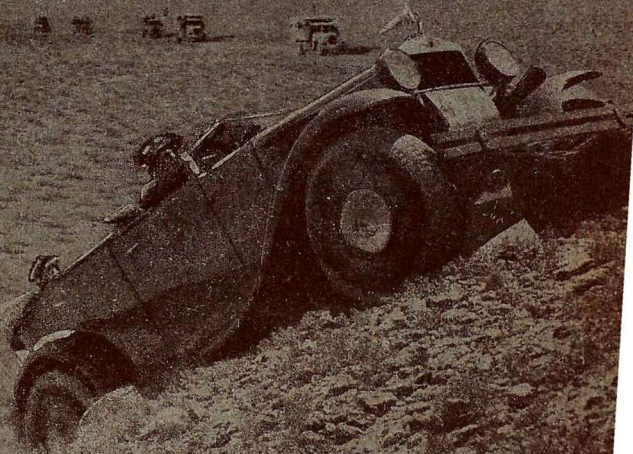


# ЗА РУЛЕМ



ЖУРНАЛЬНО-ГАЗЕТНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ

22  
1933

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Автомобиль — трудящимся!



ПОПУЛЯРНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ  
ЖУРНАЛ ВСЕСОЮЗНОГО  
ОБЩЕСТВА АВТОДОР  
Шестой год издания  
Редколлегия:  
Н. Белая, А. Головкин, А. Горюнович,

В. Зарар, М. Кольцов, Н. Осинский,  
В. Рубцов, Т. Скачковская, проф.  
Е. Чудаков, Н. Флакс, В. Фридман,  
И. Халепский, А. Штейнер.  
Отв. редактор — Н. Осинский.  
ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ

ЦС Автотора — Москва, Садовая  
Кудринская, 17. Телеф. Д-150-82.

РЕДАКЦИЯ: Москва, 6. Страстн-  
бульвар, 11, тел. 3-31-91. Трамв. А  
6, 15, 18, 23, 25, 29, 41.

Массово-тиражный сектор: тел.  
5-51-69.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1933 год:

на год — 7 р. 20 к., 6 мес. — 3 р.  
60 к., 3 мес. — 1 р. 80 к.

# УКРЕПИТЬ И УСИЛИТЬ РАБОТУ ЮНЫХ ДРУЗЕЙ АВТОДОРА (ЮДА)

Гигантский размах социалистической реконструкции народного хозяйства СССР, сопровождаемый широким внедрением передовой техники, создает исключительно благоприятную почву для мощного развертывания автодорожной работы среди многомиллионной армии пролетарских детей и юношества.

Захваченные волной всеобщего движения за овладение техникой, в ряды Автотора за последние годы влились сотни тысяч передовых ребят и юношей.

Это требовало от автодорожного руководства серьезной систематической повседневной работы для освоения молодых кадров автодорожцев, их общественного и автодорожного воспитания, для организационного укрепления и расширения детского и юношеского движения.

К сожалению, всего этого не было. Со стороны центральных и местных организаций Автотора в отношении ЮДА была проявлена явно оппортунистическая недооценка, явное непонимание важности для Автотора этого большого и яркого движения.

Такая недооценка ЮДА ничем не вызывалась. Наоборот, — из ряда мест неоднократно сообщалось о прекрасных образцах активного творческого участия детей и юношества в агитационно-массовой и общественно-производственной автодорожной работе (например, в Чувашии).

Однако в практике автодорожных организаций работа ЮДА — это еще и до сих пор наиболее забытый и игнорируемый участок, от которого повсюду досадило и свысока отмахиваются.

На юдовскую работу обычно назначают кого-либо по совместительству, не поинтересовавшись, знает ли он эту работу, интересует ли она его, хочет ли и сможет ли он работать. Там же, где отделы ЮДА имеют освобожденных работников, фактически их делают неособободженными, загружая всевозможными посторонними делами; их отдают по различным мобилизациям, в работе им не помогают, их требования игнорируют.

Эта невнимательность, недооценка значения огромной важности работы с детьми и юношеством — основная причина слабости, маложизненности юношеского автодорожного движения.

Другой причиной было отсутствие до последнего времени четко разработанных организационных форм работы с молодыми автодорожцами, совершенное отсутствие программно-методического руководства, технических материалов, литературы и т. д., могущих ориентировать и оснастить известной методологией как организаторов юношеского автодорожного движения, так и самую

СОДЕРЖАНИЕ

Н. ЛИСОВСКИЙ. Укрепить работу юных друзей Автотора (ЮДА) . . .	1
Г. БЕЛЯЕВ. Большевинский поход на бездорожье . . . . .	3
Ф. КРАПИВНЫЙ. Драться не только за количественное, но и за качественное выполнение плана дорожного строительства . . . . .	6
Инж. И. МЕНЬШИКОВ. Быстроходный дизель завоевывает автомобиль и трактор . . . . .	8
Инж. ЕВСТРАТОВ. Шины из синтетического каучука в Каракумском автопробеге . . . . .	10
Инж. Л. СОЛОМОНИДИН. Как вели себя машины АМО-3 в Каракумском пробеге . . . . .	12
Л. РЕЙСГОФ. Два важных вывода из каракумского автопробеге . . . . .	14

Комсомол активно помогает реализации 4-й автостроитери . . . . .	15
М. СОЛОМОНОВ. Производство автотракторного электрооборудования также страдает от плохой работы смежников . . . . .	16
Инж. Б. ГОЛЬД. Советские трехосные автомобили . . . . .	18
Техническая консультация . . . . .	20
Автоторская викторина . . . . .	21
Инж. И. ДЮМУЛЕН. Обзор новейших автомобильных конструкций в САСШ . . . . .	22
Д. КАШИН. Управление автомобилем при гололеде . . . . .	25
Новости мировой автодорожной техники . . . . .	28
Рабселькоры-автодорожцы пишут на общественный суд! . . . . .	30
В номере 35 иллюстраций	32
<b>Облож. — фотомонтаж Ю. Долматовского</b>	

15 ноября  
1933 г.

22

# АВТОТРАКТОРНЫЕ ЗАВОДЫ ПЕРЕВЫПОЛНИЛИ СВОЮ ПРОИЗВОДСТВЕННУЮ ПРОГРАММУ

ВЫПУСК АВТОМОБИЛЕЙ И ТРАКТОРОВ ЗА 10 МЕСЯЦЕВ 1933 г.

Заводы	План на 10 мес.	Фактич. выпуск	Процент выполнения
Московский автозавод им. Сталина . . . . .	18 719	19 115	102,1
Горьковский автозавод им. Молотова . . . . .	19 580 (из них 7 375 легковых)	20 024 (из них 7 516 легковых)	102,3
Ярославский автозавод . . . . .	1 691	1 722	101,8
<b>Всего выпущено автомобилей . . . . .</b>		<b>40 861</b>	<b>102,2</b>
Сталинградский тракторн. з-д им. Дзержинского	33 797	34 068	100,8
Харьковский тракторный з-д им. Орджоникидзе	26 630	26 940	101,2
Челябинский тракторный з-д им. Сталина . . . . .	1 035	1 062	102,6
<b>Всего выпущено тракторов . . . . .</b>		<b>62 070</b>	<b>101</b>

массу ребят. До сих пор эта работа велась преимущественно одиночками — энтузиастами этого дела, велась наощупь, вразброд, порой вырождаясь то в скучные расхолаживающие ребят общие разговоры о пользе автомобиля и хорошей дороги, то в узкий техницизм, оторванный от общественно-воспитательной работы школы и пионерского движения.

Лишь за последние месяцы окреп сектор ЮДА и лучше стала работать центральная автодорожская лаборатория при Центральном совете Автодора.

За последние месяцы разработаны необходимые материалы и пособия, которые при живом руководстве со стороны местных организаций могут значительно укрепить и оживить автодорожскую работу на этом немаловажном участке.

Проведенное сектором и лабораторией в конце октября текущего года всесоюзное совещание — семинар работников среди детей — явилось важнейшим начинанием, положившим основу делу повышения квалификации непосредственных руководителей детского автодорожского движения.

На совещании-семинаре были обсуждены важнейшие вопросы предстоящей работы: основные задачи автодорожских организаций по работе среди детей, план основных мероприятий по укреплению и развертыванию ЮДА; организация работы в области (крае, республике) и районе; задачи низового звена — кружка ЮДА; наряду с этими организационными вопросами были обсуждены и технические вопросы, как-то: принципы устройства и работы двигателя внутреннего сгорания, ознакомление с устройством и работой автомобиля, трактора, глссера, аэросаней.

Сделав упор на низовое звено, как основное во всей организации, дав четкие указания и материалы программно-методического порядка, ознакомив участников с основами техники, снабдив их пособиями, руководство юдовским движением сделало первый шаг в деле правильного, систематического и конкретного руководства местами.

Последующая работа лаборатории и сектора должна заключаться в дальнейшей разработке пособий и материалов, в издании соответствующей литературы, снабжении периферии, живом инструктаже, периодической переподготовке работников периферии, организации перенесения опыта лучших.

Крупным дефектом остается недостаточное внимание работе ЮДА на селе. Здесь важнейшее место принадлежит трактору и дороге. Работа в деревне имеет свои особенности. Этими вопросами Автодор занимался недостаточно вообще, а в отношении детского автодорожского движения — подавно. Этот недостаток должен быть изжит, как можно скорее.

Энергия, настойчивость, энтузиазм нашей советской комсомольской молодежи общеизвестны. При внимательном отношении к ней автодорожских организаций, при большевистском руководстве юдовскими организациями со стороны ленинского комсомола — мы вырастим новое поколение талантливых конструкторов моторизованного транспорта и строителей усовершенствованных дорог.

М. Лисовский

# БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ПОХОД НА БЕЗДОРОЖЬЕ

## ВЫПОЛНЕНИЕ ПЛАНА ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ПО СОЮЗНЫМ РЕСПУБЛИКАМ

Строительный сезон подходит к концу. Уже достаточно ясно очерчиваются годовые итоги дорожных работ с участием населения.

На 1933 г. контрольные цифры трудящихся были утверждены правительством Союза в 285 млн. руб.

В общем плане дорожного строительства трудовое участие заняло в этом году 56 проц., а в отдельных республиках, краях и областях—от 80 до 90 проц., являясь часто почти единственным фактором дорожного строительства.

В этом году к дорожным работам с участием населения привлекались тракторы МТС и совхозов в количестве 15—25 проц. наличного парка, а колхозам было предоставлено право организовывать постоянные дорожные бригады, которые отработывали за всех трудоспособных членов колхоза заданный объем работ.

К сожалению, почти ни в одной союзной республике не были проведены в достаточной степени подготовительные мероприятия. Не был также использован накопленный годами богатый опыт передовых республик, краев и областей и отдельных районов.

Дорожные органы не сумели своевременно заострить внимания общественности на вопросах дорожного строительства с участием населения, зимний период для подвозки материалов к месту работ был ими фактически упущен.

В РСФСР годовой план на 15 апреля был выполнен всего лишь на 10 проц.

Для усиления темпов дорожного строительства постановлением СНК в июне-июле был объявлен месячник борьбы с бездорожьем.

4 июля совещание при начальнике ГДТ констатировало, что несмотря на постановление СНК, решения краевых и областных партийных и советских руководящих организаций, а также указания Главдортранса должного сдвига в дорожном строительстве не достигнуто и по ряду краев и областей процент выполнения плана на работи чрезвычайно низок: в ДВК—2,5 проц., в Сибири—3,8 проц., в Казахстане—1,5 проц., Сев. Кавказе—4 проц. и т. д. Участники совещания признали, что «в дортрансах отсутствует четкая работа по организации крестьянских масс, по массовому выходу колхозников на дорожное строительство, крайне слабо работают уполномоченные ГДТ и еще хуже ведут борьбу на дорожном строительстве уполномоченные дортрансов».

Серьезное наступление на фронт дорожного строительства началось только в конце июня, когда массы колхозников и единоличников под руководством низовых партийных и советских организаций дружно вышли на борьбу с бездорожьем.

1 мая Горьковский край вместе с Чувашской республикой, Марийской и Удмуртской автономными областями рапортовал правительству о выполнении плана дорожных работ. Достижения Горьковского края были проверены и подтверждены обследованием.

К 1 октября выполнение планов дорожнестроительства по передовым в дорожном отношении республикам, краям и областям РСФСР характери-

зовалось следующими цифрами: Чувашская АССР—174 проц., Дагестанская АССР—113 проц., Якутская АССР—166 проц., Горьковский край—108 проц., Татарская АССР—108 проц., Северный край—97 проц., Ленинградская область—79 проц., Уральская область—72 проц., Московская область—85 проц., Ивановская область—74 проц.

Зато целый ряд республик, краев и областей явно недооценил значения дорожного строительства. К таким относятся: Нижневолжский край (29 проц.), Северокавказский край (29 проц.), Восточносибирский край (28 проц.), Дальневосточный край (21 проц.), Казакская АССР (18 проц.).

В целом по РСФСР план по использованию трудовых ресурсов за 9 месяцев по данным Цудортранса выполнен на 65 проц.

В дорожных работах за это время участвовало 7 432 тыс. колхозников и единоличников и было использовано 2 762 тыс. лошадей и 7 500 тракторов.

Плохо подготовился к строительному сезону этого года ... Главдортранс УССР

В аппарате ГДТ с участием никто не руководил. В феврале плановый сектор сообщил облдортрансам контрольные задания в денежном выражении и на этом успокоился.

СНК УССР и ЦК КП(б)У, заслушав доклад ГДТ и учитывая необходимость своевременно подготовить автогужевые дороги к уборочной кампании, чтобы обеспечить в установленные правительством сроки перевозку зерна, сахарной свеклы и другой сельскохозяйственной продукции, объявили с 15/VI по 15/VII «Месячник подготовки путей к уборочной кампании».

Для проведения месячника ГДТ направил на места 56 сотрудников из аппарата и 87 студентов ХАДИ.

В большинстве областей проведение месячника было организовано достаточно хорошо. В результате процент выполнения плана дорожных работ с участием населения на 1 августа поднялся до 45 проц., а в физическом объеме до 60 проц.

Белоруссия выполнила годовой план работ с трудовым участием населения в первом квартале на 4 проц., а к 1 мая—на 6 проц.

В мае ЦК КП(б)Б, заслушав доклад ГДТ, констатировал неудовлетворительное развертывание дорожного строительства. Придавая своевременному и качественному выполнению плана дорожного строительства исключительное хозяйственно-политическое значение, ЦК постановил: «предложить всем учреждениям, организациям, районным комитетам партии и райисполкомам, имеющим задание по дорожному строительству, немедленно добиться решительного перелома в отношении выполнения работ по дорожному строительству, считая эти работы первоочередными и особенно важными».

В связи с этим был объявлен месячник, во время которого в районы были посланы уполномоченные ГДТ, ЦК ЛКСМБ и ЦС Автдора. ЦО печати Белоруссии «Звезда» почти ежедневно помешал на своих страницах заметки о ходе дорожного

строительства, организовав красную и черную доски районов, идущих впереди и отстающих.

Месячник дал удовлетворительные результаты, и на 1 августа годовой план оказался выполненным на 68 проц. С 1 по 20 сентября постановлением ЦК КП(б)Б был объявлен двухнедельный завершение плана дорожного строительства, который также прошел успешно. На 1 октября по неполным данным план выполнен на 78 проц.

Грузия годовой план дорожного строительства с трудовым участием населения за первый квартал выполнила только на 9 проц.

В мае правительство Грузии объявило месячник борьбы с бездорожьем и организовало республиканский штаб под председательством пред. ЦИК Грузии. Штаб составил календарный план работ и прикрепил своих членов к отдельным районам. К началу работ производственные задания были доведены до сельсоветов, колхозов и бригад. Колхозники и единоличники выдвинули встречные планы, благодаря чему объем работ увеличился вдвое (с 4,7 млн. руб. до 10 млн. руб.).

Большую работу провел аппарат ГДТ, пославший в районы 24 чел. инженерно-технического персонала и 118 студентов дорожных техникумов, обеспечив командированных подробными инструкциями и памятками. Кроме того ГДТ разработал акты приемки работ и с конца июня приступил к проверке количественного и качественного выполнения плана в передовых районах, которые рапортовали о выполнении годового плана работ республиканским приемочным комиссиям.

Хорошо была развернута массовая работа: республиканская и районная печать систематически освещала на своих страницах вопросы дорожного строительства. Активную помощь оказали автодорожные и комсомольские организации. На 1 августа годовой план выполнен на 89 проц., на 1 сентября — на 104 проц., а на 1 октября — на 189 проц.

В Азербайджане план дорожного строительства с трудовым участием населения за первое полугодие был выполнен только на 8 проц.

Комиссия исполнения при СНК АзССР констатировала, что такие недопустимо низкие темпы подготовки дорог к сбору хлопка нового урожая объясняются оппортунистической недооценкой риками дорожного строительства как одной из важнейших хозяйственно-политических задач.

Это объясняется также слабой подготовленностью к строительному сезону Азгладдортранса и отсутствием четкой работы как его центрального аппарата, так и линейных участков, самоотемом в работе. Комиссия вынесла выговор председателям Бардинского, Агдашского, Агдамского, Астрахан-Базарского и Белясуварского районов за полную бездеятельность, а старшему инспектору Азгладдортранса — за отсутствие руководства районами. Управляющему Азтракторцентром было сделано указание о выделении тракторов МТС на дорожное строительство в соответствии с инструкцией СТО. Комиссия исполнения объявила с 1 августа по 1 сентября месячник борьбы с бездорожьем.

Председателям районов было предложено в течение месячника обеспечить стопроцентное выполнение плана работ и полностью подготовить дороги и мосты к сбору и перевозке хлопка.

На 1 августа план месячника был выполнен на 18 проц., а на 1 сентября — на 38 проц.

Армения годовой план на 1 октября выполнила на 65 проц.

Узбекистан за первый квартал выполнил годовой план дорожных работ всего лишь на 2 проц., а к 1 июня — на 5 проц.

Чтобы усилить темпы дорожного строительства, СНК УзССР объявил с 15 июня по 15 июля месячник борьбы с бездорожьем.

Несмотря на то, что зам. пред. СНК т. Немцович обратился ко всем горсоветам и райисполкомам со специальным письмом, заостряющим внимание этих организаций на вопросах дорожного строительства, большинство райисполкомов отнеслось к организации месячника крайне равнодушно, а ГДТ ограничился посылкой в районы 14 сотрудников (это на 75 районов!) и изданием двух плакатов и брошюр «На борьбу с бездорожьем». Не оказали помощи месячнику комсомольские и автодорожные организации.

Вот в каком положении нашел состояние автодорожных организаций в некоторых районах бригадир Цуддортранса:

«В Каганском районе секретарь райавтодора занялся на базаре продажей мороженого и там же организовал «выгодное предприятие» — рулетку; в Андиянском районе секретарь райавтодора, чтобы подзаработать, сел за баранку автобуса; в Самаркандском районе под видом клуба Автодор организовал чайхану, в которой свили прочное гнездо спекулянты, жулики и т. д.»



