

187
34

1
Библиотека
Иркутск
1935

ЗА РУЛЕМ

4
1935
ФЕВРАЛЬ



**ДА ЗДРАВСТВУЕТ
КРАСНАЯ АРМИЯ —**

**МОГУЧАЯ ЗАЩИТА СТРАНЫ!
ПОБЕЖДАЮЩЕГО СОЦИАЛИЗМА!**

ЖУРНАЛЬНО-ГАЗЕТНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ



НАША СТРАНА СТАЛА СТРАНОЙ СОЦИАЛИЗМА

Исторический незабываемый съезд хозяев земли советской — VII Всесоюзный съезд советов — подвел итоги великих побед социализма в нашей стране и устами главы правительства, председателя Совнаркома т. Молотова заявил на весь мир: «Россия изповская стала Россией социалистической. Наша страна преобразовалась. В основном эта великая задача, поставленная Лениным, нами осуществлена. Клятва, данная ушедшему Ленину 11 лет назад т. Сталиным, выполнена»

Эти гигантские победы обеспечила ленинская большевистская партия, руководимая гениальным человеком нашей эпохи, любимым вождем партии и рабочего класса т. Сталиным.

Тов. Молотов дал в своей речи блестящий анализ международной обстановки. Он нарисовал два пути, две линии мирового развития: «Подъем народного хозяйства, неуклонно идущий из года в год — путь развития СССР, страны строящегося социализма. Кризис промышленности и всего народного хозяйства продолжающийся в течение более пяти лет и, несмотря на некоторое улучшение, не открывающий перспектив нового расцвета, — таков путь развития капиталистических стран, путь загнивающего капитализма».

Буржуазные классы капиталистических стран в поисках выхода из кризиса и затянувшейся депрессии все больше и больше нажимают на рабочий класс и трудящихся крестьян. Политика прямого насилия и террора в отношении трудящихся пользуется все большей популярностью у буржуазии.

На политику буржуазных стран в значительной мере влияют и все ближе подходят к власти крайние империалисты, все это усиливает опасность войны и в этом главная черта современной международной обстановки.

«Не видеть приближения новой войны, — говорит т. Молотов, — значит закрывать глаза на главную опасность».

Тов. Молотов подробно нарисовал ту огромную работу, которую развивает СССР в борьбе за мир. СССР не только сам неоднократно проявлял мирную инициативу, но и поддерживал шаги других правительств, направленные к охране мира и международной безопасности. «Основа нашей политики, — говорит т. Молотов, — поддержание мира и развитие мирных отношений со всеми странами».

Однако мирному развитию СССР угрожает политика некоторых государств, открыто обсуждающих вопросы нападения на СССР. Тов. Молотов указал в своем докладе на антисоветскую программу, изложенную в книге Гитлера «Моя борьба», и на лихорадочную антисоветскую деятельность воинственных элементов в Японии.

Наше правительство, поэтому, вынуждено принимать меры к усилению обороны границ Советского союза, увеличивая численность Красной армии и флота и укрепляя и улучшая ее техническое оснащение.

Наша страна стала страной социа- лизма	1
И. ХАЛЕПСКИЙ. XVII годовщину Красной армии встретим укрепле- нием автодорожной работы	3
АЙЗЕНБЕРГ. Пробег велосипедов и ве- лодехозов	5
М. СРЕДНЕВ. Как организовать военную подготовку шоферов в автохозяйстве	6
ГРЕЧЕН. Н. К. Некоторые вопросы механизации и моторизации сов- ременных армий	8
И. Ф. Когда же Цудортранс займется организацией машинодорож- ных станций	11
Н. МЕНГЕЛ. Инж. Дороги на осино- вой шашке	12
НЕМИРОВСКИЙ. Первая конферен- ция по автоэксплуатации в Воро- неже	16

ЯРС. ТУМАНЯН. Подготовку шофер- ских кадров — под строгий обще- ственным контролем	17
М. СОЛОМОНОВ. Пора, наконец, по- кончить с очередями машин у бензиноколонок	20
ВОЛЬФ. Работы у бензиноколо- нок	22
Инж. С. КОРОСТЕЛИН. Автомобили на железной и морской колее	23
Ю. ДОЛМАТОВСКИЙ. Новые 8-ци- линдровые модели Форда 1935 г.	24
Автодорожная хроника	25
Новости мировой автодорожной тех- ники	26
Обмениваемся опытом гарантий	28
Техническая консультация	29
Вести с мест	30
Библиография	32
В номере 35 иллюстраций	

ФЕВРАЛЬ 1935 г.

„Мы считаем большим нашим достижением,— говорит т. Молотов,— что за отчетный период техническое вооружение рабоче-крестьянской Красной армии значительно возросло. Это видно хотя бы из следующего: по сравнению с периодом прошлого съезда советов механическое вооружение (количество механических лошадиных сил) на одного красноармейца в Красной армии возросло в 4 раза. (Аплодисменты.) Благодаря исключительному вниманию к этому делу со стороны т. Сталина, мы провели с большим успехом это дело“.

Переходя к внутреннему положению, т. Молотов нарисовал изумительную картину роста нашей родины, привел такие цифры и показатели наших успехов, которые вызвали взрыв энтузиазма и бурю аплодисментов делегатов съезда.

56 миллиардов рублей народного дохода в 1934 году, 50 миллиардов рублей валовой продукции крупной промышленности, 77 миллионов крестьянского населения, бесповоротно перешедшего к социалистической форме производства,— в таких масштабах выражаются грандиозные победы социализма, с которыми наша великая родина пришла к VII съезду советов.

Успехи социализма и укрепление мощи нашей страны победным маршем звучали и в докладах „командарма тяжелой промышленности“ т. Орджоникидзе, наркома земледелия СССР т. Чернова, наркома совхозов т. Калмановича, выступления зам. наркома обороны т. Тухачевского, а также в речах делегатов.

Большое внимание в докладе т. Орджоникидзе было уделено развитию нашей автомобильной и тракторной промышленности. „Мы построили,— заявил съезду т. Орджоникидзе,— такие гиганты машиностроения, как тракторные заводы в Сталинграде и Харькове, Горьковский автомобильный завод, Московский автомобильный завод, Челябинский тракторный завод им. Сталина — гиганты в полном смысле этого слова“.

