

ЗА ДУЛЕМ

ДАДЕШЬ! 44 ТРАКТОРА XVII ПАРТСЕЗДУ



ВЕСЕННЕМУ СЕВУ — ЗДОРОВЫЙ ТРАКТОР!  
Новое здание МТС Калачевского района (Н. Волга) выг-  
на снимке — отремонтированный трактор выг-  
из ворот МТМ.

3  
1934

ЖУРНАЛЬНО-ГАЗЕТНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ

ПОПУЛЯРНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ  
ВСЕСОЮЗНОГО ОБЩЕСТВА АВТОДОРВЫХОДИТ  
ДВА РАЗА  
В МЕСЯЦ

7 ГОД ИЗДАНИЯ

ЦС Автодора—Москва, угол Мяс-  
ницкой и Фуряковского п., д. 5/12  
Телеф. 4-28-26.РЕДАКЦИЯ: Москва, 6. Страст-  
ной бульвар, 11. Телефон 3-31-91.Трамвай: А, 6, 15, 18, 23, 25, 29, 41.  
Массово-тиражный сектор  
Тел. 5-51-69.ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1934 год:  
на год — 7 р. 20 к., 6 мес. — 3 р.  
60 к., 3 мес. — 1 р. 80 к.

## АВТОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ ВО ВТОРОЙ ПЯТИЛЕТКЕ

ТЕЗИСЫ тт. МОЛОТОВА И КУЙБИШЕВА НАМЕЧАЮТ  
БЛЕСТЯЩЕЕ БУДУЩЕЕ СОВЕТСКОГО АВТОМОБИЛЯ

Грандиозный размах работ по строительству социализма и построению бесклассового общества, намеченный в тезисах, опубликованных к XVII партийному съезду, стал возможен на основе тех огромных успехов, которых добился рабочий класс нашей страны под руководством ленинской партии в первой пятилетке.

Особенно велики успехи в деле создания современной тяжелой индустрии—основы реконструкции всего народного хозяйства.

В период первой пятилетки организованы десятки таких отраслей производства, которых до этого наша страна не знала вовсе. Особенных успехов добилась автомобильная и тракторная промышленность, созданная в короткий срок буквально на голом месте.

К XVII партийному съезду автотракторная промышленность приходит, перевыполнив свой годовой план, освоив мощность заводов и изучив полностью весь технологический процесс производства автомобилей и тракторов.

В тезисах доклада тт. Молотова и Куйбышева намечены новые, еще более грандиозные контуры блестящего развития этой во всех отношениях передовой отрасли нашего машиностроения в течение второй пятилетки.

Парк автомобилей должен быть возрасти с 75 тыс. машин на 1 января 1933 г. до 580 тыс. машин на 1 января 1938 г., т. е. почти в 8 раз.

Горьковский автозавод за время второй пятилетки будет расширен и выпуск машин доведен до 300 тыс. в год. Московский автозавод им. Сталина будет выпускать 80 тыс. машин

среднего тоннажа. Ярославский автозавод— 25 тыс. пятитонных грузовиков и других машин.

Кроме этого расширения существующих заводов во второй пятилетке в Уфе и Сталинграде будут построены два новых автозавода мощностью по 100 тыс. трехтонных грузовиков каждый. В Самаре будет построен новый завод пятитонных грузовиков с выпуском 25 тыс. машин в год.

Значительное увеличение автомобильного и тракторного парка особенно скажется на механизации сельского хозяйства. Тракторный парк с 2 225 тыс. л. с. в 1932 г. будет увеличен до 8 200 тыс. л. с. в 1937 г., т. е. в 3,7 раза. Количество комбайнов в сельском хозяйстве будет доведено до 100 тыс. штук, а автомобилей— до 170 тыс. машин, т. е. увеличено более чем в 12 раз.

Машинотракторные станции в 1937 г. охватят все колхозы, и количество их с 2 446 в 1932 г. увеличится до 6 тыс.

Такой рост механического парка позволит завершить в основном механизацию сельского хозяйства: тракторная пахота и взмет зяби в 1937 г. составят 80 проц., культивация—70 проц., уборка зерновых трактором и уборочными машинами—60 проц. и механизация молотьбы—100 проц.

Нам, живущим в эпоху великих работ, участникам небывалой социалистической стройки, привыкшим к таким темпам и масштабам строительства, о которых не знает мир, не к лицу удивляться нашим собственным масштабам и планам.

<b>СОДЕРЖАНИЕ:</b>	Автомобильный транспорт во второй пятилетке . . . . .	1
	Н. З.—IV сессия ВЦИК о дорожном строительстве . . . . .	3
	Дорожное машиностроение резко отстаёт от требований дорожного строительства . . . . .	7
	ПОЧЕМУ ПРОСТАИВАЮТ АВТОМОБИЛИ (анкета редакции "За рулем")	9
	Г. ДЕМИН — Зимний ремонт тракторов	16
	Техническая консультация . . . . .	18
	Н. В.—Автомобили на аэросани . . . . .	19

Инж. С. КЕЛЛЕР—Что такое качающиеся и жесткие оси автомобиля	20
Новости мировой автодорожной техники . . . . .	22
А. ТУМАНЯН—Кодекс поведения хорошего шофера . . . . .	24
Обмениваемся опытом гаражей . . . . .	27
Рабселькоры-автомобилисты пишут . . . . .	29
На общественный суд! . . . . .	31
Автодорожная викторина . . . . .	32

В номере 37 иллюстраций.

ФЕВРАЛЬ 1934 г.

3

И все же людям, даже наделенным творческой фантазией, нелегко представить себе, что кроется, что вырастает за цифрами намеченных планов.

Уже в первой пятилетке мы с двенадцатого места, которое занимали в Европе по производству автомобилей, перешли на третье, обогнав все страны, кроме Англии и Франции. По производству тракторов мы занимаем первое место в мире. Уже сейчас, в нынешнем году, автомобильный завод им. Сталина в Москве, выпускающий трехтонные грузовики, является самым большим в мире заводом грузовиков подобного типа.

Ярославский автозавод, выпускающий 2 тыс. пятитонных грузовиков в год, числится в шережке крупнейших автомобильных заводов мира по производству тяжелых грузовиков. Трудно представить себе, каким гигантом станет Ярославский завод, расширенный до выпуска 25 тыс. пятитонных грузовиков в год. Мало этого — в Самаре вырастет еще один гигант с выпуском 25 тыс. пятитонных машин в год.

Завод им. Сталина, являющийся, как мы уже говорили, самым большим в мире заводом грузовиков, будет еще расширен втрое и выпуск машин доведен до 80 тыс. Мало этого — будут выстроены еще два больших гиганта, с выпуском по 100 тыс. трехтонных грузовиков каждый.

«СССР становится страной автомобилей и тракторов». Автомобиль и трактор делают популярнейшими машинами среди трудящихся нашей страны.

Однако постройка новых заводов и массовый выпуск автомобилей еще не решает всей проблемы создания в стране мощного автодорожного транспорта. Выпущенные с конвейеров наших заводов машины нужно освоить, нужно их правильно эксплуатировать, нужно создать огромную сеть авторемонтных заводов и мастерских, нужно подготовить сотни тысяч технических грамотных и классово подобранных шоферов. Наконец, нужно покончить с проклятым наследием прошлого — вековым «расейским» бездорожьем.

Программа работ второй пятилетки, изложенная в тезисах, предусматривает ликвидацию в основном бездорожья в стране и постройку 210 тыс. километров новых дорог, не считая строительства, проводимого за счет местных ресурсов.

В период первой пятилетки мы имели лишь единичные примеры настоящей большевистской борьбы с бездорожьем, как, например, в Чувашии. Во второй пятилетке мы должны добиться, чтобы десятки и сотни районов и областей последовали примеру Чувашии и покрыли свою территорию густой сетью проезжих дорог.

В течение второй пятилетки лишь по транспорту общего пользования должно быть построено 25 мощных ремонтных заводов, 900 станций обслуживания, 100 гаражей общего пользования, 300 вулканизационных мастерских и 4 000 бензинораздаточных станций.

В это число не входит то огромное строительство, которое разовьет каждый наркомат, каждая хозяйственная организация, имеющая свои автомобили.

Перед автодорожными организациями открывается беспредельное поле работы. От агитации за автомобиль и дорогу, от шатаний и поисков организационных форм и методов участия в со-

циалистическом строительстве Автодор должен притти к конкретной программе работ, занять определенный участок в социалистической стройке.

Объем намечаемого строительства требует измерения и самих методов работы.

«Теперь, когда генеральная линия партии победилась, когда политика партии проверена жизнью на опыте не только членов партии, но и миллионов трудящихся рабочих и крестьян, — во весь рост встает задача поднятия организационной работы до уровня политического руководства. Организационный вопрос, оставаясь подчиненным вопросом политики, приобретает все же, в виду этого, для дальнейших успехов социалистического строительства исключительное значение» (Каганович).

На автотранспорте больше, чем где бы то ни было, имеют место крупнейшие недостатки, вскрытые партией на примере угольной промышленности, железнодорожного транспорта и всей системы Наркомзема.

Канцелярско-бюрократические методы руководства, дача общих отвлеченных директив, перекашивание проверки исполнения на малокавалифицированных работников, разбухание штатов центральных и средних звеньев, функциональное построение аппарата, крайняя слабость единоначалия и обезличка в управлении, открытые и скрытые нарушения железной дисциплины партии и государства — все это имеет место в работе автотранспорта и с этими недостатками нужно повести решительную борьбу.

Массовое общество Автодор, мобилизующее общественность на выполнение задач второй пятилетки по автотракторному и дорожному делу, должно сыграть значительную роль в усилении темпов строительства, в улучшении эксплуатации автотракторного парка, сбережении резины и горючего и, наконец, в широком развертывании дорожных работ с участием населения.

От «общих» установок, от расплывчатого «содействия» автодорожному транспорту Автодор должен притти к цифровым показателям своей работы, к количеству подготовленных шоферов и любителей, количеству кружков и курсов по техминимуму, количеству автодорожных постов и бригад на заводах автотракторной промышленности и, наконец, к количеству километров дорог, построенных и переданных под охрану Автодора. В конкретных показателях должно быть выражено и качество взятых на себя работ.

Нужно, наконец, покончить с обезличкой и безответственностью, имеющими место в работе Автодора, нужно покончить с «почетными» и неработающими президиумами в ряде наших организаций, за спиной которых очень удобно устранились растратчики, бездельники и классово чуждые элементы.

Строгая ответственность каждого за порученное дело, решительная перестройка всей работы в духе тезисов к XVII партсъезду по организационным вопросам т. Кагановича оздоровят и укрепят нашу организацию.

Учтя многочисленные недостатки в прошлой работе на основе большевистской самкритики сверху донизу, широким фронтом развернув социалистическое соревнование и ударничество, сделаем наше общество достойным тех высоких и ответственных задач, которые предстоят ему в годы второй пятилетки.

# IV СЕССИЯ ВЦИК О ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ

— Не случайно,—говорил т. Калинин в своей речи,—вопрос о дорожном строительстве был поставлен на сессии ВЦИК. Не случайно, что о дорожном строительстве все больше и больше говорит наша печать.

Это—показатель возросшей потребности страны в хороших дорогах, в лучшем использовании их, что диктуется в свою очередь огромным ростом автомобилизации страны, грузооборотом и гигантским увеличением товарооборота.

Всего 30 тыс. км более или менее устроенных дорог имела царская Россия. На территории РСФСР было лишь 10 тыс. км дорог. По сравнению с этими ничтожными цифрами достижения Советского союза в первой пятилетке колоссальны. Только по РСФСР мы построили свыше 60 тыс. км автогужевых дорог, а если взять отдельные передовые области, широко использовавшие трудовое участие населения на дорожных работах то здесь сопоставление цифр окажется еще более разительным. По Горьковскому краю, например, земство за 50 лет выстроило 248 км дорог, а мы на 1 декабря 1933 г. продолжили в Горьковском крае 17 583 км.

Итоги первой пятилетки в дорожном строительстве могут быть выражены в следующих цифрах: помнож 60 тыс. км автогужевых дорог построены десятки тысяч километров подъездных путей, а также внутригородских и пригородных дорог с затратой свыше 1 миллиарда рублей. В Москве, Ленинграде и других городах булыжные мостовые уступили место асфальту и брусчатке, улучшены подъезды к промышленным центрам.

Но потребности социалистического хозяйства в хороших дорогах растут с каждым днем. Рост дорожной сети непропорционален росту автомобилизации страны, росту товарооборота. И вчерашнее достижение сегодня становится уже недостаточным.

Тов. Лебедь, выступавший на сессии ВЦИК с основным докладом о дорожном строительстве, поставил перед сессией четыре основных вопроса: о дорожном строительстве и конкретных задачах в этой области, о состоянии наших автогужевых дорог и их ремонте, о создании механической базы для дорожного хозяйства и об участии населения в дорожном строительстве.

— Вложения в дорожное хозяйство,—говорил т. Лебедь,—недостаточны. Государство еще не может полностью обеспечить всех потребностей

в этом отношении. Но даже то, что отпускается,—а отпускается вовсе не так уж мало,—используется недостаточно хорошо. В 1932 г. план нового дорожного строительства по РСФСР был выполнен лишь на 62 проц., а в 1933 г. к 20 декабря план реализован на 78 проц. Немало краев и областей, требуя увеличения вложений в дорожное строительство, не сумели использовать даже тех средств, которые им были отпущены.

В этом году мы должны объявить решительную борьбу всем недочетам в области дорожного строительства, которые присущи нам до настоящего времени.

Мы не организовали еще экономического изучения строительства наших дорог, не учитываем хозяйственного значения отдельных пунктов и зачастую прокладываем трассу не там, где нужно.

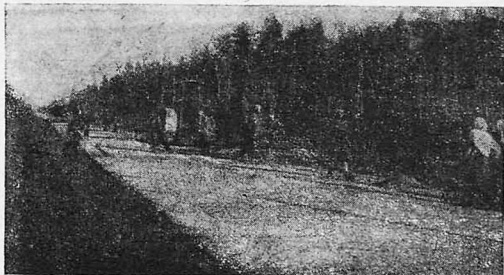
У нас из рук вон плохо поставлена проектировка. Даже в 1933 г. мы в некоторых случаях строили дороги без проектов, а в 1932 г. проекты иногда утверждались уже после окончания строительства. Это зачастую служит причиной неудовлетворительного качества работ, затягивания сроков, увеличения стоимости строительства.

Тов. Лебедь подробно остановился на вопросе о том, какого типа дороги мы должны строить. —Неправильно,—говорил он,—строить в нашей стране с огромной территорией дороги только высшего класса. Нужен путь комбинированный, нужно строить дороги такого типа, которые обеспечили бы частичный переход грузов с гужа на автомашину. Несомненно, придется увеличить удельный вес строительства дорог первого класса, но одновременно с этим совхозы и колхозы должны строить как можно больше профилированных грунтовых дорог, причем с таким расчетом, чтобы в дальнейшем их можно было перевести в более высокие классы, в зависимости от роста грузооборота.

А между тем положение со строительством дорог в совхозах и МТС у нас крайне неблагоприятное. В данный момент потребность совхозов в дорогах удовлетворена только на 12—14 проц. Наркомсовхозов имеет на 2 млн. руб. импортных дорожных машин, но они используются плохо, с большими простоями. В результате потери из-за отсутствия хороших дорог огромны, сильно возрастает себестоимость

Укатка дорожного полотна на 3-м участке шоссе Москва—Горький

Из фотопленки Цудортранса





## Перестройка дамбы на тракте Горький—Ижевск

Фото С. Арбатова



сельскохозяйственных продуктов и к тому же плохая дорога вдвое уменьшает срок жизни автомашины.

### **В каком состоянии находятся существующие у нас дороги и как производится их ремонт?**

Главным условием сохранения капитала, вкладываемого в дорожное строительство, является правильно проводимый технический ремонт. Между тем это основное правило, повидимому, выпало из сознания наших дорожных работников, советов, исполкомов. Это подтверждается тем, что из 146 тыс. км дорог первых трех классов только немного больше 100 тыс. км имеют систематический уход. Вместо 487 эксплуатационных участков существуют только 242. Норма в 400 км, полагающаяся на каждый участок, соблюдается только в отношении 50 проц. участков. Естественно, что участок протяжением иногда в 2 000 км является по существу совершенно беспризорным.

Тов. Лебедь подробно остановился на вопросе о том, как распределяются средства на ремонт и содержание дорог.

— 1933 г.,—говорил он,—является в этом отношении наиболее благоприятным, но тем не менее на капитальный ремонт дорог было намечено по плану всего 13 проц. всех средств, а вместе с текущим ремонтом и содержанием—40,4 проц., остальные 59,6 проц. пошли на новое строительство.

Если обратиться к практике других стран, то мы увидим совершенно иную картину. В Америке 50 проц. всех средств, ассигнуемых на дорожное дело, отпускается на капитальный и текущий ремонт, из них 25 проц. на ремонт и содержание дорог и 25 проц. на оборудование участков, закупку инвентаря и пр. У нас же по плану отпускается только 40 проц., а в действительности в ряде областей и краев он снижается до 13—19 проц.

Такое положение приводит к тому, что средний износ дорог по РСФСР составляет 34 проц., а по дорогам с каменным покрытием—до 44 проц. В какой еще отрасли народного хозяйства,—говорил т. Лебедь,—есть такое варварское отношение к основному капиталу.

Постройку хороших дорог и уход за ними невозможно осуществлять правильно и своевременно без специальных дорожных машин. В 1933 г.

дорожное строительство было обеспечено дорожными машинами на 20—24 проц., фактически же использовалось только 10 проц., а остальная часть бездействовала вследствие плохой эксплуатации, отсутствия ремонта и т. д. У нас достаточное количество заводов, производящих полуфабрикаты, но у нас резко отстает производство дорожных машин, которые должны переработать эти полуфабрикаты.