Машины автозавода им. Сталина на Лососинской автомобильной дороге Карелолеса

Фото Л. Гайковича (Союзфото)

Восточносибирский край не может похвалиться хорошими дорогами. Советские автомашины повседневно выдерживают испытание на высокое качество и выносливость (Алейский район)

Из фотоальбома Восточносибирского крайсовета Автодора



В результате только три района выполнили во время месячника планы работ. Это — Зеленский, Ширабадский, Кассансанский. Большинство остальных районов отнеслось к дорожному строительству безучастно. Сдвиг наступил только после соответствующего постановления среднеазиатского бюро ЦК ВКП(б).

На 1 сентября выполнение годового плана повысилось до 24 проц.

В Таджикистане за первые пять месяцев план дорожных работ был выполнен только на 6 проц., Это и неудивительно, так как Главдортранс, вместо того чтобы помогать районам, предпочитал «драться» за сокращение количества привлекаемых трудовых ресурсов.

В июне постановлением ЦИК и СНК Таджикской ССР был объявлен месячник дороги, но в виду задержки в окупке хлопка большинство районов перенесло месячник на август—сентябрь.

По данным от 29 районов из 37 годовой план дорожного строительства на 1 октября выполнен на 33 проц.

Туркменистан выполнил к 1 июля годовой план дорожных работ всего лишь на 3 проц. Объявленный постановлением совнаркома Туркменской ССР августовский месячник борьбы с бездорожьем повысил выполнение плана до 25 проц.

\* \* \*

Годовой план по СССР на 1 октября по использованию трудовых ресурсов выполнен на 63,7 проц., а с собранными взамен натурального участия денежными взносами в сумме 26 172 тыс. руб. — на 73 проц.

Анализ приведенной далее таблицы показывает, что выполнение плана по физическому объему идет главным образом за счет строительства и ремонта грунтовых дорог и мостов, в отношении же дорог гравийных и с каменным покрытием дорожные органы, как и в прошлом году, значительно отстают.

#### Выполнение плана дорестроительства на 1 октября

Виды дорог	Строит.	%	Ремонт	%
Грунтовых профил. дорог	22 441	135	204 025	210
Грунтовых улучш. дорог	6 227	59	10 739	33
Гравийных дорог	1 220	27	2 017	160
Дорог с каменной одеждой	718,5	29	2 114	162
Мостов и труб	348 970	230	431 891	136

Происходит это оттого, что дорожные органы уделяют недостаточно внимания этому важнейшему участку работы, не обеспечивают его необходимым количеством стройматериалов и техническим руководством.

Такому явлению нужно положить конец. Приближается зима — ответственный период, когда все заботы дорожных органов должны быть направлены на вывозку стройматериалов к месту работ, на подготовку дорожных кадров, на организационно-массовую работу. Нужно создать среди широких масс колхозников и единоличников новый подъем производственной активности, расширить волну соцсоревнования и ударничества, особенно в колхозных дорожных бригадах, своевременно развернув совместно с автодорскими организациями подготовку к строительному сезону будущего года.

Г. Беляев

Каждый работник краевого, областного и районного совета Автодора  
Каждый руководитель автодорского коллектива и ячейки  
Каждый активист должен читать бюллетень

## АВТОДОР

орган ЦС Автодора.

На страницах бюллетеня сейчас проводится широкая дискуссия о путях перестройки работы общества Автодор

Бюллетень дает необходимый руководящий и конструктивный материал, охватывает опыт работы лучших организаций.

Подписная цена на 1934 г.: 12 мес.—3 р. 60 к., 6 мес.—1 р. 80 к., 3 мес.—90 к. Подписку направляйте в издательство по адресу: Москва, 6, Страстной бульвар, 11, Жургазобъединение или почте.

Заказы выполняются только по получении денег.

# ДРАТЬСЯ НЕ ТОЛЬКО ЗА КОЛИЧЕСТВЕННОЕ, но и ЗА КАЧЕСТВЕННОЕ ВЫПОЛНЕНИЕ ПЛАНА ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

К ИТОГАМ СТРОИТЕЛЬСТВА  
ДОРОГ С ТРУДУЧАСТИЕМ НА-  
СЕЛЕНИЯ В РСФСР В 1933 г.

Предварительные итоги выполнения плана строительства автогужевых дорог низовой сети по РСФСР дают основание предполагать, что годовой план в количественном отношении будет выполнен. По сведениям Главдортранса построено дорог 88,3 проц. плана, отремонтировано 98,3 проц. Что же касается заданий по постройке мостов и труб, то здесь все задания выполнены и перевыполнены: план строительства мостов и труб перевыполнен на 10,8 проц., задание по ремонту дорог перевыполнено на 54,8 проц., заготовка стройматериалов перевыполнена на 25 проц., план озеленения дорог выполнен на 100 проц.

Но наряду с этими достижениями, характеризующими итоги работы в основном, до сих пор существует ряд отдельных довольно крупных дефектов, значительно снижающих эффективность проводимых мероприятий.

Наиболее крупным из этих недостатков в практике текущего года является большой разрыв между физическим объемом выполненных работ (88,3 проц.) и использованием трудовых ресурсов (69 проц.)<sup>1</sup>. Этот факт говорит о плохом учете выполняемых работ, которые определяются в большинстве случаев на-глаз. Например, в Починковском и Хиславическом районах были даны сведения о перевыполнении планов, а на самом деле на месте работ были установлены недостатки, снижающие фактическое выполнение работ на 25 проц. Имеются также случаи включения в работу текущего года построек прошлого года (Татарская АССР и др.). Со стороны Дортранса и Главдортранса отсутствует надлежащий контроль за количественным и качественным выполнением заданий. С другой стороны, нет правильного учета в использовании трудовых ресурсов, запись их производится на отдельных клочках бумаги, которые затем теряются и в результате

сведения об использовании трудовых ресурсов неточны. Учет дорожного строительства, проводимого за счет субботников, также отсутствует и это со своей стороны усиливает разрыв между основными показателями выполнения работ.

Но, очевидно, дело тут не только в дефектах учета. Несомненно, что здесь имеется и неэффективное использование трудовых ресурсов, что говорит, с одной стороны, о некоторых дефектах планирования трудовых ресурсов в соответствии с объектами намечаемых работ, с другой стороны — о недостатках организации самого использования этих трудовых ресурсов.

При этом надо иметь в виду, что очень значительные резервы трудовых ресурсов не тронуты.

Так, участие МТС и совхозов в дорожных работах с участием населения ничтожно (19 проц. использования тракторо-дней). Это объясняется тем, что план использования тракторов на дорожных работах не согласован с производственными планами МТС и совхозов; окончательно проработанные планы не доводятся до сельсоветов, колхозов и совхозов. Например, Кулаевский совхоз и некоторые другие совхозы и МТС в Петричевском районе Татарской Республики получили план в июне. Такие же явления имели место в Западной, Ивановской, Казакской и других областях.

## Обезличка и небрежность к вопросам качества снижают эффективность работ

Прикрепление отстраиваемых дорог к отдельным селениям для ухода за ними и своевременного ремонта не проводится в жизнь: отстроенные участки быстро опять разбиваются и становятся непроезжими. В процессе самого строительства и ремонта дорог не изжиты обезличка, что вредно отражается на качестве работ; приемка отстраиваемых участков производится без проверки; акты составляются формально; качественные показатели выполненных работ в актах отсутствуют;

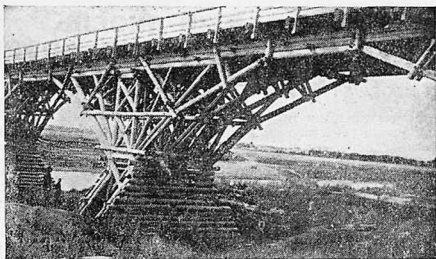
<sup>1</sup> Сюда входит и денежная замена трудучастия. Если взять трудучастие в чистом виде, то получим 69%.



Осенняя распутица на городской окраине  
Фото Е. Микулиной

Мост через р. Алей, построенный в порядке  
трудоучастия населения (Алейский район Во-  
сточносибирского края)

Из фотоальбома Восточносибир-  
ского крайсовета Автодора



обмер работ производится в большинстве случаев  
на-глаз.

Качество дорожных работ оставляет желать  
много лучшего. Укладка мостовых часто делается  
неправильно. Земляное полотно, кюветы, насыпи  
и т. д. зачастую делаются без соблюдения обяза-  
тельных технических условий, отчего дороги,  
насыпи, мосты быстро приходят в негодность.  
Такие случаи зарегистрированы в Татарской Респуб-  
лике, Западной и Ивановской областях, на Северном  
Кавказе и др. Строительство мостов зачастую  
производится без проектов, выбор места для них  
происходит без экономического подсчета, мосты  
часто не соответствуют фактическим нагрузкам,  
лес употребляется недоброкачественный. Проекты  
мостов зачастую в дортрансах не рассматриваются.

Обычно устройство тракторного пути на улуч-  
шенных и с каменным покрытием дорогах не пре-  
дусматривается, в силу чего езда тракторов пре-  
ждевременно разрушает дорогу. Устройство опыт-  
но-показательных участков на дорогах из различ-  
ных материалов в большинстве дортрансов игно-  
рируется.

### Недооценка техники, недостаток низовых кадров

Сильно тормозила темпы работ плохая подго-  
товка к строительству. Так, например, заготовка  
и завоз стройматериалов в Шугурском районе  
Татарской Республ. были произведены без всякого  
учета потребностей: камня вывезено 16,5 проц.,  
песка — меньше 1 проц.; в Дубягском районе  
Татарской АССР камня завезено 500 проц., а  
песка 11 проц. и т. д. Такие организационные  
неполадки и нераспорядительность руководства  
дискредитируют строительство в глазах окружаю-  
щего крестьянства, что отражается на степени  
его трудоучастия в работах.

Здесь попутно надо отметить, что карьерным  
хозяйством дорожные органы совершенно не за-  
нимаются. Местные стройматериалы (камень, гравий,  
песок) не используются.

Изготовление и применение на местах про-  
стейших дорожных снарядов (утюгов, канавоко-  
пателей и катков) крайне незначительно.

Между тем план изготовления этих простей-  
ших дорожных снарядов (что является заданием  
СНК РСФСР согласно постановлению от 9 фе-  
враля 1933 г.) к 1 сентября выполнен всего  
на 1,2 проц. (!)... А в ряде мест, как например  
в Татарской АССР, в Западной и Ивановской  
областях, даже имеющиеся небольшое количество  
дорожных снарядов не использовалось и работы  
производились кустарным способом — вручную.

Наряду с игнорированием техники необходимо  
констатировать и отсутствие технического руко-

водства из-за недостатка подготовленных низо-  
вых дорожных работников. Районных дорожных  
заведующих подготовлено 15,8 проц. намеченного  
плана, сельских дорожных уполномоченных и до-  
рожных организаторов — 4,5 проц., десятников  
вместо 52 не дано ни одного. Общая же потреб-  
ность в низовых руководителях была удовлетво-  
рена всего лишь на 9,6 проц. При этом наблю-  
дается чрезвычайная текучесть кадров. Есте-  
ственно, все это сильно отражается на темпах  
и качестве дорожных работ.

### Автодорожная общественность в стороне

Таковы главнейшие недостатки, которые на  
отдельных участках затрудняли и даже срывали  
намеченные дорожные работы. Из обрисованной  
выше картины видно, что дорожное строительство  
в этом году протекало в довольно трудных и  
сложных условиях. Тем с большим чувством  
сожаления приходится отметить, что в этих ус-  
ловиях со стороны очень многих организаций Авто-  
дора помощь в дорожном строительстве была  
ничтожной, а во многих случаях она и вовсе  
отсутствовала. Это в равной степени относится  
и к местным профессиональным и комсомольским  
организациям. Автодор Западной области отнесся  
формально к нуждам дорожного строительства,  
кроме вынесения постановлений ничем на деле  
не содействуя строительству, за что он и был  
распущен.

В Иваново-промышленной области Автодор до-  
рожным строительством не занимался, за исклю-  
чением двух субботников, проведенных на месте  
и т. д.

Агитационно-массовая работа среди населения  
ведется слабо. Короче говоря, автодорожные ор-  
ганизации участвуют в дорожном строительстве  
эпизодически или совершенно не участвуют в нем.

\*\*\*

Основной вывод, который можно сделать на  
основе анализа практики истекших девяти ме-  
сяцев работы, следующий: с количественными  
показателями система Главдортранса справилась,  
и это является известным достижением в области  
организации дорожного хозяйства страны, но с  
качественными заданиями дорожные органы  
справляются неудовлетворительно, нет еще необ-  
ходимой организационной четкости.

Недочеты и ошибки в практике текущего года  
должны быть внимательно изучены и учтены при  
планировании работ на будущий год. Прежде  
всего необходимо максимально и правильно исполь-  
зовать зимний период для подготовки к новому  
году.



# БЫСТРОХОДНЫЙ ДИЗЕЛЬ ЗАВОЕВЫВАЕТ АВТОМОБИЛЬ И ТРАКТОР

К ИТОГАМ ПЕРВОЙ ВСЕСОЮЗНОЙ ДИЗЕЛЬНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ

Двигатель Дизеля, являющийся наиболее экономичным современным двигателем, успешно вытесняет паровые машины с целого ряда стационарных установок, с небольших судов и лодок. Двигатель Дизеля занимает место на тепловозах, тепловозах, тракторах, автомобилях и авиационных аппаратах. Самые лучшие морские суда и броненосцы оборудованы двигателем Дизеля.

Основным преимуществом дизеля перед бензиновыми и керосиновыми карбюраторными моторами является малый расход топлива. Экономия на топливе при переходе к дизелям составляет 25—30 проц. по весу и 80—85 проц. по стоимости. Это значит для автотракторного парка нашего Союза сэкономить 2—3 млн. т жидкого топлива и 1,5—2 млрд. руб. в год.

Сеть научно-исследовательских институтов работает над решением ряда проблем в связи с освоением дизеля. Заводы и заводские лаборатории включились в опытное производство. Высшие технические школы открывают кафедры и специальные отделы по быстроходным дизелям, готовят кадры.

Для координации всех работ и согласования их НКПТ создал дизельную конференцию, к итогом которой мы и перейдем.

Доклад Союздизеля по стационарным и судовым дизелям показал наши достижения по дизелестроению в период первой пятилетки и намечил основные задачи на вторую пятилетку. Народное хозяйство предъявляет требование на 600 тыс. л. с. в 1933 г. и на 1 800 тыс. л. с. в 1937 г. на эти двигатели. Увеличивая в три раза мощность выпускаемых дизелей, мы не удовлетворим полностью требований народного хозяйства.

Небольшой маломощный, но надежный двигатель для сельского хозяйства и быстроходный двигатель для тепловозов — вот основные типы двигателей, необходимых в первую очередь.

Бескомпрессорный быстроходный дизель должен быть всесторонне изучен, и ему было отведено много времени на конференции. Но одновременно с этим нельзя пренебрегать и нефтяной — этим простейшим двигателем, который необходимо совершенствовать. Газовые двигатели по единому согласному решению конференции должны быть поставлены в производство.

Доклад НАТИ по автотракторным дизелям показал, как от первых опытных образцов мы переходим к постройке серий дизелей по 25—100 штук для наших тракторов и грузовых автомобилей.

От первого советского дизеля на грузовике завода им. Сталина (см. рис. 1) намечен путь до массового производства советских дизелей. Дизель М-6 для грузового автомобиля Ярославского завода, М-7 — для гусеничного трактора СТЗ, М-10 — для колесного трактора СТЗ и ХТЗ, М-12 — для грузового автомобиля ЗИС, М-13 — для трактора ЧТЗ.

Указанные дизели с форкамерой и крокамерой строятся на основе зарубежных образцов, обеспечивая их работу. Научно-исследовательские работы развиваются в направлении испытания 17 импортных дизелей лучших зарубежных фирм с различными системами смесеобразования, конструирования своих советских моторов, постройки и испытания опытных конструкций, изучения рабочего процесса дизеля и др.

Особое внимание конференция уделила вопросу распыливания топлива и наиболее ответственным органам дизеля — насосам и форсункам.

Сущность работы быстроходного дизеля заключается в том, чтобы хорошо распылить топливо, впрыскивая в камеру сгорания, перемещать распыленное топливо с рабочим воздухом в цилиндре и сжечь полностью в тысячные доли секунды. Задача насоса — распределить топливо по цилиндрам равными дозами, измеряемыми сотыми долями грамма, и подавать его к форсунке под высоким давлением 100—700 атмосфер в определенный момент. Производство насосов и форсунок высшего класса точности и первые опытные образцы не дали вполне удовлетворительных результатов. Конференция решила привлечь иностранную помощь в деле освоения производства насосов и форсунок.

Пуск дизеля в ход, как известно, является более трудной задачей, чем пуск карбюраторного бензинового мотора. Вместе с этим проблема пуска является и наиболее отсталым участком работы НАТИ, который еще только намечает, какие исследования и работы необходимо произвести по пуску дизеля. Электрический пуск от стартера применим для автомобиля, но не подходит для трактора. Пуск сжатым воздухом сложен для трактора, ручной пуск тяжел, и остается проблема разработки инерционных стартеров, применяемых в авиации, с изменением их в сторону упрощения конструкции. На конференции Ф. Флетчер продемонстрировал пуск дизеля Катерпиллер посредством вспомогательного бензинового мотора в 15 л. с. при 2 200 об./мин.

Конференция обратила внимание на слабую работу по проверке дизеля в эксплуатационных условиях. Эксплуатирующие автотракторные организации не занялись испытанием дизелей в гаражах на рядовой работе в реальных эксплуатационных условиях, и задача автодорожной общественности — мобилизоваться в деле освоения дизеля.

По докладу Главнефти по топливам для дизелей конференция отметила отсутствие стандарта на дизельное топливо. Дизель требует топлива определенного качества, и мнение некоторых специалистов о том, что всякое нефтяное топливо пригодно для дизелей, является необоснованным и кроме вреда ничего не принесет. Поэтому установление стандарта дизельного топлива является первоочередной задачей, которая должна быть разрешена в течение ближайшего года.

По докладу Теплотехнического института о применении тяжелых моторных топлив в дизелях установлено, что изучением химической структуры топлива и рациональным подогревом его можно добиться хорошего сгорания в дизелях более тяжелых моторных топлив. Развитие крэнкинг-процесса ставит также вопрос о сжигании крэнкинг-остатков в дизелях. Предварительные опыты в лаборатории показали на принципиальную возможность этого сжигания в бескомпрессорных дизелях.