Советская страна получила в 1930 г. со своих заводов 4 тыс. грузовиков, а в 1934 г. — 55 366. В 1930 г. в Советском союзе совершенно не производились легковые автомобили, а в прошлом году было выпущено 17 тысяч легковых машин. Тракторов в 1930 г. было выпущено 12 731, а в 1934 г. — 91 300, и т. д.

В этих цифрах, оглашенных т. Орджоникидзе, ярко выявлен тот героический победный путь, который проделала наша молодая автомобильная и тракторная промышленность, освоившая в короткий срок необычайно сложную передовую технику автотракторостроения.

Еще недавно наша страна по производству автомобилей и тракторов занимала одно из последних мест, отставая от капиталистических стран. Зато сейчас славный командир тяжелой промышленности т. Серго Орджоникидзе под гром аплодисментов всего съезда смог заявить, что „по производству тракторов в 1934 г. мы заняли первое место в мире, а по выпуску грузовых автомобилей — третье место в мире, имея впереди себя только Америку и Англию“.

Господин Гитлер в своей книге „Моя борьба“ убеждал своих сторонников в невыгодности военного союза с Советским союзом, так как Россия, мол, в деле моторизации была бы только обузой для Германии, и Германия должна была бы из своего немногого содержать ее. Под общий смех зала т. Орджоникидзе цитирует заявление Гитлера, что „Россия не имеет еще ни одного своего собственного завода, который сумел бы действительно сделать, скажем, настоящий живой грузовик“.

Как бы в ответ на это заявление Гитлера, выступивший в прениях по докладу т. Орджоникидзе директор автозавода им. Сталина в Москве, одного из самых больших заводов грузовых машин в мире, нарисовал съезду картину борьбы заводского коллектива за усовершенствование советского автомобиля, за его удешевление и за выпуск новых моделей.

„Мы хорошо приспособили наши машины,— говорит т. Лихачев,— к нашим тяжелым условиям. Возьмем строительство в Магнитогорске, возьмем сельское хозяйство, возьмем машины, которые работают на свекловичных полях, возьмем канал Москва—Волга, Дальпромстрой или Среднюю Азию— всюду наши машины показали, что качество выпускаемой нами продукции достаточно высокое“.

Завод им. Сталина выпускает не только грузовики, но и автобусы, трехоски и другие виды автомобильной продукции.

Речи докладчиков и выступления делегатов на съезде дают необычайно яркий и богатый материал, рисующий картину расцвета всего нашего народного хозяйства, повышения культурного уровня трудящихся и роста зажиточной жизни.

Решение пленума ЦК о необходимости некоторых изменений в конституции Советского союза в смысле замены не вполне равных выборов равными, многостепенных—прямыми, открытых—закрытыми и уточнения социально-экономической основы конституции открывает новую главу в развитии революции и государственной жизни в нашей стране. Наша страна, на основе побед социализма, решительно и всерьез развивает советскую демократию.

Все решения съезда, материалы по докладам и выступлениям делегатов должны быть тщательно изучены и проработаны всеми автодорожниками. В этих материалах члены нашего о-ва, поставившего себе задачей активно помогать партии и правительству в автомобилизации Советского союза и строительстве дорог, найдут исчерпывающие указания для дальнейшей работы на этом участке народного хозяйства

Нараду с подготовкой кадров задача ЦС Автодора заключается в том, чтобы, сгруппировав вокруг себя специалистов, двигать вперед научно-техническую и конструкторскую мысль.

За последний период ЦС Автодора и его автомобильный совет проделали большую работу в борьбе за новые современные виды транспорта.

Примером является недавно проведенный пробег газогенераторов. ЦС Автодора и автомобильный совет сумели объединить конструкторские силы, собрать все советские конструкции газогенераторов и в итоге пробега показать, что мы готовы к серийному производству газогенераторов для обслуживания лесного хозяйства, нашей золотопромышленности и ряда отдаленных районов Советского союза, куда затруднен подвоз жидкого топлива для механического транспорта.

В конце 1934 г. ЦС Автодора и автомобильный совет закончили всесоюзный конкурс на вездеходы. Наконец сейчас овозится большой всесоюзный аэросанный и вездеходный пробег, который выявит качество советских аэросаней и вездеходов в условиях снежного бездорожья.

Все это является ценнейшим вкладом в развитие современных конструкций новых видов транспорта и в конечном счете вкладом в дело укрепления обороноспособности нашего Союза.

Но это еще далеко не все. Автодор с помощью своей миллионной общественности может сделать больше.

Мы зачастую видим, что не всегда и не всюду местные организации Автодора серьезно занимаются этими вопросами. Чтобы добиться реальных успехов, нужно иметь план работ в этом направлении, нужно материально и организационно содействовать проведению тех или иных технических предложений, которые направлены на улучшение существующих конструкций и создание новых.

Мы считаем, что в 1935 г. нужно повторить всесоюзный конкурс по вездеходным приспособлениям. Итоги пробега и испытаний, проводимых ЦС Автодора и автомобильным советом, необходимо сделать достоянием всей общественности, для чего следует широко популяризировать опыт этой работы в специальных брошюрах и в популярных технических отчетах.

Общество Автодор должно укреплять связь с Красной армией и особенно с мото-механизированными частями. Танкисты, автомобилисты и трактористы РККА в свою очередь должны активнее работать в автодорских организациях.

Наша задача — на деле содействовать автодорским организациям в упорядочении работы автошкол и курсов, содействовать созданию учебных кинофильмов, работать вместе с Автодором над созданием новых кинофильмов, помочь Автодору в создании конструкций учебных пособий, вполне отвечающих современным требованиям и методам обучения (тренажер и др.). Наша задача — в общественном порядке помочь автодорским школам преподавательским составом, чтобы повысить качество автомобильных кадров,готавливаемых для всего социалистического хозяйства.

С каждым годом, с каждым днем требования к автомобильным кадрам повышаются. От нас, от живых людей, зависит успешное разрешение задачи подготовки квалифицированных кадров. Во всей этой работе мы должны руководствоваться указаниями любимого вождя нашей партии т. Сталина, что „техника без людей — мертва“, что „главное теперь — в людях, овладевших техникой“.

