмешки. Во многих местах женщины-трактористки явились для мужчин образцом внимательного и бережливого отношения к машинам. Невыходы на работу, прогулы, пьянство, «ухарство» — все эти «достинства» оказались в большинстве на стороне мужчин.

Процент женщин-трактористок, ремонтниц, механиков на селе растет, хотя все еще остается крайне недостаточным.

Зато совершенно нетерпимым является положение женщины-пролетарки в городе, в автомобильных гаражах. Женщина-шофер здесь явление почти музейное. Шеферы во многих гаражах сплоченной группой стараются не допускать женщин к машине. В отдельных гаражах дело доходило до форменной травли и издевательств (об этих случаях писалось в журнале «За рулем»).

Резко увеличивающийся автомобильный парк требует подготовки огромного количества кадров. Мы должны одновременно с подготовкой мужчин вовлечь в автотранспорт значительное количество женщин, сломив во что бы то ни стало предрассудки и сопротивление классовых врагов.

Тов. Каганович на московской партконференции приводил интересные цифры по Москве: «За пять лет», — говорил т. Каганович, — население Москвы увеличилось в полтора раза, а число лиц наемного труда более чем в 2 раза — на 700 тыс. человек. Однако и сейчас у нас более 300 тыс. членов семей рабочих и служащих (почти исключительно женщины) в трудоспособном возрасте не заняты общественно-полезным трудом.

На ближайший год-полтора боевая практическая задача — вовлечь 100—200 тыс. членов семей рабочих Москвы на производство.

Автотранспорт Москвы растет гигантскими шагами и привлечение женщин к его работе является безусловно боевой практической задачей.

На Автодор как на общественную организацию ложится серьезная ответственность за положение женщин на этом участке хозяйственного строительства.

Автодор, готовя на курсах десятки тысяч новых шоферов-водителей, должен развить широкую агитацию и вербовку женщин на свои курсы и на автотранспорт. Автодорские организации в гаражах должны создать наиболее благоприятную обстановку для применения женского труда. Нужно решительно бороться с нетоварищеским отношением к женщине на производстве.

Нужно наконец добиться резкого увеличения количества трудящихся женщин в составе самого общества, нужно, чтобы автотракторное и дорожное дело перестало быть мужской монополией.

Во время дорожного штурма в отсталой Чувашской республике, добившейся всесоюзной известности блестящими успехами в дорожном строительстве, женщины-колхозницы, организуя бригады, наравне с мужчинами боролись с вековым бездорожьем, охваченные общим порывом.

Колхозницы Чуваши практически, на деле, доказали, что и в дорожном строительстве роль женщины может быть очень велика.

В Международный женский день вся автодорская организация, сверху донизу, должна проверить, в какой мере выполняются решения всесоюзного съезда общества в отношении женщин.

Автодорская организация должна добиться резкого перелома в участии женщин в Автодоре и в автотракторном и дорожном деле.

Н. Б.

КАК ИДЕТ ПРОИЗВОДСТВО ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ ДЛЯ ТРАКТОРОВ К ПОСЕВНОЙ КАМПАНИИ

Потребность к весенней посевной кампании в запасных частях к тракторам исчисляется в 39 млн. руб. На 15 февраля предприятиями произведено лишь 29% намеченной потребности, в том числе предприятиями ВАТО-Запчасти выполнено задание на 40% и всеми остальными заводами (в том числе предприятиями ВАТО) всего на 9%.

Положение с производством запасных частей продолжает оставаться весьма напряженным. На заводах ВАТО-Запчасть со времени нашего первого обзора от 15 января 1932 г. (см. № 2—3 «За рулем») положение незначительно изменилось к лучшему. Лишь единичные специализирующиеся заводы начинают набирать темпы. Большой частью заводы жалуются на крайнюю нехватку станков, что задерживает темпы производства, на отсутствие оборудования, на крайне недостаточную и медленную замену импортных частей станков — частями и оборудованием советского производства, на нехватку материалов (металла).

ВАТО-Запчасть не принимает необходимых мер для мобилизации собственных ресурсов для использования излишних станков ряда заводов. Предприятия и объединения мало идут в этом отношении навстречу заводам ВАТО-Запчасти. За январь-февраль объединения выделили заводам ВАТО-Запчасти всего лишь 4 станка в то время, когда потребности ВАТО-Запчасти исчисляются в 400 станков.

ВАТО-Запчасть получает станки в третью очередь. Как ни важно снабжение школ ФЗУ станками, но задачи весенней посевной кампании повелительно требуют, чтобы заводы ВАТО-Запчасти получали к весне необходимые станки в первую очередь или по меньшей мере во вторую очередь.

В разгар производства запасных частей из системы ВАТО-Запчасть изымаются два крупнейших завода (ленинградские заводы «Красный Октябрь» и «Красное знамя»), которые выполняли 25% всей программы ВАТО-Запчасти. Трест выдвигает требование о передаче ему дополнительно девяти других заводов, в том числе крупного завода в Омске.

Вполне возможно ускорить реконструкцию и специализацию заводов, находящихся в ведении ВАТО-Запчасть. Реконструкция их происходит недопустимо медленно. Гипрпротаво очень медленно раскатывается с проведением этой реконструкции, рассчитывая осуществить ее лишь к осенней посевной кампании.

Заводы ВАТО-Запчасти могут и должны значительно усилить свое производство. Трест не все сделал для этого, недостаточно мобилизовал для этого силы и средства своих предприятий, недостаточно мобилизовал силы своего технического аппарата.

Большой эффект в выполнении производственной программы может дать кооперирование производства ряда предприятий, выпускающих запасные части. На всю важность кооперированных заводов ВАТО-Запчасти и смежных производств указывалось в предыдущем на-

шем обзоре. ВАТО-Запчасть приняла уже меры к кооперированию смежных предприятий в Ленинграде, но пока кооперирование не дает ожидаемых результатов, так как некоторые заводы не выполняют заказов на поковку.

ВАТО-Запчасть должна настойчиво и последовательно добиваться дальнейшего кооперирования заводов всех систем, участвующих в производстве запасных частей к тракторам.

На предприятиях самого ВАТО производство запасных частей развернуто далеко не полностью. Это не относится к ХТЗ, который начал производство запчастей лишь в I квартале 1932 г. С начала января СТЗ приступил к форсированной сдаче. Общими заводами план выпуска запасных частей и комплектов к весенней посевной кампании будет, очевидно, полностью выполнен.

Что составляет в настоящее время самое «узкое место» в снабжении тракторопользователей запасными частями?

Раньше всего — отгрузка запасных частей чрезвычайно отстает от производства их. На 5 февраля завезено всего лишь 10% нужных запасных частей. Плохо обстоит дело с клапанами. Необходимо заострить внимание автодорожной общественности на полном выполнении программы производства клапанов. Это главным образом зависит от бесперебойной работы Таганрогского завода. Автодорожская организация этого завода должна бдительно следить за ходом выполнения заказа.

По деталям, по которым заводы выполняли заказы в прошлом году и имеют навыки, имеется даже перевыполнение программы. На производстве новых деталей заводы переключаются крайне медленно и неохотно.

С ремонтом тракторов на местах дело все еще обстоит плохо. Исключительно отстали Ср. Азия, Закавказье и Украина, не выполнившие еще и половины программы ремонта.

ЦК КП(б)У отмечает неудовлетворительные темпы ремонта тракторного парка как по линии Тракторцентра, так и с-х трестов Украины.

На Украине объявлен 17 февраля двухнедельный проверки состояния и ударного ремонта тракторного парка.

Тракторцентр с своей стороны принимает меры к усилению воздействия МТС на ход выполнения ремонта тракторов в обслуживаемых ими колхозах. Принимаются меры к полной нагрузке колхозных кузниц, которые могут сыграть значительную роль в ремонте простейших частей. Следует обеспечить кузница ремонтным материалом. Нужно обратить внимание на качество ремонта в МТС, совхозах и колхозах, усилить контрольные работы приемочных комиссий. В них должны самым активным образом участвовать представители автодорожских организаций.

1 марта 1932 г.

М. Надежин

ДОРОЖНЫЕ РАБОТЫ В КОЛХОЗАХ

Нужно немало усилий, чтобы узнать, какой отдел или сектор Колхозцентра непосредственно ведаёт колхозным дорожным строительством. После долгих распросов и поисков нам удалось установить, что этим делом ведаёт Стройцентр Колхозцентра, на том основании, что он проектирует сельскохозяйственное капитальное строительство по колхозам.

Старший инженер Стройколхозцентра, т. Захаров, вынужден был признать, что, собственно говоря, никакого руководства Стройколхозцентра колхозным дорожным строительством пока нет, что на этот счет имеются лишь благие намерения.

В СССР в настоящее время свыше 200 тыс. колхозов. Помимо того большого и решающего участка, которое колхозы принимают в строительстве дорог общегосударственного или районного значения, они ведут еще дорожные работы на территории колхозов. Внутритерриториальные дороги колхозов имеют большей частью протяжение в несколько километров; сюда надо также отнести мосты, мостики, гати и пр., которые необходимо строить, ремонтировать и держать в исправном состоянии в каждом колхозе.

Близится весна. Наряду с другими важнейшими подготовительными мероприятиями к севу колхозы должны привести в исправное состояние свои дороги и мосты, наготове должны быть ремонтные средства для возможной порчи мостов и дорог половодьем. Нужно принять все меры для того, чтобы можно было своевременно переоборудовать тракторы, сложные с.-х. машины на самые отдаленные участки колхозов. Своевременный и быстрый весенний сев — это решающий момент в посевной кампании.

Готовы ли колхозы к быстрому весеннему ремонту мостов и дорог? Достаточно ли обращено внимание колхозов на дорожное дело? Какими ремонтными средствами располагают колхозы? Достаточно ли мобилизованы внутренние ресурсы колхозов на производство неотложного весеннего ремонта дорог и мостов?

Стройколхозцентр не мог дать ответа на эти и другие вопросы, связанные с колхозным дорожным строительством. Стройколхозцентр, к сожалению, не имеет сведений об общем объеме колхозного дорожного строительства и ремонта на текущий год и тем более в течение весеннего периода. Им даже приблизительно не учтены общие потребности колхозов в строительных материалах, которые должны быть предоставлены на дорожные нужды колхозов в порядке централизованного снабжения (гвозди, железо и пр.), и из местных источников не выяснено, в какой мере эта потребность может быть удовлетворена. Стройколхозцентр также не имеет сведений, в какой мере внутритерриториальные дорожно-ремонтные работы колхозов обеспечены технической помощью и дорожными машинами со стороны дортрансов.

Стройколхозцентр разработал план организованного дорожного строительства в колхозах на текущий год. План исходил из строительства новых дорог на территории колхозов общим протяжением в 40 тыс. км. Имелось в виду, что промышленность обеспечит это строительство простейшими дорожными машинами. Руководящим и строительным центром должен стать Стройколхозцентр. На местах руководство дорожным строительством возлагалось на стройучастки системы Колхозцентра. При каждом стройучастке должен быть дорожный техник и десятник с дорожными машинами.

Самой собой разумеется широкое участие колхозов в дорожном строительстве, происходящем на их территории, не только трудом своих членов, но и живым и мертвым инвентарем. Колхозники должны были участвовать в этом строительстве, помимо трудового участия в дорожном строительстве районного и государственного значения.

Стройколхозцентр отказался от плана организации строительства дорожных работ в колхозах, так как ему было отказано в испрашиваемом кредите в размере 5 млн. руб. Без этих средств, — заявили нам в Стройколхозцентре, — нельзя было закупить дорожные машины, а без дорожных машин нельзя осуществить встречного притока собственных средств колхоза.

Так ли это — мы вправе усомниться. Если бы конкретно поставить перед колхозами вопросы дорожного строительства, наглядно показать им, как важно для колхозного хозяйства иметь благоустроенные дороги и мосты на собственной территории, то можно было бы несомненно добиться выделения колхозами средств на приобретение несложных дорожных машин.

Стройколхозцентр отказался от своего плана дорожных работ при первом затруднении. Он не развернул борьбы за осуществление своего плана. Это раньше всего объясняется тем, что дорожное строительство, повидимому, является лишь придатком ко всей многосложной работе проектирования и капитального строительства Стройколхозцентра.

Вопросы дорожного строительства необходимо как-то выделить и в Колхозцентре в областных колхозсоюзах.

Накануне весенней посевной кампании системе Колхозцентра следует выяснить, в каком положении находится дорожное хозяйство колхозов. Колхозцентр и колхозсоюзы на местах должны договориться с Цудортрансом, главдортрансами и дортрансами на местах относительно проведения дорожного строительства в колхозах.

Значительную роль в этом деле должны сыграть автодорожные организации при колхозах и областных районных центрах. Автодорожные организации могут многое сделать для пропаганды дорожного строительства среди колхозников, для усиления организационной и технической помощи дорожным работам колхозов со стороны колхозсоюзов, дортрансов и других хозяйственных организаций.

АВТОДОРОВСКАЯ ПОМОЩЬ ПРОИЗВОДСТВУ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ И РЕМОНТУ ТРАКТОРОВ

Развернул свою работу штаб помощи производству запчастей к тракторам и автомобилям при ЦС Автодора.

Основная задача штаба сейчас сводится к тому, чтобы всеми мерами помочь осуществлению программы выпуска запасных частей к посевной кампании. Ряд совещаний с заинтересованными и оперативными органами уже проведен. Штаб выявляет самые «узкие места» в выполнении программы выпуска запасных частей, чтобы своевременно обратить на них внимание общественности, директивных и регулирующих органов.

Представители Наркомзема и его объединений, участвующие на совещаниях при штабе, все чаще выдвигают организационный вопрос — о передаче всего производства запасных частей в руки непосредственно заинтересованных организаций в лице Наркомзема или Сельхозснабжения.

Штаб помощи также обсуждает организационную сторону всего дела производства запасных частей. Острый кризис с производством запасных частей к тракторам, наблюдающийся уже в течение 2—3 лет, объясняется не только громадным возрастанием спроса на них и существенными дефектами в их массовом производстве, но и организационной структурой всего дела выпуска и снабжения запасными частями.

Штаб считает необходимым создание при СТО особой авторитетной комиссии, которая взяла бы в свои руки контроль над проведением в жизнь всех правительственных мероприятий по обеспечению весенней и осенней посевной кампании запасными частями к тракторам и автомобилям. Эта комиссия при СТО должна регулировать все производство запасных частей.