Несмотря на пятидневную работу конференции целый ряд вопросов остался незатронутым, не нашел своего отражения в принятых постановлениях. По замечанию проф. Мазинга в первую очередь следует рассмотреть газовую турбину.

Этот тип двигателя представляет значительный интерес для народного хозяйства, и необходимо ему уделять большее внимание, чем было до сего времени.

Далее паровые автомобили и тракторы.

Отдаленные районы нашего Союза, богатые твердым топливом, могут с успехом применять вместо бензиновых и нефтяных двигателей на автомобилях и тракторах паровые машины.

Двигатели пылевидного топлива, сжигающие угольный порошок в своем цилиндре, должны быть изучены и при удовлетворительном решении задачи применены вместо дизелей жидкого топлива.

Газовые двигатели, использующие естественные газы, будут особенно ценными для районов, имеющих естественные газы, и производств, где газы являются побочными продуктами или отбросами.

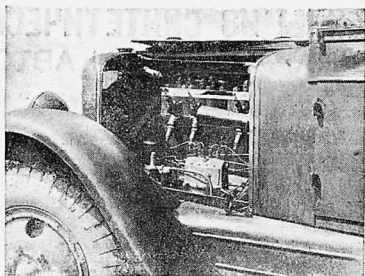
Водородный двигатель должен занять соответствующее место в ряду двигателей внутреннего сгорания. Особенно ценно использование мощности гидроэлектрических станций в период их малых нагрузок на получение водорода.

По вопросу о подготовке кадров конференции отметила необходимость изучать автотракторные дизели на курсах шоферов, открыть ряд курсов по переподготовке водителей по дизелям и внедрить дизель в широкие массы работников автомобиля и трактора.

По высшей школе признано необходимым уделить больше внимания оборудованию лабораторий по дизелям. Заводы в лице своих представителей обязались помогать вузам по подбору деталей в качестве наглядных пособий по дизелям, по улучшению условий для практикантов на заводах и повышению качества практического обучения и т. п.

Тов. Каганович в своем выступлении на конференции отметил, что нам нужен надежный, экономичный двигатель.

Нам нужен тепловоз вместо паровоза потому, что час работы паровоза стоит 5 р. 50 к., а час



Первый советский автодизель на шасси грузового автомобиля завода им. Сталина

Фото автора

работы тепловоза всего 2 р. 50 к. Вместо бензинового и керосинового нам нужен нефтяной трактор и автомобиль, потому что он экономит стране топливо и средства.

Задача всей автодорожной общественности — активно включиться в борьбу за дизель. Работа должна быть развернута, начиная от ЦС Автодора и кончая организациями на местах.

Направление работы очевидно для каждого. Это — изучение дизеля, содействие постройке советских дизелей, проверка дизелей в эксплуатационных условиях, выпуск пособий по дизелям для шоферов, слесарей-монтажников, механиков, подготовка кадров и др. Автодор должен подготовить почву для дизеля на местах, чтобы без «детских болезней» мы могли освоить новую, более высокую техническую культуру.

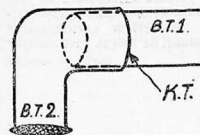
Инж. И. Меньшиков

## УЛУЧШИТЬ РАБОТУ БЕНЗИНОНАСОСА

Предложение шофера Д. Алексеева (ст. Вапнярка)

У многих машин завода АМО бензин протекает сквозь полотноща бензинонасоса.

Часто заменить диафрагмы новыми нельзя (из-за отсутствия их), и водителю машины приходится работать на старых, причем бензин частично



попадает в картер мотора, а частично вытекает через отверстие, обливая нижнюю часть бензинонасоса.

При такой работе бензинонасоса бьются случаи воспламенения машины от карбюратора. При пер-

вом чихании карбюратора огонь перескакивает на мокрый бензинонасос и машина загорается. Если при этом шофер растеряется, машина сгорит дотла.

Я предлагаю для избежания этого сделать следующее:

1. Взять 1,5—2 мм железа или трубу, в крайнем случае из толстой жести, и вогнуть колено под прямым углом.

2. Снять сетку с воздушной трубы (В. Т. 1) и поставить на конец коленчатой трубы (В. Т. 2).

3. Коленчатую трубу с сеткой одеть на воздушную трубу карбюратора (В. Т. 1) и края трубы (К. Т.) наглухо запаять.

Таким образом если в дороге на полотнощах насоса протрется шерлак и бензин начнет протекать, — каждому шоферу не страшно горение машины, так как при чихании карбюратора огонь будет ударять вниз.

Следует заметить, что добавочное колено ничуть не мешает мотору. Мотор прекрасно работает, не нагреваясь.

# ШИНЫ ИЗ СИНТЕТИЧЕСКОГО КАУЧУКА В КАРАКУМСКОМ АВТОПРОБЕГЕ

За годы первой пятилетки у нас в Союзе выросла промышленность синтетического каучука. В настоящее время работают три завода, а в 1934 г. должен быть пущен четвертый завод. Таким образом создана база для полного освобождения СССР от импорта каучука.

Промышленность синтетического каучука существует только в СССР. Поэтому постройка заводов, освоение техники производства осуществляются у нас без какого бы то ни было участия иностранного опыта. Это говорит о том, что создание промышленности синтетического каучука является одним из самых крупных достижений советской науки и техники.

Синтетический каучук получается по способу, разработанному академиком С. В. Лебедевым. Исходным сырьем для получения каучука является винный спирт, добываемый главным образом из картофеля.

Процесс получения каучука состоит грубо в следующем. Спирт-сырец в парообразном состоянии пропускается через реторты особой конструкции, нагреваемые до температуры около 400° и наполненные особой контактной массой. Под влиянием высокой температуры и катализатора происходит каталитическое разложение спирта с образованием целого ряда жидких и газообразных продуктов. Среди этих продуктов основное место занимает газ, называемый дивиналом и являющийся исходным веществом для получения каучука. Этот газ после ряда производственных процессов по его улавливанию и очистке путем охлаждения до 20° превращается в жидкость (точка кипения этой жидкости — 4°). В этом состоянии он заливается в автоклавы, где под влиянием металлического натрия происходит превращение его в каучукоподобную массу. Эта масса обрабатывается на особых вакуум-смесителях, упаковывается и отправляется на резиновые заводы.

Синтетический каучук, получаемый по этому способу (так называемый натрий дивинал-каучук), сильно отличается по своим свойствам от природного каучука. Эти отличия делают его новым своеобразным сырьем для резиновой промышленности и при изготовлении из него изделий необходимо тщательное изучение как его свойств, так и технологических приемов переработки.

В Каракумском автопробеге испытывалась продукция трех заводов синтетического каучука: Ярославского (СК-1), Воронежского (СК-2) и Ленинградского опытного завода.

В Каракумском пробеге испытывались шины различных размеров—соответственно грузоподъемности машины: для ГАЗ—28×475 и 20×525, для ГАЗ-АА и ГАЗ-ААА—32×600 и для машин АМО-3—34×7. Всего в пробеге испытывалось около 90 шин из синтетического каучука, что составляло 55 проц. общего количества опытных шин.

В табл. 1 представлены данные по распределению испытывавшихся шин в зависимости от завода-изготовителя каучука, завода-изготовителя шин и количества синтетического каучука в шине.

Таблица 1

Завод-изготовитель		Содержание синтетич. каучука в процентах		Колич.
каучука	шины	Протекстор	Каркас	
СК-1	ЯШ-3	50	25	29
СК-1	ЯШ-3	100	0	3
СК-1	ЯШ-3	100	50	4
СК-2	ЛШ-3	100	0	18
СК-2	ЛШ-3	100	50	4
СК-2	ЛШ-3	50	0	18
СК-спыт.	ЛШ-3	100	0	11
Всего шин СК				87

Кроме шин СК в пробеге испытывались шины из советского каучуконоса (тау-сагыз) и шины из природного импортного каучука. Четыре легковых машины шли на шинах «сверхбаллон».

Пройденный колонной автопробега путь в 9 400 км охватывал районы с разнообразными дорожными условиями. Характеристика дорожных условий видна из следующих цифр: около 1 200 км пройдено по полному бездорожью, 4 580 км по непрофилированным колеевым дорогам, 1 320 км по грунтовым профилированным дорогам и 2 270 км по шоссе.

Шинам пришлось столкнуться с самым разнообразным грунтом и самыми разнообразными ус-



Участники каракумского автопробега на границе Больших Кара-Кумов были предупреждены местным населением специальными плакатами „Внимание! Не забудь взять воды!“

Фото Гомерова

## Автомшины в Больших Кара-Кумах. Привал в пустыне

Фото Гомерова



ловиями работы. Некоторые участки пути были исключительно тяжелыми. Так, например, при переходе через Малые Кара-Кумы машины шли по узкой выемке в твердой почве, передвигаясь только на наружных шинах задних скатов, которые испытывали при этом удвоенную нагрузку и сильно терлись боковинами о края дороги.

При переходе через пески для увеличения проходимости машин было снижено давление в шинах, что создало исключительно тяжелые условия их работы<sup>1</sup>.

В отдаленных районах культурной полосы Средней Азии, в песках Кара-Кум, на плоскогорье Усть-Юрт шины сталкивались с большими гвоздями от арб, с саксаулом, с острыми камнями, — все это послужило причиной многочисленных пробоев шин.

После Баку машины шли по горным щебенчатым шоссе Закавказья и Кавказского хребта. На этом участке шины подвергались усиленному износу. Кроме того большая часть маршрута проходила по районам с повышенной температурой по сравнению с европейской частью Союза. Температура воздуха в Средней Азии доходила до 43° в тени, температура грунта до 65°, причем температура воздуха значительно повысилась уже после Самары и значительно снизилась лишь после перехода Крестового перевала на Военно-Грузинской дороге.

В настоящее время материал по испытанию шин изучается и готовится полный отчет. Имеющиеся сейчас результаты основаны на данных пробегового учета и поэтому носят предварительный характер. Однако уже этот материал позволяет сделать некоторые выводы.

Осмотр шин в пути и после пробега показал прежде всего их хорошую устойчивость к бездорожью и высокой температуре. Синтетический каучук не претерпевал изменений под влиянием температуры и из-за плохого качества каучука не выбыла из эксплуатации ни одна машина. Равным образом износ шин из СК не превышал износа шин из природного каучука, причем после всего пробега многие машины с протектором целиком из синтетического каучука сохранили не меньше 60 проц. высоты рисунка беговой дорожки.

Таким образом шины из синтетического каучука в общем оказались по качеству неуступающими шинам из природного импортного каучука.

За весь путь, пройденный колонной, выбыло из эксплуатации 30 шин из синтетического каучука,

что составляет около 34 проц. общего количества, причем 18 шт. выбыло из строя по эксплуатационным причинам (пробой гвоздями, саксаулом, острыми камнями), что составляет 20 проц. всех шин СК. Примерно такое же количество выбыло из эксплуатации и шин из природного каучука (16 проц.). Остальные 12 шин выбыли из эксплуатации по производственным причинам. Это составляет около 14 проц. всех шин из синтетического каучука.

Осмотр шин, выбывших из эксплуатации по производственным причинам, прежде всего показал, что дефекты этих шин являются дефектами шинных заводов и заключаются в отслоении боковины, расслоении стыков боковины или протектора. Эти расслоения обнаружались в основном еще при движении колонны по маршруту первого технического этапа Москва—Ташкент.

Большинство шин из 12 выбывших из эксплуатации по производственным причинам выбыли за первый технический этап. Следует указать, что из них только одна шина была изготовлена Ярославским шинным заводом, все же остальные шины производства Ленинградского шинного завода.

Каковы же причины этих дефектов и каковы пути их устранения?

Мы уже указывали выше, что синтетический каучук обладает целым рядом своеобразных свойств. Среди этих свойств одно из основных занимает пониженная по сравнению с природным каучуком клейкость синтетического каучука. Задача состоит в том, чтобы перестроить и технологические приемы производства и рецептуру шинных смесей таким образом, чтобы максимально учитывать эту пониженную клейкость каучука и подчинить весь процесс производства как этим, так и другим особенностям.

Наличие этих дефектов указывает, что в ряде случаев мы еще не сумели целиком справиться с особенностями каучука, и если Ярославский шинный завод дал шины, почти не имевшие производственных дефектов, то шины Ленинградского шинного завода оказались несколько худшего качества. Анализ всех данных испытания шин в пробегах даст заводам много материала по выявлению слабых мест шин и путей для полного устранения всех дефектов.

Такими выводами испытания шин из синтетического каучука в Каракумском автопробеге: Автопробег показал, что Советский союз обеспечен каучуком высокого качества, способным вместе с нашим природным каучуком из тау-сагыза целиком освободить страну от импорта каучука.

<sup>1</sup> Следует указать, что снижение давления не дало резкого эффекта в увеличении проходимости машины, и этот метод не может быть рекомендован.

# КАК ВЕЛИ СЕБЯ МАШИНЫ АМО-3 В КАРАКУМСКОМ ПРОБЕГЕ

Для участия в пробеге Москва — Кара-Кум — Москва автозавод им. Сталина выделил четыре стандартных грузовика АМО-3. Они ничем не отличались по своим техническим данным от ежедневно выпускаемых заводом сотен грузовиков, расходящихся и работающих по всем углам Советского союза.

Только вследствие предстоящего долгого пути с большими переходами каждая машина была дополнительно снабжена четырьмя запасными бензиновыми баками и одним масляным баком, были поставлены сидения в кузове для пассажиров, сделан брезентовый верх над кузовом и вся машина помимо обычной темнозеленой краски была еще окрашена красной краской.

В начале пути Москва — Горький — Казань — Самара мы, бригада сталинцев, хорошо зная, что машины только что сошли с конвейера, ехали осторожно, не давая более 30—35 км скорости машина, не давая больших оборотов двигателю и осторожно и плавно беря встречавшиеся препятствия. Эта тактика сбережения новых машин заставляла нас опаздывать на этапы и приходиться на 2—3, а то и больше часов после газонцев и вначале вызывала у наиболее горячих голов иронические замечания, а потом и злостные разговоры относительно способности наших машин выдержать предстоящий экзамен.

Но эта тактика вполне себя оправдала к концу пробега: машины АМО-3 пришли обратно в Москву без малейших поломок каких-либо агрегатов и за весь путь в 9 600 км ни мотор, ни коробка, ни задний мост не вскрывались ни у одной машины.

После Самары, вполне уверившись в исправной работе всех механизмов машин, мы пошли уже смело, давая любую скорость всей машине, любые обороты двигателю.

После Горького до Оренбурга дорога являла обычный проселок старого «расейского» характера. Наши машины прошли его отлично. Единственным отрядным явлением были дороги Чувашии, где сейчас и в помине нет проселков — исключительно ровные, гладкие, прямые, как стрела, американки. Такому состоянию дорог может позавидовать большинство наших советских республик и областей, не исключая и Московской.

За Оренбургом начались первые тяжелые испытания для наших машин. Почва постепенно перешла в сыпучие пески Малых Кара-Кумов. На горизонтальных участках мы шли еще сносно, но песчаные подъемы на барханы мы могли брать только при хорошем разгоне. Если же разгона не

было, то машина безнадежно зарывалась в песок — тяжесть в 5,5 т и стандартные покрышки давали себя знать. Здесь кроме того сказывалось еще и то обстоятельство, что водители — все москвичи — первый раз в своей жизни проезжали сыпучие пески.

Засевшие машины пытались брать на буксир другие, это помогало мало, так как и сам буксир зарывался. Тогда люди вытаскивали машины. Впоследствии приноровились к движению по пескам, стали успешно подкладывать под задние колеса доски с гребешками конструкции т. Савинова, также участвовавшего в пробеге.

## Нужен радиатор большей емкости

Кроме всего донимала людей и машины жара. Были зарегистрированы температуры: воздух 42° С, песок 66° С, в кабине водителя 77° С.

Наш обычный стандартный радиатор очень быстро закипал, мотор перегревался и переставал тянуть (одна из причин завязания в песках).

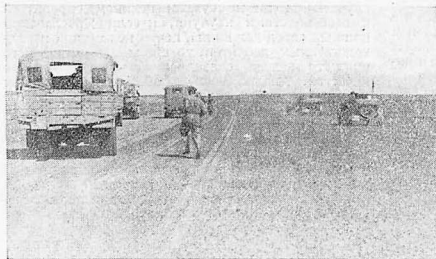
В Ташкенте эти стандартные радиаторы мы заменили присланными из Москвы усиленными (с большим объемом воды) радиаторами и в дальнейшем пути по Средней Азии и в Больших Кара-Кумах кипение радиаторов и непрерывное доливание воды (как в Малых Кара-Кумах) нас больше не мучило. Если в Малых Кара-Кумах мы доливали воды до 5—5 ведер в день на машину, то в Больших Кара-Кумах — не более 1—2 котелков, несмотря на то, что условия пути были тяжелее.

После Аральского моря, выйдя из сыпучих песков на более твердую почву, наши машины сразу взяли хороший темп, частю оставляя позади своих соратников газонцев.

Отличная выносливость, полное отсутствие какого бы то ни было ремонта, прыжки через канавы, «танцы» по твердым кочковатым болотам, провалы на мостах через арыки, иногда глубиной до 2 метров, — все эти приключения наши машины переносили без каких-либо последствий, и к моменту прибытия в Ташкент мы уже завоевали полный авторитет в колонне.

## Выручили воздухоочистители

К ухабам и жаре прибавилась потом еще и знаменитая среднеазиатская пыль, мелкая, как пудра, и проникающая буквально во все щели. Против нее мы защитили свои двигатели самодельными воздухоочистителями, сделанными на заводе в последние дни перед пробегом по чертежу Ташкентского автодорожного института.



Машины Каракумского автопробега идут по «такыру» — поверхности совершенно высохшего соляного озера, — который по своим дорожным качествам лучше асфальта

Фото автора



Переход через Саракамыш был одним из труднейших участков пути

Фото автора

С этим масляным воздушным фильтром, обязательно необходимым для езды в условиях Средней Азии, мы прошли, не трогая мотора, весь свой путь. При разборке машин в Москве мы нашли все цилиндры в порядке. Без фильтра машины обычно выдерживают не более 2 000 км, а затем необходим капитальный ремонт из-за износа блоков, кселец и поршней.

В Больших Кара-Кумах кроме знакомого уже нам сыпучего песка наши тяжелые машины мучили еще полувискозные топкие соляные озера и выветрившиеся гипсовые почвы, в которые машины проваливались, как в пух. На песчаных барханах на помощь машинам (кроме легковых на «сверхбаллонах») должны были притти люди для подтягивания на тросах, подкалывания веревочных лестниц и досок под колеса и пр. Это были трудные переходы, когда машины с людьми еле-еле подвигались вперед. Перед колодезцем Чагыл гряды барханов в 3,5 км шли 20 часов, под Фарабом 13 км песков шли 18 часов.