„Дело идет об армии, где не только рядовой, но и командный состав состоит в первую очередь из рабочих и трудящихся крестьян. Дело идет об армии, в которой почти половина состава коммунисты и комсомольцы, а из крестьян девять десятых — колхозники. Дело идет об армии самого миролюбивого государства, об армии, которая может быть опасна только для зачинщиков войны, потому что рабоче-крестьянская Красная армия — оплот нашего мирного труда и всего общего мира“.

ПРОБЕГ АЭРОСАНЕЙ И ВЕЗДЕХОДОВ

1 февраля был дан старт большому всесоюзному пробегу аэросаней и вездеходов имени VII съезда советов, общей протяженностью в 5 тыс. километров. Маршрут пробега: Москва — Вологда — Архангельск — Петрозаводск — Ленинград — Смоленск — Москва.

Имея в виду необъятные пространства наших зимних дорог, станет понятным то внимание, которое сейчас уделяется аэросаням и вездеходам. Освоение Севера, в частности, в значительной мере зависит от широкого развития указанных видов транспорта. Задача решается тем более просто, что создание вездеходов не требует особой производственной базы.

Работы конструктора т. Сошкина (НАТИ) показали полную возможность использования в качестве основной базы автомобиля ГАЗ-АА. Опыт лабораторных испытаний, а также эксплуатация вездеходов в условиях Севера, настойчиво ставят вопрос о решительном развертывании производства вездеходов.

Пробег, несомненно, выявит, наряду с недостатками, неизбежно связанными со столь новым типом вездеходного транспорта, целый ряд положительных моментов, подкрепляющих необходимость скорейшего производства вездеходов.

Небезынтересно отметить, что в иностранных армиях вездеходы пользуются немалым применением.

При увеличении вездеходности скорость машины, правда, понижается, однако, грузоподъемность машины не только не понижается, но может

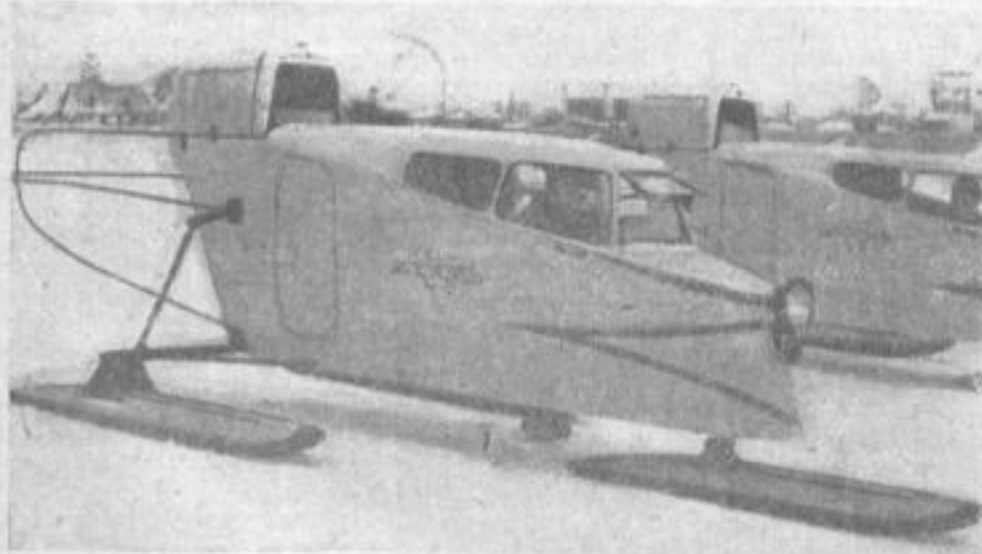


Аэросани ОСГА-6 в пробеге

быть в эксплуатационных условиях даже несколько повышена. Пробег в 1923 г. проходил с таганскими моторами, то уже в 1931 г. мы имели возможность осуществить пробег с советскими моторами. Более того, наши сани ОСГА-6 на Международной авиационной выставке в Копенгагене в 1934 г. пользовались вполне заслуженным успехом.

В предстоящем пробеге участвует 11 машин: 7 аэросаней и 4 вездехода. Аэросани конструкции тт. Гуполева, Андреева и Веселовского, вездеходы конструкции тт. Сошкина и Гусева.

Помимо выявления конструктивных особенностей машины, пробег ставит задачей выявление



Аэросани конструкции инж. Веселовского, участвующие в пробеге

состояния дорожного строительства по пути следования машины и привлечения внимания различных организаций к делу дорожного строительства.

По аэросаням у нас имеется уже опыт. Неоднократные пробеги выявили ряд положительных свойств аэросаней. Если пробег опытных

состояния дорожного строительства по пути следования машины и привлечения внимания различных организаций к делу дорожного строительства.

КАК ОРГАНИЗОВАТЬ ВОЕННУЮ ПОДГОТОВКУ ШОФЕРОВ В АВТОХОЗЯЙСТВЕ

Успехи строительства, в особенности тяжелой промышленности, обеспечили укрепление боевой мощи РККА и ее техническое оснащение. Красная армия сейчас вооружена всеми средствами передовой военной техники и готова дать сокрушительный отпор всем, кто попытается помешать нам строить социализм под руководством большевистской партии.

Оборонеспособность нашей страны заключается не только в готовности каждого трудящегося отдать свою жизнь на защиту родины. Для будущей механизированной войны, «которой мы не хотим, против которой мы боремся, но которую против нас готовят» (т. Ворошилов), нужны будут знания военной техники и умение управлять военной машиной.

Наша многотысячная армия шоферов должна быть подготовленной к вождению военных автомобилей, бронемашин и танков. К выполнению этой задачи должен быть готов каждый шофер.

На многих фабриках и заводах орденоносные организации уже имеют довольно большое количество хорошо подготовленных химических и противовоздушных команд. Передовые гиганты индустрии, например Электрозавод, стали выпускать первые отряды летчиков, подготовленных без отрыва от производства. Автодорожные организации на многих автобазах, в гаражах и автомастерских также могли бы развить соответствующую работу.