В своей докладной записке по этому поводу в высшие правительственные инстанции штаб указывает на то, что не проведена полностью специализация заводов, производящих запасные части, не укреплен и не подготовлен в должной мере аппарат ВАТО и ВАТО-Запчасти для осуществления в полной мере производства запчастей. С своей стороны Наркомзем до сих пор не разработал и не установил твердых норм расходования запчастей в тракторных парках.

Штаб помощи связывается с местными авто-

доровскими организациями для действительного содействия массовому выпуску запасных частей к весеннему севу. Всюду при автодорских организациях вновь организованы штабы помощи. Принимаются меры к усилению автодорских организаций на всех заводах, занятых приготовлением запчастей, а также на предприятиях, снабжающих производство запасных частей металлом и др. материалами, в совхозах, МТС и ремонтных мастерских, на складах Сельхозснабжения.

Эти автодорские организации, коллективы и рабкоровские посты должны систематически сигнализировать штабу ЦС Автодора и через печать о всех неполадках и прорывах в производстве и обеспечении тракторного парка запасными частями. При помощи «треугольников» заводов необходимо добиваться немедленной реализации соответствующих заказов на запчасти к тракторам.

Автодорские бригады в составе опытных токарей, слесарей, монтажников, шоферов должны оказывать практическую помощь местным ремонтным мастерским в ремонте и изготовлении простейших деталей. Автодорские организации и их бригады обследуют склады Сельхозснабжения, МТС и совхозов для выявления запасов запасных частей и отработанных деталей, которые можно еще использовать.

Автодорские организации должны следить за качеством производства запасных частей и ремонта тракторов в МТС, совхозах и колхозах.

Штаб помощи одесской автодорской организации один из первых откликнулся на призыв штаба при ЦС Автодора. На одесских предприятиях, производящих запасные части к тракторам, организованы бригады и посты.

Они принимают меры к усилению выпуска запасных частей, но в то же время они сигнализируют о том, что заводы недостаточно снабжены металлом, особенно хромоникелевой сталью — это вызывает простой станков и оборудования.

Пока еще нет сведений о том, как развернули свою работу штабы помощи Автодора и их бригады при ремонтных мастерских совхозов и МТС и колхозных кузниц.

Здесь помощь автодорских бригад может быть особенно существенна.

М. С.

МОСКОВСКИЙ АЗТОДОР В БОРЬБЕ ЗА КРЕПКИЕ ПЕРЕПРАВЫ К ПОСЕВНОЙ КАМПАНИИ

Московская организация Автодора развертывает широкую кампанию по подготовке к третьей большевистской весне.

Райотделения области ведут работу по постройке и ремонту мостов через овраги и реки — для посевной кампании.

Из отдельных райотделений Зарайское силами общественности заготовило 30 куб. м камня, а также перевезло 400 куб. м лесоматериала к месту постройки и ремонту мостов. Богородицкое райотделение организовало вывозку материалов к месту постройки и ремонту мостов.

Автодорожцы красной столицы организуют

ЛЕНИНГРАДСКИЙ АВТОДОР ГОТОВИТСЯ К ПОСЕВНОЙ КАМПАНИИ

Ленинградский Автодор начал подготовку к весенней посевной кампании.

На 20 заводах организованы автодорожские бригады, на 6 — контрольные посты.

Образово работают бригады им. Макса Гельца, выполняющие полностью свои задания.

Проведено совещание бригадиров ударных бригад и контрольных постов по выпуску запчастей.

В Старорусской МТС работала автодорожская бригада (3 чел.) в течение 3 декад по ремонту инвентаря и подготовке к севу.

ТРЕТЬЯ БОЛЬШЕВИСТСКАЯ ВЕСНА ЖДЕТ ОТ „КРАСНОГО ПУТИЛОВЦА“ ПОЛНОЙ СДАЧИ ТРАКТОРОВ И ЗАПЧАСТЕЙ!

Январь 1932 г. принес резкое снижение выпуска тракторов и запасных частей на тракторном заводе «Красного путиловца». Задание на январь было 1200 тракторов, фактически же выпущено лишь 997. Тракторов «тягачей» надо было выпустить 200, фактически вышло с завода 158.

Еще хуже обстоит дело с запасными частями. «Красный путиловец» должен был дать в январе запасных частей на 2,6 млн. руб., а дал на 2,05 млн. руб. Январская программа по запчастям была выполнена лишь на 78,8%. По отдельным запасным частям процент выполнения январского задания значительно ниже. Так, вместо 20 тыс. поршней сдано на склад всего 500 штук; вместо 75 тыс. поршневых колец — лишь 16300; вместо 600 коленчатых валов — только 200.

Невыполнение январской программы значительно увеличивает задание, которое ложится на тракторный завод «Красный путиловец» в феврале. За февраль «Красный путиловец» должен дать запасных частей на 3,1 млн. руб. А между тем первые дни февраля показали, что положение с выпуском запасных частей не улучшается.

На советских полях, в колхозах и совхозах работают сейчас до 30 тыс. «Фордзон-путиловцев». К этим тракторам запасные части изготовляет только «Красный путиловец». Отсюда ясно, что невыполнение программы по запасным частям заводом в критические месяцы предвесеннего сева создает серьезнейшую угрозу своевременному ремонту тракторов, работающих на советских полях.

В чем причина срыва январской программы по тракторам и тракторным частям?

рабочие бригады для посылки в деревни, ремонтируют сельскохозяйственные машины к посевной, организуют контроль над выполнением заказов по изготовлению тракторных частей предприятиями Москвы.

Эту работу москвичи проводят под лозунгом: «Дать хорошую переправу для посевных работ».

Архипов

Комплекуются 5 бригад (15 чел.), которые будут посланы в МТС для ремонта тракторов и подготовки к севу.

Совместно с Тракторцентром Автодэр готовит 4547 трактористов и водителей для МТС области. Кроме того на ленинградских заводах силами Автодора готовятся 142 тракториста, которые будут выпущены в марте.

В конце февраля Автодор созывает общеродскую конференцию по тракторам и запчастям.

Отв. секретарь тракт. секции Красинский.

Ле. Ленинград
15 февраля 1932 г.

Демобилизационное настроение — основной виновник резкого невыполнения январской программы. Об этом говорят и хозяйственники, и сами рабочие, и руководители общественных организаций.

В конце производственного года краснопутиловцы из всех сил старались закончить с честью третий, решающий год пятилетки, мобилизуя все живые силы завода на выполнение программы. А сейчас, в начале нового производственного года, на заводе царит благодушное настроение.

— До конца года далеко, успеем еще наверстать. Так рассуждают в цехах, бригадах и главным образом в организациях завода.

Этим настроениям должен быть дан решительный отпор. Надо с самого начала года поставить дело так, чтобы из месяца в месяц выполнять план в нормальной рабочей обстановке, а не «пороть горячку» тогда, когда последний месяц квартала идет к концу.

Надо серьезно учесть, что тракторы, запасные части нужны сейчас, к весне.

Запасные части нужны еще раньше — от них зависит ремонт тех тракторов, которые уже вышли на советские поля.

Рабочая общественность «Красного путиловца» и в частности его автодорожский коллектив должны немедленно обратить самое серьезное внимание на прорыв на тракторном заводе, бросить все силы на его ликвидацию.

Дорог каждый день, каждый час!

К третьей большевистской весне тракторный завод «Красный путиловец» должен дать максимум того, что он может дать.

Бригада «За рулем»

С. Клионский,
М. Сурик

15 февраля 1932 г.

ПЕРВЫЕ ДВАДЦАТЬ ПЯТЬ



Нижегородский автомобильный завод им. т. Молотова. Общий вид завода (январь 1932 г.).

30 января в 12 часов ночи с главного конвейера Нижегородского автомобильного завода им. Молотова снята последняя по январской программе — ДВАДЦАТЬ ПЯТАЯ АВТОМАШИНА.

Январь был для Нижегородского автозавода месяцем всесторонней проверки готовности завода к производству. Конвейер потянул за собой весь заводской механизм и обнажил все слабые места. Таких мест было много, да и осталось их еще не мало.

Но автозаводские большевики научились преодолевать трудности и с честью выходить из всех затруднений.

Выполнение январской программы по автостроению доказывает умение молотовцев справиться с трудностями.

Если 28 января главный конвейер механосборочного цеха был нем и глух, то 29 он ожил и оживил малюверов, а их было не мало. И только тогда, когда детали поползли на сборку и зашевелился конвейер, всем стало ясно, что советский автомобиль должен родиться в срок. И в 7 часов 15 минут 29 января с главного конвейера сошла первая автомашина. Ровный и бесперебойный ритм работы мотора убедил в качестве работы. За первой машиной — вторая, третья, четвертая и т. д.



Первая из 25 машин, выпущенных в январе НАЗ, защищенная ударниками завода т. Молотову

Малляр на раме шасси вывел по трафарету «Н. А. З.» им. Молотова № 1-й, № 2-й, № 3-й и т. д., и так 25 машин.

Победа одержана. Гигант нашего автомобилестроения «Н. А. З.» начал овладение техникой производства, выпуск продукции.

К механосборочному цеху поданы платформы, и на них погрузили первенцев автогиганта, чтобы отпартировать о победе передовому отряду большевиков — XVII всесоюзной партконференции и всему рабочему классу Союза.

Мы указывали, что действующий конвейер обнажил слабые места в производстве. Главное, на что нужно обратить внимание, — на организацию производства, снабжение, обслуживание производства инструментами и контроль качества.

Надо сказать, что на заводе нет еще должной трудовой и производственной дисциплины. Наблюдаются хождение рабочих по цеху, поломки станков, прогулы. Все это тормозит наладку производства и выполнение промфинплана.

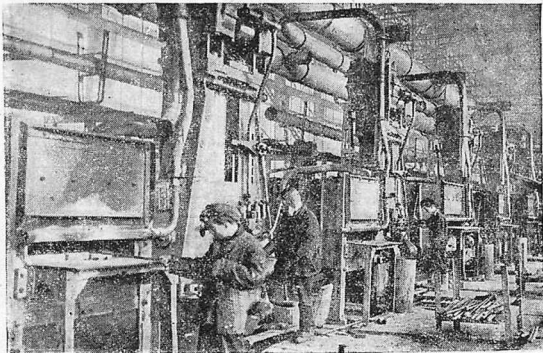
Выпуск первых 25 машин был подлинным контролем готовности завода к производству. Как сказал главный инженер т. Лапин, «выпуском январской продукции мы как бы проверяем гамму. Проверяя гамму, мы нащупываем».



Нижегородский автомобильный завод. Квалифицированный американец формовщик литейного цеха т. Станкур взял шефство над комсомольцами Червоточниковым и Вихревым и готовит из них квалифицированных формовщиков.

Нижегородский автомобильный завод. Механосборочный цех. Установка параметрических печей для закалки автомобильных деталей

Союзфото



ваем, что врет и где врет. А врет у нас еще многое». Врет еще кузница, давая недоброкачественные поковки, врет еще литейная, давая недоброкачественное литье и брак. Врет прессовый цех, давая заваренный, а не целый масляный картер. Врут смежные производства, давая плохие карбюраторы и укороченные прокладки в мотор, слабы еще заводы — поставщики чугуна и стали. На линиях сборки отдельных узлов нет комплектности деталей, и приходилось бегать по цехам и складам, разыскивая болты, гайки, заклепки, шпильки и гаечники.

Нужно ударить по настроениям ослабления внимания к вопросам наладки и выпуска го-

товой продукции в 1-м квартале, с тем чтобы со второго квартала был развернут массовый выпуск продукции.

Надо смелее брать детали в обработку, правильно расставить командные силы и непосредственных исполнителей. В этом залог победы молотовцев, которой они должны добиться в 1-м квартале и на последующее время.

Пост журнала «За рулем» районного отдела Автодора при автозаводе

А. Кильдюшев

1 февраля 1932 г.

ВНИМАНИЮ НАШИХ ЧИТАТЕЛЕЙ И РАБКОРОВ!

Следующий номер журнала „За рулем“ будет целиком посвящен **вопросам дорожного строительства** (городского, колхозного, совхозного, сельского и т. д.).

В номере будет помещен разнообразный организационный и технический материал по дорожному строительству и участию в нем автодорожских организаций.

Редакция обращается ко всем рабселькорам „За рулем“ с просьбой срочно прислать в редакцию свои письма, статьи и заметки по дорожным вопросам.

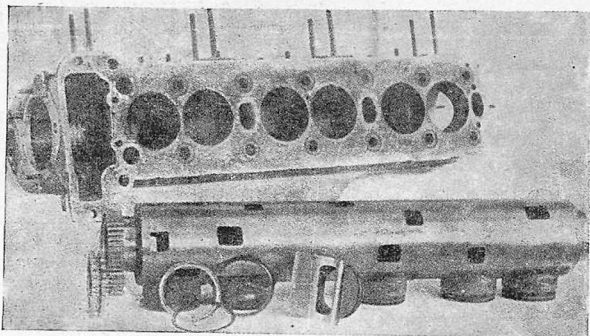
Фотокоры „За рулем“ должны обратить особое внимание на ближайший период на освещение при помощи фотоаппарата дорожно-строительных тем.

НОВОЕ БЕСКЛАПАННОЕ РАСПРЕДЕЛЕНИЕ

Благодаря непрерывным трудам конструкторов и техников, напряженной работе металлургов и механиков современный автомобиль достиг такого совершенства конструкции, о котором, как об утопии, только мечтали 20 лет назад.

Благодаря непрерывным трудам конструкторов и техников, напряженной работе металлургов и механиков современный автомобиль достиг такого совершенства конструкции, о котором, как об утопии, только мечтали 20 лет назад.

Рис. 1. Общий вид распределительного бесклапанного устройства



Трудности как в смысле подыскания материалов, так и в отношении их обработки доведены до минимума. Даже в отношении дешевых машин вроде Форда можно указать, что экспериментальный пробег в 100 000 км, проделанный в течение 100 дней, не показывал сколько-нибудь значительного износа частей или непригодности каких-либо деталей для такой тяжелой работы.

Но в автомобильном моторе есть еще механизмы, на которые со вниманием устремлены глаза всех работников автомобильной индустрии, — это в частности распределение с его сильно вибрирующими, нагруженными клапанами.

Правда, в течение долголетней работы найдены материалы, обеспечивающие продолжительность работы клапанов, изучена форма

валов, — вот работы, трудно выполнимые в гаражах и дорого стоящие хозяйствам.