Но, выбраившись на твердую почву, мы шли полным ходом, например, на каменистом грунте в последний день в Кара-Кумах перед Красноводском мы сделали от восхода до захода солнца по целине 295 км.

В пустыне попадались площадки «такыра» — поверхности совершенно высохших соляных озер; здесь мы отдыхали: гладь, как бильярдный стол, лучше асфальта, можно гонки устраивать; но эти площадки были большей частью по несколько десятков метров, лишь очень редко — до километра. Через Каспийское море нас перевезли на пароходе.

Завкавказье имеет сравнительно хорошие грунтово-дороги. Горные дороги, в частности Гомборский перевал и Военно-Грузинскую дорогу мы проехали совершенно спокойно, причем первый прошли ночью. Для современных машин горные, вполне благоустроенные дороги никаких препятствий не представляют. Но перед предстоящим переходом через большой перевал необходим тщательный осмотр всей машины, а особенно тормозов и их подтяжка.

Северный Кавказ сейчас покрыт сетью хороших профилировок-американок. Но как только мы попали в ЦЧО, сразу почувствовали «родной» проселок. Даже шоссе от Воронежа до Подольска, особенно участок Серпухов—Подольск, таково, что мы часто съезжали с шоссе и ехали рядом по целине.

### Амовские машины блестяще выдержали экзамен

За весь пробег на всех наших четырех машинах были следующие поломки: сломана одна клапанная пружина, сломана одна тяга педали сцепления — результат падения с моста, сломаны пять подпрессорников—даны за быструю езду по целине перед Красноводском, сломан один коренной лист передней рессоры—перед Воронежском попал в яму.

Ни вскрытия агрегатов, ни ремонта, ни остановок по вине двигателя, коробки или заднего моста в пути не было.

Сейчас на заводе происходит разборка машин и измерение износа деталей. Окончательные результаты, как вели себя в этом историческом пробеге отдельные детали, мы будем иметь после окончания всех замеров, но уже сейчас можно сказать, что большинство деталей только что начали прирабатываться.

Машины, участвовавшие в Каракумском пробеге, — самые обычные стандартные машины, — показали отличные результаты.

Мы по пути встречали много наших машин и были они в самом различном состоянии—от отличного до отчаянно плохого. Как правило, при виде отличного состояния машины спрашиваешь шофера: «сколько наездил?». Ответ: «до капитальной прошла 35—40 тыс. км». А когда машина скверная, грязная, крылья сломаны, фары разбиты, на моторе и особенно коробке воз грязи, — шофер всегда ссылается: и то-то у машины плохо, и это скверно и до капитального ремонта едва-едва дотягивает до 8—10 тыс. км. Все скверно: и машина, и дороги, и ремонтные слесари, и завгаражом, только самого себя шофер, конечно, не винит. А если посмотришь его машину, то сразу заметишь, что машина без надлежащего ухода — кардан и рессоры, видно, как вышли с завода, так до сих пор не смазывались и все остальное в таком же порядке.

Всем водителям надо запомнить: уход, уход и уход за машиной! Чем хуже дорога, чем тяжелей работа, — тем должен быть уход заботливей. Состояние машины и большой километраж до капитального ремонта — это есть прямое следствие ухода за машиной. Своим пробегом мы, рабочие-водители и инженеры завода им. Сталина, это доказали. Наша машина может работать во всех углах нашего Советского союза, требуя только на мягких и сыпучих грунтах некоторого укрепления, а в жарком климате — усиления радиатора и установки воздушного фильтра.

Инж. Л. Соломонидин

# ДВА ВАЖНЫХ ВЫВОДА ИЗ КАРАКУМСКОГО АВТОПРОБЕГА

## 1. Воздухоочиститель — обязательный прибор автомашины

До пробега очень многие из его участников весьма критически относились к вопросу об оборудовании автомобилей воздухоочистителями, только люди, знакомые с условиями работы автомашины в Средней Азии, настаивали на этом.

Пожалуй, ни в одной стране автомобильный мотор не нуждается в этом приборе так, как у нас в Советском союзе, особенно в таких районах, как Средняя Азия, Казакстан, Северный Кавказ и др. Поэтому вполне естественно, что организаторами пробега этот вопрос не был забыт, и одной из задач пробега было испытать разные типы воздухоочистителей во всевозможных дорожных условиях.

Имевшиеся в распоряжении комитета пробега три типа масляных воздухоочистителей и один матерчатый фильтр были установлены на всех машинах, за исключением трех опытных машин, оставленных для сравнения без воздухоочистителей.

Результаты работы масляных воздухоочистителей превзошли наши самые смелые предположения. Уже в Оренбурге начинает чувствоваться разница в работе моторов с воздухоочистителями и без таковых. У последних кольца начинают пропускать, из сапуна появляется дымок, расход масла увеличивается. При приближении к Ташкенту начинает появляться вполне определенный стук, главным образом в поршнях. В конце концов после 4 600 км пути состояние моторов, шедших без фильтров, и мотора, работавшего с матерчатым фильтром системы проф. Ветчинкина, вынудило остановиться в Чарджуе для ремонта моторов вплоть до расточки цилиндров. В то же время ни один из моторов, шедших с масляным воздухоочистителем, не потребовал никакого ремонта и за исключением незначительных стуков клапанов все моторы работали безукоризненно.

Ввиду такой яркой разницы в состоянии моторов для остальных машин были сделаны четыре очистителя системы Узбекского государственного института автотранспорта. Эти очистители дали лучшие результаты.

Помимо отмеченной положительной роли воздухоочистителей имеют и ряд отрицательных сторон: они понижают мощность мотора от 3 до 6 проц. и увеличивают расход горючего, примерно, на 2—3 проц. Но и глушитель, и динамо, и вентилятор, и всякий другой прибор уменьшает отдачу мотора. И все же ни один шофер не считает эти приборы лишними. И точно так же, как общепризнана сейчас необходимость в перечисленных приборах, такой же бесспорной является теперь

необходимость в воздухоочистителе. Воздухоочиститель должен быть обязательным прибором каждого автомобиля, работающего не по асфальтированным улицам городов. Езда в загородных условиях без воздухоочистителя должна рассматриваться так же, как езда на спущенной камере или без воды.

Вопросом о воздухоочистителях должны вплотную заняться наши автомобильные научно-исследовательские институты; изучив опыт Каракумского пробега, они должны дать стране надежный воздухоочиститель.

Но не ожидая результатов работы институтов, уже сейчас нужно принять меры к снабжению автомобильного парка воздухоочистителем системы Узбекского института автомобильного транспорта. Этот воздухоочиститель, благодаря его простой конструкции, может построить каждое автомобильное хозяйство.

## 2. Улучшив качество карбюраторов — сэкономим тысячи тонн горючего

Все моторы, выпускаемые Горьковским автомобильным заводом как для автомашин, так и для комбайнов, снабжены карбюраторами производства Ленинградского карбюраторного завода. Все водители, работающие на этих моторах, вероятно, обратили внимание на то, что расход бензина у большинства моторов чрезвычайно велик. В пробе это явление было проверено и было обнаружено, что в изготовлении карбюраторов Ленинградского карбюраторного завода допущены большие неточности. Уровень бензина в карбюраторах не одинаковый, очень часто карбюраторы потеют и даже подтекают, отверстия в жиклерах не совпадают с их осью, и самое главное — диаметры отверстий в жиклерах не калиброваны. По этим причинам средний расход бензина, примерно, на 20 проц. больше нормы. Это значит, что выпускаемые ленинградским заводом моторы могли бы на том же количестве топлива дать на 20 проц. больше производительности.

Значение этого крупного дефекта очевидно; при устранении его можно сэкономить не одну тысячу тонн бензина. От этого также улучшится работа мотора, так как не будет разжижаться масло и в цилиндрах будет меньше нагара.

Автодорожная общественность должна взять Ленинградский карбюраторный завод под свое непосредственное наблюдение, оказывая заводу помощь в налаживании производства действительно хорошего, экономного советского карбюратора.

Л. А. Рейсгоф

Руководитель бригады по топливу в Каракумском пробеге.

## ВНИМАНИЮ ПОДПИСЧИКОВ

В ДЕКАБРЕ КОНЧАЕТСЯ ВАША ПОДПИСКА. ВОЗБОВИТЕ ПОДПИСКУ НА 1934 ГОД НЕ МЕДЛЕННО.

ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ: Москва 6, Страстной бульвар, 11, Жургазобъединение и повсеместно почтой и отделениями Союзпечати.

# КОМСОМОЛ АКТИВНО ПОМОГАЕТ РЕАЛИЗАЦИИ 4-й АВТОЛОТЕРЕИ

Сроки реализации 4-й автолотереи подходят к концу, а между тем сведения, поступающие от местных организаций, попрежнему в большинстве случаев говорят о неблагоприятии на этом участке автодорожной работы.

Если на 1 ноября более или менее удовлетворительно обстоит дело с размещением лотерейных билетов (до 50 проц.), если в ряде областей и краев значительная часть билетов доведена до держателей, то с инкассацией средств из рук вон плохо (20 проц.).

Отдельные автодорожные организации принимают решительные меры для форсирования темпов лотерейной кампании.

На Северном Кавказе с 5 по 25 октября проводился ударный двухнедельник по реализации 4-й автолотереи, а 6 октября был проведен «День держателя лотерейного билета».

В Восточносибирском крае, где совсем недавно реализация лотереи протекла крайне неудовлетворительно, сейчас благодаря активной работе представителя ЦС т. Бородиной автодорожные организации, комсомол и политотделы совхозов и МТС включились в эту работу и принимают все меры к выполнению контрольного задания в установленные сроки.

Коллектив рабочих и ИТР — членов Автодора Иркутского металлургического завода им. Куйбышева, обратился ко всем рабочим и колхозникам, ко всем членам Автодора Восточносибирского края со следующим письмом:

«Учитывая огромное значение быстреего развития автотранспорта и дорожного строительства, а в связи с этим и укрепления работы Автодора, который насыщает в нашем крае лишь около 20 тыс. членов, мы берем на себя обязательства:

- 1) организационно укрепить существующие цеховые ячейки и создать крепкий заводской коллектив;
- 2) реализовать в срок контрольную цифру по 4-й лотерее в сумме 2 тыс. руб. и встречный план в размере 8 тыс. руб.;
- 3) создать при заводе кружок по изучению автотракторного дела;
- 4) организовать группу ЮДА;
- 5) оказать помощь подшефной МТС в ремонте сельхозмашины.

Мы призываем всех колхозников, — говорят в заключение автодорожцы металлургического завода, — помочь Автодору в создании коллекти-

вов при каждом колхозе и совхозе и принять организованное участие в борьбе с бездорожьем».

В этом году при проведении лотереи реальную помощь автодорожным организациям оказывал комсомол. В прошлом номере журнала мы уже сообщали о постановлении секретариата ЦК ВЛКСМ, который обязал местные комсомольские организации включиться в распространение билетов лотереи, дав им определенные контрольные задания.

Как же республиканские, краевые и областные комитеты комсомола откликнулись на решение секретариата ЦК?

Пример оперативной помощи Автодору показывает Восточносибирский крайком ВЛКСМ. Он разослал всем районным комитетам неблагоприятных по лотерее районов телеграмму с предложением выделить членов бюро по руководству лотереей, добиться, чтобы каждый комсомолец имел билет 4-й лотереи, привлечь к распространению пионеров и школьников, развернуть соревнование между ячейками и т. д. Сейчас районные организации Восточносибирского края успешно выполняют задание крайкома.

На решение секретариата ЦК откликнулись также Московская, Татарская, Северокавказская, Ивановская и другие областные и краевые организации комсомола.

Ивановский областной комитет включился в реализацию 4-й лотереи, считая это одним из мероприятий, связанных с подготовкой к 15-летию комсомола. Контрольное задание секретариата ЦК в 100 тыс. руб. он принял и со своей стороны увеличил его почти вдвое — до 180 тыс. руб.

Комсомол Ивановской области ведет большую массовую работу вокруг лотереи. 20 октября на областной радиопереключке у микрофона были работники райкома ВЛКСМ и секретари автодорожных организаций основных районов. В Ярославле была организована выездная редакция комсомольской газеты «Ленинец», которая выпустила специальный номер «Ленинец на дорожном строительстве», значительно расшевеливший Ярославскую районную организацию. Райком прикрепил 15 человек к ведущим предприятиям до конца лотерейной кампании, а горком взял на себя целый ряд обязательств по автодорожной работе.

Опыт восточносибирского и особенно ивановского комсомола должны перенять другие комсомольские организации, учитывая, что от степени участия комсомола будет в немалой степени зависеть успех реализации 4-й лотереи Автодора.

Н. З.



Проколы и плохое качество резины часто задерживают перевозку зерна. На снимке — починка баллонов на току колхоза „13 Октября“ (Тамбовский район, ЦЧО)

Фото Н. Мамаева



# ПРОИЗВОДСТВО АВТОТРАКТОРНОГО ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ ТАКЖЕ СТРАДАЕТ ОТ ПЛОХОЙ РАБОТЫ СМЕЖНИКОВ

Завод АТЭ Московского электрокомбината относится к тем смежным предприятиям, которым наша автотракторная промышленность предъявляет суровый счет. АТЭ не должен успокаиваться на том, что он за последние полтора года освоил производство магнето и сложнейшее электрооборудование, что за три квартала 1933 г. он «оснастил» 16 тыс. автомобилей ГАЗ, 10 тыс. машин ЗИС, 11 тыс. комбайнов, 26 тыс. тракторов СТЗ и ХТЗ и первые 600 тракторов ЧТЗ, что он приблизился в своем производстве к качественным показателям лучших зарубежных предприятий.

Огромный размах развития нашей автотракторной промышленности накладывает новые обязательства на АТЭ Электрокомбината — основного поставщика магнето- и электрооборудования. Достаточно сказать, что на 1934 г. потребность автотракторной промышленности увеличивается на 157 проц. В соответствии со стремительно возрастающими потребностями автотракторной промышленности производственная программа завода АТЭ в ценностном выражении увеличивается с 58 млн. руб. в 1933 г. до 96 млн. руб. в 1934 г.

Автотракторная и авиационная промышленность быстро поглощают магнето- и электрооборудование, которые выпускаются АТЭ. В данном случае особенно болезненно сказывается то, что автотракторная промышленность по темпам своего развития значительно обгоняет развитие смежных производств.

Заводу АТЭ необходимо обратить внимание и на количество и на качество своей продукции. Завод систематически недополняет производственную программу по целому ряду ответственных деталей (магнето, распределители, кнопки гудка для ГАЗ, распределители для автозавода им. Сталина и др.). Детали отгружаются несвоевременно и часто некомплектно, качество их также оставляет желать лучшего.

На октябрьской всесоюзной конференции заводо-смежников ГАЗ директор автогиганта Т. Дьяконов так характеризовал качество продукции:

— Вы вставляете ключ в замок зажигания производства АТЭ. Мотор безмолвствует. Немало времени и усилий приходится затрачивать, прежде чем замок зажигания дает, наконец, эффект и мотор начинает работать...

Много нареканий по адресу продукции АТЭ раздавалось и на августовской конференции смежников, происходившей на автозаводе им. Сталина, а также во время звездного пробега машин Горьковского завода.

О дефектах в производстве завода АТЭ, о систематическом недополнении им производственного плана очень много говорят и пишут. Но очень мало знают, что и тут дело в значительной мере зависит от смежных для АТЭ производств. АТЭ Электрокомбината имеет в свою очередь 80 заводо-поставщиков, от производства которых зависит его конечная продукция.

Произведенное недавно Наркомтяжпромом всестороннее обследование положения на АТЭ установило, что неудовлетворительная работа заводо-смежников является главной причиной систе-

матического недополнения производственной программы АТЭ.

Смежники лимитируют производство АТЭ, держат его в напряженном, лихорадочном состоянии. Это сказывается на графике производства.

Ежемесячно повторяется следующая картина: в начале месяца медленным подъемом производства ниже декадного плана, это значит, что АТЭ постепенно набирает темпы в ожидании деталей и полуфабрикатов от своих смежников; затем к 20-му числу начинается полоса «штурма», лихорадочное подсаживание кривой вверх, — это значит, что завод хватается за суррогатный материал, пускает в работу дорогой материал вместо более дешевого и доступного, начинает производить одну продукцию вместо другой в ущерб комплектности и качеству.

Между Москвой и Орехово-Зуевым беспеременно снуют агенты АТЭ. Они вырывают у орехово-зуевского завода «Карболит» карболитовые изделия (винты, щетки для магнето, корпусные распределители и проч.) чуть не штуками. Маленькие партии отвозятся в мешках, лишь бы хватило на текущий день производства АТЭ.

Детали и полуфабрикаты, которые должны поступать на АТЭ вагонами, поступают мелкими партиями, в обрез. За ними охотятся агенты и ответственные работники Электрокомбината, затрачивая много средств, сил и времени.

Московский «Электропровод» (директор т. Шефонов) систематически не выполняет своих обязательств по поставке АТЭ медной ленты и эмалированной проволоки, Миньярский завод (директор т. Смирнов) вместо 20 т железной ленты поставил 4,7 т. Завод «Изолит» (директор т. Юганов) не поставляет АТЭ гетинакса и текстолита. Кольчугинский завод (директор т. Акивис) не обеспечил АТЭ фосфоробронзовой лентой, в третьем квартале надо было дать 2 130 кг, а отгружено только 176.

Малинская бумажная фабрика (Украина) систематически поставляет бумагу для конденсаторов не той толщины, которая требуется. В результате чрезвычайно большой брак в производстве. Завод ХЭМЗ срывает поставку коневизита.

Можно было бы еще значительно удлинить список предприятий и хозяйственных объединений («Стальбыт», «Метизобсыт», Вато-Запчат», «Каучук», завод им. Буденного, завод им. Фрунзе, Ижевский завод им. Ленина, «Мосштамп», «Манометр» и др.), которые не выполняют своих обязательств перед заводом АТЭ и срывают его производство.

В чем главная причина срыва производства деталей и полуфабрикатов для АТЭ на смежных предприятиях?

Нет сомнения, что эти предприятия в состоянии в кратчайший срок полностью и с большим успехом освоить новое производство, каким являются детали и полуфабрикаты для АТЭ, но дело в том, что это производство на первых порах коммерчески невыгодно. Смежники не учитывают, каким значительным заказчиком станет АТЭ Электрокомбината в качестве важнейшего смежника и поставщика автотракторной и авиационной про-

мышленности. Пока же ему приходится поставлять небольшими партиями детали и полуфабрикаты весьма высококачественные и трудоемкие.

Приходится впервые переключаться на производство этого рода, преодолеть инерцию и консерватизм производства. Предприятия-смежники идут на это неохотно, часто уклоняясь от выполнения заказов.