### **Главный упор—на постройку дорог местными силами**

Трудовое участие населения в строительстве, ремонте и уходе за дорогами приобретает с каждым годом все большее значение, все больший удельный вес.

Тов. Калинин на сессии ВЦИК говорил: «Мы построили сравнительно большое количество новых дорог, но эти новые дороги мало кто замечает, потому что наша территория столь велика, что дорога протяжением в 500—1 000 км заметна только в тех районах, через которые она проходит, остальные миллионы людей ее не видят. Если вы все это учтете, то поймете, что при самом большом внимании к дорогам со стороны союзного и республиканского правительства все же главный упор требуется сделать на постройку дорог местными силами.

Простые гужевые дороги еще долго по количеству своих верст будут впереди так называемых усовершенствованных дорог и на них должно быть в первую очередь обращено внимание местных органов власти и местной общественности, они должны быть построены главным образом местными силами при обязательном участии колхозников».

В 1933 г. на территории РСФСР было занято в работах по дорожному строительству свыше 10 миллионов колхозников, около 5 миллионов голов рабочего скота и десятки тысяч тракторов. Мы должны были построить по плану 18 тыс. км грунтовых дорог, а фактически построили 21 тыс. км. Проведена большая работа по улучшению и ремонту дорог и мостов. Отдельные края и области достигли блестящих успехов в использовании труда населения. Пример Чувашии показывает, что трудозачет здесь не только средство борьбы с бездорожьем, но и средство строительства хороших дорог. Об этом авторитетно заявляли участники караумского пробега.

Развернувшись по инициативе Чувашии современание между рядом республик, краев и областей ставит вполне конкретную задачу—в течение ближайших лет в основном повсеместно ликвидировать бездорожье.

### Обеспечим трудучастие населения техническим руководством

Но и в трудучастии населения есть ряд серьезных недостатков. Прежде всего местные органы власти часто идут на замену трудучастия деньгами, что значительно снижает эффективность работ. Решающим недочетом является также отсутствие правильного организационного и технического руководства, о чем говорил еще т. Калинин на заседании президиума ВЦИК при обсуждении доклада Главдортранса.

Надо принять все меры к обеспечению дорожного строительства с трудучастием населения техническим персоналом. Надо широко применять прекрасно оправдавший себя опыт выделения колхозами специальных бригад.

Мы готовим в своих вузах и техникумах достаточное количество дорожных кадров, которые покрывают потребность второй пятилетки. Но распределение этих кадров проводится неправильно, на производстве процент инженеров и техников недостаточен. Поэтому необходимо на каждый участок дороги всесознательного значения дать инженера, на каждый околоток—техника. Вторая пятилетка намечает огромное развертывание дорожного строительства, трудовое участие с каждым годом будет занимать все большее место в постройке и ремонте дорог, и от руководства трудучастием будет зависеть очень многое.

Выступавшие в прениях по докладу т. Лебеда тт. Буценю (Москва), Струппе (Ленинград), Бауер (Западная область), секретарь ВЦИК А. Киселев, Никитин (Чувашия) и др. подробно останавливались на опыте дорожного строительства 1933 г., анализируя основные недочеты, тормозящие полное количественное и особенно качественное выполнение плана.

Помимо затронутых выше вопросов т. Буценю отметил огромное значение снегоборьбы, которая должна обеспечить круглогодичную работу автомашин, а также указал на необходимость серьезно взяться за древонасаждение, учитывая

прекрасный опыт Чувашии, которая посадила по краям дорог более 1 миллиона саженцев.

Тов. Никитин (Чувашия) подробно остановился на вопросе о содержании дорог.—Легче,—говорил он,—построить дорогу, чем содержать ее в хорошем состоянии. Чтобы обеспечить систематический ремонт, мы все дороги прикрепили к колхозам, к коллективам Автодора, к ячейкам комсомола, к сельсоветам. С меньшим вниманием мы следим за состоянием дорог, крытых камнем; специальная автодорожская машина с дорожным техником ежедневно объезжает тракт Чебоксары—Канаш, организуя необходимый мелкий ремонт. Придать дорогам культурный, красивый вид—такова наша задача в настоящее время.

Тов. Полюян (Москва) говорил о том, что в качестве основного типа дороги мы должны взять улучшенную грунтовую. Только она даст нам возможность в ближайшие два-три года разрешить проблему борьбы с бездорожьем. Строя усовершенствованные дороги по американскому типу, мы должны будем затратить около 200 миллиардов рублей, что, конечно, не представляется возможным. Улучшенная грунтовая дорога обойдется в 2 664 руб. за километр, а асфальто-бетонная—в 200 тыс. за километр.

### Шире привлечь Автодор к практической помощи дорожному строительству

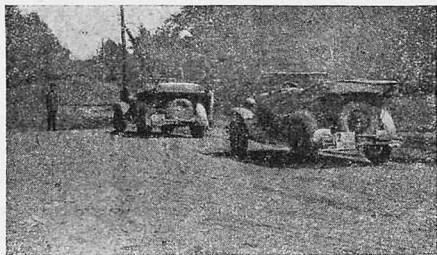
На сессии по докладу о дорожном строительстве выступил председатель ЦС Автодора т. Лежава, рассказавший о работе Автодора и об отношении местных советских организаций к использованию советов и коллективов Автодора для улучшения дорожного дела.

—Сеть автодорожских организаций,—говорил он,—представляет довольно пеструю картину. Есть республики, области и районы, в которых Автодор является бесспорно активным и ценным помощником хозяйственных организаций в дорожном строительстве, но есть и такие, в которых Автодор почти бездействует. Это объясняется, главным образом, слабым руководством в центре и на местах.

Рачительный хозяин, будь то крайисполком, районная организация, правление колхоза или директор совхоза, интересуется каждой организационной формой, которая может быть использована для развития хозяйства данного района.

В грязи векового «расейского» проселка во многих местах еще беспомощно буксуют колеса советских автомобилей





На границе Чувашской и Татарской республик. На снимке видно, где кончается территория „республики дорог“ — Чувашии и начинается бездорожная Татария  
Фото Цыганова

И там, где мы имеем внимательное, заботливое отношение местных советских органов к использованию автодорожных организаций,—там дело дорожного строительства развивается успешно. Как на передовые области, нужно указать на Ленинградскую область и Среднюю Волгу. Большие успехи имеет Автодор также в отдельных районах Горьковского края и ЦЧО. Исключительных успехов добилась Чувашская АССР не без активной помощи Автодора.

Бурно растущее народное хозяйство, рост автомобильного парка требуют наблюдения за состоянием дорог, требуют постройки новых путей, пригодных для автомашин. Можно сказать, что не менее 20 проц. простоев автомашин вызывают плохие дороги.

Мы практиковали опыт отправки на места ремонтных и агитремонтных автоколонн. В 1933 г. одна агитколонна в составе 4 машин обслужила пять свекловичных районов ЦЧО, находившихся в глубоком прорыве. По отзывам политотделов эта форма работы дала блестящие результаты. Партийные организации и исполком решили организовать такие же колонны областного значения. Я уверен,—говорил т. Лежава,—что в любой области можно выкратить для такой колонны 2—3 машины. Такие колонны демонстрируют новые методы и приемы дорожных работ, показывают, как надо чинить мосты, ремонтировать дороги и одновременно помогать политотделам в проведении посевной и уборочной кампаний.

— Вопросы дорожного строительства и правильной эксплуатации дорог,—сказал в заключение т. Лежава,—не могут оставаться вне поля нашего внимания. На семнадцатом году советской власти мы должны поставить себе практической задачей борьбу за высокое благоустройство дорог.

#### Постановление сессии—боевая программа дорожных работ 1934 г.

Решение IV сессии ВЦИК по дорожному строительству четко намечает программу дорожных работ, ремонта, механизации, подготовки кадров и дорожного строительства с участием населения на 1934 год.

Постановление обязывает республиканские, краевые и областные исполкомы проводить широкое строительство хозяйственных дорог и подъездных путей к новостроящимся индустриальным центрам, ж.-д. станциям, водным пристаням и т. д. с одеждой высокого качества.

Постановление устанавливает три основных типа строительства новых и переустройства существующих дорог:

а) для междугородных магистралей и подъез-

дов к промышленным центрам и ж.-д. станциям с напряженным грузооборотом—гудронированное шоссе; на пригородных участках с тяжелым грузовым автодвижением—покрытие из асфальто-бетона, клинкера или брусчатки (дороги первого класса);

б) остальные дороги союзного, республиканского, краевого значения с нормальным грузооборотом строятся с гравийным и щебеночным покрытием с последующим гудронированием (дороги второго класса);

в) дороги районного значения—профилированные, улучшенные грунтовыми с постоянным улучшением их покрытия местными материалами—гравием, шлаком и др. (дороги третьего класса).

По решению сессии в 1934 г. должна быть начата подготовка к строительству образцовой дороги Ленинград—Москва—Харьков—Ростов.

Для усиления механизации дорожного строительства сессия признала необходимым дооборудовать четыре существующих ремонтных завода, организовать в этом году в краях и областях не менее 22 ремонтных баз и не менее 20 ремонтных машинодорожных станций, обеспечив во втором пятилетии организацию таких станций в большинстве районов РСФСР. На местных предприятиях должно быть организовано массовое производство простейших дорожных снарядов—катков, утюгов, канавкопателей и пр.

Учитывая острую необходимость улучшения ухода за дорогами, сессия обязала местные исполкомы в двухмесячный срок прикрепить дороги и подъездные пути к соответствующим фабрикам, заводам и совхозам.

Значительное внимание уделено необходимости укрепления местного руководства. В этом году должны быть организованы райдортрансы в 75 проц. наиболее важных районов РСФСР и в первую очередь свекловичных, на должности начальников участков дорог должны назначаться инженеры, а на должности начальников околотов—дорожные техники. Необходимое количество дорожных техников, а также дорожных механизмов должно быть прикреплено к работам с участием населения; одновременно колхозы и МТС должны организовать подготовку дорожных кадров бригадиров из состава колхозников.

Отмечая в заключительной части постановления положительную роль автодорожных организаций в дорожном строительстве, ВЦИК предложил всем республиканским, краевым и областным исполнительным комитетам широко привлекать к научно-исследовательской и практической работе по развитию дорожного хозяйства местные организации Автодора.

## РЕЗКО ОТСТАЕТ

### ОТ ТРЕБОВАНИЙ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

БЕСЕДА С ЗАМ. УПРАВЛЯЮЩЕГО ДОРМАШОБЪЕДИНЕНИЯ г. С. САМОДУРОВЫМ

Производство дорожных машин, это неперемное условие разрешения важнейшей задачи — механизации устройства усовершенствованных дорог, находится в недопустимом разрыве с возрастающими требованиями, предъявляемыми дорожному хозяйству растущим автомобильным транспортом нашей страны.

Потребность в дорожных машинах на 1934 г. по заявкам Цудортранса выражается в 30 млн. руб., а если прибавить сюда запросы всех потребителей, то эту цифру следует удвоить. Однако при существующем положении эти требования не могут быть удовлетворены.

Главная причина — отсутствие у дорожного машиностроения мощной производственной базы. В 1932 и 1933 гг. из системы Дормашобъединения изъяты заводы Краснодарский и Онежский, причем последний был основным заводом по выпуску прицепных орудий. В 1934 г. должны были вступить в строй Серпуховский и Томский заводы, строительство которых начато два года назад, но сейчас законсервировано. В результате всего этого наша производственная база состоит из Людиновского завода локомобилестроения, Рыбинского завода, выпускающего камнедробилки, моторные и паровые котлы, недавно переданного нам Николаевского завода, реорганизуемого сейчас на производство дорожных прицепных орудий, и, наконец, Кременчугского завода, выпускающего прицепные катки советской конструкции. Мощность всей нашей производственной базы определяется в 18—20 млн. руб., а при капитальных вложениях в 5—6 млн. руб. может быть доведена до 30 млн. руб. в год, т. е. до мощности, способной удовлетворить запросы Цудортранса.

И все же, наша и без того маломощная производственная база в этом году загружается не полностью. По предварительно утвержденной программе мы должны в 1934 г. выпустить дорожных машин лишь на 14 млн. руб. Здесь мы переходим к другой причине, тормозящей наш рост, срывающей нашу программу, — к снабжению металлами.

Наша потребность в листовом железе на 1-й квартал 1934 г. выражается в 1 700 т, а нам зафондировано лишь 600 т. Часть наших заводов до сих пор не получила металл по нарядам на 4-й квартал прошлого года. Письма директоров заводов и сводки свидетельствуют о нехватке основного материала — листового железа и других металлов.

Нельзя сказать, что мы нигде не ставили вопросов о расширении производственной базы с учетом роста потребностей в дорожных машинах и улучшения снабжения металлами. Эти вопросы у нас — наиболее важные. О них мы говорим, пишем и добиваемся их разрешения уже в течение двух лет в Наркомтяжпроме и других инстанциях. В начале прошлого года как будто наметился перелом в смысле создания условий для рекон-

струкции производственной базы и ее расширения. На строительство (законсервированное сейчас) завода в Томске и на строительство там же электростанций и жилых домов нам было ассигновано 11 млн. руб. Но, к сожалению, это внимание к нам оказалось временным и теперь совершенно незаслуженно опять остыло.

Значительно лучше, хотя тоже не без недостатков, обстоит дело с проектировкой и производством машин, утвержденных по нашей программе. В смысле тяговой и двигательной силы мы ориентируем свои машины на тракторы ЧТЗ 60 л. с., Харьковского и Сталинградского заводов в 30 л. с. и Фордзон-Путиловец в 20 л. с. Путиловские фордзоны выпуском прекращены и кроме того 30-сильные тракторы до последнего времени выпускались на колесном ходу, тогда как для нас нужны гусеничные тракторы. Сейчас этот вопрос разрешается в положительном для нас направлении. Путиловский завод приступает к выпуску пропашных тракторов в 20 л. с. типа Формол, и к этому типу мы конструктивно приспособили легкий моторный каток Рыбинского завода. 30-сильные тракторы также в этом году будут выпускаться тракторной промышленностью на гусеничном ходу. Поэтому вопрос о ликвидации разрыва между типами дорожных машин и типами тяговой силы можно считать разрешенным, хотя и до этого он осо-



Асфальтирование одного из колхозных рынков Москвы  
Фото С. Шингарева



бенно грозно для нас не стоял по простой причине—дорожных машин за все время выпущено настолько мало, что для них всегда найдутся тракторы любых систем. Если стоят в бездействии дорожные машины, то это, по нашему мнению, грехи эксплуатации. Ни Цудортранс, ни другие организации ни разу не заявляли нам, что наши машины не могут быть использованы.

Типы машин строго согласованы нами с потребителем—Цудортрансом, и их можно разбить на три категории.

Первая—это типы машин, уже освоенных нашими заводами: грейдера трех видов (1500 шт.), лопаты механические разные (1500 шт.), канавкопатели (150 шт.), катки моторные (200 шт.) и прицепные (600 шт.).

Вторая—типы машин, также освоенных нашими заводами, но подвергшихся конструктивным изменениям, сделанным в итоге проведенной Цудортрансом проверки всех действующих типов дорожных машин. Сюда относятся грейдер-элеваторы, автогрейдер, ментеноры, автогудронаторы, ручные гудронаторы и тракторные снегоочистители. Первые и вторые типы машин обеспечены рабочими чертежами. Третья категория машин, включенных в программу 1934 г., это машины новые: камнедробилки большой модели, кирковщики, гидравлические бульдозеры, эмульсионные и сушильные машины и, наконец, ма-

шины, требующиеся для нужд коммунального хозяйства, — асфальто-бетоно-смесители (типа Уоррэн) и др.

И вот проектировка новых машин отстает. Будет ли удовлетворительно выполнен договор на проектировку и составление рабочих чертежей со стороны Цдормашини, сказать трудно. До последнего времени качество проектировки и чертежей, производимых Цдормашини, было не на должной высоте. Чертежи Цдормашини основательно перерабатываются на наших заводах, а это делать нам нелегко, так как мы не располагаем крепкой конструкторской базой. Проектировка неудовлетворительна в значительной степени вследствие территориальной и ведомственной оторванности проектирования от производства, так как Цдормашини находится в ведении Цудортранса. Сейчас мы укрепляем свои конструкторские кадры на заводах, но этого недостаточно.

Из всего этого необходимо сделать следующие выводы: дорожное машиностроение резко отстает от нужд и запросов нашего хозяйства, отстает по причине недостаточного внимания к нему со стороны соответствующих организаций. Необходимо срочно расширить снабжение дорожного машиностроения металлами—это требование сегодняшнего дня. А требование буквально завтрашнего дня—реконструкция и расширение нашей производственной базы.

## М Е С Я Ч Н И К

### ПОДГОТОВКИ К ДОРОЖНОМУ СТРОИТЕЛЬСТВУ

# ПРОВЕСТИ ОБРАЗЦОВО

План дорожного строительства 1934 г. по РСФСР предусматривает:

построить 28 798 км новых дорог и свыше 23 тыс. пог. м мостов;  
отремонтировать 75,5 тыс. км дорог и 272 тыс. пог. м мостов.

Для успешного выполнения этой программы строительства и ремонта дорог и мостов необходимо с наибольшей полнотой использовать текущий зимний период с тем, чтобы к началу работ не было нехватки в строительных материалах, дорожных механизмах, техническом руководстве.

Между тем, данные о подготовке к строительству 1934 г. пока крайне неутешительны. Запредсовнаркома РСФСР т. Лебедев на IV сессии ВЦИК указывал, что план заготовки по Ленинградской области выполнен до 45 проц., а вывезено всего 6 проц. необходимых материалов. В Западной области заготовлено только 14 проц., а вывезено лишь 5 проц. материалов. Не лучшее положение и в ряде других областей и краев, что объясняется недостаточным оперативным руководством Главдортранса и некоторых местных исполкомов.