Найт, Фишер и Мак-Коллом, известные конструктора автомобильных двигателей, давно уже заменили клапана, по образцу паровых машин, — золотниками.

Однако конструкция золотников у двигателей внутреннего сгорания вообще, а у многоцилиндровых автомобильных моторов (8—12—16) в частности, чрезвычайно сложна и обладает целым рядом недостатков, что и направил мысли конструкторов по новому пути: использования ротационного (вращательного) движения для механизма распределения.

Многочисленные патенты таких конструкций, поступивших за последнее время, терпели неудачу при внедрении в производство, главным образом из-за высокой температуры камеры

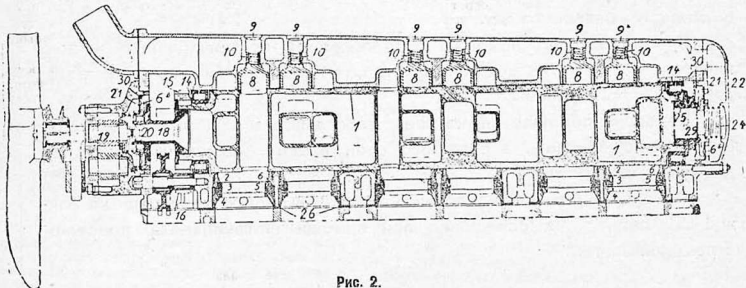


Рис. 2.

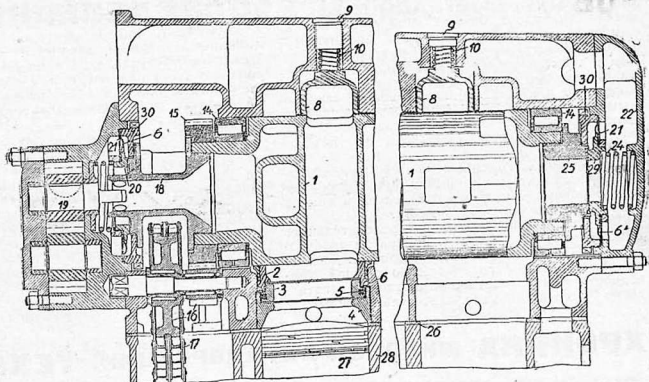


Рис. 3.

сгорания и выходящих газов. Это обстоятельство тормозило нормальную работу вращающихся клапанов, подвергая металл штишком большому расширению, а отсюда — износу.

Основные затруднения, таким образом, свелись к обеспечению механизмов распределения правильной смазки и достаточным охлаждением, а также и к предельному уплотнению, которое не давало бы заедания этих быстро вращающихся частей.

Лишь недавно немецкому конструктору Альфреду Байеру удалось в удовлетворительной форме разрешить эти проблемы. По имеющимся в западно-технической прессе сведениям, шестцилиндровый 50-сильный «Morris» снабженный ротационным распределением А. Байера, прошел около 50 000 км, без каких бы то ни было поломок в распределительном устройстве. При разборке был установлен крайне незначительный износ частей.

Ротационное распределительное устройство системы А. Байер представляет собой полый чугунный вал с постоянным водяным охлаждением во время работы и сквозными каналами для поступающего и выходящего газа.

Вал вращается в двух подшипниках 14 (рис. 2) расположенных в специальной головке, аналогичной обычной цилиндрической головке. Вал не имеет специальных уплотняющих устройств и вращается с зазором около 0,1 мм.

Уплотнение отдельных камер сгорания производится двойными мембранными кольцами 6, лежащими под вкладышем 2. Это эластично закрепленное кольцо обеспечивает абсолютную газонепроницаемость.

Достигнутая таким образом эластичность вкладыша 2 представляет выгоды в отношении теплового расширения вала и позволяет плавно прижимать вкладыши к валу, не давая заедания.

Уплотнительная мембрана из высококачественной хромоникелевой стали защищена от действия горящих газов особым уплотнительным кольцом 5.

Газонепроницаемый, эластично укрепленный вкладыши, изготовленный из специальной бронзы, допускает свободное вращение вала (из серого чугуна) даже в тех случаях, когда по какой-либо причине смазка действует неудовлетворительно.

Таким образом исключена возможность заедания или полная остановка этого механизма.

Впуск и выпуск газа в каждом цилиндре производится специальным башмаком 8, лежащим на валу и осуществляющим связь с всасывающей и выхлопной трубой. Этот башмак, как и вкладыши, эластично укреплен при помощи мембраны 6а, и кроме того в стыке абсолютно непроницаем для атмосферы.

В то время, как эти башмаки прижимаются к вращающейся поверхности вала небольшими пружинами 10, прижатие вкладышей осуществляется упругостью уплотняющих мембранных колец а, кроме того, рабочим давлением в цилиндре. Путем установки стопорного болта 7, сила трения, получаемая от прижима вала, доводится до минимума, и потребная мощность для привода всей системы распределения не больше, чем требуется для привода обычного кулачкового вала. Кроме того этот стопорный болт крепит сбоку вкладыши и препятствует сдвигу вала.

Привод вала может быть осуществлен, как и у верхних распределительных валиков, цепью, цилиндрическими шестернями или червяком.

Разница лишь в том, что вал вращается не в 2 раза медленнее коленчатого вала, а в соотношении 1:4 (при простых сквозных каналах у моторов с числом цилиндров, кратным 4) и 1:6 (при звездообразном их расположении) в моторах с числом цилиндров, кратным 6.

Это небольшое число оборотов вала, т. е. $\frac{1}{4}$ и $\frac{1}{6}$ числа оборотов мотора, гарантирует долговечность такой системы распределения.

Охлаждение вала производится шестеренным насосом, вмонтированным в одну из

крышек вала. Этот насос приводится в движение от вала, засасывает воду из водяной рубашки цилиндров, подает воду через вал до самого его конца и обратно в водяную рубашку. Уплотнение между вращающимся валом и неподвижными крышками производится уплотняющими пластинами, причем бронзовые кольца 20 и 29 (рис. 3) прижимаются спиральными пружинами 24 к вступающим вкладышам вала 18 и 25. Эти бронзовые кольца также, как и вкладыши, укреплены при помощи эластичных мембран.

Смазка всех трущихся частей распределения происходит по принципу циркуляции таким образом, что проникание масла в камеру сгорания не может иметь места.

Для изготовления всего распределительного механизма по принципу А. Байера не требуется особой точности; наоборот, допуски довольно значительны. Это говорит о полной пригодности этого патента для массового изготовления, и стоимость его значительно ниже так

называемого осцилляционного распределения и не намного выше нормального клапанного.

Система А. Байера пригодна как для 4-цилиндровых, так и для 6- и 8-цилиндровых моторов. В случае, если 8 цилиндров расположены в один ряд или при V-образных цилиндрических моторах, вал во избежание прогиба снабжается дополнительным средним подшипником.

Как сообщают журналы, уже большое количество западных автомобильных фирм заинтересовалось этой системой и занимается в настоящее время опытами, результаты которых покажут степень пригодности такого распределения для массового производства.

Желательно, чтобы наши научно-исследовательские организации, детально разобрав эту систему распределения, высказались бы о ней в популярной форме, указав попутно на возможность применения этой системы в наших условиях.

Н. Кунин, Г. Свободин

ХРОНИКА МИРОВОЙ АВТОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

Каучук для дорог применяет одна голландская фирма. Первый слой основания укладывается из чистого асфальта, а второй — из асфальта с примесью 10% каучука.

Опыты в Амстердаме уже дали прекрасные результаты.

«Фиат» в Польше. Фирма «Фиат» заключила договор с польским правительством о продаже своих лицензий и патентов, детали которого держатся пока в тайне.

В прессе появились указания на пункт договора, по которому фирма ввозит 550 машин старых типов по ценам, исключающим возможность конкуренции.

Двенадцатилитровый «Хорьк» выставлен на парижской автомобильной выставке. Мотор V-образный, два блока; 120 л. с. при 3 000 об/мин. Как новинки модели интересны: смазка поршней непосредственно при пуске мотора, новый двухпоточный карбюратор.

ВСА выставила интересный автомобиль с приводом на передние колеса.

До сих пор, как известно, фирма эта четырехколесных автомобилей не производила и лишь недавно продемонстрировала трехколесные малолитражные машины.

Мотор, установленный на этих машинах, — 2-цилиндровый, с воздушным охлаждением.

Малозатратная у нас фирма «Альвис» показала самую интересную по отзывам технических кругов машину новой модели.

Шестилитровый мотор 19—82 л. с. снабжен тремя карбюраторами и представляет собой одно целое с муфтой сцепления и коробкой скоростей. Посадка машины ниже обычного.

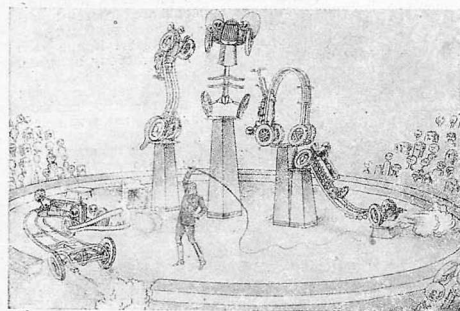
Из остальных деталей конструкции упоминаются: зажигание от обмотки, чрезвычайно сильные тормоза в 14" барабанах и др.

Фирма «Вокстолл» сконструировала интересную конструкцию коробки скоростей системы «Синхро-Маш». Система эта позволяет быстро и совершенно бесшумно производить перемену скоростей при помощи синхронизирующего механизма.

На последней 39-ой автомобильной выставке в Штутгарде была выставлена машина «Ровер» — спортивная модель с шестилитровым мотором 2,565 куб. см; число оборотов мотора — 4 000; клапанная верхние управляются штоками; коробка скоростей на 4 скорости с приспособлением для бесшумного переключения на 3-ю скорость.

В течение 33,4 секунд эта машина набирает скорость в 76,5 миль/час (данные официального испытания).

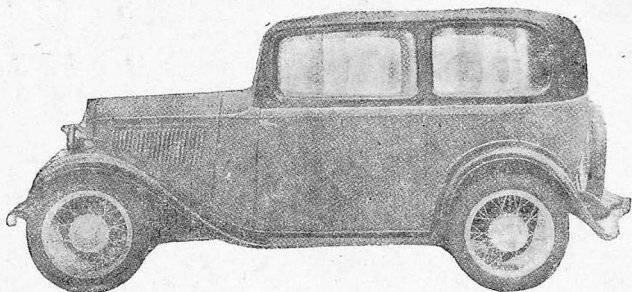
Много внимания уделено на этой выставке фарам с концентрированным светом (для тумана), огнетушителям, открывающимся крышам, зеркалам с расширенным полем зрения, гредкам и гудкам.



Иностраный юмор. «Укротитель автомобилей в цирке ближайшего будущего».

Это карикатура была помещена в немецком журнале „Мотор“. В условиях нынешнего кризиса мировой буржуазия сама находится в положении укротителя, пытающегося обуздать рост производства автомобилей, не находящих себе покупателей.

НОВАЯ МОДЕЛЬ „ФОРДА“ 1932 ГОДА.



Внешний вид малолитражного „Форда“ модель 1932 г., принятой к производству на английском заводе Форда

Компания Форда выпустила первые машины нового выпуска на 1932 г., принятые к производству на заводах Форда в Дегенхеме (Англия).

Мотор новой машины — 4-цилиндровый, диаметр цилиндра—56,6 мм, ход поршня—92,5 мм., объем мотора—0,940 литра. Мощность его — 8 л. с. (по английской системе измерения). База — 2300 мм., колея 1150 мм.

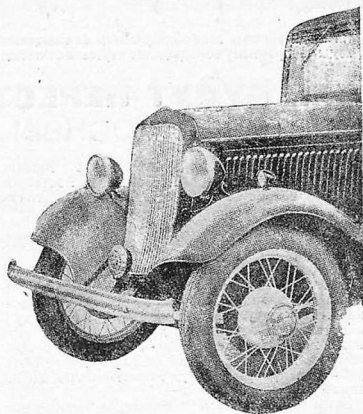
Радиатору, кузову, крыльям и бамперам придана новая обтекаемая форма, как видно из наших фото. Изменено и внутреннее оформление машины.

Вопреки установившимся традициям, Форд в условиях мирового экономического кризиса отказался от производства одного типа машин для всего мира, считаясь с разницей между требованиями европейского и американского покупателя.

Вопрос производства нового «Форда» в Америке остается открытым.

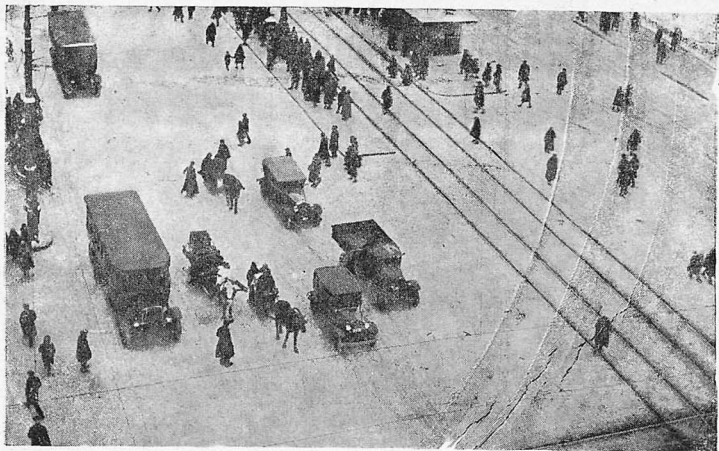
Форд считает, что новая машина будет иметь успех на европейском рынке, в то время как в САСШ нужен более мощный автомобиль.

Более подробные сведения о новой модели пока не получены, и при получении их мы сообщим нашим читателям дополнительные данные о новом «Форде» 1932 г.



Ю. Д. Вид передней части новой модели „Форда“ 1932г.

Поместив в предыд. номере „За рулем“ (стр. 18—19) первую витрину авто-мото-оборудования, изготовляемого в СССР взамен ранее ввозимого из-за границы, редакция „За рулем“ просит все автотракторные предприятия присылать для помещения в журнале снимки тех изделий, которые освобождают нас от импорта, обязательно сопровождая их подробными подписями.



Площади Москвы залиты асфальтом и замощены брусчаткой. Автомобильное движение растет, но пешеходы попрежнему беспорядочно пересекают площадь по всем направлениям, шныряя между экипажами.