17-я годовщина РККА должна дать толчок инициативным организациям Автодора на автопредприятиях для развертывания массовой работы по военной подготовке наших шоферских кадров и автоработников.

Прежде чем приступить к организации этой работы, необходимо, как и во всякой другой массовой работе, заинтересовать массу и доказать ей всю необходимость военной подготовки. Шофер должен знать, что, получая военные знания, изучая устройство танка—этой наиболее сложной автомашины, или автомобиля повышенной проходимости, и правила их вождения, он одновременно повышает свою квалификацию как водителя.

Что же конкретно необходимо организовать нашим ячейкам Автодора в автохозяйствах?

В первую очередь—военные уголки и военные кружки.

Работа военного уголка и военного кружка должна быть тесно увязана между собой. Если военный кружок разбирает какую-либо тему, то в военном уголке должны быть помещены пособия, наглядно иллюстрирующие эту тему. Например, кружок изучает устройство трехосных автомобилей и работу их в армии, в военном уголке одновременно должны быть помещены схемы, чертежи и основные сведения по этому вопросу, а также подобранные и разложены для чтения соответствующая литература с указанием глав и страниц.

Военный уголок должен быть устроен в местах, где больше всего бывают шоферы, например, в комнате отдыха шоферов, в клубе и т. д.

Кружковцы должны стать пропагандистами военных знаний среди шоферского состава: прослушав данную тему, они должны разъяснять ее своим товарищам и вербовать их в члены кружка. Кроме того, при военном уголке надо организовать консультации по военным вопросам.

Программа занятий военного кружка, в зависимости от целевой установки—подготовки водителя танка или водителя военного автомобиля и броневика—должна включать следующее:

1. Изучение устройства танка или автомобиля повышенной проходимости.

2. Изучение правил управления (вождения) этими типами автомашин в самых разнообразных условиях, характерных для боевой обстановки. Во вступительном занятии должны быть освещены вопросы механизации и моторизации современных армий.

Затем в программу должно войти изучение правил противохимической защиты себя и машины и противовоздушной обороны (маскировки машины и т. п.). При этом обязательно должны быть практически изучены противогаз и пользование им при управлении машиной.

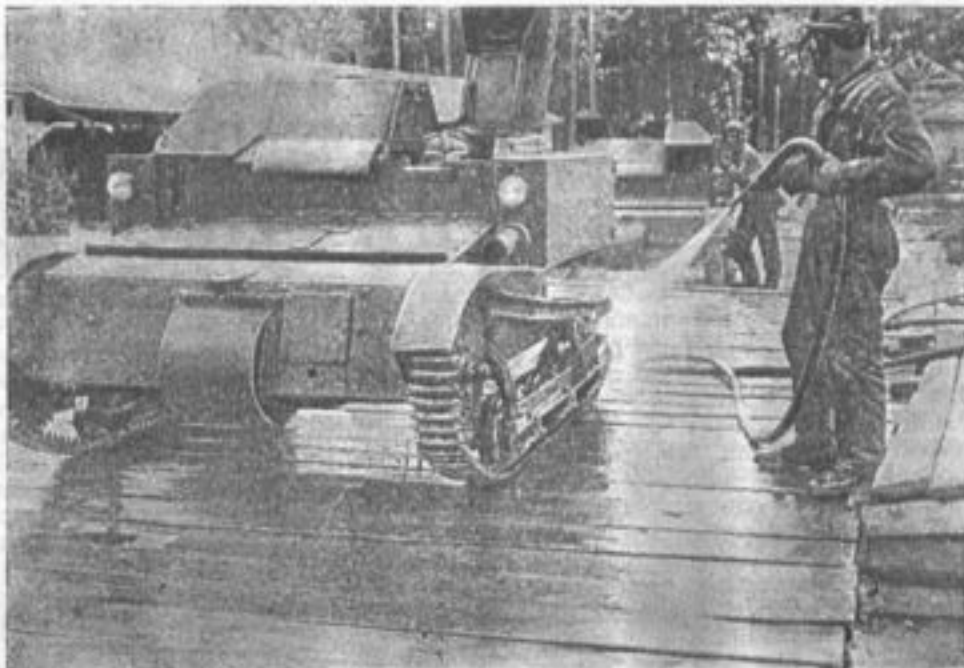
Кроме того, в программу может быть включено изучение оружия (винтовки) и вооружения танков (пулеметов, пушек).

Прохождение этих вопросов должно сопровождаться рядом экскурсий в Дом Красной



Группа военных шоферов помогает ремонту автомобилей в зерносовхозе

Угренный туалет танкетки
Фото А. Шайхета



армии, подшефную воинскую часть, в военные музеи и т. п.

Такова должна быть первая часть работы военного кружка.

Вторая часть работы кружка должна состоять в практическом изучении правил вождения военных автомашин.

Для этого необходимо иметь ходовую автомашину, на которой кружковцы могли бы получить тренировку в управлении автомобилем при надежном противогазе, при ограниченном наблюдении через броневую щель. Тренировку в управлении через броневую щель можно производить и на обыкновенном автомобиле, закрыв переднее стекло щитом из фанеры или картона с вырезанной щелью.

После тренировки в вождении одиночной автомашины должна следовать тренировка в вождении автомашины в составе колонны в строю.

Третьей, заключительной частью работы военного кружка должны быть военные походы.

Военный поход является высшей ступенью военной подготовки шофера и проверкой результатов работы военного кружка. Темой военного похода могут быть марш мотомеханизированной колонны с воздушно-химическим нападением против-

ника, военная автоперевозка войск или военных грузов (снарядов, взрывовеществ и пр.) и, наконец, действия танкового взвода, взвода бронемашин в различных условиях боевой обстановки.

В дальнейшем районный, а также и областной совет Автодора могут проводить военные игры и по согласованию с командованием воинских частей и соединений РККА привлекать автодорцев для участия в полевых выходах, крупных военных играх и на маневрах.

У Автодора уже имеется опыт участия в маневрах РККА. Этот опыт надо применять и в дальнейшем как одну из форм военной работы Автодора.