Чтобы не повторять печального опыта прошлого года, когда заготовка и вывозка дорожно-строительных материалов к объектам работ производилась зачастую в момент приступа к ра-

ботам, Совет народных комиссаров РСФСР обязал Главдортранс, совнаркомы АССР, краевые и областные исполкомы провести в период с 10 января по 10 марта этого года месячник подготовки к дорожному строительству, в течение которого должна быть обеспечена заготовка и вывозка к местам работ не менее 70 проц. строительных материалов и отремонтировано не менее 90 проц. дорожных машин.

Стопроцентное выполнение зимнего плана подготовки должно быть закончено к 1 апреля.

Одновременно Совнарком РСФСР обязал Главдортранс для оказания помощи в подготовке и проведении дорожного строительства послать на места 25—30 проц. инженерно-технических работников, сидящих в аппаратах республиканских, краевых и областных дорожных органов.

Директива Совнаркома должна быть выполнена полностью и в точные сроки, установленные каждой АССР, краем и областью, в пределах первого квартала этого года.

На помощь исполкомам и дорожным органам должны прийти также автодорожные организации. Их задача—принять участие в определенной доле заготовок и ремонта дорожных машин, стать инициаторами социалистического соревнования между отдельными сельсоветами на выполнение плана месячника.

# ПОЧЕМУ ПРОСТАИВАЮТ АВТОМОБИЛИ?

АНКЕТА РЕДАКЦИИ „ЗА РУЛЕМ“

Редакция журнала „За рулем“ предприняла широкую анкету по всей цепи нашей автоэксплуатации для выяснения причин простаивания и плохой работы нашего автопарка.

Редакция „За рулем“ обратилась с этими вопросами к заместителю начальника Цудортранса т. Перепелкину, начальнику, начальнику Авторменшта т. Быстрову, управляющему трестом „Мосавтормонтаж“ т. Прогору, и. о. председателя ЦК союза шоферов т. Дурничику и нескольким шоферам из рядового гаража Москвы.

Ниже мы печатаем ответы на анкету редакции всех указанных товарищей и послесловие редакции по поводу полученных ответов.

Редакция „За рулем“ приглашает всех читателей журнала, всех автоработников принять участие в дальнейшем обсуждении причин плохой работы автопарка и внести предложения по улучшению работы и повышению коэффициента использования автопарка.

## ЧЕМ БОЛЕЕТ АВТОТРАНСПОРТ И ЧТО НЕОБХОДИМО ДЛЯ ЕГО ОЗДОРОВЛЕНИЯ

БЕСЕДА С ЗАМ. НАЧАЛЬНИКА ЦУДОРТРАНСА т. С. С. ПЕРЕПЕЛКИНЫМ

Вопрос, поднятый журналом «За рулем», бесспорно является своевременным и важным. Состояние эксплуатации автомобильного парка СССР никак нельзя признать удовлетворительным, хотя за последний год мы имеем определенный сдвиг к лучшему почти по всем основным показателям.

Увеличился суточный пробег машин: в первом квартале 1933 г. он составлял 101 км, во втором—108 км.

Увеличился коэффициент использования пробега: в первом квартале 1933 г. 0,56, во втором—0,58. Уменьшилось число дней простоя машин в исправном состоянии: в первом квартале 1933 г. 4,2 дня, во втором—4,0 дня.

Характерен рост показателей по отдельным предприятиям, участвующим во всесоюзном конкурсе на лучшее автопредприятие в период осенне-зимних перевозок. Так, автобаза № 1 Мосавтогруза на один час работы машины дала: в октябре 1933 г. 19,9 т/км, а в декабре (во второй декаде)—30,0 т/км.

Союзтранс, как крупнейшее автотранспортное предприятие общего пользования, после своей перестройки в прошлом году также сумел добиться существенных сдвигов в работе. Огромную роль в этом сыграл переход на спаренную езду, который привел к улучшению технического состояния парка, росту производительности труда и снижению расходов по зарплате.

Достаточно указать, что коэффициент полезного использования грузового автопарка Союзтранса в 1933 г. повысился с 0,51 (за первый квартал) до 0,57 (в третьем квартале). Это уже составляет 81 проц. плана.

Месячная выработка одного шофера, составлявшая в первом полугодии 1933 г. 1588 т/км, возросла к октябрю до 1799 т/км.

Углубление диспетчерского руководства работой автотранспорта обеспечило выполнение эксплуатационных измерителей по использованию ходового парка. Например, вместо 60 т/км в городе и 139,4 т/км по трактам, приходившихся на одну ходовую автомашину в первом квартале 1933 г., в третьем квартале в городе приходилось уже 61,2 т/км, а по трактам—168,7 т/км. Это составляет по городским перевозкам 99,5 проц. и по трактовым перевозкам—137,6 проц. плана при перевыполнении коэф-

фициента использования пробега в городах (102,6 проц. плана).

Все эти моменты, естественно, привели к снижению себестоимости автоперевозок. Себестоимость тонно-километра в Ленинграде по городским автоперевозкам снизилась с 76,11 коп. (за первое полугодие 1933 г.) до 67,04 коп. (в третьем квартале), в Харькове—с 129,67 коп. до 106,42 коп.

Но, несмотря на эти успехи, мы все-таки по ряду показателей отстаем от плана.

Еще недопустимо низок коэффициент полезного использования парка в СССР. Во втором квартале прошлого года он составлял лишь 0,54, иначе говоря, почти половина всего парка оставалась неиспользованной для перевозочных операций.

Эти недостатки, задерживающие оздоровление автотранспорта и улучшение его эксплуатации, приобретают в этом году еще большую остроту в связи с предстоящим увеличением вдвое количества автомобилей в СССР.

Какие же причины вызывают столь неблагоприятное состояние автопарка и сравнительно низкие показатели работы?

Основными причинами следует считать недостаточное освоение техники автоэксплуатации, неблагоприятные кадры водителей и слабую материально-производственную базу.

Эксплуатация автотранспорта охватывает целый ряд важнейших сторон; сюда входит планирование грузооборота, специализация, маршрутизация перевозок и диспетчеризация, как средство планирования, контроля и руководства движением машин, разгрузка ж.-д. узлов и водных пристаней и прочие погрузочно-разгрузочные операции.

Помимо того, по мере расширения роли автоэксплуатации, особо важное значение приобретает служба движения в целом. Следует также указать на широкое применение контейнеров, как элемента, связывающего в единую транспортную систему все виды транспорта.

Подготовка кадров водителей до сих пор является наиболее узким местом в автотранспорте. Между тем, условия работы шофера на линии совершенно отличны от обычных производственных условий в любой отрасли народного хозяйства. Это делает проблему кадров в

автотранспорте исключительно серьезной, имеющей решающее значение. В отличие от рабочего на фабрике и заводе, где имеется постоянное руководство, наблюдение и воздействие на рабочего со стороны окружающей среды, у шофера, выезжающего на линию, вовсе этого нет. Выезжая из гаража, шофер надолго выходит из сферы влияния автобазы, он целиком предоставлен самому себе.

Эти особенности работы на автотранспорте многими недоучитываются. Еще до сих пор широко распространено мнение, что профессия шофера заключается лишь в умении управлять рулем, при этом забывают, что в полное распоряжение шофера дается большая, сложная и ценная машина, которую нужно знать. Однако знание автомашин у большинства наших шоферов отсутствует.

Бурный рост автомобильного парка создал столь огромную потребность в водителях, что подготовка их отстает от предъявляемых требований. Ограниченность времени, недостаток учебных пособий и машин для практического обучения езде,—все это не позволило поставить подготовку водителей на должный уровень.

Результатом этого и является плохое обслуживание машин, частая аварийность, а следовательно, и рост простоев автотранспорта, ухудшение его состояния, снижение показателей работы.

Особенно скверно обстоит дело с кадрами в сельском хозяйстве, где 35 проц. шоферов не имеют права езды. Между тем именно в сельское хозяйство направляется основная масса автомашин, и рост сельскохозяйственного авто-

парка будет особенно интенсивным в течение всей второй пятилетки.

Большое влияние на состояние автоэксплуатации имеет техническое обслуживание подвижного состава: ремонт и снабжение.

В основу технического обслуживания автотранспорта необходимо положить плановое-предупредительный ремонт, требующий регулярного осмотра машин и замены износившихся деталей через определенные, заранее установленные промежутки времени.

Непосредственное влияние на эксплуатацию автотранспорта имеет авторемонтное хозяйство.

В городах у нас создана разветвленная сеть государственных авторемонтных заводов, значительно хуже положение в сельском хозяйстве—в совхозах и МТС. В сельском хозяйстве сеть авторемонтных баз необходимо расширить. Вообще же наше авторемонтное хозяйство требует рационализации и усиления механизации.

Серьезное влияние на эксплуатацию автотранспорта должны оказывать станции обслуживания, открываемые во всех крупных пунктах сосредоточения автомашин и при всех крупных автохозяйствах.

Необходимо принять ряд мер для изжития ощущающейся сейчас нехватки специального инструмента, запасных частей, для устранения их некомплектности, для обновления части уже устаревшего оборудования авторемонтных мастерских.

Перестройка низового звена—автобазы и введение спаренной езды—это два основных организационных мероприятия, которые должны оказать решающее влияние на оздоровление автотранспорта.

## ДЕЙСТВИТЕЛЬНЫЕ ПРИЧИНЫ ПЛОХОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОМАШИН

ННЧАЛНИК АВТОРЕМОНА т. С. А. БЫСТРОВ

Редакция «За рулем» ставит вопрос: почему огромный процент нашего автопарка бездействует?

Вопрос в такой постановке не отвечает фактическому положению не только для автопарка Москвы и Ленинграда, но и для некоторых городов и районов Союза. Верно лишь то, что автохозяйства точно не знают, отчего у них недоиспользуются машины, не знает об этом и Цудортранс.

Нет до сих пор учета причин снижения коэффициента использования машин. В этом несомненно вина Цудортранса, республиканских главдортрансов, а также облдортрансов. Это дает возможность рисовать мрачную картину эксплуатации машин и ссылками на объективные трудности, вроде недостатка снабжения запчастями, горючим и отсутствия ремонтной базы, прикрывать полное незнание собственного автохозяйства, отсутствие учета прихода простоя машин.

Еще до последнего времени существовало ходячее мнение, что даже в Москве только 40 проц. автомашин в действии. Между тем, недавнее обследование, проведенное с моим участием, с несомненностью установило, что весь автопарк Москвы может быть использован почти полностью. В лучших европейских и американских автопарках нормальный отсев при эксплуатации машин достигает 20 проц. К этим пределам может подойти в своей работе и московский автопарк, поскольку снабжением запчастями и ремонтом он обеспечен на 100 проц., а невыпуск на работу машин объясняется только

дефицитом резины и инертным отношением автохозяйств к ремонту на новых авторемонтных заводах.

Журнал «За рулем» сделает полезное дело, если воочию покажет тот сравнительно высокий процент вполне исправных и готовых к эксплуатации машин, который ежедневно может иметься налицо не только в московских, но и в части провинциальных хозяйств, и в то же время выявить—как используются вполне годные и полностью снаряженные к эксплуатации машины, но учитываются эта эксплуатация и в чем заключаются причины ее недочетов. Об этом нужно громко говорить.

Однако следует отметить, что на коэффициенте использования автопарка все же сказывается недообнабжение как запчастями, так особенно резиной, электрооборудованием и горючим.

Несмотря на то, что в 1933 г. Авторемснаб добился по выполнению плана автоснабжения значительно более высокого показателя (91,1 проц.), чем в 1932 г. (67 проц.), на снабжении отрицательно сказалась некомплектность выпуска запчастей автозаводами, которая является буквально бичом в снабженческих делах.

Эта некомплектность отразилась даже при проведении Авторемснабом снабжения уборочного автопарка, несмотря на первополнение им на 18 проц. постановления СНК СССР о снабжении запчастями основных уборочных организаций.

Но приписывать моменту недообнабжения запчастями особенно большое влияние на коэффи-

циент использования автопарка, как это обычно делается, не вполне правильно, а потому к ссылкам на дефицит запчастей как на основную причину невыхода машин на работу следует относиться с осторожностью.

В отношении резины, электрооборудования и горючего дело обстоит несколько иначе.

Резина является в работе автохозяйства чрезвычайно узким местом—ее действительно не хватает. Автодорожная общественность с ЦС Автодора во главе должна всячески настаивать на окончании строительства Ярославского комбината в 1934 г. Это вполне осуществимо. Только скорейший ввод в эксплуатацию этого комбината может разрешить наболевший вопрос с обувью для наших машин.

В Крыму истекшим летом эксплуатировались лишь 50 проц. автомашин Союзтранса. При напряженнейшем курортном движении свыше 20 автобусов, вполне исправных, полностью снаряженных запчастями, систематически простаивали из-за отсутствия резины.

На оживленнейших трактах Северного Кавказа и на Военно-Грузинской дороге, при наличии запасных частей и широкой ремонтной базы, автомашины или простаивали, или работали с недостаточной уплотненностью не только вследствие плохой эксплуатации, но также и из-за нехватки резины и бензина.

Но, несмотря на такую трудность с авторезиной, в наших автохозяйствах происходит безобразное, прямо варварское обращение с нею.

Может показаться невероятным, но это именно так, что, несмотря на огромную нужду в автопокрышках, вулканизационные мастерские, имеющиеся уже во многих местах скопления машин, как правило, ждут заказов.

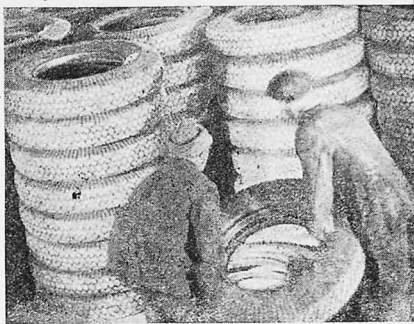
Раньше, когда с авторезиной дело обстояло лучше, чуть испортившаяся покрышка заменялась новой, а старая отправлялась в ремонт. Теперь, когда каждая покрышка на учете, ее тут же стараются использовать до конца, кое-как самодеятельно «латают» на ходу и гробят окончательно задолго до нормального срока.

Аналогичная картина с бензином. Казалось, нехватка бензина должна была вызвать самое экономное его использование. Но нормы расходования горючего сплошь и рядом не выполняются. В 30—40 проц. действующих машин карбюраторы находятся в очень плохом состоянии, бензин течет, постоянно происходит неполное сгорание, большая уценка драгоценного горючего. Это серьезный показатель слабой квалификации шоферов и их невнимательного отношения к бензину.

Узким местом является также электрооборудование. Нередко получение куска провода связано с огромными трудностями для автохозяйств. ВЭО, в частности Электрокомбинат должны усилить выпуск в 1934 г. частей электрооборудования для автомашин и тем самым простей из-за ряда «мелочей» уменьшится.

Что же касается вопроса о ремонте машин, то корень его не только в том, что слаба авторемонтная база, а также в том, что хозяйства не перешли еще на систему ремонта по плану, так как многие автохозяйства не следят за состоянием своих машин, за правильным уходом, нормальной нагрузкой и своевременным профилактическим, планово-предупредительным ремонтом машин.

В Москве, например существует 1 ГАРЗ, построенный по последнему слову авторемонтной техники, дающий полную возможность обеспечить капитальным ремонтом фордовские машины



Готовая продукция шинного завода (Ярославский резино-асбестовый комбинат)

Фото Кармена

автопарка Москвы и области, но и он оказывается все еще незагруженным. Происходит это потому, что многие хозяйства, особенно мелкие, вследствие своей инертности и неосведомленности, положительно находятся в плену у своих шоферов. Об этом нужно говорить настойчиво и со всей категоричностью. Хозяйственники не хотят вынуждены в суть дела эксплуатации машин, отдают ремонт машин в руки собственных шоферов-врачей.

К сведению ЦК шоферов, автодорожной и шоферской общественности. Известно ли им, почему шоферы мелких хозяйств обычно ни за что не хотят перейти на работу в крупнейшие и благоустроенные хозяйства?

По той простой причине, что именно в мелких и отсталых хозяйствах они выгоняют по два и три оклада в месяц.

Каким образом? Они всячески предохраняют инертного хозяйственника от сдачи машины на авторемонтные заводы, они сами берутся ремонтировать машину «на ходу», после чего она часто совершенно выбывает из строя. Они выписывают за счет хозяйства запасные части и детали и значительную долю перепродают на сторону по спекулятивным ценам.

Это бытовое явление, с которым нужно бороться со всей решительностью.

При характеристике состояния действующего автопарка нельзя не упомянуть о той роли, которую начал играть находящийся в системе Авторемснаба новый трест ГАРО, изготовляющий на своих заводах предметы новейших типов гаражного и авторемонтного оборудования. Внедрение этой продукции в обиход гаражей и авторемонтных предприятий сильно содействует улучшению приемов ремонта, ухода и обслуживания машин и тем способствует повышению коэффициента использования автопарка.

Резюмируя сказанное выше, надо еще раз подчеркнуть громадное значение для повышения работоспособности автопарка ремонта, проводимого по плану, и изжития в автоснабжении тех моментов, которые связаны с некомплектностью деталей и дефицитом резины и горючего.



# КУСТАРНИЧЕСТВО В АВТОРЕМОНТЕ — ОСНОВНОЕ ЗЛО

УПРАВЛЯЮЩИЙ ТРЕСТОМ „МОСВАТОРЕМОНТ“ т. Е. Д. ПРОГЕР

Основной причиной чрезвычайно плохой эксплуатации машин является недостаточная подготовка шоферов.

В этом не в малой степени повинны и автодорожные курсы. Это происходит вследствие недопустимо плохого подбора курсантов по социальному составу, небрежного психотехнического профбора при приеме, плохой и односторонней учебной подготовки шоферов.

Часто бывает так, что курсант готовится на легковом форде; при выпуске он получает 1-й разряд. В автохозяйстве его сажают на грузовик, к которому он совершенно не привык, и обратно. Сразу же сказываются и односторонняя подготовка, и психотехнические свойства шофера. Он выводит машину из строя по 1-му разряду.