КАК БУДУТ ПЕРЕСТРОЕНЫ МОСТОВЫЕ МОСКВЫ В 1932 году

В 1932 г. намечено построить в Москве 700 тыс. кв. м усовершенствованных мостовых. Они распределяются по отдельным типам дорог так:

гранитных 175 тыс. кв. м (25%),
асфальто-бетонных 995 тыс. кв. м (70,7%),
глинкерных 30 тыс. кв. м (4,3%).

Незначительный процент глинкерных мостовых вызван запозданием в строительстве глинкерных заводов. Завод на 50 млн. штук глинкера, который должен был быть пущен в эксплуатацию в этом году, до сего времени еще даже не начат постройкой, а завод на 5 млн. штук глинкера, который должен был начать работу в прошлом году, только теперь заканчивается.

Этим определено составление программы мощения — в сторону замены глинкера отчасти асфальтовым бетоном, отчасти гранитными покрытиями. Замена эта ввиду недостатка в механизмах, применяемых при асфальто-бетоне, и материалах при гранитном мощении создала напряженную обстановку для осуществления большой строительной программы.

Пришлось увеличивать мощность наличных асфальто-бетонных баз и открывать новые источники снабжения брусчаткой и клейнфлистером.

Оборудование по асфальто-бетону усилено приобретением за границей нового смесителя; кроме того на нескольких заводах Москвы производится изготовление частей для второго

смесителя, запроектированного и строящегося работниками второй базы Гордороддела. Приступлено к постройке завода «дамани-асфальта» (искусственного асфальтового порошка, укладываемого на дорогу в холодном состоянии). Введение в строй всех этих агрегатов позволит рассчитывать не только на выполнение программы, но и перевыполнение ее.

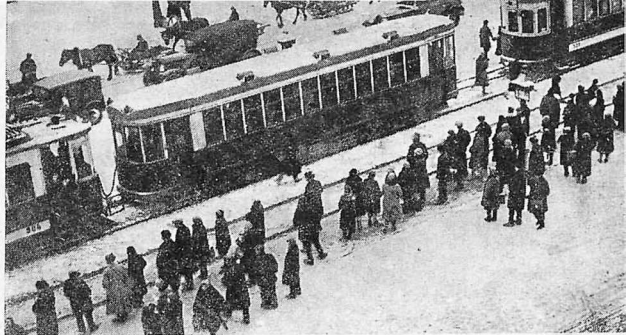
Сверх указанных выше 700 тыс. кв. м усовершенствованных мостовых в план работ 1932 г. входит постройка 125 тыс. кв. м гудронированных шоссе и 175 тыс. кв. м нового булыжного замощения на окраинах города. Таким образом общая программа строительства мостовых запроектирована в один миллион кв. м.

Помимо этого планом предусмотрено устройство 300 тыс. кв. м новых асфальтовых тротуаров, переустройство 50 тыс. кв. м старых асфальтовых тротуаров и капитальный ремонт 180 тыс. кв. м существующих мостовых.

Основными объектами замощения усовершенствованными мостовыми в этом году будут: путь от центра по набережной Москва-реки к мощным заводам Пролетарского района; основная магистраль Пролетарского района — Восточная улица, Крутицкий, Симоновский, Покровский и Рогожский валы; основные проезды Сталинского района — Электрозаводская, Б. Семеновская и Ткацкая улицы; проезды по кольцу Садовых: Садово-Сухаревская, бульвары Новинский и Зубовский, Крымский про-

В ожидании трамвая пассажиры занимают часть мостовой, уменьшая этим площадь, отведенную для проезда экипажей.

Фото
С. Шингарева



езд, Валовая, Коровий вал, Житная, Октябрьская и Добрынинская площади; проезд к Парку культуры и отдыха (Б. Калужская); центральные улицы — Неглинная, Герцена, Вороского и др.

В связи с работами по постройке метрополитена, связанными со стеснением движения по перегруженной и без того Мясницкой улице, намечено устройство усовершенствованных мостовых на пути от Каланчевской площади к центру по маршруту, разгружающему Мясницкую улицу — Доминиковская ул., Уланский пер., Сретенский бульвар и М. Лубянской улицы.

Кроме новых работ по усовершенствованным покрытиям, в этом году будет полностью перестроен ряд улиц, замощенных в 1929 и 1930 гг. иностранными фирмами и пришедших уже в полную негодность, главным образом на кольце Садовых.

По окончании работ 1932 г. общая площадь усовершенствованных мостовых Москвы увеличится по сравнению с теперешней в полтора раза и составит 15% от всей площади замощенных проездов города против наличных

10%; в дореволюционное же время усовершенствованные мостовые занимали только 2% общей площади замощения.

Такой рост усовершенствованных покрытий является очень ценным вкладом в городское хозяйство пролетарской столицы. При крупном росте автодвижения экономия на транспортных расходах в первые же годы с избытком покроет все затраты на это дело.

Основные магистрали Москвы, сосредоточивающие на себе почти все автомобильное движение, уже в 1932 г. на две трети будут приведены в состояние, удовлетворяющее современным требованиям автодвижения.

С. Н.

От редакции: Печатаю первую статью о планах строительства мостовых в Москве на 1932 г., редакция в очередных номерах будет подробно освещать как ход самого строительства, так и участие в нем московской автодорожной организации.

Просьба к рабкорам и фотокорам «За рулем» присылать на эту тему материалы и снимки в журнал.

КАК ЕЗДИТЬ В ГОЛОЛЕДИЦУ

Хочу дать несколько советов молодым водителям по очень важному вопросу, как надо ездить в гололедицу, когда езда на машине причиняет ряд затруднений, а иногда и опасных положений.

Первое условие для безопасной езды в гололедицу — это конечно не превышать предельной скорости 30—40 км в час, вполне достаточной для езды по городу.

Второе условие — правильная регулировка тормозов. Если например правое заднее колесо берет сильнее левого, то занос машины вправо неизбежен. Точно также слишком резкое торможение «Юзом» приводит к нежелательным результатам (заносы).

Вообще тормозить нужно плавно, и как можно позже выключая конус — только перед самой остановкой машины. В данном случае мотор служит компенсатором.

Если машину занесло, то дело можно поправить, правильно работая рулем: нужно выворачивать руль в ту сторону, куда заносит зад машины. Этот маневр выправляет машину. В этот момент тормоз лучше отпустить и выключить конус, но без газа.

Кое-что можно сказать о трогании с места по льду. Часто можно видеть отчаянно ревящую машину с буксующим колесом. Трогать с места по льду нужно с возможно малым газом. Если же колесо уже забуксовало, то нужно выбраться «раскачиванием», т. е. то включать, то выключать конус — машина идет вперед, то откатывается назад, и таким способом можно выехать.

Такое «раскачивание» можно усилить переключением на задний ход во время откатки машины назад, но это требует большой сноровки.

Шофер А. Альперович

РЕГУЛИРОВАНИЕ УЛИЧНОГО ДВИЖЕНИЯ

ОПЫТ МОСКВЫ И ДРУГИХ ГОРОДОВ МИРА

С лета 1931 г. Москва серьезно и вплотную взялась за урегулирование своего хаотического городского движения.

Были предприняты радикальные меры, вроде таких например, как закрытие пешеходного движения по всей площади Дзержинского (предварительно перестроенной для трамвайного движения, пересекающего площадь вместо прежнего кольцевого движения, приводившего к пробок), закрытие ряда улиц и проездов для грузового движения или открытие для автомобильного движения только в одну сторону. Наконец серьезной мерой следует считать установку семафоров и светофоров, еще, к сожалению, не действующих автоматически, но несомненно значительно упорядочивших движение транспорта; однако работа семафоров не отразилась на регулировании движения пешеходов.

Пишущий эти строки стоял на площади Революции и с секундомером в руке высчитывал время горения желтого, предупреждающего о внимании сигнала; оказалось, что он горит в среднем 2 секунды. Это — недостаточно. Переход от Тверской к тротуару, ведущему на Красную площадь, по мостовой, перерезанной двумя трамвайными линиями и интенсивным автомобильным движением, требует около полуминуты. Милиционер зажигает красный и зеленый свет с перерывом в среднем на две секунды. Пешеходы, внимательно следящие за светофором, не успевают перейти и половины мостовой, как красный сигнал преграждает им путь, и они подвергаются опасности попасть если не под мчащийся трамвай, то под автомобили, которые также не очень замедляют ход, когда зеленый сигнал разрешает им двигаться.

Введение светофоров несомненно отразилось на так называемом километраже, т. е. на количестве километров, проделываемых тем или иным видом транспорта. Отразилось отрицательно с точки зрения «набегания» километров, но отражается положительно на жизни и здоровья населения. Как известно, это обстоятельство имеет важнейшее значение при регулировании уличного движения. Для того чтобы однако несколько компенсировать эту потерю километража от вынужденных остановок, требуемых светофором, персонал трамвайного треста (кондуктор плюс вагоновожатый плюс кто-нибудь из администрации), сговорившись или не сговорившись друг с другом, нагоняет километраж преждевременным отходом трамвая от остановки и резким увеличением скорости, которая в среднем несомненно выше прежней (до введения светофоров) и выше нормально разрешаемой.

Что получается от этого «компенсирования» потери километража? Публика, стремящаяся попасть в вагоны, срывается со ступенек. Вряд ли количество несчастных случаев от этих действий трамвайного треста (либо отдельных парков, либо отдельных вагоновожатых, составляющих друг с другом в повышении километража) уменьшается. Особенно, если при-

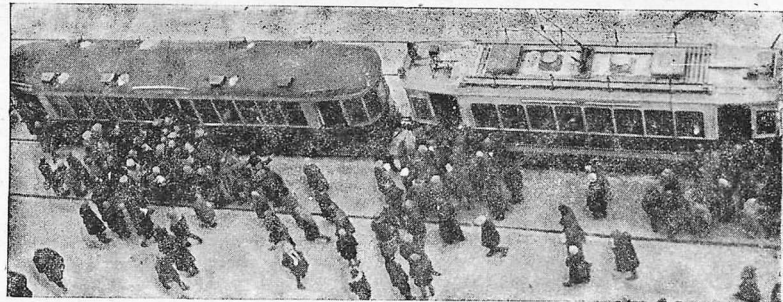
нять во внимание движение автомобилей, которые иногда из-за трамвайных фокусов наезжают на сорвавшегося с трамвайной ступеньки.

В больших городах, где в центре сосредоточено много пересекающихся улиц и перекрестков, во всегда целесообразно устраивать густую автоматическую сигнализацию, часто при отсутствии пересекающего движения задерживающую транспорт и конечно отражающую отрицательно на экономическом эффекте от использования того или другого вида транспорта. Автоматически зажигающиеся светофоры имеет смысл устраивать конечно только на пересечениях с сильным движением и всегда на пересечении трамвайных линий или трамвайной линии с остальным движением. Над улицами, не пересекающими главные магистрали, но куда вливается движение этих второстепенных улиц, есть прямой смысл устраивать либо ручную светофорную сигнализацию, либо ставить милиционера, регулирующего движение поднятием руки.

К вопросу о введении автоматической сигнализации в Москве придется подойти осторожно. Кстати, не во всех крупных городах мира введена автоматическая сигнализация. Правда, она сберегает колоссальное количество человеческой силы, но она отражается на простоях транспорта. А в нашей стране лишних простоев транспорта не должно быть. Ага, — скажут товарищи из московского трамвайного треста, — то вы возражаете против увеличения километража, то вы против лишних простоев его. Здесь однако нет никакого противоречия. Против лишних простоев все будут возражать так же, как все будут возражать и возмущаться преждевременным отходом вагона или автобуса.

Вопрос об автоматическом контроле на улицах дискутируется в европейской и американской общей и специальной печати. В Лондоне, на Оксфорд-стрит, автоматическая сигнализация была введена в виде опыта. Аналогичный опыт был проделан в некоторых других крупных городах Англии. Результаты опыта не были еще изучены до осени 1931 г. Несомненно Берлин, где автоматическая сигнализация существует уже много лет, может сказать здесь нечто определенное. В Чикаго, где автомобильное и пешеходное движение одно из интенсивнейших во всем мире, задержек транспорта гораздо меньше, чем это было 20 лет назад, причем движение через деловой центр увеличилось в двадцать раз. Нужно иметь в виду конечно и воспитанную десятилетиями привычку населения слушаться общих и для транспорта и для пешеходов сигналов.

Скорость движения авто — вопрос немаловажный. По главным улицам делового квартала Чикаго скорость машины не ограничивается, если она равномерна и безопасна с точки зрения условий езды и движения в данный момент. В Чикаго автоматическая сигнализация рассчитана так, что автотранспорт почти не задерживается, свет впереди изме-



В трамвайной остановке.

Фото С. Шингарева

няется с таким расчетом, чтобы дать автомобилю возможность проехать с наименьшим количеством остановок. Тут несомненно сказывается то, что автоматические сигналы полезны только тогда, когда они применяются на сравнительно большом расстоянии и когда вся система научно разработана и может быть легко изменена в зависимости от периодических или случайных колебаний движения. В Берлине например движение часто задерживается сигналом о пропуске предполагаемого перекрестного движения, которого вовсе нет. В Чикаго этого не случается или случается очень редко. Здесь автоматическая сигнализация построена так, что легко учитывает различные случайности, например прекращение движения из-за несчастного случая, починки дороги, демонстрации, общественного события.

По словам Горация Ятт, секретаря Британского совета моторного транспорта, изучающего регулирование уличного движения в Чикаго и других городах мира («Дейли телеграф», 21 августа 1931 г.), преимущества чикагской автоматической сигнализации перед сигнализациями других городов мира заключаются в частности в чрезвычайной простоте системы. Поворот одного винта приводит в действие сигнал, указывающий, что та или иная улица временно совершенно закрыта для движения или дает относительное преимущество движению, например с севера на юг по сравнению с движением с запада на восток (в большинстве крупнейших городов мира введено это разделение города на четыре основные части — северную, западную, южную и восточную).