Вся система военной подготовки шофера должна быть организована при непосредственной помощи и под руководством подшефных воинских частей. Это приблизит шоферскую массу и автоработников к нашим мотомеханизированным частям и укрепит между ними практическую связь¹.

Среднев

¹ При организации работы военного кружка можно руководствоваться статьями по военной подготовке шоферов, помещенными в №№ 20, 21, 22, 23 и 24 журнала „За рулем“ за 1934 г.

„...В области авиации, в области танков, в области всего нашего сухопутного вооруженного строительства мы имели значительные успехи. Здесь наша партия немало поработала, здесь немало поработали Серго Срджоникидзе и тов. Ворошилов, который из года в год добивался все большей и большей техники, и особенно много здесь сделал товарищ Сталин, который лично и повседневно руководил этим делом“.

(Из речи т. Тухачевского на VII Всесоюзном съезде советов) **7**

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ МЕХАНИЗАЦИИ И МОТОРИЗАЦИИ СОВРЕМЕННЫХ АРМИЙ

Достаточно хотя бы бегло ознакомиться с военной литературой наиболее крупных государств, чтобы убедиться в том огромном внимании, которое уделяется механизации и моторизации армий.

Последние маневры французской армии, английской, польской, японской и других были проведены под знаком дальнейшей опытной проверки новых боевых машин, механизированных соединений, способов тактического и оперативного использования танковых частей и т. д. Наиболее характерным является изменение взглядов ответственных руководителей французской армии на роль танков в современной войне. До сих пор мы отмечали две резко противоположных точки зрения в области механизации армий — французскую и английскую.

Англичане являются наиболее решительными и последовательными сторонниками полной механизации армий.

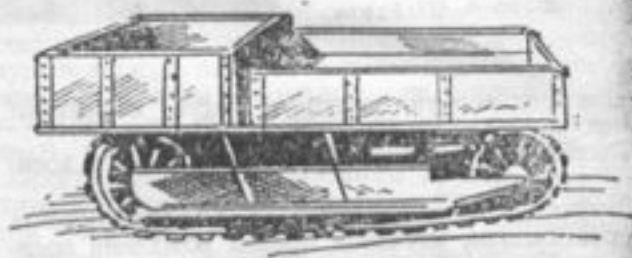
Такие военные авторитеты, как Фуллер и Диддел Гарт достаточно выпукло и исчерпывающе разработали теорию организации и применения механизированных армий.

Наличие в английской армии подвижного танка типа «Виккерс» позволило англичанам провести ряд опытов с крупными механизированными соединениями (бригадами), ставя перед ними задачи широкого размаха.

Подобные самостоятельные мехбригады (107—150 танков) способны действовать в большом отрыве от своих войск, доходящем до 100—150 км. Таким образом танк является не только средством непосредственного сопровождения пехоты на поле боя, но может и должен решать более крупные задачи, проникая далеко вглубь расположения противника, громя его тылы, штабы, станции выгрузки войск, подходящие резервы.

Во французской армии до последнего времени в использовании танков придерживались позиционных взглядов. Танки получали ограниченную задачу по прорыву оборонительных позиций противника, танки действовали непосредственно с пехотой, помогая ей проникать через препятствия и подавлять живые точки противника. Наличие свыше 3 тыс. танков типа «Рено»,

оставшихся после войны 1914—1918 гг., в значительной степени определяло и взгляды на использование механизированных войск. «Рено», правда, модернизированный, не обладает теми качествами подвижности (максимальная скорость танка «Рено» 18 км в час), какими обладает английский танк «Виккерс» (средняя скорость до 40 км). Но в последние годы во Франции сконструирован новый тип танка, позволяющий по-иному разрешать и танковые задачи. Во французской литературе появилось много статей,



Американское гусеничное шасси танка «ТIEI», применяемое для перевозки боеприпасов

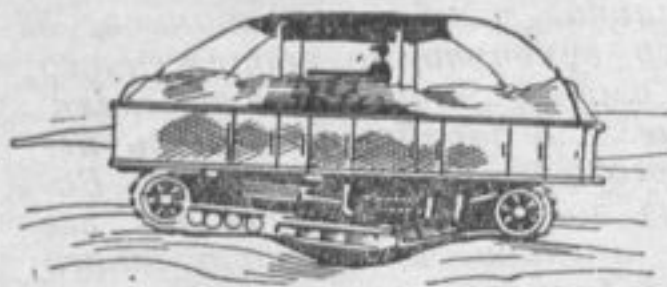
тракующих использование танков крупными соединениями, на которые можно возложить решение задач на всю глубину расположения противника.

Совершенно очевидно, что в ближайшие годы, по мере введения в строй новейших танков, обладающих большой подвижностью, вряд ли придется противопоставлять точку зрения французов на роль и место мехсоединений точке зрения англичан.

Во французской армии в последние 2—3 года проведены были большие опыты по применению моторизованных дивизий, оснащенных современными бронеавтомобилями и улучшенными автомашинами. В этом вопросе французы вполне самостоятельны и ежегодно в больших масштабах организуют различные занятия по переброске на автомобилях на дальние расстояния (150—200 км) пехотных, кавалерийских и артиллерийских соединений.

Так, например, на маневрах в Мейльи была сформирована одна дивизия в составе: а) моторизованного стрелка (рота самокатчиков, эскадрон возимых на автомобилях драгун, рота танков), б) 3 моторизованных полка (пехота, посаженная на автомобили), в) батальон танков, г) моторизованная артиллерия, д) моторизованные саперы и обоз.

Эта дивизия (1000 машин) совершала переходы со скоростью 20 км в час и, обладая большой маневренностью, применялась для действия то на фланге армии, то для ликвидации прорыва, ведя бой как с дивизией старого образца, так и с козницей. Понятно, что подобная моторизованная дивизия очень громоздка, нуждается в больших запасах горючего, очень уязвима с воздуха,



Немецкий гусеничный тягач «A7U», который с успехом применялся во время мировой войны для подвоза боеприпасов к самым передовым позициям батарей



Новейшая английская транспортная машина Виккерс-Армстронг. Скорость — 20 км в час

в большей степени, чем пехота и конница зависят от наличия хороших дорог. И все же, как только встает вопрос о создании подвижного ударного кулака в руках командования, преимущества на стороне моторизованной дивизии. Французы значительную часть своей конницы моторизуют применительно к указанной организации.