Краткосрочные курсы с наибольшим сроком подготовки в шесть месяцев для Москвы с ее напряженным движением, требующим большой квалификации водителя, совершенно неприемлемы. Курсы должны быть непременно годичные. Они должны выпускать квалифицированных, стойких, выдержанных, хорошо подготовленных теоретически и практически водителей, шоферов-техников. Лица, окончившие такие курсы, пройдя трехмесячный практический стаж, могут получить ответственное звание шофера в Москве.

Крупное значение в борьбе с аварийностью имеет состояние наших улиц и регулирование движения.

На страницах «За рулем» неоднократно указывалось на дефекты уличной сигнализации. Со своей стороны укажу, что милиционеры большей частью плохо ориентируются при ручной регулировке. Они мало подготовлены к этому ответственному делу и порой лишь усложняют уличное движение. Только в самых ответственных пунктах города регулируют движение вполне проинструктированные милиционеры.

Что касается механического регулирования, то оно имеет тот недостаток, что желтый и красный цвета появляются значительно большее время, чем зеленый. Это задерживает автомобильное движение. Полагаю, что появление желтого цвета должно непосредственно означать движение машины с места, поворот ее налево. При этом темпы движения в общей сумме усилятся, не уменьшая его безопасности.

Теперь перейду к наиболее близкому мне вопросу — ремонту машин. Постановка ремонта у нас из рук вон плоха. Вы вот ставите «наводящие» вопросы: каково качество действующих машин — отечественных и зарубежных? Должен сказать, что пока 80 — 85 проц. машин в гаражах не выдерживают элементарного графика ухода, крепкого профилактического и капитального ремонта, трудно судить о действительных достоинствах машин той или иной марки.

Все категорические предписания Судортранса о режиме ухода, о нормах эксплуатации, о графике ремонта обычно не выполняются даже в крупнейших гаражах Москвы. О второстепенных и провинциальных гаражах и говорить не приходится.

Чем это объясняется? Плохим помещением и

оборудованием гаражей, недостатком рабочей силы и, главным образом, расхлябанностью в работе.

Капитальный ремонт гаражи стремятся проводить у себя. Они кустарничают, прибегают к первобытному оборудованию и малоквалифицированным ремонтным кадрам. В результате машины после капитального ремонта очень скоро выходят из строя.

Как известно, у нас сделано уже немало, чтобы поставить ремонт автомашин на современных заводских началах. В Москве существует шесть авторемонтных заводов, в том числе четыре, объединяемых Мосавторемонт. Среди этих заводов имеются крупные (1-й государственный, АРЕМЗ, ВАРЗ), оборудованные сложнейшими станками по последнему слову ремонтной техники.

В то время как эти крупные заводы работают с неполной нагрузкой, московские гаражи продолжают собственными средствами проводить ремонт, в том числе и капитальный, калеча машины, то и дело возвращая их опять в ремонт. На ремонтный завод они направляют растрепанные и оголенные в гараже машины, лишённые ценнейших деталей и частей, которые нуждаются не в капитальном, а в коренном восстановительном ремонте.

Гаражи обычно мотивируют свои упреждения в капитальном ремонте тем, что на заводах ремонт обходится дороже и продолжается слишком долго. Но и то и другое опровергнуто обследованиями РКИ и транспортной секцией Моссовета.

Работа авторемонтных заводов несомненно оставляет желать лучшего (за исключением 1-го государственного и АРЕМЗ, которые в последнее время работают хорошо), но во всяком случае капитальный ремонт они уже теперь производят быстрее, дешевле и, главное, много лучше, чем гаражи.

В гаражах чувствуется старая традиция: кое-как отремонтировать у себя машину, лишь бы не выпускать ее на сторону. Тут имеет место недооценка тщательного капитального ремонта, отсутствует культура ухода и ремонта машин.

Автодорожные организации должны помочь гаражам как можно скорее изжить традиции мелких кустарных хозяйств, которые на первобытном оборудовании берутся проводить какой-то ремонт и в конечном счете калечат машины.

В заключение укажу еще на то, что все шесть действующих авторемонтных заводов в состоянии полностью удовлетворить потребность московского автотаракана в капитальном ремонте. Следовательно, весь текущий капитальный ремонт автомашин может быть поставлен в Москве на современных рациональных началах. Нужно только, чтобы все автохозяйства осознали важность высокой технической базы и специальных ремонтных кадров для успешного, дешевого и быстро производимого капитального ремонта автомашин. Автохозяйствам надо понять, что освобождение их от капитального ремонта даст им же возможность лучше и больше сосредоточить свое внимание на основных своих функциях по просмотрому профилактическому и среднему ремонту.

# ПЕРЕСТРОЙКА СИСТЕМЫ АВТОЭКСПЛОАТАЦИИ СОЧЕТАТЬ С ПЕРЕСТРОЙКОЙ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ

И. О. ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ЦК СОЮЗА ШОФЕРОВ г. ДУРНИЦЫН

У нас имеет место часто недопустимая, прямо варварская эксплуатация машин: планово-предупредительный ремонт внедряется недостаточно настойчиво, график постановки и пребывания машин в ремонте не соблюдается. По этой причине, главным образом, мы имеем огромный процент простоев автомашин, низкий коэффициент использования автопарка.

Чем объясняется такое положение с автоэксплуатацией? Отсутствие конкретного, оперативного руководства со стороны транспортных органов—одна из главных, если не самая главная причина. В дортрансах до сих пор преобладают канцелярско-бюрократические методы руководства.

Недавно обнаружилось, что директор 3-го автопарка Мосавтогруза т. Меньшиков не знал, какая у него в автобазе система зарплаты и какова сущность новой системы зарплаты. Спрашивается, как можно руководить хозяйством, не зная этих основных вещей.

Задачей здесь является воплотить вполне ясное указание на этот счет партии и правительства в постановлениях о перестройке ж.-д. транспорта, где прямо сказано: «нельзя, наконец, терпеть такого положения, когда руководители... сводят задачи руководства к даче «общих» директив и многочисленных приказов, не видя того, что главное руководство теперь состоит в фактической повседневной проверке исполнения директив и приказов на месте».

Вторая задача—это ликвидация обезлички. На автоаппарате нет еще борьбы с этим. Обезличка разрушает автомашину, приводит к тому, что они больше стоят в ремонте, чем работают. Спаренная езда как система повсеместно не проводится.

Третья задача—это наряду с перестройкой системы эксплуатации перестроить систему зарплаты.

Пока она проведена только в основных хозяйствах и еще далека от завершения. Перестройка проходит крайне вяло, хотя уже давно приняты соответствующие решения и местам даны указания. Здесь надо отметить, что и в самом Цудортране еще не изжиты старые методы. Он попрежнему не знает своей периферии и не в состоянии реально влиять на ход перестройки. Но надо признаться, что здесь есть и вина Центрального комитета союза, который мало помог Цудортрансу в перестройке его аппарата в центре и на местах.

Старая система зарплаты была злом, крайне вредно влияющим непосредственно на автоэксплуатацию. Будучи построена по принципу исчисления за условный тонно-километр, крайне сложная и запутанная, продукт кабинетного творчества, она ни в малейшей степени не заинтересовывала шофера в росте производительности труда, в повышении качественных и технико-экономических показателей; как бы ни менялись эти показатели, это не находило своего отражения в зарплате. Сдельщина в условиях, когда шофер не разбирался в исчислении своего заработка, носила формальный характер. Самый порядок исчисления заработка был сложен и мало доступен для понимания среднего шофера. В ходе своей работы он не мог знать, сколько он заработал, и это плохо влияло на его заинтересованность в работе. То же самое можно сказать и в отношении ремонтного рабочего, Ре-

монтер непосредственно был мало заинтересован в скорейшем выходе машины из ремонта на линии и продолжительности ее работы.

Новая система зарплаты целиком увязана с процессами автоэксплуатации, она отражает каждый ее момент в путевом листе, она обеспечивает правильную оплату шофера по результатам труда, она показывает шоферу, сколько он заработал и сколько он должен получить за такое-то время, за такую-то работу. Тем самым она побуждает шофера увеличивать производительность его труда, шофер может в любой момент знать свой заработок, это повышает его повседневную заинтересованность в качестве работы.

Основанием новой системы является, во-первых, принцип оплаты за тонну перевезенного груза и за пройденный километраж и, во-вторых, исчисление норм на основе технического нормирования. Тем самым она обеспечивает и нормальное соотношение между зарплатой и производительностью труда.

Практика первых же месяцев применения новой системы полностью подтвердила ее большую, чтобы не сказать решающую, роль в оздоровлении дела эксплуатации. Это очень хорошо выявилось на недавно закончившемся пленуме ЦК нашего союза, где об этом много говорили представители с мест. Возьмем ту же Рязанку—крупнейший грузовой парк в Москве. Здесь трансфинплан впервые начал выполняться только после перехода на новую систему зарплаты. В дальнейшем выполнение плана из месяца в месяц возрастало: в октябре—103 проц.; в ноябре—119 проц. Улучшилось использование тоннажа машин и заметно начала возрастать зарплата: средняя месячная зарплата в 148 руб. в сентябре поднялась до 164 руб. в октябре при одновременном росте производительности труда.

Такие же примеры в период октябрь—ноябрь имеются и в других местах. В Горьком на базе Автогужтранса уже первая получка по новой системе дала следующие результаты: выполнение плана увеличилось почти на 10 проц. при увеличении средней часовой оплаты на 8 проц.; коэффициент использования ходового парка увеличился почти на 9 проц. В Ленинграде на 3-й автобазе выполнение плана увеличилось на 13 проц., зарплата—на 7,2 проц., себестоимость снизилась почти на 6 проц. В Киеве на ряде автопредприятий производительность труда увеличилась на 12 проц. при увеличении зарплаты на 7 проц.

Почти во всех случаях рост производительности труда обогнал рост зарплаты.

Но надо отметить, что, несмотря на такие эффективные результаты, перестройка зарплаты на многих предприятиях не началась, о ней на большинстве предприятий даже не знают. Хозяйственники до сих пор не оценили значения этого вопроса и его роль в борьбе за трансфинплан. Надо, конечно, признать, что в этом есть вина и профорганизаций, недостаточно нажимающих на хозяйственников по этой линии. Этот недостаток должен быть исправлен.

В самой практике применения новой системы зарплаты еще потребуются некоторые коррективы, но уже теперь бесспорно, что эта перестройка является одним из решающих звеньев по оздоровлению автоаппарата.

# БЕСЕДЫ С ВОДИТЕЛЯМИ

## У НАС ЕЩЕ СМОТРЯТ ТАК— ЛИШЬ БЫ ЗА ВОРОТА МАШИНУ ВЫГНАТЬ

ТОВ. БЯРЛЯЕВ (1-я колонна, машина № 533)

Только за последние три дня, с 19 по 23 декабря, вздохнул свободно—не простаиваем, а до этого простои были ежедневные, и что обиднее всего—по пустякам. Помню, стоял весь день оттого, что у машины был худой радиатор и прокладка верхней головки блока. Исправить эти дефекты можно было в 15 минут, стоило только паяльник прислонить. А этот, с позволения сказать, «ремонт», мне делал весь день. И все равно радиатор худым остался.

Заявки на ремонт выполняются у нас медленно. Одну и ту же заявку приходится делать несколько раз подряд. Иногда, сдавая машину в профилакторий, даешь заявку на ремонт, сам

укажешь дефект, а утром придешь—машина вернулась все с тем же дефектом.

Вот я сегодня утром выжу (23 декабря), что резина у машины никудышная, не проработать мне с ней смея. Предлагаю сменить, но запасов резины у нас нет. Подкачали кое-как. Начальник колонны гворит: «езжай, как-нибудь авось выдержи». И пришлось мне в середине дня вернуться.

Безответственности, наплевательского отношения к делу в нашем парке еще немало. Техническая часть больше заботится о том, чтобы машину выгнать за ворота хоть с худой резиной, хоть с незапаянным радиатором, хоть с расшатанным рулем.

## КОЛОННА К ПРОСТОЯМ ПРИВЫКЛА

ТОВ. КОЗЫРИН (4-я колонна, машина № 464)

Говоря по совести, наша 4-я колонна к простоям привыкла. Я не могу вспомнить дня, когда бы колонна вышла на линию в полном составе.

Спокойно дня проработать не приходится—то задержка с выходом, то простои в пути, то ранний возврат. Нечего греха таить—бывает по два и по три возврата в одну смену. Причины—самые разнообразные.

## „МЕЛОЧАМИ“ У НАС НЕ ЗАНИМАЮТСЯ

ТОВ. РАТНИКОВ (4-я колонна, машина № 465)

Мелкий инструмент—шведский ключ, отвертка, домкрат—водителю в пути совершенно необходимо. Но этих мелочей у водителей на руках нет. А сколько бывает простоев поэтому, сколько возвратов от того, что без инструмента нельзя на линии устранить самый незначительный дефект. И приходится водителям по каждому пустяку возвращаться в парк.

Сегодня вернулся (23 декабря) прочистить карбюратор. Этой работы на 15 минут, но я потянул два часа, ехал за три километра, жег горю-

На каждой камере в нашем парке по 40 заплат, лопаются ежечасно, а запасов резины нет. Вторая причина лично у меня—безобразная регулировка колуна на сцеплении. Регулируют чуть ли ни через день, а как ни поедешь—все плохо отрегулировано.

Третья причина—систематическая плавка подшипников, и у нас есть много машин, которые больше бывают в ремонте, чем на линии.

И только потому, что нет у меня с собой отвертки и шведского ключа. Но даже когда придешь в парк, то это еще не значит, что дефект будет быстро устранен. Инструмента и здесь нехватает. Домкратов у нас много, но работают 2—3. И выходит так, одну машину поднимают, десять дожидаются. В пути время теряют и здесь приходится простаивать.

О всех этих «мелочах» мы много раз говорили на собраниях, но плохо помогает. Не в почете у нас «мелочи».

## ПОСЛЕСЛОВИЕ К АНКЕТЕ

В рекордно короткий срок мы построили несколько мировых гигантов-автомобилей, овладели передовой сложной техникой автостроения и из месяца в месяц повышаем темпы выпуска машин. В 1933 г. выпущено 50 000 машин.

Осуществление грандиозных планов второй пятилетки поставит нашу автопромышленность по выпуску машин на первое место в Европе и на второе место в мире.

При таких темпах освоения техники автостроения, при непрерывном потоке автомобилей, спускающихся с конвейеров наших автозаводов и разбе-

гающихся по дорогам Советского союза, совершенно нетерпимым является то огромное отставание автоэксплуатации, которое наблюдается в данное время.

Огромные простои, частые поломки и аварии, пережог горючего, ненормально большой расход резины, преждевременный износ и «старость» машины—вот позорные пятна на автоэксплуатации нашего автопарка.

Почему простаивают дефицитные автомашины? Где причина этих безобразий? Кто отвечает за такое состояние автопарка и что нужно предпринять чтобы улучшить положение?

С этими вопросами редакция «За рулем» обратилась к ряду товарищей, работающих в различных звеньях системы автоэксплуатации.

Редакция охватила анкетой всю лестницу систем — от рядового шофера в гараже до начальника Цудортранса.

Ответы получились самые разнообразные. Все высказывавшиеся единодушно подтвердили наличие огромных недостатков в системе автоэксплуатации.

Постараемся кратко подытожить основные недостатки в работе автопарка, отмеченные в высказываниях товарищей.

Зам. начальника Цудортранса т. Перепелкин видит причины скверного состояния автоэксплуатации в недостаточном освоении техники, неблагодарности с кадрами и слабости материально-производственной базы. Коэффициент полезного использования парка во втором квартале прошлого года составлял лишь 0,54, т. е. почти половина всего парка оставалась неиспользованной.

Скверно обстоит дело с ремонтом и снабжением. Тов. Перепелкин считает необходимым расширить сеть автомобильных баз в сельском хозяйстве и провести ряд мер по рационализации и усилению механизации в нашем авторемонтном хозяйстве.

Начальник Авторемснаба т. Быстров считает, что положение с эксплуатацией автопарка обстоит не так уже плохо, как принято думать. Плохая постановка учета приводит к тому, что автохозяйства точно не знают, отчего у них недоиспользуются машины, не знает об этом и Цудортранс. Отсюда — мнение о тяжелом положении с эксплуатацией.

Тов. Быстров указывает, что, например, московский автопарк мог бы подойти в своей работе к нормам лучших европейских и американских гаражей, поскольку снабжением запчастями и ремонтом он обеспечен на 100 проц.

Мы не согласны с т. Быстрым в его оптимистической оценке положения. Сам т. Быстров признает, что, несмотря на почти полное выполнение плана, «некомплектность выпуска запчастей является бичом в снабженческих делах». Тов. Быстров у малает значение недоснабжения запчастями автопарка, видя главные недостатки в снабжении резиной, электрооборудованием и горючим. С этим согласиться никак нельзя. Некомплектность запасных частей есть худший вид недодачи автопарку частей под прикрытием суммарного выполнения плана.

Тов. Быстров указывает на тот странный факт, что даже в таких городах, как Москва, имеющиеся государственные авторемонтные заводы не загружены. Тов. Быстров обвиняет хозяйственников в том, что они предпочитают ремонтировать машины у себя в гараже с помощью своих шоферов кустарными методами и избегают госзавода.

Это явление действительно имеет место в Москве, но было бы совершенно неправильно объяснять его лишь невежеством и консерватизмом хозяйственников и влиянием на них шоферов-врачей. Тов. Быстрову должно быть известно, что ремонт на ремонтных заводах обходится еще необычайно дорого, что по качеству он неудовлетворителен, что на некоторых заводах имели место замена хороших деталей плохими и т. д.

Изжить безобразия, на которые указывает т. Быстров, можно будет по двум направлениям: воздействием на хозяйственников и улучшением качества и удешевлением ремонта на госзаводах.