В Соединенных штатах, где по шоссе за городами движутся в общем около 15 миллионов авто (остальные 15 миллионов бегают по городам), на перекрестках сельских дорог употребляется остроумный автоматический

сигнал, отдающий преимущество движению по большой дороге и задерживающий движение по дороге перекрестной. Сущность сигнала заключается в том, что приближение автомобиля к боковой дороге приводит в действие магнитный механизм, изменяющий свет сигнального аппарата на время, достаточное для того, чтобы другой автомобиль переехал перекресток и влился в общий поток движения. В Соединенных штатах — проблема регулирования движения на улицах городов и на шоссе считается новой наукой, которой, как говорит тот же Ятт, посвятили себя не только люди, занятые вопросами сообщения, но и университетские умы. Он приходит к убеждению, что оставлять контроль над уличным движением в Лондоне в руках человека становится небезопасным.

120 тысяч авто в СССР в 1932 г., колоссальный рост населения городов, особенно таких крупных, как Москва, Ленинград, Харьков, усилившееся трамвайное сообщение, — все это конечно требует скорейшего и тщательного разрешения проблемы регулирования уличного движения, т. е. движения пока еще в городах.

Несомненно, что в самые ближайшие годы, когда автотранспорт будет исчисляться сотнями тысяч единиц, размещенных и в сельских местностях, встанет со всей серьезностью и проблема регулирования движения на главных шоссе (Москва—Ленинград, Москва—Харьков, Москва—Нижний, Москва—Иваново, Москва—Курск, Москва—западная граница; в последнем случае потому, что возрастет иностранный автомобильный туризм в нашу страну).

От современного кустарного разрешения мелких частей этой большой проблемы необходимо конечно в самом скором времени перейти к научному разрешению ее во всем объеме.

Михаил Презент

В ПОСЛЕДНЮЮ МИНУТУ

29 февраля завод им. Сталина, выпустив за месяц 950 автомашин, выполнил свою месячную программу на 100%.



Уличное движение в Москве

Фото С. Шингарева

ДОБЬЕМСЯ ДИСЦИПЛИНЫ В УЛИЧНОМ ДВИЖЕНИИ

С удовлетворением можно констатировать тот факт, что наша печать и общественность серьезно занялись проблемами уличного движения.

За последнее время напечатан целый ряд интересных статей и заметок о мерах предупреждения и борьбы с несчастными случаями. Почему же например в Москве десятки людей ежедневно попадают под колеса автомобилей и трамваев?

Достаточно сказать, что у нас на каждую автомашину приходится больше несчастных случаев, чем в Америке.

Если бы американцы вели себя на улицах подобно нашим пешеходам, то все население стало бы жертвами автокатастроф. Все дело в нашем автоневерестве и технической малограмотности. В среднем каждый четвертый «статистический» американец сидит за рулевой баранкой чувствует себя в шкуре шофера и, превратившись в пешехода, он не будет без оглядки перебежать улицу, метаться на середине мостовой или задумчиво что-то вспомнить перед радиатором проходящей машины.

Характерно, что сами шоферы очень редко становятся жертвой движения. Всякий технически грамотный пешеход понимает трудную и напряженную работу водителя особенно в московских условиях.

Московский пешеход настолько грубо и безответственно нарушает основные правила уличной безопасности, что даже такие отличные мероприятия, как semaфор, «скорость 30 километров без обгона» и предупредительные вывески не дают достаточных результатов. В больших городах чувство самосохранения

иногда настолько притупляется, что прохожий, преувеличивая возможности шофера, беспечно прогуливается по мостовой словно в аллее Парка культуры и отдыха.

За рабочий день дорогу автомобиля перебегают сотни людей, и шофер физически не в состоянии каждого обжегать или останавливать машину, убеждая сойти с мостовой.

Дисциплина уличного движения возможна лишь при полном взаимопонимании трех основных слагаемых: пешеходов, водителей и милиции. Ко всем им можно предъявить твердые требования.

В порядке ликвидации автонеграмотности необходимо внедрить в массы следующие практические положения.

Твердо запомним прежде всего, что самый расторопный водитель при совершенно исправных тормозах никогда не сможет моментально остановить автомобиль или трамвай.

Для полной остановки машины нужно 10—20 метров расстояния (в зависимости от скорости и дороги), а потому пешеходы не должны полагаться на силу тормозов едущего автомобиля. Шофер дает сигналы лишь в местах, где он ожидает появления опасности и бесперебойно «сигкалить» не может.

Поэтому совет пешеходам: не доверяйте своему слуху и, сходя с тротуара, обязательно посмотрите налево, а затем направо. Сходите на мостовую не торопясь, чтобы в каждую минуту вы могли остановиться и дать проехать машине.

Не перебегайте улицу перед носом у автомобиля; он идет намного быстрее вас, и столкновение почти неминуемо. Попав в поток дви-

жения, стойте на месте и не кидайтесь в стороны: вас всегда «обедут». На перекрестках подчиняйтесь семафорам!

Следите прежде всего сами за своей безопасностью на улице, и вы не станете жертвой несчастного случая!

Безопасность уличного движения зависит конечно и от водителей городского транспорта. Громадную роль тут играет отношение шофера к своей работе, сознание долга перед пролетарским государством, доверяющим ему дорогую машину, и чувство ответственности.

В больших хозяйствах целесообразно проводить специальные товарищеские суды над наиболее злыми нарушителями правил езды. Лучшие шоферы должны делиться с молодяком своим техническим опытом и приемами управления машиной. Такие суды — собрания с широким обменом мнениями — должны дать положительные результаты.

Как было вполне справедливо отмечено на

первой конференции по урегулированию уличного движения, работники милиции пока еще слабо освоились с семафорами; «пробки» у перекрестков, слишком поздние сигналы и т. д., к сожалению, еще очень часты. И тут технически разяснительная работа быстро исправит дело.

В заключение предлагаем:

1. Ввести штрафование пешеходов, когда они становятся причиной несчастий, в частности родителей детей, оставляемых без присмотра на улице.

2. Усилить меры взыскания с гужетранспорта за езду по середине улицы.

3. Наложить меры административного воздействия на хозяйственников при пуске в эксплуатацию неисправных машин.

Пора покончить с авариями и безобразным нарушением уличной безопасности!

И. Крузе.

Курсы рабочих-авторов Жур.-газ. объединения

ПИСЬМО ЗАОКЕАНСКИХ ТОВАРИЩЕЙ

Редакция журнала «За рулем» получила письмо от коллектива технического автотракторного рабочего общества из Филадельфии (Сев. Америка).

Задачи этого общества сводятся к тому, чтобы дать технические знания своим членам в объеме курса механика-автотракториста к ведению культурно-просветительной работы и к помощи своим членам в сближении с трудящимися СССР.

Редакция приводит выдержки из этого письма.

— Работа нашего коллектива, наша энергия до некоторой степени падает вследствие отсутствия связи с Советским союзом, хотя члены коллектива энергично принялись за дело и готовы пойти на всевозможные жертвы, только бы наш коллектив был полезным СССР.

— Коллективу очень хотелось бы связаться с клубами, колхозами, коммуна, редакциями Советского союза.

— В ближайшее время мы рассчитываем регулярно посылать заметки в СССР, в которых мы осветим жизнь рабочего класса в Америке.

— Мы знаем, что впереди предстоят большие трудности и преодолеть их будет не легко, если принять во внимание враждебное отношение к нашему коллективу капиталистических лакеев и их господ и всех трудней, присосавшихся к рабочему и эксплуатирующим

его до последней степени. Но мы рассчитываем выйти победителями и присоединиться к труженикам СССР уже закаленными и испытанными коллективистами, чтобы плечом к плечу с ними укреплять социалистический строй первой в мире республики.

Понадобилось полтора года, чтобы критика разрослась и подняла за счет рабочего американскую промышленность на ту высоту, к которой она сейчас скатывается со своими закрытыми фабриками, двумя тысячами обанкротившихся банков, бесконечными очередями у бесплатных столовых, где безработным не всегда удается похлебать помой вместо супа.

Стоит ли упоминать о 12 миллионах безработных, для которых нет и не может быть работы, так как куда девать американские товары? Их никто не покупает.

Наш первый американский автотранспортный ремонтный коллектив им. Сталина постарается помочь Советскому союзу на равных основаниях с советскими гражданами, хотя наши средства чрезвычайно скудны, так как большинство членов — безработные, а имеющиеся средства должны идти на укрепление коллектива. Тем не менее мы собираемся перевести свои оставшиеся гроши в советские сберегательные кассы, подписаться на заем индустриализации и т. д.

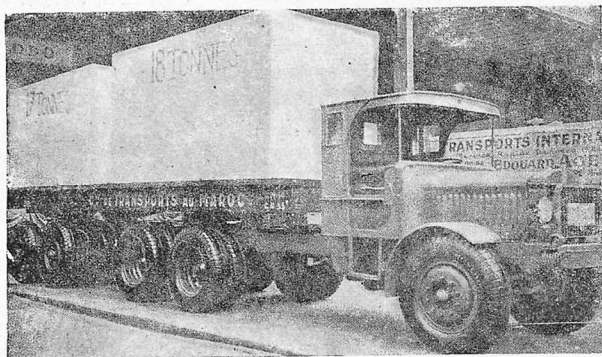
Филадельфия 4 января 1932 г.

Коллектив

В № 1 журнала „За рулем“ помещен анкетный листок 2-й заочной конференции читателей нашего журнала.

Получение ответов на эту анкету в значительной степени поможет редакции продолжать улучшение журнала, в наибольшей степени приближая его к запросам и требованиям миллионной автодорожной армии.

Заполнил ли ты анкетный листок „За рулем“, проверил ли заполнение его другими товарищами-подписчиками?



35-тонный тягач с прицепом Виллем, в ведении транспортной компании в Марокко для дальних перевозок

В то время как развитие легкового автомобилостроения в течение последних лет идет большими шагами вперед, развитие грузового автомобиля подвигалось значительно медленнее. Только в 1931—1932 гг. появились конкретные формы нового грузовика.

«За рулем» уже отмечал появление и усовершенствование автомобильных двигателей типа Дизеля, получивших теперь широкое распространение. Родившись в Германии, идея при-

Другая фирма S. A. C. M. выпустила дизель с камерой сгорания, отнесенной в сторону от цилиндра. Сжатие составляет около 13 атм. Подача горючего — по системе «Бош». Во время пуска в ход камеры сгорания подогреваются электрическим способом.

В моторах фирмы Балло интересна комбинация дизеля и бензинового двигателя. При замедлении хода мотор автоматически переходит на бензин.

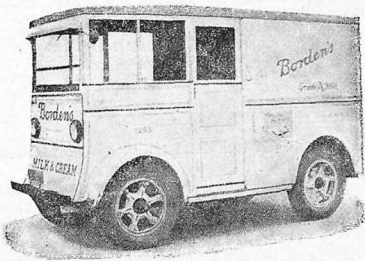
Надо отметить еще установку на тяжелых грузовиках двух моторов, впервые появившуюся на американских автобусах Твин-Коч, в прошлом году примененную Бюссинг-НАГом и Хеншелем (двухмоторный), а теперь в новой форме выраженную в шестиколесном грузовике Шенар-Валькер. Каждый мотор работает самостоятельно, имеет отдельную трансмиссию и задний мост. В зависимости от нагрузки машины можно пускать в ход один или два мотора. В случае порчи одного, другой заменяет его.



Шестиколеска-вездеход Австро-Даймлер с качающимися полусьями и трубой вместо рамы (типа Татра)

менения дизеля на грузовиках проникла в другие страны, в частности во Францию, где она приобрела несколько своеобразные формы.

Если немецкие дизель-грузовики — преимущественно тяжелого типа, то грузоподъемность французских, за некоторым исключением, колеблется в пределах от 1,5 до 3 т (Деляге, Пежо и др.). Особенно характерны так называемые «камонетки» (грузовички) Макс и Виллем грузоподъемностью в 1 и 1,5 т с двухтактным одноцилиндровым дизелем С. Л. М. Экономичность этих грузовичков очень велика. Расход горючего (тяжелого) составляет всего 6 литров на 100 км.



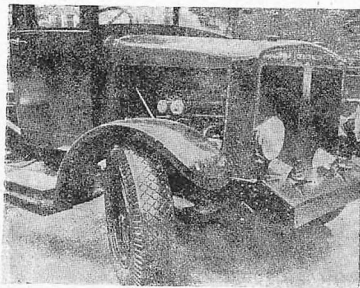
Аккумуляторный грузовик Вард-Электрик (САСШ)



Мотор Балло для легкого и тяжелого горючего. Подогревание смеси тяжелого горючего и воздуха происходит при помощи выхлопной трубы в специальной камере

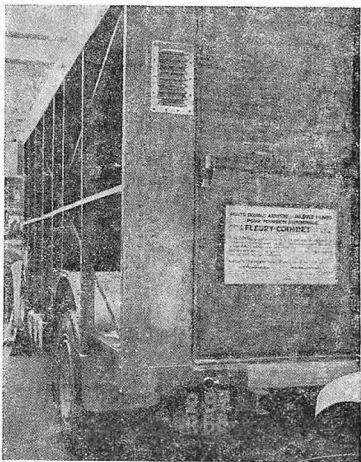
Вторым признаком новейших автогрузовых конструкций является внедрение трех и более осей и «составных грузовиков» — тягачей с прицепами. Шестиколесный грузовик получил право гражданства сравнительно давно. Теперь все большее внимание уделяется независимой подвеске колес, многоосным конструкциям (см. «За рулем», 1931 г., №№ 7, 17—18 и др.) и тягачам.

На стр. 20 и 22 — два варианта независимой подвески задних колес трехосного автомобиля. Австро-Даймлер (Австрия) с качающимися полуосями типа Татра и Заурер (Швейцария), где независимость осуществляется при помощи балансера с каждой стороны машины. Для увеличения проходимости трехосок разработан ряд конструкций лент и цепей, надеваемых на задние колеса.



Двухмоторный грузовик Шенар-Валькер. Моторы работают независимо друг от друга, каждый на одной из двух задних осей

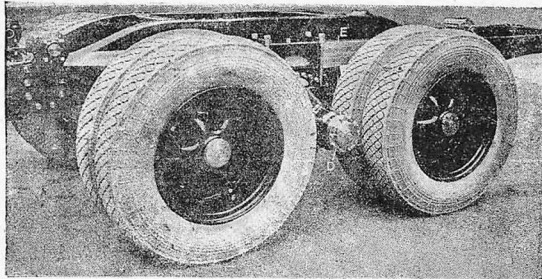
Однако грузоподъемность трехоски все же сказывается недостаточной, в особенности для дальних перевозок. Увеличение ее ведет к разрушающему действию колес на дорожные покрытия в связи с повышением нагрузки на каждое колесо. За последние годы прицепы получили широкое распространение; в прошлом году кроме того появились 8- и 10-колесные грузовые автомобили. В 1931 г. число фирм, выпускающих машины с прицепами, увеличилось в несколько раз. Среди них особенно выделяется 35-тонный (!) тягач с прицепом Виллем (дизель) на 18 пневматиках. Колеса прицепа системы «Титан» расставлены с расчетом наименьшего давления на дорогу. В результате удачного распределения нагрузки этот гигант давит на поверхность дороги не больше, чем обычный автомобиль.