Произошли определенные сдвиги и в установках польской военнопольской мысли на роль мото-механизированных частей.

В уставах и официальных наставлениях последнего времени резко проводится линия самостоятельного развития тактических взглядов в польской армии. Влияние французского генерального штаба, с его позиционной тенденцией в области применения войск в бою, отпало.

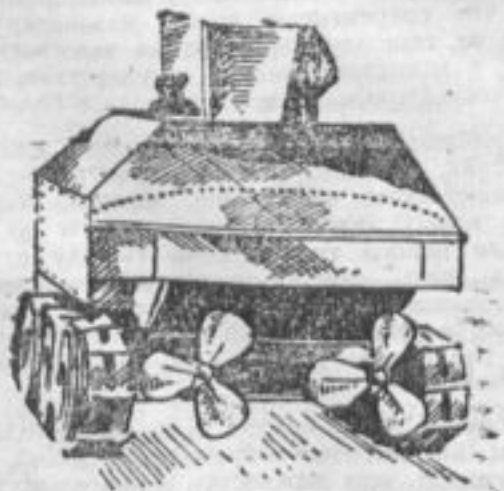
Поляки рассматривают будущую войну, как маневренную и, исходя из этого положения, организуют и готовят свои войска.

Вопросам механизации армии поляки уделяют большое внимание.

В качестве основного танка принят английский танк «Виккерс». Введена на вооружение новая танкетка собственной конструкции—ТК-3 (вес 2,4 т, скорость 45 км/час, вооружение 2 пулемета).

База автомобильной промышленности хотя и не велика, но постепенно расширяется.

В Польше, по последним данным, числится 26 тыс. автомашин.



Американский танк-амфибия 1923 г. на Виллы винты для передвижения по воде

«За рулем» № 4

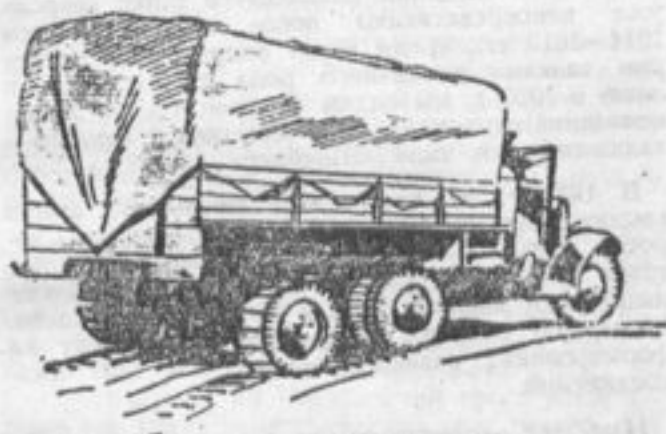


Закончена постройка нового автозавода «Польский Фиат» (5 тыс. машин в год и 500 танков), работают небольшие сборочные мастерские.

Недавно произведена реорганизация танковых частей, в основу которой положено создание небольших учебных ячеек (батальонов, рот), из которых в военное время будут развернуты танковые полки и мехсоединения.

Разрабатываются вопросы механизации пехоты, конницы, артиллерии и вспомогательных войск.

Экономические возможности не позволяют теперь же приступить к оснащению пехоты и других родов войск машинами в больших размерах, но кое-что в этой области делается. Так, например, тяжелая артиллерия переведена на тракторную тягу, моторизована зенитная и горная артиллерия.



Английский 6-колесный вседорожный грузовик «Торникрофт» с шинами на колесах. Используется для транспорта

Что же касается создания самостоятельных мехсоединений, то этот вопрос не нашел еще должного разрешения, хотя кое-какие опытные работы и ведутся.

Теоретические взгляды на роль мехсоединений широко излагаются в польской военной печати и по своим установкам приближаются к точке зрения англичан.

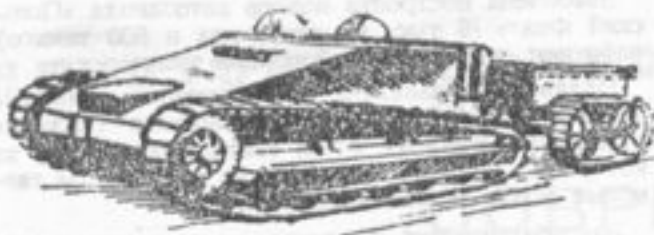
Начиная с 1932 г. в японской армии резко усилилось формирование танковых частей. Производство танков было организовано на базе автомобильных заводов и в настоящее время в японской армии приняты на вооружение танки собственной конструкции.

В японской армии имеется 3 танковых полка, 5—6 автобронепоезд, несколько бронепоездов. Основным танком является танк образца «89».

Его характеристика: вес 12 т, скорость до 30 км, вооружение—1 пушка 37 мм и 2 пулемета.

Кроме того имеется некоторое количество французских танков «Рено-27» и английских «Виккерс».

Вопросам механизации армии японцы уделяют очень большое внимание, производят ряд опытов тактического применения танков совместно с пехотой, конницей и в качестве самостоятельных мехсоединений.



Французская бронированная обозная танкетка

Каковы конкретные результаты этих опытов сказать пока трудно, во всяком случае к предстоящей войне будет сформировано достаточное число танковых соединений, организованных и обученных на основе современных требований.

Мысль о создании плавающего танка созрела уже непосредственно после мировой войны 1914—1918 гг., когда встал вопрос о преодолении танками различного рода препятствий, и лишь в 1930 г. мы видим во французской армии появление первого образца плавающей машины — танка-амфибии типа «Шнейдер».

В 1931 г. на вооружение английской армии вводится плавающий танк типа «Викерс». Скорость этого танка на воде до 9 км в час, вес танка 2,7 т. С появлением этого танка проблема плавающей машины была в основном разрешена. В первую очередь плавающие танки идут на формирование разведывательных частей мехсоединений.

Наиболее неприятным препятствием на пути движения мехсоединения (например, мехбригады) являются водные преграды: реки, озера. Способность мехсоединения быстро и внезапно перебрасываться с одного боевого участка на другой резко падает, как только приходится переправляться через реку даже незначительной ширины.