Заводоуправления смежных предприятий в большинстве не отдают себе отчета, какое значение имеет производство тех или иных деталей, полуфабрикатов и материалов (автомашинной стали, широкополосного железа, высококачественных труб) для нужд автотракторной и авиационной промышленности. Наблюдается порой возмущительная обезличка в отгрузке полуфабрикатов и материалов. Так, Кольчугинский завод отгрузил полуфабрикаты в адрес трехстепенного предприятия, оставив под угрозой срыва производство АТЭ для нужд авиационной и автомобильной промышленности.

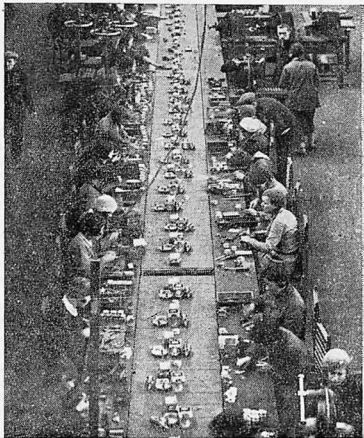
Наркомтяжпром принял недавно решительные меры для того, чтобы заставить предприятия-смежники вплотную переключиться на производство материалов, полуфабрикатов и деталей, необходимых для выполнения производственной программы завода АТЭ.

Но необходимо также постоянное общественное воздействие на эти предприятия. Автдоровские организации и депутатские группы этих предприятий должны принять все меры для того, чтобы заводоуправления выполнили свои обязательства перед АТЭ Электрокомбината.

В четвертом квартале АТЭ Электрокомбината должен выпустить 36 тыс. штук магнето и 65 тыс. штук электромашин для авиационной и автомобильной промышленности. Выполнение этой обширной программы происходит в течение октября «скачкообразно». Продолжается все та же картина. За октябрь план выполнен полностью, но некомплектно.

Необходимо принять все меры, чтобы план четвертого квартала был выполнен полностью и чтобы комплектные части своевременно и бесперебойно поступали в адрес автотракторных и авиационных предприятий.

Необходимо для этого усилить воздействие за-



Сборка по конвейеру магнето на заводе АТЭ электрокомбината

вода АТЭ на свои смежные предприятия. Он должен оказывать систематическую техническую помощь этим предприятиям, особенно мелким и полукустарным, которые не в состоянии с достаточной быстротой собственными силами освоить новое производство мелких и мельчайших деталей (например, масленки на «Мосштампе»).

Автдоровские организации и депутатские группы завода АТЭ должны помочь тому, чтобы техническая помощь АТЭ заводам-смежникам осуществлялась своевременно, чтобы осуществлялось постоянное производственное взаимодействие между смежниками.

М. Соломонов

## К СВЕДЕНИЮ ячеек Автодора, автдорожных предприятий, учебных заведений и книготоргующих организаций

Вышли из печати следующие книги библиотеки „З а р у л е м“

Вып. 7—8 **ГИЛЬДЕБРАНД** и **ВАГА** — Англо-русский и русско-английский автомобильный словарь. Цена — 1 рубль.

Вып. 9—10 инж. **А. СТРАМЕНТОВ** и **Е. МЕРКУЛОВ** — Строительство усовершенствованных мостовых. Цена — 1 рубль.

Вып. 11—12 инж. **В. НЕКРАСОВ** — Снегоочистка на дорогах и улицах. Цена — 1 рубль.

В ближайшее время выйдет из печати книга проф. **Е. ЧУДАКОВА** и инженеров **Г. ЗИМИЛЕВА** и **Н. ЛЮДЕ** — Автомобили ГАЗ. Устройство, уход и ремонт. В книге 12 печатных листов и 207 рисунков и чертежей.

**Заказы и деньги**  
направлять в адрес: Москва, 6, Страстной бульвар, 11,  
Жургазобъединение, массово-тиражный сектор.

Заказы выполняются только по получении денег.

Книготоргующим организациям скидка.

Жургазобъединение

# СОВЕТСКИЕ ТРЕХОСНЫЕ АВТОМОБИЛИ

В настоящее время у нас существуют три автомобильных завода: Горьковский, им. Сталина и Ярославский. Эти заводы выпускают три вполне определенных типа двухосных грузовых автомобилей в 1,5, 2,5 и 5 т. Но удовлетворяют ли полностью эти три типа грузовиков потребностям наших автомобильных хозяйств? Очевидно, нет. Разнообразные условия эксплуатации требуют большего числа типов грузовиков как с точки зрения тоннажа, так и с точки зрения конструктивных особенностей. В первую очередь встает вопрос о трехосных автомобилях.

Трехосные автомобили могут быть подразделены на два основных класса: автомобили, в которых третья ось подводится для увеличения грузоподъемности, и автомобили, в которых это делается для увеличения проходимости. Следует однако иметь в виду, что границы между этими двумя классами при двух ведущих осях почти стираются.

Подведение еще одной ведущей оси под нормальный грузовик повышает его проходимость при движении по бездорожью с нормальной нагрузкой и позволяет повысить грузоподъемность при движении по дорогам с твердым покрытием.

Автомобили, в которых третья ось является не ведущей, а лишь поддерживающей, относятся к автомобилям повышенной грузоподъемности.

Таким образом если мы подведем третью ось под грузовик ГАЗ-АА и сделаем ее ведущей, то мы сможем повысить грузоподъемность этого грузовика при движении по шоссе с 1,5 до 2 т; при нагрузке же в 1,5 т наш трехосный автомобиль сможет передвигаться по проселку и даже по бездорожью. Аналогично этому грузовик АМО-3 на шестиколесном ходу может иметь полезную нагрузку, соответственно в 2,5 и 3 т.

Грузовик Я-5 при нагрузке в 5 т и на шестиколесном ходу будет иметь общий вес около 10,5 т. Для движения по бездорожью этот вес слишком велик даже при наличии трех осей и использовании двойных шин, а потому грузовик Я-5 на шестиколесном ходу скорее следует отнести к классу машин повышенной грузоподъемности. Для этого одновременно с подведением шестиколесного хода целесообразно увеличить длину платформы и поднять грузоподъемность при движении по шоссе до 8 т.

Путем подведения третьей оси под существующие серийные автомобили при сохранении стандартных агрегатов и деталей мы сможем добиться лучшего укомплектования автопарка, чем мы это имеем в настоящее время. При этом мы получим помимо грузовиков в 1,5, 2,5 и 5 т еще трехосные варианты этих грузовиков— в 1,5—2, 2,5—3 и

5—8 т, которые будут конструктивно увязаны с основными вариантами и смогут производиться на тех же заводах, возможно, в специальных цехах.

Посмотрим, что же у нас сделано в области трехосных автомобилей. Пионером советской трехоски следует признать Научный автотракторный институт (НАТИ), который начал разрабатывать

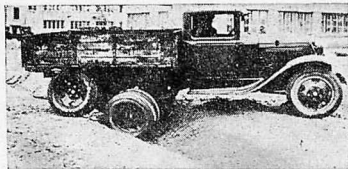


Рис. 2. Общий вид трехоски НАТИ Горьковского автозавода

проект подведения третьей оси под серийный грузовик Форд еще в 1929 г. Через год с завода «Спартак» вышел первый советский трехосный Форд, выполненный по этому проекту. Результаты испытания этого опытного образца и новые zahraniчные материалы послужили основанием к дальнейшему усовершенствованию конструкции трехосного Форда и следующий опытный образец был построен по проекту НАТИ Горьковским автозаводом.

После серьезных испытаний на проходимость в него также были внесены некоторые усовершенствования, после чего и был выработан тот трехосный Форд, конструкции НАТИ, который участвовал в пробеге Москва—Кара-Кум—Москва и показал себя с самой лучшей стороны. Он прошел через пески пустыни лучше своего американского конкурента Форда - Тимкен.

Остановимся подробнее на конструкции этого автомобиля. Научный автотракторный институт с самого начала принял червячную передачу в заднем мосту. Это позволило осуществить простую и надежную конструкцию, которая, правда, требует дополнительного оборудования для производства червяков.

Схематично передача мощности показана на рис. 1. От двигателя усилие передается к коробке передач и затем через дополнительную коробку передач (демультипликатор) к карданному валу К. Червяк А среднего ведущего моста выполнен по типу проходного и с помощью карданов соединен с валами К и К<sub>1</sub>. Вал К<sub>1</sub> передает мощность от среднего ведущего моста к заднему.

Внешний вид автомобиля изображен на рис. 2. Подвеска выполнена на двух рессорах с каждой стороны, как это видно на перспективном изображении, представленном на рис. 3. Рессоры в средней своей части крепятся к башмаку, который может качаться относительно трубчатой поперечины рамы. По концам они шарнирно соединены с хомутами, лежащими на шаровых вкладышах кожухов ведущих осей. Таким образом когда передние ведущие колеса наезжают на препят-

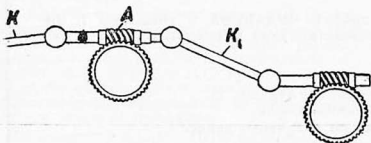


Рис. 1. Схема передачи мощности в трехосном автомобиле

Рис. 3. Подвеска на двух рессорах с каждой стороны

ствие, башмак поворачивается на трубчатой поперечине; когда же одно из колес попадает в яму или на бугор, то соответствующий хомут поворачивается на своей шаровой опоре в плоскости оси. Эта схема подвески одобрена английским военным министерством для военных трехосных грузовиков.

Как уже было указано, нагрузка на бездорожье определена в 1,5 т и на шоссе в 2 т. Расстояние от передней оси до середины задней тележки—3 200 мм; расстояние между осями тележки—940 мм. Двигатель и коробка передач нормальные (ГАЗ-АА). Передача в демультипликаторе 1,42; в заднем мосту—7,4. Максимальная скорость на шоссе свыше 55 км/час.

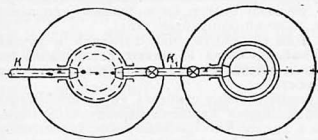
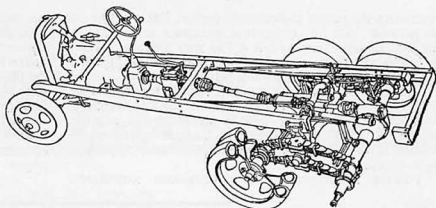


Рис. 4. Схема шестеренчатой передачи в ведущих мостах трехоски ГАЗ.

Помимо червячной трехоски Форд, НАТИ разработал проект трехоски Форд с шестеренчатой передачей в ведущих мостах, по схеме, приведенной на рис. 4. Здесь от карданного вала К усилие передается к коронной шестерне среднего моста; с этой шестерни сцепляется кроме того вторая коническая шестерня, вал которой через кардан соединен с валом К1, передающим мощность к заднему ведущему мосту.

Недостаток этой схемы заключается в том, что коронная шестерня среднего моста всегда передает двойной крутящий момент по сравнению с аналогичной шестерней заднего моста. Кроме того зубцы коронной шестерни среднего моста работают на изгиб в обе стороны, что сказывается на прочности шестерни. Как и следовало ожидать, испытание опытных образцов, построенных ГАЗом, показало, что шестерня не выдерживает и ломается при эксплуатации машины в тяжелых условиях бездорожья.

Горьковский автозавод несколько переконструировал трехоску НАТИ с червячной передачей и построил свой вариант, отличающийся от варианта НАТИ конструкцией тормозов, скручивающих штанг и подвеской. В этой машине ручной тормоз работает на те же колодки, что и педальный, и таким образом независимой системы ручного тормоза нет. Это упрощение конструкции нельзя

признать рациональным. Также нельзя считать удачной постановку скручивающих штанг по системе Тимкена. Такие штанги ненадежны в работе и неудобны в монтаже. Отказ же от шаровых вкладышей, выполненных по схеме английского военного министерства, и замену их качающимися рычагами следует признать рациональным. Каракумский пробег показал, что это не уменьшает надежности подвески при упрощении производства. Стремясь сохранить стандартные шестеренчатые мосты, Ярославский завод отказался от червяков, но для своей трехоски ЯГ-10 применил более совершенную схему, чем изображенная на рис. 4. От карданного вала усилие подводится к конической паре среднего моста, причем валик ведущей конической шестерни выполнен проходным, как и червяк А в схеме рис. 1. На валу ведомой конической шестерни находится цилиндрическая шестерня, которая в свою очередь сцепляется с цилиндрической шестерней, соединенной с чашками дифференциала. Эта цилиндрическая передача взята стандартной из двойного редуктора, который выполняется заводом для нормальных грузовиков. Подвеска подобна описанной выше и выполнена по схеме английского военного министерства.

Двигатель и коробка передач трехосного автомобиля ЯГ-10 те же, что и автомобиле Я-5. Передача в демультипликаторе 1,4; в заднем мосте—9,47; расстояние от передней оси до середины тележки—4 200 мм; между ведущими осями—1 200 мм; грузоподъемность на бездорожье—5 т; на шоссе—8 т; максимальная скорость около 45 км/час (с двигателем Геркулес УХС).

Для расширенного Ярославского завода НАТИ спроектировал новые типы грузовиков, причем трехосный грузовик данной серии имеет червячную передачу в заднем мосту. На рис. 5 приведен общий вид задней тележки в плане. Подвеска вы-

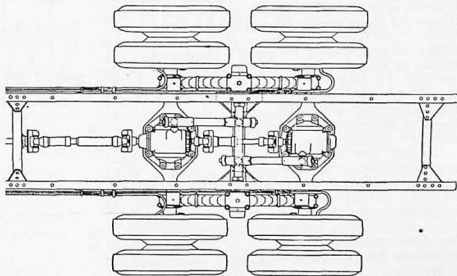


Рис. 5. Общий вид задней тележки трехосного грузовика НАТИ Ярославского автозавода

полнена по ранее списанной схеме. Расстояние от передней оси до середины телжки для одного варианта определяется в 4 750 мм, для другого — в 5 250 мм. Передача в заднем мосту 9,33. Прочие данные те же, что и для ЯГ-10.

Завод им. Сталина также выпустил спытные образцы трехосных автомобилей: один с червячной, другой с шестеренчатой передачей в заднем мосту. В настоящее время на заводе идет подготовка к серийному выпуску трехосных грузовиков с червячной передачей.

Работа автотранспорта в сельском хозяйстве

на новых строениях требует укмплектвания парка машинами повышенной проходимости, лучшим образцом которых является трехосный автомобиль. Удешвление перевозки единицы груза на единицу расстояния при массовых перевозках возможно только при эксплуатации автомобилей повышенной грузоподъемности. И в данном случае лучшим решением вопроса является трехосный автомобиль как с производственной точки зрения, так и с точки зрения сохранности шоссейных дорог.

Инж. Б. Гольд

## Техническая Консультация

Тт. Амврсиеву (Москва), Грешнову (Сормово), Кудрявцеву (Лыкошино) и др.

**1. Какие проводники входят в цепь первичной и вторичной обмоток bobины автомобилей Форд или ГАЗ?**

В цепь тока низкого напряжения при питании током батареи входят следующие проводники (см. схему).

Положительный полюс батареи аккумулятора — пластинка на массу автомобиля — масса наковальня 12 — винт и контакт 13 — контакт 14 — молоточек 15 — провод 2, заключенный в гибкий металлический рукав, — выключатель зажигания — провод 1 — первичная обмотка 21 bobины — провода 18 и 56 — амперметр — прсвода 57, 19 и 11 — отрицательный полюс батареи аккумулятора.

В первых выпусках автомобилей Форд прсвод 18 соединен непосредственно с проводом 19. В этом случае ток батареи через амперметр не проходит.

Путь тока высокого напряжения таков.

Вторичная обмотка 17 bobины — провод, идущий к распределителю — щетка в крышке распределителя — пружинящий контакт 23 ротора — металлическая пластинка 24 ротора — воздушный промежуток между пластинкой 24 и контактом 25 — контакт 25 — латунная пластинка 27 — центральный электрод 29 свечи — всдушный промежуток между электродом 29 и электродом 30 массы — электрод 29 массы и корпус свечи — масса автомобиля — батарея аккумуляторов — провода 11, 19 и 57 — амперметр — провода 56 и 18 — первичная обмотка 21 — bobины — вторичная обмотка 17 bobины.

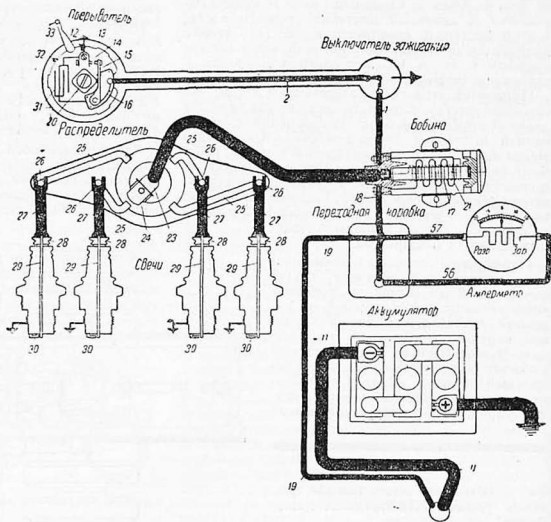
Следует иметь в виду, что источники тока (динамо и батарея) и потребители электроэнергии (стартер, освещение и пр.) включены параллельной группой по отношению к вторичной обмотке.

Поэтому каждый источник или потребитель при включении может служить замыкающим звеном цепи вторичной обмотки.

Например, при разъединении провода батареи аккумулятора замыкающим звеном цепи вторичной обмотки может быть динамо (при замкнутых, конечно, контактах реле).

**2. Как объяснить, что легковой и грузовой автомобили Форд обладают различными тяговыми свойствами при двигателях одинаковой мощности?**

Лучшие тяговые свойства грузового автомобиля объясняются большим передаточным отношением в задней оси (главная передача автомобиля) и в коробке передач (1, 2 и 3 передачи). Другими словами, при данном числе оборотов вала двигателя колеса грузового автомобиля вращаются с меньшим числом оборотов, чем колеса легкового, но с усилием соответствующим большему, чем усилия на ободах легкового автомобиля.





# Автодорожная ВИКТОРИНА

## ЧТО ВЫ ЗНАЕТЕ ОБ АВТОМОБИЛЕ АМО-3?

СЕРИЯ 2

1. Какое максимальное число оборотов двигателя АМО-3?

2. Почему зазоры у всасывающих клапанов меньше, чем у выхлопных?

3. Есть ли разница в смазке коренных и шатунных подшипников?

4. Сколько масляных фильтров на моторе АМО-3?

5. Можно ли на моторе АМО-3 менять систему зажигания?

6. Какие детали в моторе АМО-3 подбираются по весу одинаковыми?

7. Какие метки выбиты на маховике, для чего они служат и как их увидеть, не разбирая мотора?

8. Можно ли оставить тот же маховик, заменив советский стартер (Электрозавода) немецким „Бош“?

9. Как вращается поршневой палец в моторе автомобиля старого АМО Ф-15 и нового АМО?