Управляющий трестом «Мосавторемонт» т. Прогер основную причину плохой автоэксплуатации видит в недостаточной подготовке шоферов.

Переходя к вопросам ремонта, т. Прогер указывает, что 80—85 проц. машин гаража не выдерживают элементарного графика ухода и крепежного

профилактического и капитального ремонта. Это объясняется, по мнению т. Прогера, плохим помещением и оборудованием гаражей и расхлябанностью в работе.

Тов. Прогер также обрушивается на административную сторону гаражей, которая предпочитает ремонтировать машины в кустарных условиях у себя и оставляет незагруженными крупные авторемонтные заводы.

Тов. Прогер противоречит сам себе, когда говорит о том, что РКИ и транспортная секция Моссовета опровергли ходячее мнение о том, что ремонт на заводах обходится дороже и продолжается долго, и тут же указывает на то, что работа авторемонтных заводов несомненно оставляет желать много лучшего.

Тов. Прогер утверждает, что шесть действующих авторемонтных заводов в состоянии полностью удовлетворить потребности московского автопарка в капитальном ремонте.

На фоне этого заявления особенно выпукло выступает вопрос, почему же все-таки так неудовлетворительно положение с ремонтом автомашин в Москве.

Председатель ЦК союза шоферов т. Дурницын ставит три основных задачи перед автотранспортом для улучшения его эксплуатации: 1) изжить канцелярско-бюрократические методы руководства в дортрансах, 2) ликвидировать обезличку и повсеместно провести спаренную езду и 3) перестроить систему зарплат.

Тов. Дурницын приводит ряд ярких примеров, когда перестройка зарплат по-новому приводила к резкому улучшению работы в гараже и повышению коэффициента использования машин.

Нужно добиться, чтобы перестройка зарплат охватила все наши автохозяйства. Весьма интересны беседы, проведенные с водителями в гаражах. Бесконечная цепь «мелочей» опутывает шофера, мешает нормальному использованию машины и улучшению эксплуатации. Нехватка мелкого инструмента в пути, показной халтурный ремонт, погоны за голым процентом выхода машин на линию — вот из чего складываются простои, вот что дает право т. Козырину сказать, что его четвертая колонна «не может вспомнить дня, когда бы она вышла на линию в полном составе».

Наша анкета была бы неполной, если бы мы не коснулись роли и задач Автодора.

Наша общественность в лице Автодора совершенно недостаточно включалась до сих пор в борьбу за оздоровление нашего автопарка. Автодор еще не нашел тех живых форм и методов, по которым он мог бы включиться в эту борьбу. Отдельные попытки в этом отношении на местах были вызваны собственно инициативой, желанием низовых автодорожцев самим найти методы и способы помочь работе автопарка.

Аппарат Центрального совета Автодора, как это с очевидностью выявилось на партийной чистке, не был способен организованно руководить борьбой автодорожцев за улучшение эксплуатации автопарка.

Новое руководство аппаратом Центрального совета должно повернуть всю организацию к вопросам автоэксплуатации и дорожного строительства, сделать их основными, центральными в работе Автодора.

Редакция «За рулем» считает необходимым и в дальнейшем продолжать обсуждение основных причин, вызывающих оставание автоэксплуатации от блестящих успехов нашего автостроения. Редакция открывает свои страницы для предложений по улучшению работы нашего автопарка.

Редакция «За рулем»



# Зимний ремонт тракторов

## СТАТЬЯ 3

В настоящее время все мастерские совхозов и МТС нашего Союза заняты капитальным ремонтом тракторного парка. В этих мастерских работает большое количество малоквалифицированных рабочих, главным образом из состава трактористов. В целях повышения их квалификации, а следовательно, улучшения качества ремонта и ускорения его, — редакция журнала „За рулем“ помещает серию статей т. Демина — „Зимний ремонт тракторов“. В этих статьях автор уделяет основное внимание вопросам выполнения отдельных ремонтных операций, опуская все монтажные работы, с которыми рабочие более знакомы

Редакция

В первой и второй статьях был подробно описан ремонт цилиндров путем смены гильз, расточки и шлифовки их.

Придавая исключительное значение ремонту тракторных частей путем сварки, в этой статье мы знакомим ремонтников с восстановлением деталей мотора путем выполнения сварочных работ.

### Заварка царапин внутри цилиндра

При осмотре цилиндра иногда обнаруживаются глубокие царапины. Если такие царапины нельзя вывести путем расточки или шлифовки, нужно их заварить.

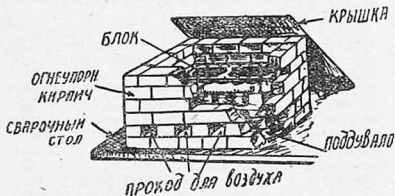


Рис. 1. Печь для подогрева свариваемых частей

Перед заваркой цилиндр следует нагреть. Для нагрева цилиндра можно использовать специальную печь, сложенную из кирпича (рис. 1). В печь устанавливают блок, предназначенный для подогрева, и засыпают его разожженным древесным углем.

Нагрев мотора производится до тех пор, пока он станет темновишневого цвета. После этого

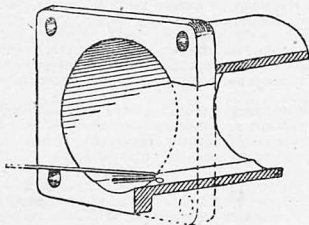


Рис. 2. Положение горелки при заварке царапины внутри цилиндра

блок с помощью специальных клещей переносится на сварочный стол, где укрывается асбестом, за исключением того места, которое будет завариваться.

Заварка царапины цилиндра производится с помощью прямой или несколько изогнутой горелки, соединенной с кислородно-ацетиленовым аппаратом. При заварке надо следить за тем, чтобы пламя по отношению к царапине было под некоторым углом (рис. 2), а не перпендикулярно к поверхности цилиндра, так как иначе

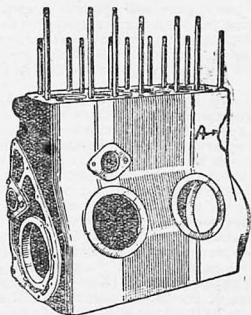


Рис. 3. Повреждения рубашки блока мотора

происходит усадка металла, прилегающего к царапине, металл твердеет и обработка его сильно затрудняется.

При заварке царапины надо следить за тем, чтобы металл цилиндра расплавлялся как можно меньше и в то же время наплавляемый металл заливал бы царапину. Однако расплавить только присадочный материал недостаточно, — нужно, чтобы немного расплавился и материал цилиндра, иначе произойдет только прилипание, а не сварка.

### Ремонт водяной рубашки

Вследствие замерзания воды в системе охлаждения в рубашке блока мотора могут образоваться трещины и выкрошиться целые куски. Возможны также и механические повреждения — пробои, проломы и т. д.

На рис. 3, 4 и 5 изображены различные случаи трещин в рубашках цилиндров.

Все трещины и пробои водяной рубашки можно заделать пайкой или заплатами. Можно

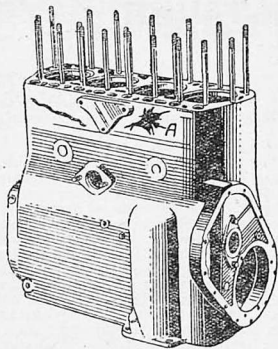


Рис. 4. Повреждение в рубашке блока мотора

также уничтожить трещины, высверлив на месте трещины несколько отверстий на месте и, установив в них винты. Не исключается возможность заварки трещин в рубашке блока мотора.

Пайка трещин производится обыкновенным способом с помощью твердых припоев (медные припой), или путем установки заплат.

Заплаты устанавливаются и в том случае, когда рубашка имеет пробой. Заплата может быть вырезана из меди или жести. Вырезывание заплат производится по форме трещины с таким расчетом, чтобы с каждой стороны трещины заплата выходила примерно на 15—20 мм.

Прикрепление заплат к блоку мотора производится следующим образом (рис. 6). Заплата

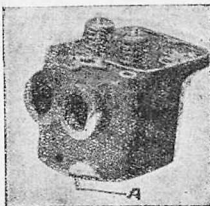


Рис. 5. Повреждения головки блока мотора

накладывается на трещину и в ней насверливается несколько отверстий. Соответствующие отверстия насверливаются и в блоке мотора. Глубина насверливаемых отверстий должна быть равной толщине стенок рубашки. Насверленные отверстия нарезаются газовой резьбой и в них ввертываются винты. Винты надо устанавливать на расстоянии 25—30 мм друг от друга. Заплата должна быть промазана суржком или белилами.

Заделка трещины может быть произведена путем насверливания ряда отверстий по трещине и ввертывания в них нескольких нарезанных штифтов (рис. 7).

Можно также рекомендовать комбинационный способ заделки трещины с помощью винтов и пайки (рис. 8). Это делается так. С обоих концов трещины насверливается по отверстию, в которые ввертываются два медных винта, соединенных между собой тонкой медной пластинкой или проволокой, наложенной на трещину по всей ее длине. Полезно пластинку или медную проволоку не просто наложить на трещину, а вогнать ее внутрь трещины.

Перед установкой винтов и проволоки трещину следует хорошо зачистить трехугольным пластинным шабером или напильником и промыть бензином.

Для пайки надо взять сильную паяльную лампу и нагреть опаиваемое место так, чтобы вложенный в трещину медный пруток распла-

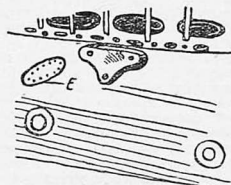


Рис. 6. Установка заплаты на трещину

вился. Во время пайки следует опаиваемое место посыпать или смазать соответствующим флюсом.

Хорошие результаты дает заварка трещин с помощью автогенного аппарата.

Особенно желательно ремонтировать блок мотора автогенной сваркой в том случае, когда из него выкрошились куски материала.

Независимо от того, производится ли заварка трещины или вваривается заплата, перед сваркой необходим предварительный подогрев. Для этого можно успешно пользоваться горном, луч-

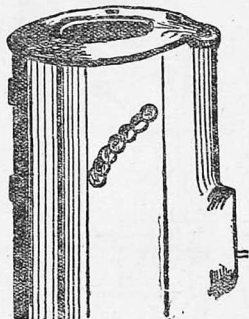


Рис. 7. Заделка трещины путем установки штифтов

# ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ

ПОД ОБЩЕЙ РЕДАКЦИЕЙ И. И. ДОМУЛЕНА  
ТОВ. ГОРШКОВУ С. А. (Москва)

1. Чем объясняется улучшение зажигания при наличии воздушного промежутка в цепи тока высокого напряжения.

1. Увеличением сопротивления в цепи, благодаря чему повышается напряжение в катушке.

2. Какая наиболее выгодная величина разрыва.

2. От 1 мм до 1,5 мм.

3. Что такое детонация и как она устраняется.

3. Бензин имеет склонность, ввиду большого количества водорода, к детонации. Для получения наибольшего коэффициента полезного действия двигателя внутреннего сгорания должно быть возможно большее давление сжатия, следствием чего является повышение температуры сжимаемой смеси, влекущее за собой детонацию. Это явление сказывается в резком металлическом звуке в поршневой системе мотора. В результате такого явления, называемого детонацией, во время которого топливо сгорает в условиях критической скорости горения, происходят потери в работе и перенапряжение в частях двигателя. Детонация появляется после воспламенения части горючей смеси, когда давление сгорающих газов заставит, вследствие высокой степени сжатия мотора самовоспламениться и сгореть с критической скоростью остальную часть газа.

4. Почему мотор чихает при бедной смеси?

4. Состав смеси практически бывает на 1 г бензина от 15—20 г воздуха. Если воздуха будет больше, то получится бедная смесь, которая будет медленнее, чем это нужно, сгорать в цилиндре. Взрывающаяся смесь, в силу медленного своего сгорания, попадает в открытый всасывающий клапан и получается взрыв в карбюраторе.

5 и 6. Что называется диффузором и трубной «вентури» и какая разница между ними?

5 и 6. Разницы никакой нет. Диффузор служит для увеличения скорости воздуха около жиклера.

7. Что такое токи «Фуко»?

7. Благодаря электромагнитной индукции в проводнике индуцируется электронапряжение в том случае, когда магнитное поле около этого проводника изменяет свою интенсивность. На этом основано действие катушки и вследствие именно этой причины во вторичной обмотке катушки появляется ток высокого напряжения в момент, когда в первичной обмотке прерывается ток низкого напряжения и когда благодаря этому исчезает магнитное поле. Первичная обмотка катушки лежит также внутри этого магнитного поля и, следовательно, исчезновение последнего должно вызвать и в этой обмотке индуктивное напряжение и индуктивный ток. Это явление имеет название самоиндукции. Переменное магнитное поле действует и на железный сердечник, возбуждая в нем токи, которые обычно называются токами «Фуко» (имя ученого, обнаружившего это явление). Для раздробления токов «Фуко» применяется сердечник из пластинок.

8. Что означает слово «альтернатор»?

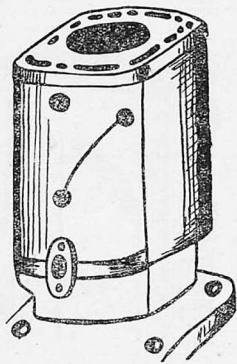
8. Альтернатор — динамомашинка переменного тока, иными словами — генератор.

9. Как сделать проверку исправности первичной цепи явора?

9. Взять соединить карманную батарейку одним концом на массу явора, а другим через лампу к контактному винту. Если лампа загорится, то это значит, что обмотка в исправности.

10. Как определить порядок работы цилиндров двигателя?

10. Порядок работы двигателя определяется по клапанам, — поворачивая тихо мотор, смотреть, в каком порядке по цилиндрам открываются всасывающие или выхлопные клапаны.



18 Рис. 8. Заделка трещины комбинированным способом

ше применять специальную описанную ранее печь.

Завариваемое место перед сваркой зачищается обычным способом с помощью крейцмисселей, напильников и шаберов. Если устанавливается заплатка, то место, где она будет наложена, должно быть обрублено и края его скошены под углом в 45°.

Заготавливаемое место для постановки заплатки лучше всего делать в форме правильной геометрии.

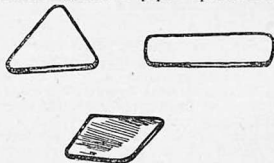
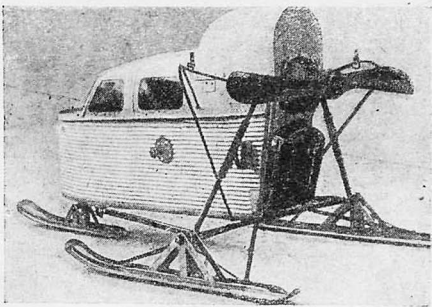


Рис. 9. Заплатки различной формы

трической фигуры, но при этом все углы надо закруглять. Размер заплатки следует делать несколько больше заготовленного места. Заплатки различных форм показаны на рис. 9.

# АВТО ДВИГАТЕЛИ НА АЭРОСАНИ

Ленинградские аэросани с мотором Форда



За последние два-три года в строительстве аэросаней мы добились довольно значительных успехов.

В слете аэросаней, организованном ЦС Автодора в феврале 1933 г., принимали участие вместе с установленными типами «ЦАГИ-АНТ-IV» и «НАТИ-9» также новые конструкции, разработанные отделом опытного строительства глссеров и аэросаней (ОСГА) СНИИ ГВФ. Демонстрировали свои достижения также автодорские коллективы при летних школах.

Слет 1933 г. был знаменателен еще и тем, что на всех аэросанях были установлены советские моторы.

Основываясь на результатах слета, Автодор предложил принять для производства два основных типа аэросаней почтовой-пассажирского назначения, а именно: на металлических типа «ЦАГИ-АНТ-IV» бис-2 и на деревянных—типа ОСГА-6.

Одновременно с этим был поставлен вопрос об использовании автодвигателей для аэросаней в виду значительных эксплуатационных расходов, связанных с использованием авиационных моторов.

Активисты секции ВВМТ Ленинградского облсовета Автодора, занявшись опытом в этом направлении, достигли определенных успехов. Ленинградские товарищи уже построили металлические аэросани с мотором Форд. На предварительных испытаниях аэросани показали хорошие результаты; в ближайшее время будут проведены детальные технические испытания.

Активисты секции ВВМТ ЦС Автодора гг. Бесурников и Коростелев недавно выступили со своими конструкциями деревянных аэросаней с мо-

торами ГАЗ. Эти две конструкции апробированы к постройке, которая будет производиться при Московском воздушно-водномоторном клубе Автодора им. П. И. Баранова и при отделе опытного строительства глссеров и аэросаней СНИИ ГВФ.

Особое внимание обращает на себя конструкция г. Коростелева. Она интересна тем, что мотор на этих санях расположен в задней нижней части кузова и свою работу на воздушный винт передает через стальную ленту. Такое расположение мотора значительно снижает центр тяжести и делает аэросани более устойчивыми. Большая устойчивость и наличие автомобильного двигателя освобождают от необходимости иметь для аэросаней высококвалифицированный (авиационный) водительский персонал.

Аэросани с мотором ГАЗ рассчитаны на полезную нагрузку в три человека, причем расчетная скорость по целине составляет 30—35 км в час, а по накатанной дороге—50—60 км в час.

Аэросани с автомобильными двигателями найдут широкое применение как наиболее экономичное и надежное средство связи в зимних условиях в наших совхозах и МТС, отдаленных от административных центров.

Опытная работа Автодора в этом направлении требует всемерной поддержки со стороны хозяйств и политотделов НКСовхозов и НКЗема. Надо помочь завершить испытания текущей зимой, чтобы к зиме 1934/1935 г. дать для обслуживания хозяйств и политотделов несколько десятков вполне надежных средств зимнего моторного транспорта.

Н. В.