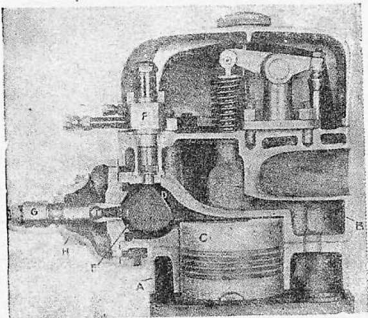
Кузов Давид на шасси Панар, сделанный из легких сплавов. Каркас — из дюралюминия, задняя дверь и доски колес — из альпакса.

Безопасность движения тягачей с прицепами достигается путем установки мощных тормозов на каждом колесе, действующих автоматически при замедлении хода тягача.

В области облегчения грузовиков имеется ряд крупных достижений. Благодаря применению легких сплавов и уменьшению отдельных деталей за счет упрочнения материалов достигнуто значительное облегчение механической части грузовиков. Не менее успешно идет и уменьшение веса кузова. Алюминиевые кузова появились уже и в массовом производстве. Французская фирма кузовов «Давид» сконструировала кузов из дюралюминия, альпакса и других сплавов, весящих на 1500 кг меньше,



Четырехколесный агрегат Заурер. D — конец оси, на котором укреплен балансир, E — рессора

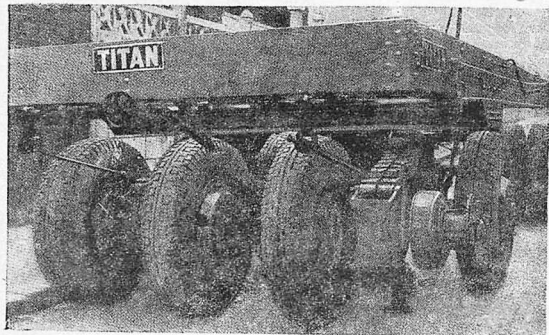


Дизель S. A. C. M. I. с перенесенной в сторону камерой сгорания. A — блок, B — сменная головка, C — поршень из легкого сплава, D — камера сгорания, E — стальная оболочка, охватывающая камеру сгорания, F — форсунка, G — подогреватель для облегчения пуска в ход, H — водяная рубашка

чем подобный кузов из дерева и толя. Это облегчение дает соответственное увеличение полезной нагрузки машины. Замена стали альпаком в дисках колес значительно облегчает каж-



Металлическая «цепь» новой английской конструкции, надеваемая на задние колеса грузовика для лучшей проходимости



Прицеп Титан с отдельно расставленными независимыми колесами

РОТ СПОРТ ТОВАРИЦАМ-АВТОДОГОВЦАМ!

Недавно секретарь ЦС Автодора получил из Берлина интересное письмо немецкой красной спортсменки-мотоциклистки, в прошлом году приезжавшей в Москву в составе делегации немецких рабочих-мотоциклистов.

Мы помещаем выдержки из этого письма, наглядно характеризующие живейший интерес, который немецкие пролетарии проявляют к жизни СССР, тяжелые условия, к которым приводит трудящихся последний экономический кризис, и рассказывающие об одном любопытном факте столкновения автора письма с полицейским „брюнинговской“ Германии.

Редакция

Дорогой товарищ!

Твое письмо, значки, а также газеты и журналы я получила и сердечно за них благодарю.

...Товарищи-автодоровцы, с гордостью вы можете смотреть на достижения вашей революции; этим вы доказываете, что благодаря колоссальному развитию автомобильной промышленности вы скоро сможете быть независимыми от капиталистических стран.

Ваши враги хорошо знают ваше могущество и вашу волю и то, что вы все благодаря вашему бурному движению вперед в недалеком будущем будете стоять первыми по мощности на мировом рынке. Капитал видит свою неизбежную гибель и в качестве последнего средства спасения распространяет самые бесовские выдумки про Советский союз, про голод и нужду. Это их последняя попытка ввести в заблуждение массы, чтобы они не поняли явнее, что русские братья-рабочие коммунизм претворяют в жизнь. ...Резиновые дубинки полиции и тюремное заключение применяются только для классово-сознательных рабочих — их врагов, которые клеймят позорное дело социал-демократов и открывают глаза честным рабочим, идущим еще за их вождями.

Я сама имела подобное столкновение с полицейским. Он обратил внимание на мой значок и предложил мне снять его. Я возразила удивленно, что это не политический значок и что я принадлежу к спортивной организации. Он ответил, что я красная рабочая спортсменка, а красные спортсмены, как известно, «солдаты революции». На все его вопросы я отвечала «да» и втянула его в политический разговор. Я навела разговор на Советский союз, на его развитие. Полицейский хотел мне на многое возразить из провокационных статей,

но я ему рассказала, что я видела во время своего пребывания в Советском союзе, и сказала ему также, что, несмотря на провокационные статьи, вера немецких рабочих в осуществление социалистического строительства не колеблется, а всегда крепнет.

На прощанье я дала ему «Роте Фане»¹, чтобы он мог почитать ее когда-нибудь, и обратила его внимание на книгу Реммле «Советский союз». Благодаря этому разговору государственный чиновник забыл меня арестовать, и я думаю, что я заставила его призадуматься.

...В то время как у вас строительство пролетарского государства отмечается все большими успехами, у нас все идет назад.

Хозяйственная нужда и громадная безработица принудили и наших рабочих-мотоциклистов отписать свои машины, чтобы не платить налогов, достигающих иногда 65 марок в год. К этому прибавляется еще содержание машины и принудительное страхование. Это затрудняет нашу работу по вербовке новых борцов, но, несмотря на большие затруднения, мы отмечаем успехи, и наши отделения пополняются членами.

...Товарищи-автодоровцы, немецкие рабочие напрягут все свои силы на борьбу за построение советской Германии. Только под красным знаменем социализма рабочие всех стран достигнут освобождения всего мира. Этой мыслью я заканчиваю свое письмо и обращаюсь к вам: вперед в духе Либкнехта и Ленина!

Долой капитализм и фашизм!

За построение советской Германии!

Рот спорт товарищам-автодорцам!

Ваш товарищ Шарлотта Э..

¹) Орган германской комп. ртии

дое колесо. Для грузовика с двумя запасными и двойными задними колесами получается уменьшение веса на 160 кг.

Все эти мероприятия в совокупности с установкой исключительно пневматических шин делают вполне реальным передвижение 8-тонного грузовика со скоростью до 70 км в час без разрушения дорожных покрытий, без опасности несчастных случаев и перегрузки мотора.

Заглохшее одно время производство грузовиков с аккумуляторными батареями снова оживляется. Как пример, укажем американскую фирму Вард-Электрик и французскую Совеель, автобусы которой пользуются успехом в десятке городов Франции. Покупная цена такого

грузовика несколько выше бензинового, но срок амортизации вдвое-трое больше.

То же можно сказать о троллейбусах и комбинированных бензино-электрических грузовиках. Что касается газогенераторных грузовиков, то темпы их развития несколько понизились и интересных новых конструкций за последнее время не появилось.

Дальнейшее развитие грузового автостроения должно пойти по пути совершенствования дизельных двигателей, многоколесных автомобилей и все большего уменьшения их мертвого веса.

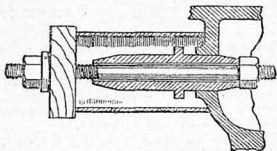
Ю. Долматовский

ГАРАЖНАЯ СМЕКАЛКА

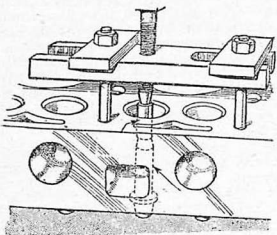
33. КАК УДАЛИТЬ НАПРАВЛЯЮЩУЮ ВТУЛКУ КЛАПАНА

На наших рисунках показаны два способа удаления направляющей втулки клапана.

Первый способ. Возьмите железный стержень с нарезкой на концах и пропустите его



сквозь направляющую втулку. Сверху из стержень навинтите гайку, а снизу поставьте распорную трубку, как показано на чертеже. Завертывая теперь гайку под распорной трубкой, можно легко и без повреждения выгнуть направляющую втулку клапана.



Второй способ. Железная пластина с нарезанным в центре отверстием под болт и с вырезами на концах укрепляется на двух шпильках блока, как показано на чертеже. Концы болта упирается во втулку, которую надо удалить, и при завинчивании вытолкнет ее из ее гнезда.

34. КОМБИНИРОВАННЫЙ ЦЕНТРОИСКАТЕЛЬ

Разновидение В. Витрова, Ростов-Дон

Разновидностью лекала для центрирования круглого материала является предлагаемый ниже комбинированный центроискатель.

Изготавливается он следующим образом: берут кусок квадратного 10-миллиметрового железа и сгибают его под прямым углом с таким расчетом, чтобы получить стороны угла, равные 100 мм каждая.

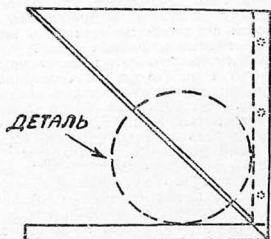
Под угольник опиляют наружную и внутреннюю стороны полученного угольника.

На одной из сторон просверливают 3 отверстия 4-миллиметровым сверлом на равном расстоянии друг от друга. Отверстия с нижней стороны раззенковываются.

Из листового железа толщиной в 1,5 мм вырезается накладка в виде прямоугольного треугольника, который и наклепывается на сторону угольника, снабженную отверстиями. На стороне треугольника, обращенной внутрь угольника, предварительно снимается фаска шириной в 1 мм.

После клепки центроискатель еще раз поверяется под угольник.

Центрирование материала производится следующим образом. Центроискатель накладывается, как показано на чертеже, на торцы круглой детали таким образом, чтобы внутрен-



ние стороны угольника соприкасались с боковой поверхностью детали. После этого вдоль фаски железной накладкой центроискателя рейсмусом проводят линию.

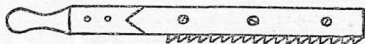
Затем центроискатель накладывают вторично и проводят вторую линию. Точка пересечения этих двух линий и будет центром детали.

Если железо заменить сталью, то мы получим чрезвычайно прочный и точный инструмент. Удобство этого центроискателя заключается в том, что он может быть использован и как угольник и как центроискатель, что в условиях мастерской чрезвычайно ценно.

35. КАК ИСПОЛЬЗОВАТЬ ЛОМАННОЕ НОЖОВОЧНОЕ ПОЛОТНО

Предложение В. Витрова, Ростов-Дон

Ломка ножовочных полотен — неизбежное зло всякой мастерской. Обычно ломанные полотна выбрасываются. Однако с помощью простого приспособления — лещетки — ломанные полотна могут с успехом работать.



Изготовить лещетку легко в каждой мастерской. Для этого нужны два куска полосового железа длиной 300 мм, шириной 25 мм, толщиной 4 мм каждый. Все плоскости полос опи-

ливаются. К концу одной из полюс приделывается хвостовик, на который насаживается деревянная ручка. Полоса с хвостовиком называется телом лещетки. К тыльной части тела лещетки двумя заклепками приклепывается железная накладка, снабженная с одной стороны выемкой в виде ласточкиного хвоста. Длина накладки — 50 мм.

Кусок полотна крепится с помощью второй, свободной накладки, которая прижимается к телу лещетки несколькими винтами. Применение лещетки особенно удобно при выполнении работ, не требующих глубокой прорезки.

36. ОТЧЕГО РЖАВЕЮТ КРЫЛЬЯ

На крыльях колес автомобиля нередко можно увидеть пятна ржавчины.

Это происходит не от недостатка ухода, а от излишнего усердия шофера.

Вместо того чтобы смыть водой грязь с поверхности шита, обращенной к колесу, ее часто соскабливают разными металлическими инструментами. Вместе с грязью соскабливается и лакировка с краской, и незащищенный металл покрывается ржавчиной.

37. ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ДЛЯ ПРИТИРКИ КЛАПАНОВ «ФОРДА»

Предложение т. Добровского, Самара

Для притирки клапанов «Форда» обычно делают на тарелке клапана засверловку углублений или проточку пазов. И то и другое является довольно трудным, имея в виду твердость металла клапанов.

Предлагаю следующее.

На тарелке клапана припаявается оловом кусочек толстой медной проволоки, изогнутой по форме, указанной на чертеже. Отверстия, образующиеся загибам проволоки, делаются на одинаковом расстоянии одно от другого по величине вилки. После припайки проволочки

ПРИПАЙКА
НА КЛАПАНАХ

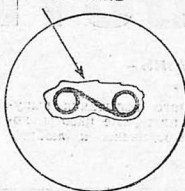


Рис. 1

Рис. 2
ИЗОГНУТАЯ
ПРОВОЛОКА



Рис. 3

отверстия заливается оловом и затем рассверливаются.

Окончив притирку, нагревают клапан, и проволока легко отпавляется; зачистка поверхности клапана шкуркой довершает этот несложный процесс. Поверхность клапана после этого остается ничем не поврежденной. На практике этот способ притирки дал хорошие результаты.

38. КАК ИСПОЛЬЗОВАТЬ СТАРЫЙ КОЖУХ КОМУТАТОРА «ФОРДЗОН»

Предложение т. К. Лещева, Саратов

В тракторах «Фордзон-путиловец», а также в импортных часто приходится менять кожу коммутатора из-за износа фибрового кольца и сегментов.

Для того чтобы не выкидывать весь кожух, и протачивал его на станке, взяв тонкую стружку (чтобы только снять выработку), — и кожу коммутатора вновь годен к работе.

ФИЛЬМ ОШИБОК

Союзкино выпустило научно-технический кинофильм «Магнето».

Было бы правильнее озаглавить его «Отчего не работает магнето?»

С первых же кадров фильма автор обнаруживает если не полную, то довольно значительную неграмотность в азбучных истинах электротехники, в частности — в законах электромагнетизма.