10. Одинаково ли шплинтуются коренные и шатунные подшипники в моторе АМО-3?

11. Что нужно сделать с поршневыми кольцами перед постановкой поршня в цилиндр?

12. Какой порядок зажигания на АМО-3 и где на моторе это обозначено?

13. С какой максимальной скоростью может ехать автомобиль АМО-3?

14. Где расположен вентилятор у нового и старого АМО?

15. Если засорился масляный фильтр, будет ли масло поступать в подшипники?

16. Какое расстояние пройдет машина АМО-3 с полным бензиновым баком (10 литров) по средней дороге?

17. Когда сцепление буксует и отчего это происходит?

18. На какой скорости легче всего взять крутой подъем?

19. Какое давление воздуха в шинах; в каких оно больше — в передних или задних?

20. Откуда поступает ток для освещения и зажигания при тихом ходе машины и при быстром?

## ОТВЕТЫ НА ВОПРОСЫ ПО СЕРИИ № 1 „УЛИЧНОЕ ДВИЖЕНИЕ“

1. Обгон впереди идущего транспорта разрешается только слева, а обгон трамвая только с правой стороны.

2. При повороте направо.

3. Красный. Красный цвет кузова разрешается лишь для пожарных автомашин.

4. При испорченных ночью фарах шофер обязан вернуться в гараж, следуя со скоростью не свыше 15 км.

5. Тушат фары или переводят их на городской слабый свет.

6. 1) При выезде и въезде из ворот и в ворота, 2) при поворотах, 3) при обгонах, 4) при замедлении хода, 5) при неожиданных остановках, 6) при приближении к перекресткам, 7) при встрече с каким-нибудь препятствием.

7. Когда желтый свет следует после зеленого и застает машину на перекрестке, он не мешает ее движению вперед. Желтый свет после красного запрещает проезд. Для машин, не дошедших до перекрестка, желтый свет является запретительным и после зеленого.

8. Дальний свет.

9. Для машины, следующей под уклон.

10. Обгон транспорта запрещен у остановок трамвая или автобусов, на перекрестках, поворотах, в узких проездах, при плохой видимости дороги и при подаче впереди едущим предупредительного сигнала.

11. На расстоянии 1 метра от заднего вагона. 12. Два фонаря. Один спереди (левый), один сзади.

13. Начальная буква английского слова Parking (означает «стоянка») и русского слова «Разрешено».

14. Треугольник, вписанный в квадрат.

15. На улицах без ограничений для легковых машин 40 км в час, для автобуса — 30 км, для грузовиков — 30 км, для мотоциклов — 40 км.

16. 4 метра.

17. У прицепа должен быть номерной знак такой же, как и у тягача.

18. Только на перекрестках.

19. Запрещается оставлять машины, загораживая подъезды, ворота, и у остановок автобусов и трамваев.

20. На узких улицах, причем левым колесом грузовик должен ехать между трамвайных рельс.

# ОБЗОР НОВЕЙШИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ КОНСТРУКЦИЙ В САСШ

СТАТЬЯ **3**\*

## Механизм управления автомобилем

К группе механизмов управления автомобилем относятся рулевое управление и система тормозов.

Все применяемые на американских легковых автомобилях рулевые механизмы — в зависимости от типа передачи — можно разбить на следующие группы:

- 1) механизм, состоящий из червяка и сектора (рис. 1);
- 2) механизм, состоящий из винта и ролика (рис. 1а);
- 3) механизм, состоящий из винта и шипа (рис. 2).

Механизмы первой группы, состоящие из червяка и сектора, установлены на 25 моделях (34,8 проц.), механизмы второй группы имеют 20 моделей (27,8 проц.) и, наконец, механизмами третьей группы оборудовано 27 моделей (37,5 проц.). Ни один из автомобильных заводов, за исключением «Паккард», рулевых механизмов не изготавливает, и все они поставляются тремя фирмами в совершенно готовом виде. Механизмы первой группы изготавливаются фирмой «Джакокс», механизмы второй группы фирмой «Геммер» и, наконец механизмы третьей группы фирмой «Росс». Число оборотов штурвала для поворота колес из одного крайнего положения в другое колеблется от 2,5 (Франклин) до 5 (Паккард).

Особое внимание обращено на стабилизацию рулевого управления, т. е. на способность автомобиля «держатъ дорогу» как на прямых участках пути, так и на поворотах. В связи с увеличением скорости движения это особо важно. С этой целью шкворни поворотных цапф устанавливаются с наклоном вбок и назад, а колеса ставятся не вертикально, а с некоторым развалом и кроме того не параллельно друг другу в горизонтальной плоскости. В результате бокового наклона шкворня при выводе колес из нейтрального положения передняя ось поднимается вверх, следовательно, под влиянием веса автомобиля передние колеса стремятся стать опять в нейтральное положение. Угол  $\alpha$  (рис. 3) бокового наклона цапф значительно увеличивается на последних моделях, доходя в от-

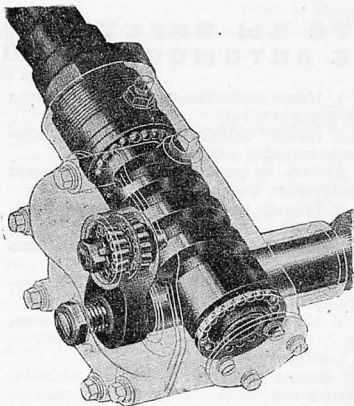


Рис. 2. Рулевой механизм, состоящий из винта и шипа

дельных случаях до  $9,5^\circ$  (Бюик, Олдсмобиль, Понтиак и др.). Величина этого угла колеблется от 6 до  $9,5^\circ$ , средней цифрой надо считать  $8^\circ$ .

Угол  $\beta$  (рис. 3) наклона шкворня назад увеличивает устойчивость рулевого управления при движении на кривой. Появляющиеся при этом центробежные силы стремятся повернуть колеса в нейтральное положение. Этот угол, долгое время державшийся в пределах  $1-2^\circ$ , на последних моделях тоже увеличился и доходит до  $4^\circ$  (Мармон 16, Континенталь). Средней цифрой надо считать  $2,5^\circ$ .

В связи с изменением поперечного профиля дорог угол  $\lambda$  (рис. 3) наклона колеса, державшийся раньше в пределах  $2-2,5^\circ$ , теперь уменьшается и в большинстве случаев составляет  $1,5^\circ$ , колеблется от 1 до  $2^\circ$ .

Для уменьшения явления «шимми», т. е. болтания колес вокруг поворотных цапф, передние колеса ставятся не параллельно друг другу и продольной оси автомобиля, а с некоторым уклоном внутрь (рис. 4). Расстояние А между ободами колес спереди оси меньше расстояния В сзади оси; разность В—А колеблется от 2,5 до 6,5 мм. Благодаря применению указанных углов наклона рулевое управление современных легковых автомобилей отличается хорошей устойчивостью на больших скоростях и легкостью действия.

В связи с увеличением угла  $\alpha$  наклона шкворня цапфы вбок увеличились усилие, необходимое для поворота колес. Чтобы уменьшить усилие водителя и сделать управление более легким, диаметры рулевых колес увеличены и передаточные числа рулевых механизмов взяты большие.

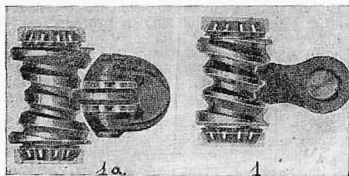


Рис. 1 и 1а. Справа—рулевой механизм, состоящий из червяка и сектора, слева—механизм, состоящий из винта и ролика.

\* См. «За рулем» №№ 20, 21.

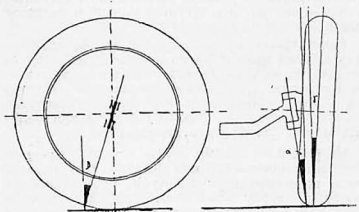


Рис. 3. Углы наклона шкворня цапфы и колеса

Передаточное число рулевого механизма колеблется от 13 до 18.

Шарниры рулевых и поперечных тяг снабжаются особыми приспособлениями, автоматически уничтожающими зазор в сочленениях. Шарнир тяги имеет два эксцентричных сухаря А и В (рис. 5), охватывающие шаровой палец рычага. Пружина, закрепленная своими концами в сухарях, стремится все время раздвинуть сухари. Благодаря эксцентричности поверхностей появляющийся в сочленении зазор автоматически уничтожается. Такими сочленениями оборудовано большинство автомобилей.

Рулевое колесо теперь, как правило, имеет только три спицы, благодаря чему водитель может свободно читать показания приборов, помещенных на переднем щитке автомобиля, без наклона и поворота головы.

Все вместе взятое делает рулевое управление современного автомобиля легким, комфортабельным и надежным.

**Тормоза.** Применяемые в настоящее время тормоза относятся к группе внутренних колодочных или типа колодочных тормозов. В зависимости от механизма привода их можно разбить на тормоза с механическим приводом и тормоза с гидравлическим приводом, причем и те и другие могут иметь сервомеханизмы, работающие на механическом принципе или пневматическом.

По количеству моделей тормоза распределяются следующим образом:

- 1) тормоза с механическим приводом — 29 моделей, 40,9 проц.;
- 2) тормоза с механическим приводом и механическим сервомеханизмом — 3 модели, 4,3 проц.
- 3) тормоза с механическим приводом и вакуум-сервомеханизмом — 15 моделей, 21,1 проц.;
- 4) тормоза с гидравлическим приводом — 17 моделей, 23,9 проц.;
- 5) тормоза с гидравлическим приводом и вакуум-сервомеханизмом — 7 моделей, 9,8 проц.

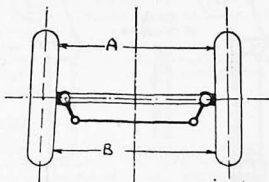


Рис. 4. Установка передних колес

Таким образом тормоза с механическим приводом преобладают, будучи установлены на 47 моделях (66,3 проц.), на долю же гидравлических тормозов приходится 24 модели (33,7 проц.).

Действие сервомеханизма состоит в том, что при нажатии на тормозную педаль одновременно приводится в действие тормоза и сервомеханизм сообщается со всасывающей трубой двигателя. Под влиянием разрежения шток сервомеханизма начинает перемещаться и увеличивает усилие, подводимое к тормозным колодкам. Сервомеханизм подбирается с таким расчетом, что на его долю приходится две трети усилия и одна треть — на долю ноги водителя. Такой механизм, действуя на все четыре колеса, значительно увеличивает эффективность торможения, не требуя в то же время значительного усилия со стороны водителя.

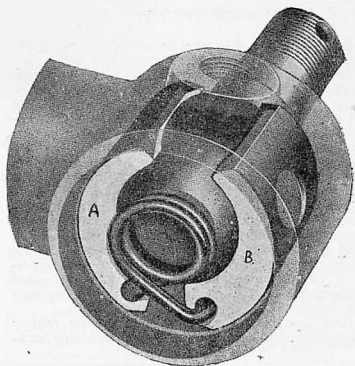


Рис. 5. Шарнир рулевой тяги

Тормозное усилие у большинства моделей распределяется поровну между тормозами передних и задних колес. У остальных моделей какой-либо закономерности в распределении усилий подметить нельзя.

Распределение усилий между передними и задними тормозами представлено на следующей таблице.

Число моделей	Распределение тормозных усилий	
	% усилия на переднюю ось	% усилия на заднюю ось
3	60	40
2	55	45
56	50	50
4	48	52
1	47	53
2	45	55
3	40	60



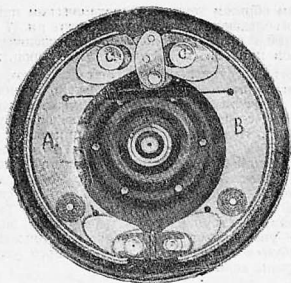


Рис. 6. Двухколодный сервотормоз

В связи с увеличением скорости движения автомобиля установкой автоматического сцепления и свободного хода тормоза значительно усилены. Свободный ход и автоматическое сцепление исключают возможность торможения двигателей в тех случаях, когда эти механизмы работают. Для получения большей надежности и долговечности тормозного устройства диаметры тормозных барабанов увеличены и колеблются от 230 до 400 мм в зависимости от типа и веса автомобиля. Тормозные колодки применяются шириной от 38 до 50 мм. Поверхность трения всех тормозов на колесах, действующих от ножной педали, значительно увеличена и колеблется от 683 (автомобиль Плимут) до 2 280 кв. см (автомобиль Мармон). В отношении веса это дает следующую картину — на 1 кв. см поверхности трения всех тормозов приходится от 1,0 до 1,8 кг собственного веса автомобиля.

Для увеличения коэффициента трения между обшивкой тормозов и барабаном, барабаны изго-

товляются, как и раньше, из стали, но с чугунным кольцом внутри. Это чугунное кольцо и является поверхностью трения.

Конструкция самих тормозов у большинства автомобилей выполнена по принципу «самоторможения», т. е. если тормоз приведен в действие, то возникшая сила трения увеличивает давление на колодки. При такой конструкции требуется меньшее усилие со стороны водителя для получения того же эффекта торможения.

На рис. 6 изображен двухколодный самотормозящий тормоз «Бендикс». Колодки А и В соединены шарнирно друг с другом, имея опоры не внизу, а наверху в точках С. Вследствие имеющегося значительного зазора между отверстием колодки А и стержнем С, колодка А под влиянием силы трения сдвигается по ходу вращения и давит на колодку В, прижимая ее сильнее к барабану. Благодаря указанным выше мерам система тормозов стала очень надежной и эффективной и делает езду даже на больших скоростях безопасной.

Ручной тормоз действует или на барабан, установленный на трансмиссии (трансмиссионный тормоз), или же непосредственно на колеса.

Трансмиссионным тормозом снабжены 20 моделей (28,2 проц.), тормозом, действующим на все четыре колеса, оборудована 41 модель (57,7 проц.) и, наконец, ручным тормозом, действующим только на задние колеса, оборудовано 10 моделей (14,1 проц.).

Ручной тормоз на все четыре колеса в большинстве случаев действует на те же самые колодки, что и ножной тормоз (Форд V-8), благодаря чему он в некоторых случаях может являться рабочим. Трансмиссионный же тормоз и тормоз, действующий только на задние колеса, предназначаются для торможения автомобиля на стоянке и по своей размерности не могут служить рабочими тормозами.

Ходовая часть и устройство кузовов будут освещены в следующей статье.

## КАК ПРОДОЛЖИТЬ СРОК СЛУЖБЫ КРОНШТЕЙНОВ ПЕРЕДНЕЙ РЕССОРЫ И СЕРЕЖЕК

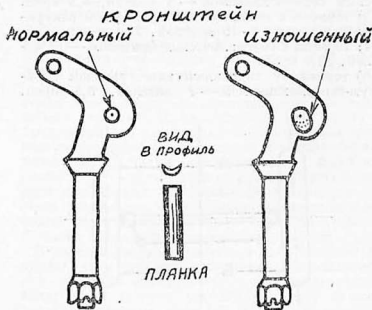
Предложение шофера И. С. Крысь, Гомель, БССР

У автомобилей Форд и ГАЗ после пробега 45—50 тыс. км ушки кронштейнов изнашиваются настолько, что кронштейны необходимо заменять новыми. Чтобы избежать этого, я предлагаю следующий способ, удлиняющий срок службы этих дефицитных деталей.

В протертое место вставляется железная планка, планку надо подогнать так, чтобы она легла плотно. Серезки нужно тоже плотно подогнать в ушко, независимо от их износа. Не следует допускать износа кронштейнов более 3—4 мм, а серезек — более 1—1,5 мм, так как при этом возможна поломка ушка кронштейнов.

Эта мера сберегает кронштейны и серезки и кроме того приподнимает немного рессору, тем самым предохраняя ее от поломки около ушка (см. статью проф. Чудакова в № 13 «За рулем»).

Я проделал это в начале марта этого года и только в середине августа заметил осадку ушек рессоры исключительно из-за износа планок. Указанная работа легко выполняется в гаражных условиях с максимальной затратой 4—5 часов.





Осенняя распутица затрудняет автодвижение на улицах, где не борются со снегом

Фото А. Шайхета

## УПРАВЛЕНИЕ АВТОМОБИЛЕМ ПРИ ГОЛОЛЕДИЦЕ

Близится зима, а вместе с ней и гололедица, вызывающая много аварий и жертв на автотранспорте.

Между тем гололедица — вовсе не неустрашимое бедствие, и если нельзя пока устранить гололедицу, то предотвратить ее последствия для транспорта вполне возможно.

### Ориентировка—это главное

На покрывающей дороге корке льда величина силы сцепления между колесами автомобиля и дорогой во много раз уменьшается. Это приводит к тому, что, например, трогание с места сплошь и рядом сопровождается буксованием ведущих колес, при торможении наблюдается явление «юз». Этим также объясняется и то, что неосторожный поворот руля на быстром ходу приводит к заносу автомобиля.

Управляя автомобилем, нужно учитывать особенности скользкой дороги. С тем, кто рассчитывает главным образом на тормоза, при первом же выезде в гололедицу случится катастрофа. Надо правильно оценивать каждую ситуацию и соответственно этому устанавливать размеры допустимой скорости движения автомобиля. Это основное условие.

Вторым условием безопасного управления автомобилем на скользкой дороге является знание и соблюдение правильных приемов работы. Эти условия следующие.

### Трогание с мест

Трогание с места по скользкой дороге очень часто сопровождается буксованием ведущих колес, что, как уже отмечалось, объясняется отсутствием достаточной силы сцепления колес с до-

рогой. Зная это, трогание с места следует делать на малом газе и на ходу постепенно усиливать подачу газа.

Многих молодых шоферов первое буксование колес побуждает усиливать подачу газа. Но это нисколько не помогает: как бы ни усиливать подачу газа, — буксование колес не прекратится, а наоборот — усилится.

Если несмотря на малую подачу газа буксование колес не прекращается, для восстановления силы сцепления между буксуемым колесом и дорогой можно прибегнуть и подбрасыванию песка под буксующее колесо. Если же и это не помогает (так как часто на скользкой дороге подброшенный песок при начавшемся вращении буксующего колеса разбрасывается в стороны), то наиболее радикальным средством явится подбрасывание под колеса мелких осколков кирпича, обладающих большим свойством приходить в сильное сцепление с ледяной поверхностью дороги.

### Остановка автомобиля

При езде по скользкой дороге рекомендуется не делать внезапных, резких остановок, так как резкое торможение приводит к заносу автомобиля.

Чтобы остановить машину на скользкой дороге, необходимо соблюдать следующие условия:

1. Уменьшение скорости движения автомобиля следует производить заблаговременно на передаче, посредством отпуска педали газа.

2. При замедлившемся ходе машины торможение надо начинать при включенном сцеплении. Сцепление выключается только тогда, когда скорость движения машины снизилась до размеров, не угрожающих заносом машины.