**СССР превращается во втором  
пятилетии в технико-экономически  
независимую страну и в самое передовое  
в техническом отношении  
государство в Европе**

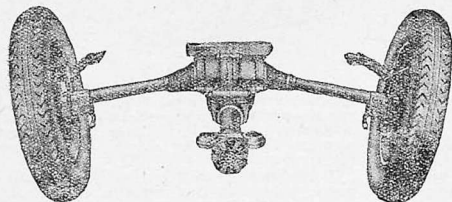


# ЧТО ТАКОЕ КАЧАЮЩИЕСЯ И ЖЕСТКИЕ ОСИ АВТОМОБИЛЯ

Сначала несколько слов об определении понятия независимой подвески и качающихся осей. Независимой называется такая подвеска шасси, конструкция которой допускает перемещение одного колеса независимо от другого от толчков, получаемых вследствие неровности пути, причем безразлично, являются ли колеса ведущими или направляющими. Независимая под-

веска по сравнению с жесткими. Рассмотрим два случая смещения колес в вертикальной плоскости от толчков вследствие неровности пути.

На фиг. 3 изображено смещение жесткой оси от толчка, равномерно направленного к обоим колесам. При такого рода смещении направление колес по отношению к раме автомобиля остается параллельным, а деформация обеих рессор одинаковой. В другом случае, когда колеса испытывают противоположно или односторонне направленные толчки, как это показано на фиг. 4, деформация рессор зависит от расстояния между рессорами. Другими словами, размер деформации рессор жесткой оси на противоположно направленных толчках тем меньше, чем меньше расстояние между рессорами (однако чем больше это расстояние, тем больше устойчивость всего автомобиля). Сравнивая фиг. 3 и фиг. 4, мы видим, что деформация рессор жесткой оси при противоположно направленных толчках значительно больше чем при равномерных, т. е. при противоположно направленных толчках эластичность подвески с жесткой осью повышается.



Фиг. 1. Качающиеся полуоси

веска повышает комфортабельность езды, так как автомобиль воспринимает тем меньше толчков, чем меньше вес неподрессоренной массы.

При такого рода подвеске применяется ось специальной конструкции, носящая название качающейся. Если эта ось ведущая, то карданный вал и дифференциал крепятся жестко к поддрессоренной раме, а от дифференциала к колесам отходят две качающиеся полуоси (фиг. 1). Если же речь идет о направляющей передней оси, то в ней зачастую отсутствует сама ось, и ее заменяют поперечные рессоры (фиг. 2).

Укажем еще, что чем больше прогиб рессоры от толчков при езде, т. е. чем больше ее деформация, тем более мягкой и эластичной становится езда на автомобиле.

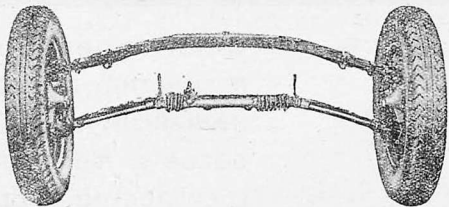
Вопрос о том, какую подвеску предпочесть в конструкциях наших автомобилей: с качающимися или жесткими осями, все больше интересует нашу автомобильную общественность, и на страницах «За рулем» этот вопрос неоднократно ставился в многочисленных статьях, посвященных созданию советского малолитражного автомобиля.

Несмотря на то, что в последнее время ряд европейских фирм пользуется в своих конструкциях автомобилей (особенно в мало- и среднелитражных) подвеской с качающимися осями, американская автопромышленность продолжает попрежнему отрицательно относиться к независимой подвеске колес. По мнению американцев качающиеся оси не только не дают преимуществ, но и служат причиной недостатков, особенно сильно обнаруживающихся в применении к большим и длинным автомобилям.

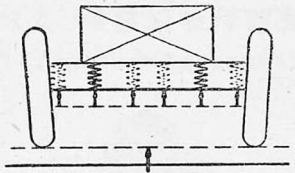
Разберемся в основных преимуществах и недостатках качающихся осей

При независимой подвеске с качающимися осями деформация рессор происходит не в зависимости от того, равномерно ли на оба колеса или противоположно направлены толчки. Поперечные рессоры качающейся оси (фиг. 5) испытывают одни и те же деформации, независимо от направления толчков. Иначе говоря, в независимой подвеске при равномерно или противоположно направленных толчках рессоры испытывают разные деформации.

Длительная практика и многочисленные испытания показали, что подвеска с жесткой конструкцией оси при противоположно направленных толчках (а такого рода толчки попадают на пути чаще всего) обладает большей мягкостью, чем качающаяся ось. Кроме того, по своей продольной оси подвеска с жесткими осями более эластична, чем с качающимися. Этот недостаток качающихся осей при больших скоростях мало заметен, но при небольших дает себя чувствовать, особенно при езде по булыжной или плохо мощеной мостовой.



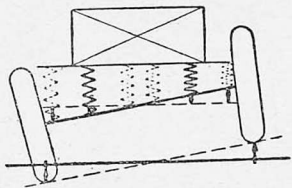
Фиг. 2. Передняя качающаяся ось



Фиг. 3

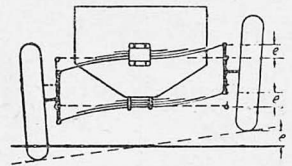
Некоторой независимости можно добиться и при жесткой конструкции оси путем расположения рессор на расстоянии, равном колею колес, как это мы видим на фиг. 6, где рессоры при любых направлениях толчков испытывают одинаковые деформации.

На фиг. 5 и 6 изображены две различные конструкции осей с равной эластичностью; несмотря на это, направленных колес при противоположно направленных толчках у обеих конструкций весьма различны: колеса качающейся оси (фиг. 5) не меняют угла относительно рамы автомобиля, в то время как при жесткой оси



Фиг. 4

(фиг. 6) наблюдается большой перекося колес по отношению к раме, вызывающий наступление гироскопических моментов в колесах. Гироскопические моменты образуются от быстрого вращения колес около свободной оси, причем колеса по инерции не изменяют как своей скорости, так и направления своей оси, но гироскопические моменты способствуют появлению на

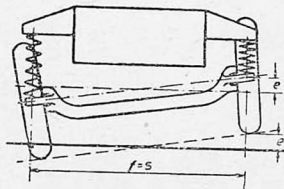


Фиг. 5

осях опасных колебаний и поэтому должны по мере возможности избегаться.

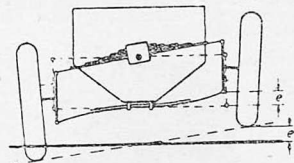
Выше мы указали на ряд недостатков качающихся осей, но они устранимы, если подвесить верхнюю поперечную рессору шарнирно к раме, как это показано на фиг. 7. Для сравнения с этой конструкцией см. на фиг. 4 находящуюся в таком же положении жесткую ось.

При противоположно направленных толчках верхняя шарнирно крепящая поперечная рессора качающейся оси (фиг. 7) будет вращаться



Фиг. 6

вокруг своей точки крепления и не будет деформироваться. Только нижняя поперечная рессора будет, как у обычной конструкции качающейся оси, прогибаться на величину  $e$ . Таким образом в этом случае верхняя рессора исключается из системы подвески и эластичность подвески увеличивается. В зависимости от соотношения между жесткостью верхней поперечной рессоры и нижней можно отрегулировать эластичность качающейся оси до эластичности жесткой оси или при желании довести ее до любых размеров. При односторонне направленных толч-



Фиг. 7

как обонх колес шарнирно крепящая верхняя рессора будет также прогибаться, как если бы она была зажата, как нижняя.

Путем такой конструкции рессор, носящей название компенсационной, достигается при качающихся осях эластичность жестких осей, при этом в значительной степени сохраняются и преимущества качающихся осей, а именно параллельное направление колес по отношению к раме автомобиля.

Инж. С. Келлер

Читайте и выписывайте журнал „ЗА РУЛЕМ“  
(орган ЦС Автодора)

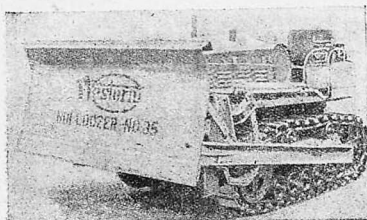
ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: 12 мес. — 7 р. 20 н.  
6 „ — 3 „ 69 „  
3 „ — 1 „ 80 „

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

# НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТО

## УПРОЩЕННЫЙ БУЛЬДОЗЕР

Упрощенный бульдозер Вестри весом приблизительно в 1800 фунтов, способный противостоять огромному напряжению, с высокой подъемной силой и низкой посадкой, построен как

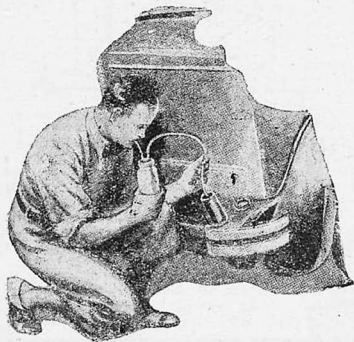


конкурентная машина по типу полносильного Клетрака. Благодаря чрезвычайно несложному сцеплению, толкающие и режущие приспособления его могут быть сцеплены в несколько минут.

## ОТСАСЫВАНИЕ БЕНЗИНА

Простейший способ отсасывания бензина из бака, с тем чтобы он не попадал в рот, заключается в следующем.

В среднего размера бутылочку с широким горлышком вставляется резиновая пробка с двумя коротенькими стеклянными трубочками. На конец одной из них надевается резиновая трубка, а вторая стеклянная трубочка служит для всасывания.



Введя конец резиновой трубки в бензиновый бак, начинают втягивать ртом воздух через вторую трубку. Бензин тотчас же начнет притекать из бака в бутылочку, совершенно не попадая в рот.

## ОБОГРЕВАНИЕ РУЛЕВОГО КОЛЕСА

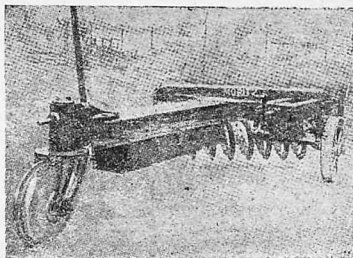


Для предохранения рук шофера от замерзания во время зимних поездок, одним американским инженером построено рулевое колесо, обогреваемое выхлопными газами мотора.

Колесо, соединенное с выхлопным устройством, имеет две трубки, через одну из которых газы входят во все ответвления полого алюминиевого колеса, а через другую—выделяются наружу. Таким образом колесо непрерывно нагревается во все время езды.

## МАШИНА ДЛЯ ВЫРАВНИВАНИЯ ТВЕРДОЙ ПОВЕРХНОСТИ ДОРОГИ

Эту машину не следует смешивать с дорожной дисковой бороной. Она работает при помощи спиральной резьбы, врезается в почву,

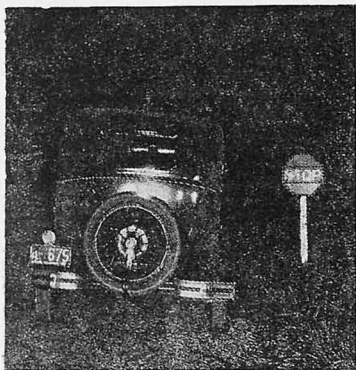


срезает поверхность, переворачивает и смешивает грунт. Глубина прореза легко регулируется специально установленным механическим приспособлением.

## РЕФЛЕКТИРУЮЩИЕ КНОПКИ

Недавно в Америке были проведены опыты замены обычных дорожных знаков, нарисованных краской,—светящимися, в которых знаки, буквы, стрелки и т. д. составлены из так наз. «рефлектирующих кнопок»—граненых стеклянных кружков, вставляемых в рисунок знака. Опыты показали, что при дневном освещении «кнопки» почти незаметны и не уменьшают видимости знака, ночью же, при приближении машины к знаку на расстоянии около 70—100 м, они начинают светиться, отражая свет лучей автомобильных фар.

Наилучшую видимость ночью и «читабельность» знаков показали кнопки диаметром 18 мм, с расстоянием между их центрами—25 мм. Установлено, что наиболее бросающейся в глаза ком-



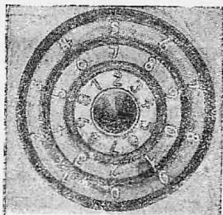
бинацией красок знака является черная (рисунк) и желтая (фон). Эти краски лучше всего воспринимаются водителями и в большинстве случаев резко контрастируют с красками окружающих предметов (деревья, дома и т. д.).

Изготовление рефлектирующих знаков стандартизовано. Буквы и рисунки делаются специальной мастерской и вставляются в щит знака, в зависимости от необходимости лицами, устанавливающими знаки.

На рисунке вид рефлектирующего знака ночью.

## НОВЫЙ ТИП ЗАМКА ДЛЯ АВТОМОБИЛЯ

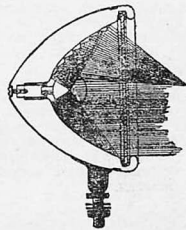
Новый тип замка состоит из трех дисков с цифрами. Расположение цифр при включенном двигателе известно лишь владельцу, и при наличии в этом замке более 9 тыс. комбинаций вора вряд ли сможет включить зажигание. Если же



он попытается открыть капот и заняться проводкой, то замок дает сигнал через средство особого контакта, установленного на капоте. Такие же контакты устанавливаются на дверях и на легко снимающихся частях (запасное колесо, проектор и т. д.).

## НЕОСЛЕПЛЯЮЩИЕ ФАРЫ

Верхняя часть рефлектора этой фары имеет ступенчатую форму, поэтому лучи, отражаясь от нее, падают не вперед, а вниз. Это, с одной



стороны, усиливает освещение дороги, а с другой—предотвращает ослепление встречных водителей.

**ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА НА 1934 ГОД  
НА БЮЛЛЕТЕНЬ „АВТОДОР“**

орган ЦС Автодора, освещающий опыт автодорожской работы и борющийся за укрепление автодорожских рядов.

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

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА:

12 мес. — 3<sup>р.</sup> 60 к.

6 „ — 1 „ 80 „

3 „ — „ 90 „

# КОДЕКС ПОВЕДЕНИЯ ХОРОШЕГО ШОФЕРА

ОТ РЕДАКЦИИ. В серии статей т. А. Туманяна делается попытка сформулировать требования нашего социалистического автотранспорта к хорошему водителю.

Редакция обращается с просьбой к общественности наших газет — обсудить на собраниях шоферов статьи т. Туманяна и сообщить в редакцию свои замечания и дополнения.

«Кодекс поведения хорошего шофера» должен быть создан с помощью всего коллектива шоферов СССР.

Первые статьи т. Туманяна напечатаны в журнале «За рулем», №№ 23 и 24 за 1933 г. и в №№ 1 и 2 за 1934 г.

СТ  
АТЬЯ 5

## АВАРИЙЩИКАМ И ПЬЯНИЦАМ НЕТ МЕСТА ЗА РУЛЕМ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

Профессия водителя имеет свои специфические особенности, требующие от шофера постоянного напряжения. Опасность подстерегает шофера на каждом шагу, особенно на городских улицах с интенсивным движением на перекрестках, плотных дорогах и т. п.

Производительное поведение шофера определяется не только его умением управлять машиной, но в еще большей степени наличием у него важнейших профессиональных качеств — хладнокровия, выдержки, решительности, глазомера, переключаемости, умения правильно распределять внимание, умения ориентироваться в обстановке и т. д.

Вопросы охраны труда и здоровья трудящихся и государственного имущества выдвигают перед нами постоянное требование предварительного профессионального подбора водителей. Это основное требование призваны осуществлять психотехнические лаборатории.

Вслед за психотехническим испытанием право управления устанавливается специальными комиссиями (квалификационными или экзаменационными), организованными при местных транспортных управлениях, которые подвергают каждого желающего быть водителем предварительному испытанию на знание машины, правил уличного движения и умение управлять рулем.

Но несмотря на эти предварительные испытания, направленные к улучшению водительских кадров, кривая аварийности и травматизма за последние годы растет. Об этом свидетельствуют как данные по отдельным крупным транспортным хозяйствам (Москомтранс, Ленкомтранс, Союзтранс), так особенно данные московской станции скорой помощи.

Сопоставляя данные станции скорой помощи за период с 1827 по 1932 г., мы видим, что рост жертв уличного движения значительно опережает рост транспорта и населения.

Чем это объясняется?

Среди ряда причин, подчас указывая объективный характер, мы должны указать на одну чрезвычайно важную причину — игнорирование водителем самого существенного и важного требования водительской профессии:

Соблюдение правил езды!

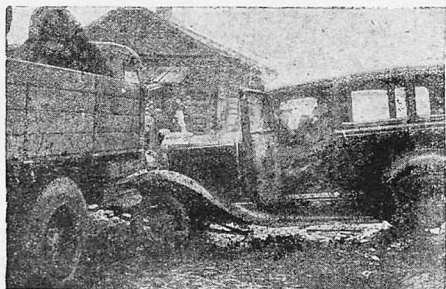
Статистические данные отдела регулирования уличного движения московской милиции показывают, что из всех аварий, происшедших в Москве в течение 1932 г., 88,3 проц. произошли исключительно по вине самих водителей.

Дальнейший анализ причин установил, что основными среди них являются лихачество и пьяна.

Под влиянием алкоголя все те важные качества, которые являются специфической особенностью водительской профессии и о которых говорилось выше, или совершенно исчезают, или же значительно ослабевают. Редко, когда нетрезвый водитель доставляет машину в целости в гараж.

Основная ошибка шофера заключается в том, что, садясь за руль после приема алкоголя, он не считает себя в состоянии опьянения и слишком полагается на свою опытность или «умение владеть собой». В большинстве случаев это подкрепляется тем, что, мол, выпито было мало, одна-две рюмки!

Так именно было с шофером В. И. Ивановым. Иванову 28 лет. Рабочий стаж его 7 лет.



Шофер такси Савинов М., 28 л., с 6-летним стажем, управлял машиной в полной степени опьянения, наехал на грузовик (Ходынская улица в Москве) и... не прощулся

Фото автора



В гараже Моссовета он считался высококвалифицированным специалистом своего дела и, являясь одновременно механиком, был выдвигнут на должность старшего шофера, а фактически — заведующего гаражем.