Так, при попытке показать схематично «магнитную цепь» автор, наперекор всем законам физики, старается доказать, что магнито-силовые линии движутся в направлении от южного полюса к северному, тогда как принято считать, что магнито-силовой поток имеет противоположное направление.

Дальше автор показывает работу цилиндров двигателя и снова обнаруживает полную неграмотность. Двигатель «АМО-Ф15» имеет порядок работы цилиндров 1—3—4—2, но автор преподносит 1—2—4—3, а это имеет громадное значение при установке магнето. Можно привести еще целый ряд грубых ошибок, делающих этот фильм почти что непригодным.

Когда автор например показывает, как индуктируется ток высокого напряжения во вторичной обмотке, то у него получается: ток в первичной обмотке уже давно прошел, а во вторичной только что появляется и начинает индуктироваться там по непонятным причинам.

Ошибок и недостатков в фильме очень много, и его необходимо как можно скорее пересмотреть и исправить.

В конце фильма, в третьей части, автор демонстрирует сборку магнето. Здесь он упускает самое главное: автор показывает, какая деталь куда крепится, но упускает указать, что при сборке магнето якорь надо установить с двухмиллиметровым отрывом, что прерыватель при сборке устанавливается на «раннее зажигание» и т. д. и т. п. А ведь это самое главное в сборке магнето; без этого магнето при первой же попытке откажет в работе.

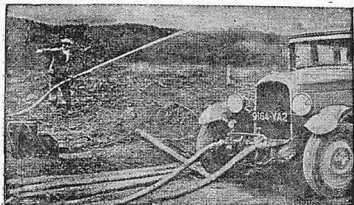
Таким образом зритель получает в этом фильме неправильные и неточные сведения о сердце мотора — магнето.

Москва — Б. Сахарин

НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТО

• ЛЮБОЙ АВТОМОБИЛЬ — ПОЖАРНАЯ МАШИНА

В Вене после успешного испытания выпущены в продажу новые пожарные насосы, которые могут быть присоединены к любому автомобилю.

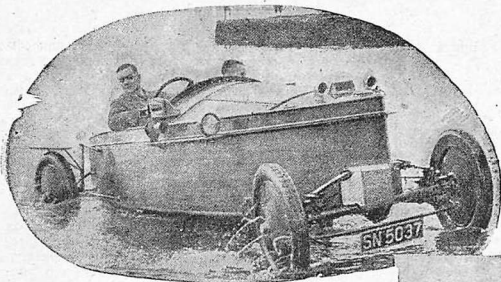


На месте пожара пожарный рукав погружается в ближайшую реку или пруд, а к другому рукаву присоединяется брандспойт, подающий непрерывные струи воды.

Насос приводится в движение механизмом двигателя.

• ГРУЗОВИКИ ВМЕСТО ТОВАРНЫХ ПЕЗДОВ

В некоторых пунктах Америки уже неоднократно делались попытки перевода товарного железнодорожного транспорта на автомобильный.



• ЗЕМЛЯНОЙ АВТОМОБИЛЬ

В Глазго (Шотландии) демонстрировался недавно новый автомобиль-амфибия, одинаково хорошо передвигающийся как по суше, так и по воде. Автомобиль прошел путь Глазго—Гурок и обратно, проезжая часть пути по воде, где он передвигался наподобие моторной лодки.

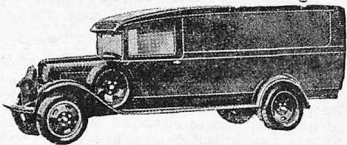
Последняя наиболее показательная опытная поездка была предпринята одной калифорнийской компанией из Лос-Анжелоса (Калифорния) в Нью-Йорк.

Груз, постепенно сдававшийся по дороге в разных городах, прибыл в Нью-Йорк на 5 дней раньше, чем по железной дороге, в полной сохранности, причем расходы по транспорту оказались значительно меньше железнодорожных.



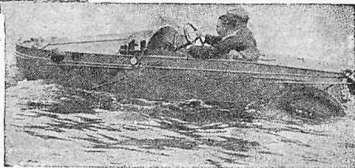
Грузовик, совершивший этот переезд с прицепкой на расстоянии 4800 км (фирмы «Дженерал-Моторс»), изображен на нашем фото.

• ГРУЗОВЫЕ КУЗОВА ФОРДА 1932 г.



Форд выпустил в 1932 г. новые грузовые кузова на коротком и длинном шасси.

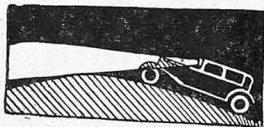
На фото—фу-гон на длинном шасси.



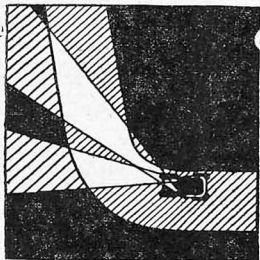
ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

● НОВЫЙ ТИП ФАР

Свет обычных автомобильных фар является помехой для встречных автомобилистов и не обеспечивает обычно достаточную освещенность пути на перекатах и поворотах.



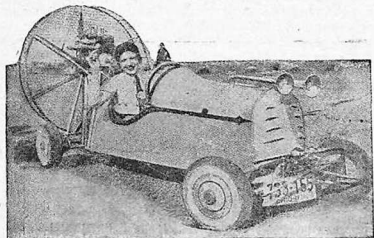
По проекту швейцарца Фрея, фары должны быть установлены рядом с ветровым щитком и вращаться как в горизонтальной, так и вертикальной плоскостях.



Наши схемы показывают действие таких фар на перекате и повороте.

● АВТОМОБИЛЬ С ПРОПЕЛЛЕРОМ

Для обслуживания аэродромов в некоторых европейских городах введены автомобили-ли-



липуты, приводимые в движение большим пропеллером.

Скорость их достигает 140 км в час.

● АППАРАТ ДЛЯ ПРОВЕРКИ ДВИГАТЕЛЯ

В Сан-Франциско (САСШ) изобретен электрический автомат, проверяющий в несколько минут неисправность частей двигателя.

«Глаза» металлического «лица» — вольтметр и амперметр проверяют систему зажигания и состояние батареи. «Нос» — вакуумметр, контролирующий состояние клапанов и вакуумбачка. «Зубы» — 8 отверстий, соответствующих каждому цилиндру и показывающих силу вспышки в них.



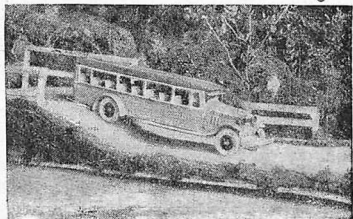
От всех приборов автомата идут провода в трубки, присоединяемые во время проверки к различным частям мотора. Аппарат портативен и легко передвигается по гаражу от одного автомобиля к другому.

● СЕЕТЯЩАЯСЯ ДОРОГА

Для обеспечения безаварийной езды по дорогам в ночное время один американский изобретатель предложил красить фосфоресцирующей (светящейся) краской все неровности, крутые спуски дорог, суженные участки, участки дороги, проходящие вдоль рек и каналов, и пр.

Поглощая за день солнечную энергию, эта краска будет излучать ее по ночам в виде яркого блеска.

На фото — участок дороги, покрытый такой светящейся краской.



ЭЛЕКТРО-БЕНЗИНОВЫЕ АВТОМОБИЛИ

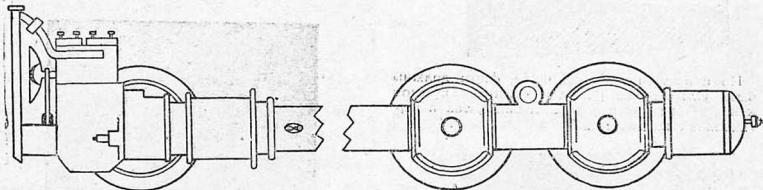
У нас не получили применения так называемые «троллейбусы» — автобусы, приводимые в действие электроэнергией, получаемой из воздушных проводов (по типу трамвая). За границей «троллейбусы» широко развиты и во многих городах совершенно вытеснили трамвайное сообщение.

Преимущества «троллейбуса» перед трамваем очевидны. Этим вид сообщения не требует дорого стоящего рельсового пути, и «троллейбусы», не связанные с рельсовой колеей, могут свободно маневрировать по всей ширине улицы. Понятны и причины, не позволившие

ное сцепление через роторный вал (якорь) мотора с трансмиссией.

Когда автомобиль движется, посредством энергии бензинового двигателя, электромотор и его сцепление выключены полностью. И наоборот, при работе электромотора двигатель и коробка скоростей не действуют. Одновременно указывается, что очень просто и сравнительно недорого снабдить обычный электрический «троллейбус» вспомогательным бензиновым двигателем и коробкой скоростей.

Значительно более интересен патент известной чехословацкой фирмы «Татра».



до сих пор троллейбусному движению прийти в городах СССР. Это — дорого стоящая воздушная (троллейная) проводка и безобразные мостовые.

В самое последнее время в Европе запатентованы два изобретения, введение которых в эксплуатацию значительно расширит сферу применения «троллейбусов». Речь идет о так называемых **комбинированных бензино-электрических двигателях**. Автомобиль, имеющий такое оборудование, может только на части пути пользоваться электроэнергией из воздушного провода для приведения в действие своего мотора, а остальную часть пути ехать на бензиновом двигателе.

Таким образом в любом городе можно ввести «троллейбусы», не оборудуя воздушной электропроводкой всех улиц и переулков, а ограничиваясь только основными магистральными улицами с усовершенствованными мостовыми.

Один из запатентованных электро-бензиновых автомобилей фирмы Вольферхэмптон (Ирландия) достаточно прост. Обычное шасси. Бензиновый двигатель и коробка скоростей нормальных типов помещены перед электрическим мотором, имеющим второе (самостоятель-

Не новая совершенно идея соединения главного вала с ротором генератора, приводимого в действие двигателем, разработана «Татрой» интересно и оригинально. Шестиколесный автомобиль без шасси, в обычном смысле этого слова, сконструирован так, что все его части расположены внутри и в сочетании с основным неподвижным центральным полым цилиндром, расположенным вдоль автомобиля, довольно значительного диаметра. На переднем конце этого полого основания установлен бензиновый двигатель, приводящий в движение непосредственно или системой передач генератор.

Задви двигателя находится сцепление, включаемое в работу автоматически или водителем, для получения непосредственного (от бензинового двигателя) привода, тем самым выключаем генератор и электромотор. Интересно, что последний расположен в самом конце автомобиля.

Главный ведущий вал идет непосредственно от сцепления позади генератора к электромотору и по пути соединен с двумя дифференциалами. Последние двумя парами зубчатых шестерен соединены с двумя парами ведущих задних колес.

Н. Б-в

**ВНИМАНИЮ ПОДПИСЧИКОВ И ЧИТАТЕЛЕЙ ЖУРНАЛА
„ЗА РУЛЕМ“**

**возобновите немедленно подписку на апрель
ВО ИЗБЕЖАНИЕ ПЕРЕРЫВА В ВЫСЫЛКЕ**

Тираж журнала ограничен, а срок приема подписки сокращен. Поспешите сдать подписку не позднее срока, установленного местной почтой. Опоздавшая подписка переносится на следующий месяц.

Журнал «За рулем» объединение

РАБСЕЛЬКОРЫ-АВТОДОРОВЦЫ ПИШУТ



Автодоровцы Татреспублики к областной партконференции выстроили азросани собственной конструкции

Союзфото

ГОТОВИМСЯ К ТРЕТЬЕЙ БОЛЬШЕВИСТСКОЙ БЕСНЕ

Динская МТС (Сев.-Кавк. край) проводит подготовку к выезду в поле, заканчивает постройку 3 больших полевых вагонов-жилищ.

Организуются тракторные отряды, есть курсы бригадиров на 39 человек (эти бригадиры готовятся для 4 МТС) и курсы рулевых-трактористов на 237 человек.

Кроме того коллектив Автодора при МТС проводит подготовку 32 шоферов-рулевых для предполагающейся при МТС автобазы в 20 машин.

Ремонт тракторов производится в мастерской капитального ремонта, которая была заложена 1 мая 1931 г. и закончена к 7 ноября.

СМЕЛЕЕ ВОЗЛЕКАТЬ ЖЕНЩИН В ПРОИЗВОДСТВО

Верхне-Теплинский район (УССР) насчитывает пять совхозов и одну машино-тракторную станцию. Из обслуживающих эти совхозы трактористов в одном лишь совхозе «Индустрия» работает две женщины-трактористки. Ни автодоровская организация, ни комсомол не заинтересовались вопросом привлечения женщин-трактористок для обработки социалистических полей.

Интерес женщин к работе на тракторе огромный. Но вся беда в том, что у нас еще не полностью изжито недоверие к труду женщины, хотя мы имеем ряд фактов, доказывающих, что трактористки-ударницы оказались более дисциплинированными, чем трактористы.

Вот пример. В совхозе «Индустрия» ребята разбили новый трактор, вывели из строя «катерпиллер», разбили автомобиль. Тракторы работали с нагрузкой 30—40%, а остальное время уходило на прогулы и заправку. В этом же совхозе работавшие трактористки прогулов не имели, не было ни одной поломки тракто-

Начиная ремонт, мастерская не имела еще полного оборудования; его и сейчас еще нет, но ожидается его получения.

Ощущается недостаток в запасных частях и в подготовленных кадрах. Вопрос о кадрах особо остро чувствуется сейчас, но никто о них не думает. Так например выделили из лучших трактористов учеников-токарей, автогенщика, но они предоставлены самим себе. Никто их учебной не руководит. Вместо того чтобы приучить их к определенному делу, им дают сразу работу, а в результате того, что работа не проверялась, мы имеем например такой факт. Ученику-токарю дали починить втулки колес плуга. Парень и начал точить... Когда понадобились втулки — хватились, а они представляют сплошной брак...

Из подлежащих ремонту тракторов отремонтировано пока 60%. Главным образом остаются без ремонта фордзоны. Полученные в ноябре «интеры» СТЗ все стали на ремонт в декабре. Причем ремонт сводился к замене шариковых подшипников, подтяжке подшипников и регулировке регулятора, что свидетельствует о недостаточной внимательности самого завода при сборке.

Остающиеся неремонтированными тракторы нуждаются в запасных частях (поршнях, пальцах и др. деталях), которые отсутствуют на складе мастерской.

Несмотря на имеющиеся трудности, рабочие МТС и МТМ объявили себя ударниками и решили своевременно закончить ремонт тракторов и сельскохозяйственных машин, с тем чтобы к весенней посевной кампании по-боевому вступить в освоение земли.