3. При торможении надо прежде всего начинать с тормоза, действующего на колеса. Не следует

начинать остановку на тормозе, действующем на трансмиссию, так как это может привести к заносу машины. При работе на машине, имеющей тормоза на передние и задние колеса, надо действовать прежде всего ими. Так, например, на машинах марки Форд-А и АА торможение следует начинать плавным нажатием педали ножного тормоза.

4. Если торможение привело к застопориванию колес, к движению машины «юзом», то надо тут же опустить тормоза и вновь затормозить. При вторичном появлении «юза» описанная операция должна быть повторена. Такой прием приводит к сокращению пути торможения. Объясняется это тем, что сила торможения при движении «юзом» меньше, чем при торможении вращающимися колесами. В свою очередь это нередко объясняется тем, что при застопорившемся колесе пришедшая в контакт с дорогой поверхность протектора шины набивается снегом. Поэтому целесообразно в это время дать колесу немного провернуться, чтобы привести в соприкосновение с дорогой другую часть шины.

### Занос автомобиля

Заносом автомобиля называется поворот машины во время движения вокруг своей вертикальной оси на некоторый угол. Величина угла поворота бывает разная, начиная от малых значений, и достигает 180°, 360° и более.

Это явление очень часто наблюдается при движении по скользкой дороге. Занос автомобиля редко проходит благополучно. При этом надо иметь в виду, что если есть много средств предупредить занос автомобиля, то почти нет средств, чтобы прекратить начавшийся занос, так как в это время машина совершенно выходит из-под власти водителя. Поэтому при управлении автомобилем на скользкой дороге главная забота должна быть направлена к предупреждению заноса.

Занос автомобиля по скользкой дороге может произойти по нескольким причинам: при неправильно отрегулированных тормозах; при торможении тормозом, действующим на трансмиссию; вообще от резкого торможения на быстром ходу; занос может также произойти от резкого поворота руля на быстром ходу при движении по прямой; от быстрой езды на повороте; от резкого поворота руля с одновременным торможением.

Если во время торможения начался занос автомобиля, то водитель должен тут же опустить тормоза и вывести машину из заноса посредством руля.

Для этого, например, при заносе зада машины вправо требуется плавно поворачивать руль вправо, а при заносе влево — руль вращается влево. Как только занос прекратится, торможение может быть возобновлено. Но такой прием еще возможен, когда машину только начало заносить и при невысокой скорости движения, во всех же остальных случаях этот прием не дает положительных результатов.

Занос автомобиля может произойти при повороте, совершаемом на быстром ходу. При этом чем круче поворот и чем больше скорость движения автомобиля, тем более вероятен занос. Вообще, а на скользкой дороге в частности, перед началом поворота необходимо уменьшить скорость движения до размеров, обеспечивающих безопасность проезда. Нельзя допускать того, чтобы снижение скорости движения посредством торможения велось одновременно с прохождением поворота.

Рассмотрим еще случай заноса автомобиля в

условиях городского движения при выезде с трамвайных рельс. Зимой в некоторых местах колея трамвайных рельс в результате отложения большого количества снега делается очень глубокой. При попадании в колею автомобилю очень трудно выбраться из нее, момент же выхода из колее у неопытных водителей часто сопровождается заносом автомобиля. Обычно, желая вывести машину из колее трамвайных рельс, шофер, не снижая скорости движения автомобиля, делает поворот руля. Но машина не выходит из колее. Тогда шофер сильнее вращает рулевое колесо. Автомобиль продолжает двигаться в прежнем направлении; круто повернутые колеса скользят вдоль колее трамвайных рельс. Наконец, встретив на своем пути нескользкий участок дороги, передние колеса от движения «юзом» переходят во вращательное движение. Машина вдруг с быстрого хода выскакивает из колее в сторону, при этом получается серьезный занос.

В этих же условиях, но действуя несколько иначе, можно совершенно безопасно выехать из колее. Попав в колею и желая выбраться из нее надо прежде всего уменьшить скорость движения автомобиля. Очень полезно перейти на третью или вторую скорость. Затем на малом газе, медленно двигаясь по колее, небольшими поворотами руля слева направо создать как бы раскачку машины и, уловив отклонение ее вправо, поворотом руля в ту же сторону вывести машину с рельс. Поворот руля лучше производить в том месте, где колее менее скользкая.

### Спуск с горы

Двигаясь по скользкой дороге под уклон, следует соблюдать следующие правила.

Прежде всего, в самом начале необходимо уменьшить скорость движения машины. Нужно помнить, что быстрый спуск с последующим торможением под уклон всегда приводит к заносу. Торможение автомобиля при движении под уклон прежде всего производится посредством работающего мотора, на передаче. Для этого наиболее выгодной передачей является третья (в случае машины с четырьмя передачами вперед) и вторая — при трех передачах. Не следует увлекаться более низкими передачами, так как они тоже могут привести к «юзу». По мере того как машина будет ускорять ход, надо поддерживать ее тормозами. Торможение производится, не выключая сцепления. При спуске надо стараться выбирать менее скользкие участки дороги. Если несмотря на принятые меры машина продолжает ускорять ход, то, как крайнее средство, следует подвести ее ближе к краю тротуара, чтобы трением колес о край тротуара вызвать замедление хода. Для этой же цели могут быть использованы попадающиеся по пути кучи снега.

### Въезд на подъем

При движении на скользком подъеме наиболее опасным моментом является вынужденная остановка. Поэтому при въезде на гору все должно быть так рассчитано, чтобы движение было беспрепятственно и исключало возможность остановки.

Остановка на подъеме возможна по двум причинам: или при встрече с каким-либо препятствием или от неудачного переключения с высшей на низшую скорость. Первая причина может быть исключена только правильной оценкой ситуации. Что же касается второй, то она зависит исключительно от опытности водителя. При переходе с высшей на низшую скорость на скользком подъеме одним из

основных условий является своевременность и быстрота переключения. Позднее переключение передачи может вызвать буксование колес и тогда движение на подъеме будет затруднено. Поэтому, двигаясь на подъем, лучше делать переключение раньше, заблаговременно, когда машина имеет еще достаточную скорость движения. Но если водитель не уверен в правильности выбора времени переключения и в самом выполнении его, то лучше еще до подъема, перед въездом, включить ту передачу, которая обеспечит беспрепятственный въезд.

Если на скользком подъеме случилась остановка машины, то, чтобы взять с места, не вызвав буксования колес, не следует допускать отката машины назад. Действуя с подачей газа так, как это было ранее описано, нужно по мере включения сцепления отпускать тормоз. Если же машина все-таки не идет, колеса продолжают буксовать и автомобиль начинает сползать вниз, то рекомендуются отводить машину в сторону какого-нибудь препятствия, которое могло бы остановить все. Такими препятствиями может служить куча снега, край тротуара, тумбочка.

### Подготовка машины к работе

Работу по скользкой дороге во многом облегчает постановка цепей на ведущие колеса, благодаря чему значительно снижается буксование колес и более эффективным делается торможение.

Одним из условий безопасной езды по скользкой дороге является также точная регулировка тормо-

зов. Тормоза должны быть отрегулированы так, чтобы каждая пара задних и передних колес брала одновременно. Последнее положение было проверено специальными испытаниями. При торможении на левое переднее и правое заднее колеса и при действии тормоза на заднее левое и правое переднее колеса торможение было мало эффективным. Путь торможения был большим и машина имела занос. При торможении только задних колес результат получался лучший, но все же оставалась тенденция к заносу. Наилучшим оказалось торможение только передними колесами. В этом случае автомобиль был остановлен на меньшем пути и склонность к заносу отсутствовала.

Лучше всего регулировать тормоза так, чтобы передние колеса тормозились раньше задних. Правда, многие воздерживаются от этого, руководствуясь тем соображением, что при такой регулировке очень сильно нагружаются передняя ось, но это имеет место в условиях сухой дороги, когда же дорога скользкая — нагрузка значительно снижается.

Второе и очень существенное замечание, которое следует сделать относительно описанного вида регулировки, это то, что при торможении и при необходимости в известных условиях сманеврировать рулем, этого сделать водителю не удастся. Хотя руль и действует, колеса и поворачиваются, но машина продолжает свое прямолинейное движение. Это обстоятельство водителю нужно учесть.

Научно-исследовательский институт городского движения

Д. Кашин

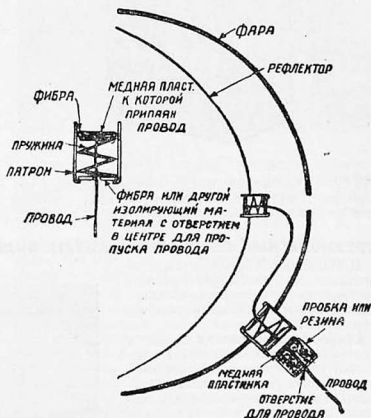
## КАК СИСТЕМУ ТРЕХ ПРОВОДОВ ПЕРЕДЕЛАТЬ В ОДНОПРОВОДНУЮ

Предложение шофера Зеленихина, г. Балахна, Горьковский край

Фордовская схема проводки освещения требует подведения к фарам 3 проводов. Между тем в большинстве случаев пользуются одноцветными лампочками. Таким образом необходимость в пользовании двумя другими проводами отпадает.

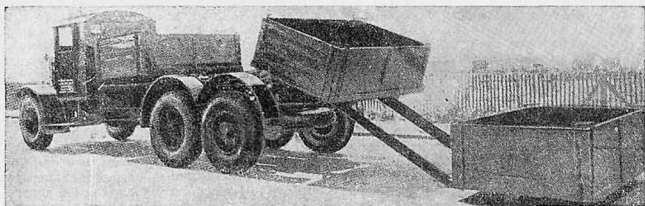
Ввиду этого я предлагаю перейти на выпуск машин с учетом использования одного провода. Это сэкономит не одну сотню метров провода. В машинах, уже работающих с 3 проводами, нетрудно оделать переделку в гараже. Она коснется только патрончиков фар. Старая проводка с 3 проводами используется как один провод, а именно: все три конца зачищаются, пропускаются через пробку или резину, имеющую в центре отверстие, конец припаивается к медной пластинке и затем присоединяется обычным способом.

Эта переделка даст более надежный контакт. Площадь контакта увеличится, контакт всегда будет прижат пружиной.



# НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТО

## НОВАЯ КОНСТРУКЦИЯ ГРУЗОВОЙ ПЛАТФОРМЫ

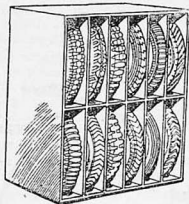


Для сокращения времени погрузки и разгрузки грузовика в местах, не оборудованных для этого специальными устройствами, английская фирма Скамелл выпустила опытный грузовик со специальной платформой. Платформа эта состоит из трех индивидуальных ящиков, из которых каждый снабжен двумя парами роликов. На раме грузовика укреплены рельсы, по

которым ящики могут свободно передвигаться. Загруженные ящики могут легко спускаться с грузовика и втягиваться на него с помощью лебедки и добавочных откидных рельсов. Имея 2 добавочных комплекта таких ящиков, грузовик полностью освобождается от простоев при погрузке и разгрузке.

## СТЕЛЛАЖ ДЛЯ ПНЕВМАТИКОВ

Пневматики, разбросанные по всем углам гаража, создают удручающее впечатление, а между тем можно легко и без всяких затрат упорядочить



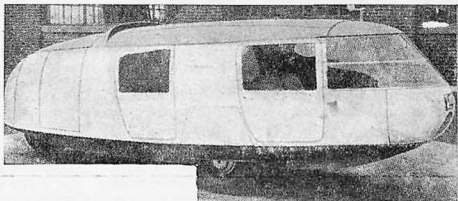
это дело, сделав из простого ящика, какой, несомненно, найдется в каждом гараже, стеллаж для пневматиков, изображенный у нас на рисунке.

## ТРЕХКОЛЕСНЫЙ ОБТЕКАЕМЫЙ АВТОМОБИЛЬ

В Бриджпорте (САСШ) два изобретателя построили трехколесный автомобиль с предельно-обтекаемым кузовом, подобным фюзеляжу самолета.

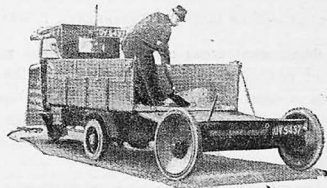
Скорость езды, равная скорости стандартных автомобилей, достигается при пятикратно уменьшенной мощности двигателя. Опираясь на единственное заднее колесо, автомобиль может сделать полный оборот вокруг себя.

Помещение для пассажиров и багажа втрое больше, чем у стандартного автомобиля.



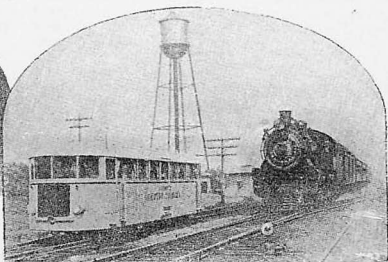
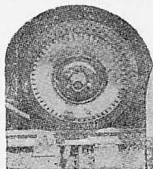
## СПЕЦИАЛЬНАЯ ПЛАТФОРМА ДЛЯ ДОРОЖНЫХ РАБОТ

Для равномерной укладки гравия по полотну дороги одна английская фирма приспособила задний откидной борт платформы. С этой



целью к заднему борту прикреплена пара колес и сам борт выполнен в виде решетки. Укладка гравия производится при медленном движении грузовика сбрасыванием гравия на дорогу через решетчатый борт, как показано на рисунке.

## ПОЕЗД НА ШИНАХ



За границей получают все большее распространение рельсовые автобусы, применяющиеся главным образом на пригородных железнодорожных линиях, где благодаря дешевизне эксплуатации они вытесняют постепенно паровозы с вагонами.

Новый «поезд на шинах», подвергавшийся недавно испытанию на линии Лонг - Айленд (САСШ), вмещает 42 пассажира и приводится в движение двумя бензиновыми моторами. Резиновые шины колес заключены в стальные коляры — ободья, защищающие их от проколов и не препятствующие поглощению толчков шинами. Скорость езды — 130 км в час.

## ТРУБЧАТЫЕ ЗАГОРОДКИ ПО КРАЯМ ШОССЕ

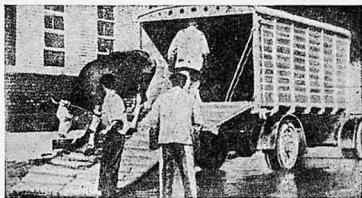
Введенные недавно на одном из зарубежных шоссе загородки, окаймляющие шоссе на наиболее крутых поворотах, состоят из свободно вращающихся в петлях труб.



Трубы проходят так низко, что о них может удариться лишь колесо автомобиля. При ударе труба начинает вращаться, отталкивая тем самым машину назад и не давая ей перескочить через загородку.

## АВТОМОБИЛЬ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ СКОТА

В борьбе с заразными болезнями, которые причиняют значительный ущерб социалистическому животноводству, автотранспорт приобретает особенное значение, так как для предотвращения распространения инфекции заразный скот необходимо быстро изолировать в соответствующих пунктах.



Ниже приводится снимок закрытого автомобиля для перевозки скота. Этот тип автомобиля принят эпизоотическим управлением Швейцарии для перевозки ячного скота. Длина кузова 4,5 м, ширина 2,4 м и высота 1,9 м.

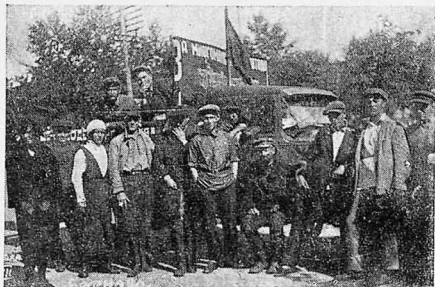
В целях водонепроницаемости и удобства дезинфекции пол и стены с внутренней стороны покрыты оцинкованным металлом.

На передней стенке кузова имеются отверстия для поступления воздуха. Для предохранения от проникновения насекомых отверстия снабжены металлическими сетками; подобные отверстия имеются и на задней стенке кузова. Задняя стенка опускается при помощи ручной лебедки. Опущенная стенка представляет собой трап для прогона скота при погрузке и выгрузке. Перегородки в кузове используются в качестве добавочного трапа для прогона скота.

Нашей советской автопромышленности необходимо обратить внимание на этот участок борьбы с потерями скота.

# РАБСЕЛЬКОРЫ-АВТОДОРОВЦЫ

КНИЖКА



Бригада агитационного автопробега по маршруту Красноярск—Иркутск, организованного Автодором

Из фотоальбома Восточносибирского крайсовета Автодора.

## ЧТО ДЕЛАЕТ ДОРОЖНЫЙ ОТДЕЛ, ЧТО ДЕЛАЕТ РАЙАВТОДОР?

Уже третий год пошел, как прокладывается дорога для соединения Калуги с Малоярославцем, но до сих пор не видно конца этой работе. И по-прежнему машины, надрываясь, вязнут в грязи, буксуют, их качает, как корабли в бурю.

Немного лучше состояние дорог в городе. Коммунальный отдел производит мелкий ремонт, но дороги разрушаются быстрее, чем восстанавливаются.

Водители в целях сохранения машин принуждены нарушать элементарные правила уличного движения, выделывая сложные выкрутасы с частыми заездами на левую сторону дороги.

Под Калугой протекает Ока — большая водная магистраль, но подъездных путей к пристаням нет, а если они и есть, то находятся в непроезжем состоянии. Поездка на пристань принимается шофером, как очередное наказание.

В 2—3 км от города находится большой электро-механический завод, но и до него не удалось провести мошную дорогу.

Что же делает комхоз? Как борется за дороги автодорожники актив в главе с районным советом?

Как всегда идет заседательская суетня, а «воз и ныне там».

Вопрос о шоферских кадрах чрезвычайно обострен, но никто в Калуге этим не интересуется.

Правда, районный совет Автодора имеет военный учебный пункт, через который прошло уже 60 человек. Курсанты прослушали курс теории и получили 1—2 часа практики. Сейчас заканчивает учебу 4-я группа, набранная из вневоисковиков.

Но надо прямо сказать, что качество учебы плохое.

Вот и все, что сделано для подготовки кадров. Между тем технический уровень большинства шоферов чрезвычайно низок. Районный совет Автодора знает все это, но ничего не предпринимает. Бездействует он и в области дорожного строительства и почти ничего не делает для повышения дисциплины и технических знаний водителей.

Райсовет Автодора должен немедленно и в корне перестроить свою работу, используя для этого актив своей организации.

Калуга

Алмазов

## ПОДГОТОВКА КАДРОВ ВОДИТЕЛЕЙ... ИЛИ РАЗРУШИТЕЛЕЙ?

На автомобильных курсах Автодора в Краснодаре для практических занятий служила старая разбитая колмага, три года назад собранная из частей машин различных марок: мотор—системы Деррак, кузов Кейса, радиатор Берлие, колеса разных других систем. Все это собрание разнокалиберных частей носило крикливое название Деррак.