3 декабря 1933 г., около 11 час. утра, на легковой машине Форд Иванов возвращался из загородной поездки в Москву. Ехал он по Ленинградскому шоссе, которое среди московских улиц и пригородных дорог занимает первое место по аварийности и травматизму. В этот день Ленинградское шоссе было особенно опасно, так как оно имело раскатанную зеркальную поверхность, чрезвычайно скользкую и непригодную для быстрой езды. Тем не менее Иванов, не стесняясь, «нажимал на газ» и по такой ненадежной дороге развил скорость более 60 км в час.

Не доезжая аэродрома, Иванов, по его словам, обогнал впереди идущую грузовую машину и, когда хотел взять вправо, у него забросило зад машины.

По краю дороги, в том же направлении к Москве, шла колонна красноармейцев из 13 человек в шесть рядов по два человека в ряд.

Как только машина завилала, Иванов не направил ее в левую сторону, а повернул вправо и... наехал прямо на колонну красноармейцев.

Вследствие большой скорости, машина проехала через всю колонну, разметала все шесть рядов. Иванов пытался скрыться, но во время был задержан.

Двое красноармейцев было убито на месте, двое умерли в больнице, а пятеро получили различной степени ранения и ушибы. Задержанный шофер Иванов был подвергнут врачебному освидетельствованию и оказался в нетрезвом состоянии.

Один из свидетелей, именно тот, кто в это утро ехал с Ивановым за город, на суде показывал, что туда шофер ехал очень медленно и на его вопрос о причине заявил: «дорога плохая, скользкая, быстро ехать нельзя». Но на обратном пути, глотнув водки, Иванов потерял чувство ответственности и сознание опасности, нажал на газ и в результате... небывалый в истории автомобилизма и советских водителей сознательный наезд на колонну. На суде на вопрос судьи, почему он не свернул влево, Иванов ответил, что он мог в этом случае столкнуться со встречной легкой машиной.

Приводимый ниже сокращенный текст приговора, воздавая должное возмущительному и позорящему водительский состав поступку Иванова, одновременно должен служить для всех шоферов постоянным предостережением в их повседневной работе.

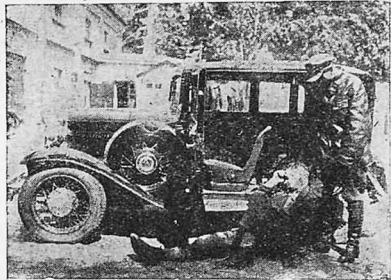
## ПРИГОВОР

Именем Российской Социалистической Федеративной Советской Республики

Московский городской суд в открытом судебном заседании 22—23 декабря 1933 г. рассмотрел дело по обвинению Иванова, Валентина Емельяновича, 1905 г. рождения, проживающего в г. Москве, семейного, по профессии шофера, судимого в 1929 г. за то, что сбил автомашинной мальчишка, в преступлении, предусмотренном ст. 59-3/в Уг. кодекса.

На суде было установлено, что:

1) шофер Иванов проявлял и ранее преступно-легкомысленное и хулиганское отношение к своим служебным обязанностям и еще в 1929 г. был судим за то, что допустил преступно-грубое нарушение трудовой дисциплины и правил уличного движения и автомашинной сбил мальчишка;



Шофер Варягин А., с 10-летним стажем, находясь в полной степени опьянения, остановил машину на улице и заснул за рулем. Варягин в сонном виде был доставлен в ОГПУ.

Фото автора

2) в данном случае, повлекшем за собой катастрофу, во время которой погибли четыре красноармейца, будучи пьян, вел машину с недопустимой и запрещенной законом скоростью (60 км);

3) видя впереди себя идущую машину и решив обогнать эту машину, он не только не уменьшил скорости движения, но, наоборот, усилил эту скорость и в результате врезался в шедшую впереди него колонну красноармейцев;

4) суд установил, что после происшедшей катастрофы, явившейся прямым следствием грубого и преступного нарушения шофером Ивановым трудовой дисциплины, последний пытался скрыться, но был задержан караульным красноармейцем Завьяловым и подоспевшими командирами.

Оценивая исключительно злостное и тягчайшее преступление, совершенное шофером Ивановым, повлекшее за собой катастрофу 3 декабря, Мосгорсуд подчеркивает, что ответственность обвиняемого Иванова усугубляется еще в большей степени и тем, что он, будучи старшим по гаражу, должен был служить примером лучшей работы для других, но Иванов не только не оправдал оказанного ему доверия, но самым преступным образом нарушил прямую обязанность каждого трудящегося Советской страны: окружать особой заботой, вниманием и любовью нашу родную рабоче-крестьянскую Красную армию.

Суд рассматривает поэтому преступление Иванова как тягчайшее преступление перед страной, предусмотренное ст. 59-3/в 2 ч. Уг. код.

Рукводствуясь ст.ст. 319—320 Уг.-процесс. кодекса, приговорил Иванова, Валентина Емельяновича, подвергнуть высшей мере социальной защиты — расстрелять.

Приговор суда для нас важен не только с точки зрения справедливой пролетарской оценки преступного деяния шофера Иванова. Значение приговора для всей водительской массы неизмеримо выше. Особенно поучителен пункт 3 выводов суда, который многим даже показался несколько странным.

Нормальная скорость грузовой машины для Москвы установлена в 30 км. Вследствие скользкости пути на Ленинградском шоссе машины двигались даже ниже этой скорости. Следова-

тельно, Иванов, идя со скоростью в 60 км, имел полную возможность при обгоне машины на неблагоприятной дороге уменьшить ход, учтя возможность всякой неожиданности. Однако под влиянием алкоголя он потерял чувство меры и сознание опасности и вместо разумного уменьшения скорости еще более увеличил ее, чем усилил возможность создания аварийной ситуации.

Это свойство недооценки и недопонимания обстановки и опасности, так рельефно обрисованное в приговоре суда, является основным в поведении водителя, сидящего за рулем в нетрезвом состоянии.

Вот почему мы категорически требуем от советского водителя, чтобы он никогда не садился за руль после приема алкоголя и никогда не употреблял спиртных напитков во время работы.

Количество выпитого и крепость напитка в этом отношении играют относительную роль. Действие алкоголя проявляется не сразу и влияние его различно на различные организмы. В душевной, пропитанной бензиновыми парами, кабине может «разнестись» шофера и от одной рюмки водки или полбутылки пива.

Воздерживаясь сам от употребления алкоголя во время работы, хороший советский шофер обязан принять все меры к тому, чтобы не допускать к рулю любой машины и других водителей, если они вызывают сомнение в своей трезвости.

Отделом урегулирования уличного движения Московской милиции зарегистрированы многочисленные случаи полной потери сознания шофером во время управления рулем в результате пьянки.

В таком именно состоянии нашел дежурный аварийный инспектор ОРУД шофера 1-го таксомоторного парка Савинова, 28 лет, с шестилетним водительским стажем.

Будучи навеселе, Савинов на машине № Г-22-33 на углу ул. Горького и Б. Грузинский сшиб гр. Спиридонова В. и причинил ему легкие повреждения. Савинов уговорил пострадавшего Спиридонова дела на него не заводить, а поехать к нему «впрыснуть счастливого спасения» (ведь мог же совсем пропасть).

Спиридонов согласился.

Савинов тут же купил водки и, чтобы не терять даром времени, заехал к проживающему на той же улице приятелю и началась попойка.

Выпив изрядное количество вина, вся компания села в машину, и Савинов повез их покататься.

На Ходынской ул., против Хлебозавода, Савинов неожиданно и совершенно без нужды круто свернул машину влево и со всего хода ударился о спокойной стоящую на противоположной стороне грузовую машину парашютистского завода. Савинов не почувствовал удара, хотя его машина и вышла из строя, так как он находился в бесчувственном состоянии и спал за рулем.

Пьянка—самый жестокий, самый беспощадный бич работы водителя. Алкоголь—злейший враг шофера.

Борьба с пьянкой на транспорте—это борьба за социалистическую собственность, за сохранность машины, за безопасность трудящихся, и долг каждого шофера, каждого автоработника вести самую беспощадную борьбу с этим злом.

Арсен Туманян

## Авторработники обсуждают

### „КОДЕКС ПОВЕДЕНИЯ ХОРОШЕГО ШОФЕРА“

Общее собрание шоферов, слесарей и ИТР Анапского отделения Севкавтранса, обсудив первую статью т. Туманяна под названием «Кодекс поведения хорошего шофера», напечатанную в № 23 журнала «За рулем» за декабрь 1933 г., считает, что редакция и автор правильно и своевременно ставят вопрос о необходимости высокого культурного воспитания водителя советского автомобиля.

Коллектив шоферов и ремонтной бригады Анапского отделения Севкавтранса объявил на этом собрании борьбу за опрятность шофера, за жесткую дисциплину в уходе и обращении с автомобилем, за чистоту его и самих себя.

Общее собрание постановило просить хозяйственников снабдить шоферов во время работы всем необходимым, а именно: мылом, концями для обтирки машин, полотенцем, дорожной подстилкой из брезента, а также сделать рукомойники из старых баллонов огнетушителей, что будет способствовать улучшению условий труда шоферов, а также их культурному росту. Все эти требования вполне выполнимы в наших условиях.

Шоферы со своей стороны обязуются посещать без пропусков занятия кружка по повышению квалификации и кружок политзанятий.

Общее собрание обращает серьезное внимание всех шоферов на вопрос, выдвинутый журналом «За рулем» и, в частности, просит своей групповой комитет проработать эту статью на групповом собрании шоферов Анапского района.

Собрание вносит следующие дополнения к первой статье т. Туманяна.

1. Установить на машинах умывальники из старых баллонов огнетушителей, приделав к нижней части их краны. Эти умывальники могут служить как для заливки воды в радиатор, так и для мытья рук, а негодные баллоны имеются в каждом хозяйстве.

2. Изготовить из старого брезента дорожные подстилки для шоферов, что предохранит их от пыли и грязи.

Общее собрание постановило вызвать на социальное соревнование все конторы Севкавтранса на лучшую проработку статей т. Туманяна и проведение этих предложений в жизнь.

# Обмениваемся опытом Ташкентской

## БЕРЕГИТЕ МЕЛКИЕ ДЕТАЛИ МАШИНЫ

Мелкие детали машины играют большую роль в работе и заслуживают большого внимания.

Возьмем для примера деталь № 289—часть трактора СТЗ. Это—втулка коромысла клапана, от которой зависит правильная работа распределения и сроки работы остальных деталей механизма.

Если втулка имеет выработку, то сидящее на ней коромысло будет иметь люфт и ударять своим концом не в центр стержня клапана, а штанга толкателя—не в центр второго конца коромысла. От этого односторонне сбиваются стержень клапана, один конец коромысла, гнездо регулировочного винта в штанге толкателя и верхний конец толкателя.

В связи с однобокими ударами по перечисленным деталям и их отклонением и нажимом на одну сторону получается выработка направляющих втулок клапанов и толкателей, что вызывает неполное прикрытие клапаном проходного отверстия и перебои в работе мотора.

Из-за неправильной подачи рабочей смеси мотор теряет мощность и нередко выбывает из строя. Однако несмотря на явную вредность выработки втулок работники механизации сельского хозяйства не обращают должного внимания на эту деталь и меняют ее только тогда, когда коромысло клапана совершенно отказывается работать, а для того чтобы регулирующий винт коромысла не вылетел из гнезда, его удлинняют, чем, конечно, не достигают нужного результата.

Втулка вала влияет на работу магнето. При разработанной втулке, вал, имея люфт, вращается неправильно, т. е. не центрально, увлекает за собой якорь и сбивает подшибники магнето, гнезда подшипников в корпусе магнето и прекращает правильную работу магнето, что влияет на работу трактора в целом.

При ремонте машины не должно быть недоделок. Нужно ремонтировать и тщательно проверять все детали.

Мазур

Ташкент

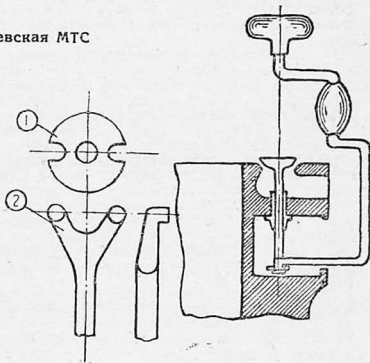
## ИНСТРУМЕНТ ДЛЯ ПРИТирКИ КЛАПАНОВ

Предложение механика Александрова, Еглдаевская МТС

Притирка клапанов, у которых нет на шляпке прореза или дырочек, затрудняется вследствие того, что не все ремонтные мастерские нашего Союза имеют присасывающиеся приборчики.

Механик Александров предложил простое приспособление, с помощью которого можно легко и быстро производить притирку клапанов, не имеющих прорези в шляпке. Этот приборчик (см. рисунок) представляет собой коловорот с изогнутой ножкой, на конце которой имеется вилка «2». Вилка имеет загнутые концы, благодаря чему она может быть вставлена в прорези шайбы «1». Перед притиркой шайба с помощью чекушек укрепляется на ножке клапана. В прорези шайбы вставляется вилка «2». Притирка производится обыкновенным путем.

Прибор конструкции Александрова получил за последнее время широкое применение и в других мастерских.



## КАК ПЕРЕДЕЛАТЬ ШКИВ ФОРДА ПОД ПЛОСКИЙ РЕМЕНЬ

Не так давно в журнале «За рулем» в отделе «Гаражная смекалка» предлагалось в виду недостатка в ремнях для вентилятора машины Форд заливать баббитом углубления для ремня всех трех шкивов, а именно динамо, вентилятора и коленчатого вала и потом расточить, оставляя по бокам небольшие бортики.

Учитывая, что у нас вопрос с цветными металлами стоит остро, я у себя в автобазе применил следующий способ.

На все три шкива я сделал по диаметру обру-

чи из двухмиллиметрового железа; в этих обручах отогнуты борты, чтобы ремень не мог соскочить. Обручи я приварил к самым шкивам в трех местах, после чего взял тракторный ремень от Фордзона, разрезал его по ширине на две части и надел на эти шкивы. Ширина шкивов не изменилась. Работа их безукоризненна.

Такой же способ применяю к машинам Амо-3. О результатах сообщу редакции «За рулем».

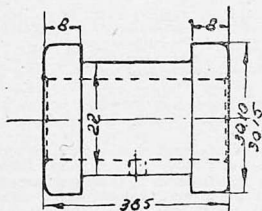
Механик автобазы 18-го треста, Алтуниев  
Тула

## ЗАМЕНА РОЛИКОВЫХ ПОДШИПНИКОВ ВАЛИКА ВОДЯНОЙ ПМПЫ АВТОМОБИЛЯ ГАЗ

Предложение тов. Угольников, г. Загорск, Московской области

Отсутствие запасных роликовых подшипников валика водяной помпы вызывает простой машины в ремонте.

Роликовый подшипник может быть заменен бронзовой втулкой указанной ниже конструкции. Благодаря кольцевой проточке смазка держится хорошо и втулка долго работает.



Втулка запрессовывается в кронштейн, после чего отверстие под валик разворачивается разверткой под размер  $d = 15,86 - 15,89$  мм.

Наружный размер втулки для старых кронштейнов будет несколько больше.

Указанный способ применяется в автобазе Наркомсвязи.

## ОБРЫВ ПОРШНЯ

Большая часть это происходит по вине водителей машины.

Возьмем например, машину Амо-3, имеющую 6-цилиндровый мотор.

Молодые шоферы обычно обращают мало внимания на свечи и чистят их от случая к случаю, в результате чего одна из свечей отказывается работать ввиду загрязненности. мотор сокращает мощность, так как работает на 5 цилиндрах. С каждым тактом всасывания в цилиндр засасывается горячее, дальше идет сжатие и выпуск, цилиндр и кольца обмываются горячим: в конце концов получается задир в цилиндре, захватывается верхняя головка поршня с кольцами и, понятно, обрывается, а затем шатун пробивает цилиндр. Если мотор не выключен, то могут быть еще более серьезные поломки.

Можно считать установленным, что подобные аварии и поломки происходят главным образом из-за того, что молодые неопытные шоферы не предотвращают во-время мелких недостатков в работе машины.

## РЕГУЛИРОВКА 3-ЩЕТОЧНОЙ ДИНАМОМАШИНЫ

Предложение тт. Кузнецова и Воловникова — учеников курсов Автодора № 4, Москва

Для того чтобы иметь возможность легко регулировать силу тока динамомашин, в зависимости от потребления, нужно третью щетку соединить при помощи троса со специальным рычагом на переднем щитке автомобиля. При таком устройстве можно регулировать силу тока на ходу автомобиля, и батарея не будет перезаряжаться и кипеть.

## МЕМБРАНА ДЛЯ БЕНЗИНОВОЙ ПМПЫ АМО-3

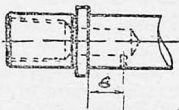
Предложение шофера Чердынцова А., гараж „Востокстали“, гор. Ялапаевск, Уральская область

Диафрагма бензиновой помпы очень быстро выходит из строя, вызывая простой машин. А между тем очень хорошая диафрагма получается из медицинской клеенки. Из нее вырезаются 5 кружков по размеру старой диафрагмы, которые складываются вместе и ставятся на место. Такая диафрагма работает у нас в гараже четыре с половиной месяца и не пропускает бензина.

## СМАЗКА ВАЛИКА РАСПРЕДЕЛИТЕЛЯ ГАЗ

Предложение тов. Угольников, г. Загорск, Московской области

Валик распределителя ГАЗ не смазывается и вследствие этого быстро изнашивается. Для улучшения смазки валик просверливается с торца на глубину 10 мм, считая от бортика при диаметре сверления 6 мм. Затем на расстоянии 8 мм от бортика просверливается отверстие 1,5 мм, через которое масло попадает на поверхность



валика. Винт, крепящий кулачок прерывателя, просверливается сверлом в 3 мм. Через это отверстие периодически вводится смазка.