Надо только административно-техническому персоналу принять самые решительные меры для получения недостающих частей.

Динская МТС

Автодоркор

ров. Они с гордостью и сознанием управляли тракторами.

Однако это не убедило наши общественные организации, и в проходившем осеннем наборе на курсы трактористов в совхозе «Индустрия» принято лишь 6 девушек из общего числа 280 принятых. Но из этих шести половину забраковали. Видите ли, не пожелали «с бабами возиться».

Такой взгляд должен быть изжит. Такой взгляд на тружущуюся женщину присущ только нашим классовым врагам; в стране советов не должно быть такой области, в которой она могла бы применить свой труд женщина-работница или крестьянка.

Автодоровские и комсомольские организации нашего района должны принять все меры, чтобы изжить такой позорный взгляд на труд женщины и привлечь новые кадры женщин в автодоровскую работу.

Верхне-Теплое,

П. Домашенков

ПО-БОЛЬШЕВИСТСКИ ПРОВЕДЕМ ДОРОЖНЫМ МЕСЯЧНИК

По постановлению секретариата ЦК КП(б)Б с 15 февраля по 15 марта в Белоруссии проводится месячник дорожного строительства. Он ставит своей задачей ликвидировать прорыв в дорожном строительстве, развернувшимся осенью 1931 г.

Намечено провести большую подготовительную работу — вывозку камня, щебня, лесоматериалов для мостов и т. д.

Особую роль в проведении этого месячника должны сыграть автодорожные организации. Центральный совет Автодора БССР наметил ряд конкретных мероприятий по проведению

месячника. Эти директивы даны районным отделениям, но надо сказать, что работы на местах пока не видно.

Нужно, пока не поздно, автодорожным организациям на местах включить в проведение месячника и по-боевому подготовиться к весенним дорожным работам.

Постановление секретариата ЦК КП(б)Б в директива ЦС Автодора БССР должны быть проведены в жизнь.

И. Савицкий

д. Святло БССР

В ГАРАЖЕ СОВХОЗА НЕ ВЫПОЛНЯЮТ УКАЗАНИЙ Т. СТАЛИНА

При зерносовхозе «Красный Октябрь» (Н.-Волжский край) есть автогараж, насчитывающий 19 автомашин. К весенней посевной кампании ожидают еще прибытия новых машин и мотоциклов.

Несмотря на то, что посевная кампания на носу, ремонт машин идет из рук вон плохо. Выходящие из ремонта машины приходится по два дня таскать на буксире для того, чтобы колеса не скользили по земле.

С инструментом дело обстоит еще хуже. Нет ни одного ключа для перетяжки шатунных подшипников. Подтяжка производится «как кто умеет», кустарным способом. Плоскогубцев и фордовских малых ключей нехватает. Из-за каждого ключа приходится стоять и дожидаться, пока он освободится. Гараж не отапливается.

Учет рабочей силы не ведется. Плана работы нет. Администрация не знает, кто и как работает. Соцсоревнования и ударничества не существует. О хозрасчете не имеют никакого понятия. Некоторые шоферы не знают, что такое хозрасчет. Все эти обстоятельства при-

водят к тому, что машина, выходя из ремонта, нисколько не лучше, чем до ремонта, так как при выходе из ремонта ее никто не проверяет.

Такое положение доведет до того, что машины едва ли доживут до весенней посевной кампании и в момент напряженной работы должны будут снова стать в капитальный ремонт. А между тем наш зерносовхоз большой и на 1932 г. намечает посев (озимый и яровой) около 100 тыс. гектаров.

Труdisciplina в гараже не на должной высоте. Квалифицированные шофера увольняются и переходят в погоне «за длинным рублем» и лучшими условиями работы в другие хозяйства. Остающиеся шоферы не прикреплены к машинам.

Так дальше продолжаться не может. Нужно, чтобы общественные организации зерносовхоза обратили самое серьезное внимание на работу гаража, с тем, чтобы не подорвать подготовку к весенней посевной кампании.

Шофер

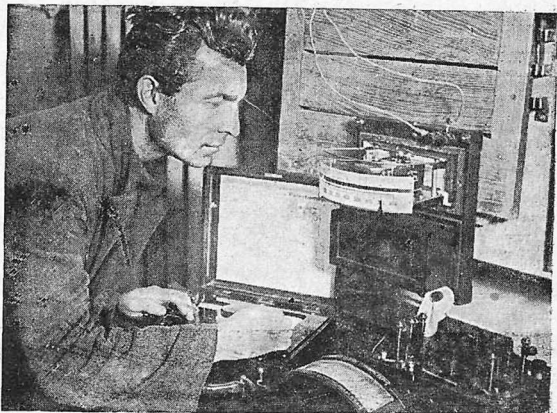
Зерносовхоз «Красный Октябрь»

Ударники командиры.

На общезаводском слете на Сталинградском тракторном заводе инженерно-технических сил 20 лучших ударников представлены на Всесоюзную доску почета ИТР.

На снимке: тов. Козьменко выдвинут на должность заведующего пирометрического отделения, подал заявление в партию. Представлен на доску почета

Союзфото



Систематически простаивают машины в автотазе калужского Союзтранса в ожидании грузчиков и путевок. Контора находится в 7 км от гаражей, штат грузчиков не укомплектован, бригады не созданы. Все это сильно бьет по выполнению нашего промфинплана. Об организации ударных бригад никто не заикается. Да и как их организовать, когда грузчики и шоферы слишком часто меняются на машинах.

На 4—5 работающих машин имеется одно плохенькое ведро для заливки воды в ра-

диатор и это создает очередь. Ведро есть, но оно заперты в кладовой.

Несмотря на неоднократные заявления рабочих и шоферов базы, администрация никаких мер не принимает для улучшения обстановки гаража.

Предлагаем немедленно перестроить работу канцелярии, чтобы путевки давались вовремя, укомплектовать и закрепить за машинами бригады грузчиков, снабдить машины заправочным инвентарем.

Калуга

Шофер**ПОМНИТЕ О ПОЖАРНОЙ ОПАСНОСТИ!**

Скверно обстоит дело в пожарном отношении в авторемонтной мастерской калужской конторы Союзтранса. Весь пол залит горючим и керосином, в углу стоит ванна для промывки частей, наполненная до половины керосином. Рядом—смотровая яма, а над ней машина, находящаяся в ремонте, с полным баком бензина.

Только благодаря счастливой случайности удалось потушить пожар, возникший на машине № 6 от поставленный двух «Вулканов»

разогревавших кронштейн для выправления. На полу вспыхнул бензин. Все это произошло на расстоянии не более одного метра от ванны.

На замечание шофера о необходимости приобретения огнетушителей, завгар ответил, что дело не в огнетушителях, а в обращении с огнем. А между тем в мастерской курят то где хочет и возможность пожара очень велика.

Калуга

Рабочий**ФОРМАЛЬНАЯ УЧЕБА**

Ногинский Союзтранс (Московской области) в ноябре 1931 г. открыл курсы шоферов с расчетом 6 месяцев обучения. Курсанты—все рабочая молодежь. На курсы поступило 150 человек и уже отселялось 100.

Чем объясняется такой массовый отсев? Тем, что Союзтранс, открывая курсы, не доучел важности этого дела. Курсы не обеспечены никакими пособиями. Нет даже чертежей. Курсантам выдали за плату маленькую книжку «Автомобиль» и на этом успокоились. Преподаватель автодела, некто Седезнев, землемер, гонит лекции, что есть силы, редко устраивая проверку знаний слушателей. Курсанты неоднократно ему об этом заявляли, но это не помогает.

В гараж курсанты ходят один раз в шестидневку, но ребятам не дают даже взять в руки карбюратор, магнето, поршень.

Союзтранс предложил закончить работу курсов раньше срока на полтора месяца, а между тем к практическим занятиям еще не приступили. Курсанты представлены самим себе. Некоторые курсанты являются в пьяном виде и мешают другим. Посещаемость нерегулярная.

Очевидно, Союзтранс подошел к этому важному вопросу так: научить как-нибудь, лишь бы в центре считали, что Союзтранс готовит кадры. А как будут эти «шоферы» управлять машинами, которых ждут к весне, не трудно представить.

Ногинскому райотделению Автотора нужно срочно взглянуть на эти курсы.

Ногинск

А. К.**НЕВЕРНАЯ ИНФОРМАЦИЯ**

В № 20 «За рулем» была помещена заметка «Разгильдяйство гробит машины».

Автоколонна № 30 Союзтранса обсудила эту заметку на собрании колонного комитета и общем собрании. В результате факты, указанные в заметке, опровергнуты. Автор заметки приравнял образцовую автоколонну № 30 к двум ранее плохо работавшим колоннам.

Считаем нужным сообщить, что в резолюции, принятой собранием совместно с работниками Советского Союзхлеба от 9 октября 1931г., особо отмечалось тактическое и выдержанное поведение работников 30 автоколон-

ны. За ударную работу, выразившуюся в перевыполнении плана зерноперевозок, 30 колонна награждена на Сватовском пункте красным знаменем.

За примерную дисциплину и проявление максимума энергии в работе автоколонна № 30 дважды премирована Всеукраинским Союзхлебом и Харьковским Крайсоюзтрансом.

Зам. председателя Колонного комитета

ПетровСекретарь **Магнитогорский**Пред. Произв. сектора **А. Тузляк**

Харьков

**ЧИТАЙТЕ И ВЫПИСЫВАЙТЕ
ГАЗЕТУ „АВТОДОР“
(ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ)**

НА ОБЩЕСТВЕННЫЙ СУД

БЕРЕГИТЕ ЛЕСОВОЗЫ!

Лесобиржа № 14 Экспортлеса в Архангельске имеет три автолесовоза. Дороги на бирже совершенно не очищаются от снега. Зав. биржей т. Вольхин говорит: «К чорту с такими машинами, лучше будем работать на лошадях, очистка снега стоит дороже, чем ваши машины».

Автодорожная организация при заводе работает очень плохо.

Администрация лесобиржи смотрит на механизированный транспорт спустя рукава. Механик-инструктор осматривает машины редко, отчего машины выбывают из строя. Пьянство среди шоферов не выводится.

Такое отношение к чрезвычайно ценному имуществу, каким являются автолесовозы.

Архангельск

Шофер л/б № 14

КОЧУЮЩИЕ КУРСАНТЫ

При зерносовхозе «Индустрия» в Верхне-теплинском районе (УССР) организованы тракторные курсы на 200 человек. Сперва оборудовали помещение, но... раздумали и перебрали курсы на хутор Н. Герасимовку, где устроили их в клубе, в котором холодно и сыро.

Питание курсантов поставлено безобразно. В столовой на 200 человек нет и 20 ложек. Помещением для жилья не все курсанты обеспечены. При таком положении не может быть продуктивной учебы.

Нужно заинтересованным организациям обратить внимание на подготовку кадров. Сейчас же нужно взяться за улучшение работы столовой и обеспечить курсантов жильем.

Верхне-Теплое

П. Домашенков

ЗАГЛОХШИЕ КУРСЫ

При Симферопольском зерносовхозе с января начали функционировать курсы шоферов Автодора.

Слушателями были исключительно трактористы и помшопера.

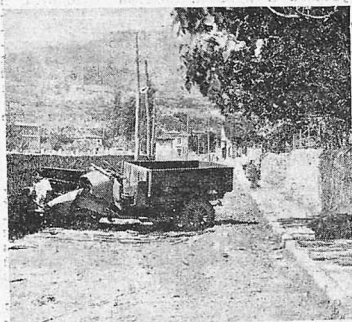
С самого начала в занятиях начались перебои: то не придет преподаватель, то нет света и т. д. После 5-6 занятий курсы прекратили свое существование. Сейчас ребята собираются в класс, болтают и развлекаются анекдотами. Большая часть винна за срыв занятий на курсах ложится на рабочий, партийную и комсомольскую организации.

Между тем возможности для работы курсов у нас есть, нужно только суметь эти возможности использовать. Желание учиться имеется большое. Это видно из того, что люди идут на все, лишь бы заниматься. Вот например старый шофер Т. организовал у себя на квартире частным образом кружок по изучению автодела и берет конечно деньги.

Рабочком должен немедленно обратить внимание на это и восстановить курсы.

Симферопольский зерносовхоз

Дни



Пьяный шофер Ктсаров, управлявший автомашиной Ялтского горрайона не особенно беспокоится о сохранности нашего автопарка

Фото В. Корнева (Ялта)

БЕСПРИЗОРНЫЕ МАШИНЫ

Под открытым небом стоят автомашины, принадлежащие Крымкредитсоюзу в Симферополе.

От начавшихся морозов замерз радиатор и разорвало секции — и машины требуют длительного ремонта.

Или второй случай: грузовик пришел из рейса, шофер выпустил воду, но не дал поработать мотору — и радиатор дал течь, так как часть воды осталась в машине.

Симферополь

Линкольн—Угрюмов

НЕ ДОРОГИ А «НАПРАВЛЕНИЯ»

Алапаевский завод (Уральск. обл.) имеет три автомобиля. Но эти машины используются только на 25%, так как большей частью они стоят в ремонте. Администрация завода смотрит на машины как на вещи, не требующие никакого ухода.

Так, например гараж, в котором стоят машины, совершенно не отапливается. Горсовет и общественные организации не заботятся об улучшении дорог; в результате — летом непроходимая грязь и ухабы, в которых машины вязнут, а зимой дороги в глубоком снегу, вследствие чего у машин часто ломаются ресоры и бывают другие повреждения.

Пора подумать о таком ценном имуществе, пора подумать и об улучшении дорог, чтобы можно было машины использовать не на 25%, а на все 100.

г. Алапаевск

Око

От редакции. Следует подумать о создании или оживлении работы автодорожного колледжа.

Отв. редактор Н. ОСИНСКИЙ.

Зав. редакцией Н. БЕЛЯЕВ.

Издатель: Журнально-Газетное Обединение.

Ул.д. Галамита В—20103. Техред. Н. Свешников. Отп. в 7-й тип. «Искра Революция» Мосооблпграфа. Москва, Филипп. 13-З. Т. 270. Тираж 72.000. Стат Б 5—176 X 250 мм. 1 бум. лисг. Количество знаков в одном бумажном листе 202.700. И д. № 1133. Журнал сдан в набор 25 февраля, подписан к печати 4 марта.