На этой «современной» машине три года обучали автомобильному делу новые кадры шоферов.

Как велось это «обучение», достаточно говорят следующие факты. По учебной программе каждый курсант должен иметь 20 часов практической езды, в действительности же практики у каждого было не более 10 часов. Были даже случаи, когда экзамен практической езды сдавали курсанты, не имевшие ни одного часа практики. Так «на ура» сдал экзамен курсант Коровин.

Это красноречиво говорит о качестве подготовки автодорожных кадров на краснодарских курсах и мало хорошего обещает нашему автотранспорту. Но теперь курсы лишены даже и этой скудной возможности обучения курсантов, так как в августе лихие руководители курсов окончательно добились старого инвалида Деррак.

Хотелось бы, чтобы взамен разбитого учебного служака курсам дали современную машину.

Большинство учебных точек краснодарских курсов имеет самые устаревшие марки машин 20- и 25-летней давности. Между тем в гаражах Союзтранса, в совхозах и МТС выбраковываются распространённые теперь машины современных марок. Эти машины с успехом можно использовать на учебных точках.

Глуценко

г. Краснодар

## ПОХОД ПРОТИВ БЕЗДОРОЖЬЯ НА КИЕВЩИНЕ

ПОСТРОЕНО 20 МОСТОВ, ОТРЕМОНТИРОВАНО 24, ОТРАБОТАНО 21 787 ЧЕЛОВЕКО-ДНЕЙ

Проведенный на Киевщине месячник дорожного строительства дал определенные практические результаты и показал жизнеспособность и работоспособность автодорожских и дорожных организаций.

К кампании основательно подготовились, причем большое внимание было уделено агитационно-массовой работе.

Накануне месячника на места отправилось 75 массовых агитбригад и одна агитационная машина, на которой выехали в районы представители Автодора, редакции газеты «Пролетарская правда», выездная редакция Укркинохроники и Укркинофильма. Бригада выпускала фотогазету, устраивала киносемки. Была выпущена специальная листовка, посвященная месячнику.

Для собственной производственной работы были организованы и высланы на участки 69 ремонтных автодорожских бригад, которые приняли на себя шефство над наиболее ответственными участками строящихся дорог.

Подготовленный таким образом и ударно проведенный месячник дал значительный производственный эффект, который может быть целиком отнесен на счет автодорожской работы.

На девяти автодорожских суботниках отработано 21 787 человеко-дней, дано 5 898 коней-дней и 44 тракторо-дня.

Силами автодорожской общественности построено 20 мостов в 93 пог. м и отремонтировано 24 моста в 104 пог. м, отремонтировано 3 265 км профилированной дороги, 55 км грунтовой дороги, посажено свыше 3 000 деревьев.

Среди районных организаций Автодора на Киевщине, показавших хорошую организованность,

умение развернуть массовую агитационную работу и хорошие темпы в общественно-производственной работе, необходимо отметить в первую очередь Таращанский районный совет Автодора (председатель т. Филиппов, ответственный секретарь т. Безродный).

Таращанский Автодор в порядке подготовительной работы выделил 6 ударных агитбригад, организовал почти при каждом колхозе контрольные посты (47 постов), провел 3 дорожные конференции сельских уполномоченных, а затем для проведения производственной работы выслал на участки дороги 25 ударных ремонтных бригад и 2 бригады плотников.

Энтузиазм автодорожцев, дружно вышедших в поход на бездорожье, пробудил интерес к автодорожской работе со стороны широких масс рабочих и колхозников. Райсовет Автодора сумел во-время закрепить это достижение, организовав 20 новых ячек и завербовав около 500 новых автодорожцев.

Сейчас на Киевщине широко развернулась кампания по копке и возке с полей на заводы сахарной свеклы. Автодорожские организации Киевщины, используя подъем и накопившийся опыт, переключили на работу по приведению дорог свеклохозов и свеклоколхозов в проезжее состояние. С 10 октября проводится месячник ремонта полевых дорог.

Надеемся, что автодорожцы Киевщины добьются успехов и на этом участке борьбы с бездорожьем, содействуя перевозке урожая свеклы.

И. Гильбург

Киев

## КАК ВЫ ДУМАЕТЕ РАБОТАТЬ ЗИМОЙ?

В СОВХОЗАХ И МТС ЗАПАДНОЙ ОБЛАСТИ АВТОТРАНСПОРТ В БЕЗБРАЗНОМ СОСТОЯНИИ

Близится период тяжелых зимних перевозок, особенно трудных в условиях сельского хозяйства Западной области. Это налагает на колхозы, совхозы и МТС большую ответственность за своевременную и надлежащую подготовку автотранспорта к зиме.

Техническое состояние автотранспорта во многих МТС и совхозах уже в данный момент надо признать неудовлетворительным. В Комаричской МТС, в Степновском свеклосовхозе и ряде других МТС и совхозов машины работают, имея значительную выработку втулок цапф и ряд прочих дефектов.

Часто можно видеть машины со сломанными коренными листами передних рессор, с погнутыми крыльями и разбитыми фарами.

Это — результат низкой квалификации и небрежного, небросовестного отношения водителей к своим машинам. С этим не ведется действительной борьбы. Повышением квалификации шоферов не занимаются.

В Степновском свеклосовхозе ни один из шоферов не проходил обязательной проверки производственно-технической квалификации. Здесь к рулю допускались люди, не имеющие права на управление машинной.

Эти — факты характерны и для других совхозов и МТС. Неудивительно после этого, что никакая борьба за высокую эффективность эксплуатации машин, за экономию горючего нет и в помине.

Перерасход горючего в некоторых совхозах (Степновский свеклосовхоз) достигает 300 проц. при среднесточном пробеге всего 50 км.

Существующая в большинстве совхозов и МТС система оплаты труда не стимулирует борьбы за высокие технико-экономические показатели: шоферы получают твердую зарплату.

Большинство автомашин не имеет приспособленных помещений для стоянок. Нет противопожарного инвентаря.

Еще хуже с подъездными путями. Машины часто буксуют, неизменно расходуются бензин, изнашивается дефицитная резина.

Вся эта картина достаточно характеризует качество руководства автотранспортным хозяйством в совхозах и МТС области со стороны Облзуполнаркомсовхозов и директоров трестов и объединений. Это внушает серьезную тревогу за то, что в таком состоянии автотранспорт с предстоящими зимними перевозками не справится. Автодорожская общественность, учитывая эту опасность, должна немедленно выступить, добиваясь в соответствующих органах постановки руководства на должную высоту и в первую очередь подготовки совхозно-колхозного автотранспорта к зиме. Борьба за качество водительского состава за трудовую дисциплину, за любовное отношение к машине — первейшая задача совхозных и колхозных автодорожских коллективов.

Смоленск

С. П-ОН



# На общественный суд!

## ПОРА ОЗДОРОВИТЬ АВТОТРАНСПОРТ ГОРЬКОВСКОГО АВТОЗАВОДА ГОНКИ И ПЬЯНКИ ПОД ВИДОМ ОБКАТКИ МАШИН

На территории ГАЗ и на ведущих к нему дорогах идет интенсивное автомобильное движение, но контроля и регулирования его фактически не существует. Между тем режим использования машин на территории ГАЗ и в при заводском районе уже давно требует вмешательства администрации, автодорожских организаций и, наконец, милиции.

Обращение с машинами варварское, по дорогам устраиваются бешеные гонки, зачастую машины гонят пьяные шоферы. В результате — преждевременный износ машин, поломки, а нередко и аварии.

Дорога на перегоне ГАЗ — Канавино изобилует ухабами, но несмотря на это здесь постоянно можно видеть машины, несущиеся со скоростью 70—90 км/час.

Эти машины, большей частью только что сошедшие с конвейера, требуют до сдачи в эксплуатацию обкатки. Машина в этом периоде обслуживания требует бережного обращения, максимально допустимая скорость — 30 км. Один перегон на обкатываемой машине по канавинской дороге со скоростью 70—90 км сокращает жизнь машины наполовину. Потребитель получает уже дефективную, сорванную машину.

Очень часто машину «обкатывается» в личных целях — для прогулок и пьянок. Никто за этим не следит, никто с этим не борется.

Легковые машины эксплуатационного парка при наличии гаража зачем-то ставятся на ночлег

у подъездов квартир начальников, к которым машины прикреплены, или у работающих на этих машинах шоферов. Зачем, — не трудно догадаться.

Разбитые и искаленные машины в результате тайком сдаются ремонтно-механическому отделу, там быстро ремонтируются и... концы в воду.

Повторяем: борьбы с этим злом не ведут ни администрация, ни общественность.

Пора автодорожской организации вмешаться в это дело, взять под свой контроль использование машин ГАЗ и мобилизовать общественность на борьбу с гонкой, пьянкой и прочими злоупотреблениями на автотранспорте.

Вит. Сусанин

г. Горький, автозавод

### От редакции

Горьковский автомобильный завод — первенец социалистической автопромышленности, гордость рабочего класса СССР. Поэтому с особым вниманием страна прислушивается к тому, что делается на ГАЗ.

То, что сообщает о режиме эксплуатации машин на ГАЗ т. Вит. Сусанин, должно привлечь к себе самое пристальное внимание дирекции ГАЗ и всей заводской автодорожской общественности. Помещая корреспонденцию т. Вит. Сусанина, редакция «За рулем» обращает внимание дирекции завода и автодорожской общественности на указанные в корреспонденции безобразия и просит сообщить о принятых мерах.

## ХАЛАТНОСТЬ ГОРСОВЕТА СРЫВАЕТ ВЫПОЛНЕНИЕ ПЛАНА ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Темпы дорожного строительства по Саратову и его пригородной зоне крайне неудовлетворительны: план третьего квартала выполнен по городу на 75,5 проц., по пригородной зоне — на 40 проц.

Для усиления темпов дорожных работ крайисполком объявил месячник дорожного строительства, но из-за бездеятельности в этом вопросе горсовета и в частности городского отдела дорожного строительства месячник провалился. Образованный при горсовете штаб по проведению месячника оказался мертворожденным. Штаб не сумел поднять массы на борьбу с бездорожьем. После первого заседания штаб больше не собирался.

Не проявляя никакой инициативы и действительной заботы о дорожном хозяйстве, коммунальные учреждения Саратова игнорируют также и автодорожную инициативу. Между тем творческая инициатива Горавтодора не раз полностью себя оправдывала. Лишь недавно — 20 сентября —

Горавтодор сдал в эксплуатацию мост у въезда в город по Гусельниковскому тракту. Мост был отремонтирован силами автодорожцев в порядке массовых субботников.

Ценнейший опыт автодорожской общественности по существу игнорируется. Предложения Горавтодора о мобилизации автодорожской общественности на дальнейшие мероприятия для улучшения дорожного хозяйства не проводятся.

Несмотря на все попытки председателя Горавтодора т. Стебнелинского добиться специального постановления горсовета о форсировании дорожного строительства в течение месячника, последний этого не сделал. Месячник, не будучи поддержан соответствующими мероприятиями со стороны горсовета, провалился, и текущий год г. Саратов с его пригородной зоной заканчивает недовыполнением план дорожного строительства.

Ф. Бурлов-Никитин

г. Саратов

Отв. редактор Н. ОСИНСКИЙ

Зам. редактора Н. БЕЛЯЕВ

Издатель Журнально-газетное объединение

Уполн. Главлита В-70173. Техред. Н. Свешников. З. Т. 7 Тираж 40 000. СтАТ В 5-176×250 мм. 1 бум. лист.

Копия, знаков в 1 бум. листе 211 700.

Издание № 237. Журнал слан в набор 2 ноября. Подписан к печати 20 ноября. Прислужено типогр. к печати 23 ноября.

Набр. в 7-й тип. Моссоблопгир. Москва, Арбат, Филипповск. пер., 13. Отпеч. в тип. Журн.-Газетн. Об'един., 1-й Самотечн. 17.

ПРИНИМАЕТСЯ ПОДПИСКА НА 1934 ГОД

## ЗА РУБЕЖОМ

под редакцией

М. Горького и Мих. Кольцова

Массовый общественно-политический еженедельный журнал-газета, ставящий задачей показать лицо буржуазного общества, освещать классовую борьбу и быт рабочих Запада и Востока.

Подписная цена: 12 месяцев—30 р., 6 месяцев—15 р., 3 месяца—7 р. 50 к., 1 месяц—2 р. 50 к.

## НАШИ ДОСТИЖЕНИЯ

под редакцией М. Горького

Ежемесячный литературно-художественный журнал, освещающий гигантское строительство СССР.

Подписная цена: 12 месяцев—15 р., 6 месяцев—7 р. 50 к., 3 месяца—3 р. 75 к.

Подписка принимается: Москва, 6, Страстной бульвар, 11, Жургазобъединение и повсеместно почтой и отделениями Союзпечати.

Жургазобъединение

ПРИНИМАЕТСЯ ПОДПИСКА  
на 1934 год

«Говорит СССР» — двухнедельный журнал, орган Всесоюзного комитета по радиовещанию. Рассчитан на работников радиовещания, радиотворческие кадры и радиослушательский актив. ● Подписная цена: 12 месяцев—12 р., 6 месяцев—6 р., 3 месяца—3 р.

«Радиопрограммы» — двухнедельная газета с программами радиопередач центральных радиостанций. ● Подписная цена: 12 месяцев—2 р. 40 к., 6 месяцев—1 р. 20 к., 3 месяца—60 к.

«Радиофронт» массовый общественно-политический научно-популярный еженедельный журнал радиолюбительства. ● Подписная цена: 12 месяцев—9 р., 6 месяцев—4 р. 50 к., 3 месяца—2 р. 25 к.

Подписка принимается: Москва, 6, Страстной бульвар, 11, Жургазобъединение и повсеместно почтой и отделениями Союзпечати.

Жургазобъединение

ПРИНИМАЕТСЯ ПОДПИСКА  
на 1934 год

на популярно-техническую  
Б И Б Л И О Т Е К У

## „ЗА РУЛЕМ“

24 выпуска в год.

Книги библиотеки посвящены различным вопросам автомобильной и дорожной техники, изложены популярным языком, богато иллюстрированы и рассчитаны на широкую автодорожную массу, шоферов, дорожных работников и учащихся автодорожных курсов и техникумов.

Подписная цена: 12 месяцев—9 р., 6 месяцев—4 р. 50 к., 3 месяца—2 р. 25 к.

● Подписка принимается: Москва, 6, Страстной бульвар, 11, Жургазобъединение и повсеместно почтой и отделениями Союзпечати.

Жургазобъединение

Каждая ячейка

каждый автодоровец

должны читать бюллетень

## А В Т О Д О Р

орган ЦС Автодора

Выходит 2 раза в месяц.

Принимается подписка на 1934 год

Газета освещает текущую работу автодорожных организаций, борется за выполнение автомобильной, тракторной и дорожной пятилетки, за укрепление автодорожных рядов.

Подписная цена: 12 месяцев—3 р. 60 к., 6 месяцев—1 р. 80 к., 3 месяца—90 к.

Подписка принимается: Москва, 6, Страстной бульвар, 11, Жургазобъединение и повсеместно почтой и отделениями Союзпечати.

Жургазобъединение

Спешите подписаться на 1934 год

# ОГОНЕК

двухнедельный массовый общественно-политический иллюстрированный журнал под редакцией М и х. КОЛЬЦОВА

Подписная цена: 12 мес. — 6 р.,  
6 мес. — 3 р., 3 мес. — 1 р. 50 коп.

# РОСТ

двухнедельный массовый литературно-художественный и культурно-бытовой журнал

Подписная цена: 12 мес. — 6 р.,  
6 мес. — 3 р., 3 мес. — 1 р. 50 коп.

## ЖИЗНЬ ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫХ ЛЮДЕЙ

2-я серия биографий при ближайшем участии М. ГОРЬКОГО  
В 1934 году будут изданы биографии Желябова, Вагнера, Фр. Бекона, Бальзака, Вольгаста, Магеллана, Эдисона, Лермонтова, Салтыкова-Щедрина, Франклина, Ульрих-фон-Гутен, Чехова, Леонардо де Винчи, Марата, Лассалля, Бессемера, Радищева, Форда, Некрасова, Майера и др.

Подписная цена: 12 мес. (24 кн.) — 25 р. 20 к., 6 мес. (12 кн.) — 12 р. 60 к., 3 мес. (6 кн.) — 6 р. 30 к.

## Библиотека ОГОНЕК

серия книжек — печатает лучшие произведения советских и иностранных авторов

Подписная цена: 12 мес. (72 кн.) — 12 р.,  
6 мес. (36 кн.) — 6 р., 3 мес. (18 кн.) — 3 р.

ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ: Москва 6, Страстной бульвар, 11, Жургазобъединение и повсеместно почтой и отделениями Союзпечати.

Жургазобъединение

СПЕШИТЕ ПОДПИСАТЬСЯ  
на 1934 год

## ИЗОБРЕТАТЕЛЬ

Орган ЦС общества изобретателей. Ежемесячный журнал, освещает вопросы массового изобретательства и рационализации.

Подписная цена: 12 мес. — 9 р.,  
6 мес. — 4 р. 50 к., 3 мес. — 2 р. 25 коп.

## Изучай ТЕХНИКУ

Орган ВЦСПС. Ежемесячный массовый популярный научно-технический журнал.

Подписная цена: 12 мес. — 6 р.,  
6 мес. — 3 р., 3 мес. — 1 р. 50 коп.

ТИРАЖ ЖУРНАЛОВ ОГРАНИЧЕН

Подписка принимается: Москва 6, Страстной бульвар, 11, Жургазобъединение и повсеместно почтой и отделениями Союзпечати.  
Жургазобъединение

## АВТОМОБИЛЬ, ТРАКТОР И ХОРОШАЯ ДОРОГА МЕНЯЮТ ЛИЦО СТРАНЫ СОВЕТОВ

Большевистскими темпами строятся автотракторные гиганты. Советская страна выходит на одно из первых мест в мире по производству тракторов и автомобилей, сотни тысяч автомобилей и тракторов требуют решительной борьбы с бездорожьем. Миллионы трудящихся включаются в борьбу за овладение передовой техникой автотракторного и дорожного дела.

Борьбу за автомобиль, трактор и хорошую дорогу, за повышение технических знаний ведет орган Центрального совета Автодора — массовый популярно-технический журнал

# ЗА РУЛЕМ

ПРИНИМАЕТСЯ ПОДПИСКА НА 1934 ГОД  
Подписная цена: 12 мес. — 7 р. 20 к., 6 мес. — 3 р. 60 к., 3 мес. — 1 р. 80 коп.

Подписка принимается: Москва 6, Страстной бульвар, 11, Жургазобъединение и повсеместно почтой и отделениями Союзпечати.  
Жургазобъединение