Указанный способ применяется в автобазе Наркомсвязи.

**ЧИТАЙТЕ** и РАСПРОСТРАНЯЙТЕ

журнал „ЗА РУЛЕМ“

библиотеку „ЗА РУЛЕМ“

и бюллетень „АВТОДОР“

**КОНКУРС** на лучшего общественного распространителя  
напечатан в № 1 „ЗА РУЛЕМ“, стр. 29.

# РАБСЕЛЬКОРЫ-АВТОДОРОВЦЫ

Кешута

## БУМАЖНЫМИ НАРЯДАМИ ДОРОГУ НЕ ПОСТРОИТЬ, НУЖНА МАССОВАЯ РАБОТА И ОПЕРАТИВНОЕ РУКОВОДСТВО



На автозаводе имени Сталина. Фабзачник за работой в кузнечном цехе

Фото Е. Леонова

## О ЧЕМ МЕЧТАЮТ ГОРЬКОВЦЫ НА АВТОБУСНЫХ ОСТАНОВКАХ

Сначала далекий мерный шум, потом пара светящихся глаз, потом—колеблющаяся шумящая масса, две яркие фары, два-три басистых гудка, и вы высоко поднимаете озябшие застывшие ноги и с удовлетворением усаживаетесь в кожаное кресло автобуса.

Увы, это только мечты! Было время, когда мечтать об этом не приходилось, надо было только не зевать, и вы усаживались и ехали куда надо.

Но вот уже шесть месяцев, как все девять автомашин автобусного парка, как одна, стоят безвыездно в своих гаражах.

— Разбиты, поломаны аварийничками, пьяницами—думаете вы?—Ничего подобного: все девять машин стоят целы и невредимы.

Весной и осенью по улицам Прикумска не проехать. Ухабы, непролазная грязь. Местные организации этим не смущаются. Доротделы дают наряды по выполнению населением трудучастия, но никто эти наряды не выполняет, никто не проверяет выполнения заданий, не принимается никаких мер, чтобы заставить эти задания выполнить.

Для строительства шоссе от Октябрьской ул. до вокзала нужно подвезти песок. Дали наряды... но песка нет. Было намечено проложить мостовую от Прикумска до села Покойного. Были даны наряды...

Для ремонта мостов доротделу был отпущен лес. Но лес надо было вывезти из леса. Были даны наряды... Более года лежит лес в лесу.

Доротдел вместо массовой работы и оперативного руководства ограничивается выдачей нарядов. А работу можно было бы развернуть. Есть ряд сельсоветов, которые живо откликаются на призывы о содействии дорожному строительству.

Краснооктябрьскому сельсовету был дан наряд для подвозки 1500 куб. м земли на прокладку насыпи через Сухую—Буйволу и постройку моста в 7 пог. м.

Благодаря активному участию в работе председателя совета т. Четверикова и уполномоченного доротдела Булатникова, задание было выполнено в срок и полностью. Тов. Четвериков сумел развернуть массовую работу среди колхозного населения, и оно охотно откликнулось и приняло активное участие в работе.

Прикумские руководящие органы должны серьезно заняться дорожным делом, организовав для этого широкие массы населения.

Мих. Луккин

— Почему же они, чорт подери, не на линии?

— Нет резины,—отвечают в автотресте,—не дают бензина...

Возле Горького крупнейший автозавод, через Горький тысячи новых машин идут самоходом в разные концы СССР, все, кому нужно, получают и бензин и резину, а в городе Горьком узурпировано фактически автобусное движение из-за отсутствия резины и бензина для автобусов.

Хорошо бы пустить самоходом из Горького бюрократов-головотяпов из треста механического транспорта.

Горький

Рабкор



## УДАРНИКА НУРИМАНОВА ДОЛЖНЫ ЗНАТЬ ВСЕ

Нуриманова все хорошо знают и выказывают ему заслуженное уважение и почет. Его знают не только в колхозе, но и в райдоротделе.

Когда река Дема разрывает ледяную рубашку и, веселая и буйная, начинает швырять по течению обломки льдин, дед Нуриманов уже на мосту.

Нуриманову уже шестьдесят лет, но при разборке моста он на самых ответственных и опасных участках, рискуя попасть под лед, показывает молодежи пример ударной и героической работы в интересах колхоза. Он последний входит с остатков разобранного моста. И он первый идет к реке устанавливать после ледохода разобранный мост. А кто, как не Нуриманов, все время в заботе о мосте, чинит его, землю подсыпает, охраняет его.

В октябрьские торжества дед Нуриманов был премирован своим колхозом и райдоротделом. Принимая подарки, Нуриманов сказал: «Я работал и буду работать еще больше, пока сил хватит». Нуриманов призывал всех стариков и молодежь работать так же, как он.

Ударника Нуриманова Гиниатуца должны знать все.

Г.

г. Белебей.



Тов. Тякуков, 83 лет, один из лучших ударников дорожного строительства в Чувашии

Фото Цыганова

## ЮДОВСКОЕ ДВИЖЕНИЕ В ЛЕНИНГРАДЕ РАСТЕТ, А РУКОВОДСТВО ЮДА СПИТ

Тов. Тихонов, новый заведующий сектором ЮДА в Ленинградском областном совете Автодора, не сумеет сказать, сколько в Ленинграде есть ячеек ЮДА, какая им оказывалась помощь. Не сумеет он ответить потому, что помощи им Ленавтодор не оказывал, никакой работы с ними не вел. Юношеским автодорожским движением он до последнего времени мало интересовался.

Только в последние дни намечился перелом в этом отношении. На этих днях состоялась первая в Ленинграде общегородская конференция юных друзей Автодора. Более двухсот школьников-писателей явилось на конференцию. Конкурс на лучшую действующую модель автомобиля, новое в конструкции аэросаней, глессеры — ко всем этим вопросам пионеры-автодорожцы проявили живейший интерес.

В юдовских кружках идет работа по конструированию моделей автомобилей, в Московском районе юдовский кружок к XVII партсъезду готовит модели двух pedalных автомобилей, кружок Выборгского района готовит модели pedalных и рычажных автомобилей, глессера, аэросаней. Детскосельский кружок в Саду культуры организует автодорожную станцию pedalных автомобилей. Смольнинский кружок провел ряд экскурсий в центральную школу шоферов при Автодоре, изучил автомашину Форд, АМО-3 и др.

Отдельные кружки имеют значительные достижения, выходящие далеко за рамки кружковой работы и приобретающие общесоюзный интерес. Так, например, юдовский кружок на заводе им. Марти работает над изготовлением малолитражного автомобиля по типу 'Эби-кар. По инициативе молодого автодорожца-активиста

т. Черняк и по его чертежам силами юдовцев готовится выйти в свет настоящая малолитражная автомашинка.

Ребята буквально из утиля гаража Ленавтодора выискивали необходимые им части. Нашли фары, случайно обнаружили в разном хламе двигатель, покрытый пылью и грязью, разобрали рулевой механизм, задние крылья и т. д.

Ребята выпросили все это для своего «трехместного» автомобиля и обещают на 2-й всесоюзный шоферский съезд приехать в Москву, совершив пробег на своей автомашине. Они проектируют скорость ее в 40 км в час.

Все это свидетельствует о том, что в юношеских массах кипит огромное творческие силы, направленные в данном случае на борьбу за овладение техникой автомобилизма.

Но никакой помощи кружкам в этой работе, никакого руководства Ленавтодор, в частности его юнсекция, не оказывают. И делегаты юдовской конференции все это отметили в своих выступлениях.

— Нет хороших руководителей кружков, мало кабинетов для работы по автоделу, нет необходимой литературы, — жаловались ребята.

Ленавтодору пора покончить с недооценкой юдовского движения, секция ЮДА Ленавтодора должна теперь повести широкую работу по укреплению существующих юдовских кружков, организации для них методической и материально-технической помощи по развертыванию юдовского движения в городе Ленина и его области.

Ленинград.

Н. Карасев

# На общественный суд!

## ЕМУ БЫ НЕ МАШИНОЙ УПРАВЛЯТЬ, А ВОЛАМИ

### ОБЩЕСТВЕННОСТЬ ТРЕБУЕТ СТРОГИХ МЕР ПРОТИВ ПЬЯНИЦ-АВАРИЙЩИКОВ

В гараже Сызранского о-ва потребителей свила себе гнездо пьяная компания во главе с шофером Шевяковым и грузчиком Сыромятниковым. Пьянство, пьяные выезды на машине и дебоши—обычно идут по следам этой компании.

В конце сентября Шевяков и Сыромятников организовали коллективную пьянку с участием «широкой публики». После, пьяной ватагой, opravились на машине в совхоз «Большевик» за помидорами. Пьяный шофер Шевяков доверил руль своему пьяному же другу—кладовщику Пакалинку, не имеющему прав шофера. В результате машина была сброшена с оврага в озеро и выгашена оттуда на буксире только на другой день. На участке совхоза пьяная ватага распила еще литр и устроила дебош.

Над компанией был учинен производственно-товарищеский суд.

На суде выяснилось, что пьянство в гараже—обыкновенное явление, никакой культурно-массовой работы не ведется, соцсоревнование и ударничество отсутствуют; фабзавком на все это смотрит сквозь пальцы.

Товарищеский суд учел все это и предложил дирекции комбината снять с работы шофера Шевякова.

По чьему-то ходатайству решение суда не выполнено, и пьяница Шевяков оставлен на ра-

боте, ему дается лишь предупреждение. Шевякову вновь доверят машину.

Ввиду полной безнаказанности Шевяков продолжает вести себя по-старому.

13 ноября Шевяков опять в компании своего друга по коллективной пьянке—грузчика Сыромятникова—налетел на машину Союзтранса: обе машины разбиты и вышли из строя, причем и на этот раз Шевяков был пьян и, по показаниям свидетелей, за рулем сидел не он сам, а грузчик Сыромятников, тоже пьяный.

Когда же кончится покровительственное отношение к пьяницам и аварийщикам? Кто даст право изменять решение суда?

Коллектив Автодора и треугольник гаража Автогужтреста должны поставить также вопрос и о шофере этого гаража Горбачеве—втором участнике аварии 13 ноября, так как это у него уже третий случай аварии и все три аварии произошли от того, что Горбачев вместо правой ездит почему-то левой стороной. И недаром ему заявляют шоферы: «Тебе, Горбачев, управлять не машиной, а волами».

Пьяницам и аварийщикам на автогоспарте не место!

АИМ

Сызрань.

## УДАРИТЬ ПО РУКАМ ГОЛОВОТЯПОВ ИЗ „СТЕКЛОГЛИНЫ“

На Попасьянских карьерах «Стеклоглины» уже третий год работают четыре грузовика Амо-3. Однако до сих пор гаража для машин там нет. Ни директора «Стеклоглины», Ерошевича, ни заведующего гаражем Гана это не тревожит. Нет запасных частей для ремонта—это тоже не волнует администрацию.

В прошлом году всю зиму грузовики находились на открытом воздухе, в снегу. Очевидно такой же курс держит администрация и на эту зиму.

Также просто выходит из затруднений администрация и в отношении запасных частей. Вме-

сто того чтобы своевременно позаботиться получить необходимые запчасти, наши головотяпы стали снимать одну за другой различные части с грузовика, который был в полной исправности и требовал лишь замены двух поворотных кулачков цапфы. С этой вполне здоровой машины, по распоряжению зав. гаражем, были сняты для других машин: резина, рессоры, масляный насос, трамблер и некоторые другие части. Здоровая, исправная машина выведена из строя.

Вот как ведут хозяйство на «Стеклоглине».

Свой

Попасьянские карьеры

## СЫЗРАНСКУЮ ШКОЛУ ТРАКТОРИСТОВ ОДОЛЕВАЮТ НЕПОЛАДКИ

Еще с ноября в Сызрани должна была начать занятия краевая школа бригадиров-трактористов. Но до начала января она не была укомплектована: из 150 слушателей прибыло всего 84.

Большинство съехавшихся на курсы не соответствуют требованиям школы: они малограмотны, не имеют необходимого практического стажа.

Приемочной комиссии до сих пор нет, и социальное лицо учащихся полностью не выявлено. С учебными планами и программами тоже неблагополучно. В начале декабря были получены первые четыре программы вместо де-

сяти. Что же касается практических занятий, то для них школа не имеет тракторов требуемых марок.

Никакой политико-воспитательной и культурно-просветительной работы в школе не ведется. Комсомольской ячейки нет. Ячейки добровольных обществ не организованы, стенгазеты нет.

Школа имеет восьмимесячный курс, но уже прошло полтора месяца, время уходит. Ближайшее пора, когда новые кадры должны будут приступить к работе, а в Сызранской школе дело все еще только «наладживается», до сих пор одолевают неполадки.

Клим



# Автодорожная ВИКТОРИНА

## ОТВЕТЫ 4 „ЧТО ВЫ ЗНАЕТЕ ОБ АВТОМОБИЛЬНОЙ РЕЗИНЕ“

1. Каркас, протектор (с боковинами), подпротектор и борта.
2.  $40 \times 8$ ,  $34 \times 7$ ,  $32 \times 6,00$  и  $28 \times 4,75$ .
3.  $29 \times 5,50$ .
4. Каркас покрышки усилен двумя дополнительными слоями корда.
5. Безуточная (или с очень редким и слабым утком) ткань, идущая на изготовление каркаса покрышки.
6. Синтетический каучук, получаемый химическим путем, обычно из спирта.
7. Только в СССР—в Ярославле, Воронеже и Ефремове.
8. Шины значительно большего профиля (большей ширины), чем обычные. Работают при очень низком давлении— $0,8$ — $1,0$  кг/кв. см.
9. Значительное увеличение проходимости автомобиля (особенно в песках) и мягкость хода.
10. СК, Тау-Сагыз (советский натуральный каучук) и «сверхбаллоны».
11. ЯЗ— $6-6,5$ , ЗИС— $4,5-5$ , ГАЗ-А— $2-2,5$ , ГАЗ-АА— $2,5-2,75$ . Давление показано в кг/см<sup>2</sup> (или атмосферах). Пределы внутреннего давления указаны для различных нагрузок.
12. Бесконечная (или конечная) лента, применяемая при безбортовых покрышках (за исклю-

чением случаев монтажа покрышек на глубокий обод) для предохранения камеры от перетирания ее бортами покрышки.

13. При езде на слабом внутреннем давлении, даже на короткое расстояние, покрышка приходит в полную негодность вследствие разрушения каркаса.

14. От резкого торможения, резкого трогания с места, неправильной установки передних колес.

15. Из-за неправильного розвала передних колес.

16.  $32 \times 6$ —шина высокого давления (максимальная нагрузка 1000 кг при внутреннем давлении 6 кг (кв. см),  $32 \times 6,00$ —шина низкого давления—баллон (максимальная нагрузка 650 кг при 2,75 кг (кв. см).

17. Периодической (через 2—3 тыс. км) перестановкой покрышек с задних колес на передние и наоборот.

18. Устанавливать на протектор. При укладке «колесом» нижние покрышки быстро порвутся.

19. В немедленном выправлении вмятин и периодической окраске (или для предохранения от ржавчины).

20. «Гигант».

## ОТВЕТЫ 5 „ЧТО ВЫ ЗНАЕТЕ О СОВРЕМЕННЫХ АВТОМОБИЛЯХ“

1. Вес взездехода распространяется на всю площадь гусениц, значительно большую, чем площадь соприкосновения шин с землей. Давление взездехода на почву меньше, количество точек опоры больше, чем у колесного автомобиля.

2. Демультипликатор дает грузовику возможность при тяжелой нагрузке или плохой дороге за счет уменьшения скорости развивать большую мощность.

3. Двигатель с воздушным охлаждением не замерзнет—у него нет водяных рубашек, а значит нет и воды.

4. Подвеска колес по отдельности, а не на общей оси, как это обычно делается. Колеса совершают колебания независимо друг от друга. Тряска машин уменьшается.

5. Большую устойчивость на больших скоростях и при крутых поворотах.

6. Механизм свободного хода. В момент разгона он сам раздвигает двигатель и колеса и тем самым экономит горючее.

7. Двигатель подвешивается на раме эластично—на резиновых подушках или рессорах. Его колебания не передаются на раму и кузов.

8. Маленький легкий двух-трехместный авто-

мобиль, чаще всего трехколесный с механизмами мотоциклетного типа.

9. Обтекаемая.

10. Для увеличения грузоподъемности машины при двигателе прежней мощности.

11. Термостат.

12. Синхронизатор.

13. Мягкость хода на плохих дорогах, повышенная проходимость и устойчивость.

14. Регулировка карбюратора, охлаждения и опережения зажигания.

15. Установить воздушный фильтр.

16. 440 км в час. Автомобиль «Синяя птица» с двигателем Ролльс-Ройс.

17. Преимущества: устойчивость и удобство посадки кузова. Недостатки: плохая подъемность и сложность механизмов.

18. Газогенераторный автомобиль работает на древесном топливе.

19. 1) Работает на нефти, а не на бензине; 2) Экономит 30 проц. горючего; 3) имеет более простое устройство.

20. Сервомеханизмы позволяют лишь слегка нажимать на педали и сами производят трудную работу по торможению, выключению сцепления и повороту колес тяжелого грузовика.

Отв. редактор Н. ОСИНСКИЙ.

Зам. редактора Н. БЕЛЯЕВ.

Издатель Журналино-газетное объединение

Улоли. Главлита В—76583.

Техред. Н. Свешников Изд. № 23 З. Т. 37. Тираж 50.000.

Ст.Лт. Б.—176×250 мм.

Журнал сдан в набор 11 января 1934 г. Подписан к печати 29 января 1934 г. Приступлено типогр. к печати 31 января 1934 г.

Типография Журналино-газетного объединения, Москва, 1-й Самотечный пер., д. 17.