Для танков необходимо строить мосты, паромы, искать бродов. Все это резко понижает скорость движения, так как на переправу крупного мехсоединения (наводка мостов и сама переправа) уходит несколько часов, в течение которых противник может предпринять необходимый контрманевр. Зачастую к наводке переправы совершенно нельзя приступить, так как противоположный берег занимает противником, парализующим своими орудиями и пулеметами всякую попытку приблизиться к реке.

Совершенно по-иному решается вопрос переправы при наличии танков-амфибий. Даже небольшие разведывательные части, вооруженные танками-амфибиями, могут незаметно переплыть реку и, сбив прикрывающие войска противника (хотя бы даже его охранение), обеспечить более или менее спокойную работу саперов по наводке моста. В военных журналах за рубежом стали появляться статьи, обсуждающие проблему широкого применения танков-амфибий не только как средства разведки, но и как средства, способного обеспечить даже высадку войск на берег с морских судов.

Если эта проблема еще и не проверена практически, то во всяком случае сама постановка вопроса о морских десантах помощью танков-

амфибий характерна для развития военной мысли в области механизации армий.

Создание крупных мехсоединений, моторизация пехоты, конницы, артиллерии выдвинули вопрос о подвозке большого количества горючего, запасных частей, огнеприпасов, продовольствия и т. д.

Темп этого подвоза должен быть такой же как и темп движения мехсоединений. Понадобилось создать моторизованные колонны транспортов, заменивших конную тягу и повысивших подвижность пугливых органов. Простой расчет грузоподъемности конной подвозки и грузовой машины говорит о необходимости моторизации всех тылов, начиная с полковой патронной подвозки. Моторизация тылов во всех крупных армиях развивается параллельно с созданием механизированных частей. Использование автотранспорта для подвоза всего необходимого войскам повышает их маневренность, так как позволяет базироваться не только на железную дорогу, но и на сеть шоссе и грунтовых дорог.

Вырабатывается специальная тактика тылов (переброска станций снабжения, переброска гру-



Французский плавающий танк «Шнейдер» 1930 г.

зов, охрана тылов и т. д.), учитывающая возможность атаки со стороны прорвавшихся через фронт мехсоединений и танковых частей противника.

Подводя итог изложенному, необходимо сказать, что современные армии механизированы быстрыми темпами. Несмотря на экономический кризис в капиталистических государствах, военная промышленность расцвет из года в год.

Мы наблюдаем во всех государствах рост танкостроения, создание собственной автомобильной промышленности, накопление запасов бензина, поиски новых видов горючего, опыты по конструкции нового типа машин. Наряду с этим военная мысль выдвигает различные варианты использования мотора как боевого оружия. На маневрах и учениях ставятся опыты по применению различного рода танков, мехсоединений, моторизованных частей.

Затронув в своем обзоре наиболее актуальные вопросы механизации современных армий, мы подчеркиваем всю важность внимательного и неустанного изучения развития военного дела и, в первую очередь, влияния техники на способы ведения боя.

ДОРОГИ ИЗ ОСИНОВОЙ ШАШКИ

Многие районы нашего Союза находятся в крайне затруднительном положении при постройке дорог из-за того, что поблизости нет соответствующих дорожно-строительных материалов. Между тем, как показал опыт, в лесных районах нашего Союза есть возможность получить дешевый лесоматериал, неизбежно получающийся в виде отходов при рубке просек или при постройке мостов и т. п., который можно прекрасно использовать для укрепления дорог, заменяя ими в значительной степени дорогостоящий камень.

В № 17 журнала „За рулем“ за 1934 г. была помещена статья инж. Менгел Н. П. „Дороги из осинового шашки“. Этот вид дорог заинтересовал местных дорожных работников. Редакцией „За рулем“ получено письмо от Шенкурского дорожного отдела (Северный край), в котором сообщается, что дорожный отдел решил применить этот способ дорожного строительства в своем районе и просит редакцию дать ряд дополнительных сведений.

Учитывая, что эти сведения должны представлять интерес и для других низовых дорожных работников, мы помещаем дополнительные данные по этому виду работ.

Просим все дорожные организации, применяющие осинового шашку для устройства мостовых, сообщить в редакцию о результатах проведенных работ.

Редакция

Пределы применимости дорог из осинового шашки

Мостовая из осинового шашки принадлежит к типу упрощенных деревянных торцовых мостовых. Кладется она из шашки цилиндрической формы, уложенной торцами, с забинкой между ними клиньев из обрубков осины.

Проезжая часть мостовых из дерева впервые стала применяться в 1820 г. в Петербурге. Впоследствии этот тип мостовых распространился и за границей. Таким образом, торцовая мостовая, заменяя собой усовершенствованные типы покрытий, получила применение в условиях городских улиц с большим движением. У нас для этих работ применялась деревянная шашка, главным образом, из осины в виде брусков или в виде шашки 6-гранной формы. Срок службы этих мостовых в условиях тяжелого городского движения следует считать до 4—5 лет, причем через 1—2 года на них уже начинают появляться некоторые неровности.

Борьба с загниванием торцовки в условиях тяжелого городского движения имеет меньшее значение, чем на участках дорог с малым движением, так как в условиях большого движения износ дерева происходит быстрее, нежели его разрушение от загнивания.

Торцовые мостовые такого вида в условиях городского движения с учетом их короткого срока службы обходятся примерно в одну цену с другими усовершенствованными типами покрытий, и с этой стороны не имеют преимуществ, в силу чего новое строительство этого типа мостовых в городах стало уменьшаться.

В последние годы начинает развиваться строительство торцовых мостовых на дорогах внегородского типа, где особое значение приобретает не износ, а создание наилучших условий для противогнилостных свойств древесины. Для таких мостовых подыскивается порода из числа менее подверженных загниванию, и одновременно наиболее дешевая, растущая повсеместно и менее других пород применяемая

в строительстве и производстве. К числу этих пород относится осина.

Менее жесткие технические требования к покрытиям внегородского типа позволяют делать конструкцию проезжей части и основания этой мостовой значительно проще и дешевле, чем торцовые мостовые в городских условиях.

Осина обладает влагоемкостью от 85 до 123%, что является особо важным, так как при влажности более 59% (по Мюнху) прекращается действие грибов, вызывающих гнилостные образования. В то же время в насыщенном состоянии увеличивается износ осины. Однако это обстоятельство для дорог внегородского типа, где движение сравнительно небольшое, не является большим недостатком, так как срок службы осины на этих дорогах зависит, главным образом, не от износа и действия проходящих повозок, а от срока загнивания осины.

Свойство осины значительно растрескиваться от нагревания вообще имеет мало значения для осинового шашки, так как после распиловки шашки на воздухе находятся очень незначительное время, после чего укладываются на земляное полотно и этим исключается возможность их быстрого высыхания. Однако это свойство говорит о необходимости принятия соответствующих мер при хранении осины и ее воздушной сушке и выдвигает вопрос о закрытии верхних торцов этой мостовой от непосредственного действия солнечных лучей, вызывающих трещины. Подверженность шашки растрескиванию от нагревания не позволяет перевозить ее на большие расстояния.

Опытные работы по устройству мостовых из осинового шашки показали, что это покрытие можно рекомендовать для внегородского дорожного строительства как для конной повозки, так и для регулярного автодвижения грузовиков весом до 6 т, при общей грузонапряженности до 700 т (брутто) в сутки, и в местах, где сравнительно близко от работ, растет осина.

Конструкция проезжей части

Продольный уклон участка назначается не более 0,05, поперечный уклон—0,03. Устройство правильного отвода поверхностной воды как с полотна дороги в боковые канавы, так и из них в водостоки, является обязательным.

Проезжая часть состоит: из одежды (торцовых пашек), основания и бордюрных брусьев, служащих упором для одежды.

Грунтом земляного полотна могут служить обычные грунты, применяемые для устройства дорожного полотна (суглинки, супеси, глина и т. п.).

В качестве основания применяется песчаный слой, толщина которого зависит от грунта земляного полотна и принимается:

- а) для супеси 13 см
- б) " суглинки 15 см
- в) " суглинки в сырых местах и сухой глины 17 см
- г) для глины в сырых местах 22 см

Ввиду малой подверженности основной пашки загниванию, возможно устройство торцовой мостовой также и на слое оптимальной смеси грунтов (песок, крупнее 0,05 мм—60—70%; пыль с частицами от 0,05—0,005 мм—10—20%, глины 15—25%).

Материал

Основная пашка должна быть с вполне здоровой древесиной и с формой сечения, приближающейся к окружности: 1-й сорт диаметр от 12—20 см, 2-й сорт—менее 12 см, 3-й сорт—диаметр более 20 см. Высота пашки 15 см.

В брак идут пашки, имеющие зачатки гнили, косяк распил, а также маломера и сукловатые¹.

Клинья, необходимые для расклипки основной пашки, получают путем расколки отходов и мелкой пашки.

Песок для основания должен быть крупным (песчинок размером в 1 мм должно находиться свыше 50%) или средним (песчинок, крупнее 0,6 мм, свыше 50% и песчинок, крупнее 1 мм, менее 50%) и содержать глины не более 5%.

Производство мощения

Корыто (ящик) под проезжую часть устраивается обычным порядком, как и для шоссе. Глубина берется из расчета: 15 см высота пашки плюс толщина песчаного слоя. Поперечный уклон дна корыта 0,03. Воронки устраиваются обычным порядком. Дно корыта тщательно уплотняется или укатывается конным катком весом до 4 т. Укатка производится от краев к середине. Все изменения дна ящика (просадки и т. д.), получающиеся при укатке, должны быть немедленно исправлены с надлежащим уплотнением.

Россыпь песка в корыто планируется с приданием поперечного уклона в 0,03 и укатывается легким ручным катком или хорошо уплотняется досчатой трамбовкой (хлопушкой). Во время укатки или трамбования песок должен быть в естественно влажном состоянии. При засухе рекомендуется применять поливку.

Для создания упора торцовой мостовой вплотную к обочине укладывается на песчаное осно-



Прокладка торцовой дороги (Ивановская промышленная область)

Фото Чернова (Союзфото)

вание деревянный основной брус, обтесанный с двух смежных сторон.

Сечение бруса: высота 15 см, ширина 15—20 см. Верхняя сторона бруса обтесывается с уклоном 0,03 в сторону обочины для стока воды с проезжей части. Необтесанными сторонами брусья укладываются на песчаное основание к обочине; по длине брусья соединяются в полдерева со скреплением нагелями из прочных местных пород. Правильность положения брусьев проверяется визирками.

При продольном уклоне более 0,01 мощение ведется на подъем.

После мощения производится расклипка мостовой основными клиньями. Клинья колотся на обочине дороги из отходов и мелкой пашки. Клинья разносятся по мостовой и вставляются в промежутки между пашками с расчетом возможно более плотного заполнения промежутков. Клинья заколачиваются до уровня поверхности мостовой деревянными молотками диаметром не менее 12 см. Тщательная расклиповка клиньями обеспечивает прочность мостовой.

Расклипованная мостовая утрамбовывается трамбовками весом 25—30 кг с диаметром поддона не менее 1,2 диаметра уложенной пашки.

После трамбовки производится засыпка мостовой грабелстым песком, который разравнивается граблями и разматывается жесткими метлами в пустоты между пашками до полного их насыщения.

После этого рекомендуется укатать мостовую конным катком весом 3—4 т. Укатка производится на участках длиной 400—500 м от краев

¹ В одном из ближайших номеров журнала „За рулем“ будет дана специальная статья о том, как заготавливается основная пашка.

к середине, причем при первом проходе по краю каток примерно на $\frac{1}{3}$ ширины барабана должен захватывать обочину. Число проходов по одному месту 5—6. Если после укатки окажутся пустоты между шашками, необходимо произвести дополнительную рассыпку гравелистого песка.

При отсутствии катка рекомендуется произвести вторичное трамбование.

После укатки производится россыпь по мостовой крупнозернистого песка слоем 2 см и открывається движение.

В течение первого месяца по открытии участка, в целях равномерного уплотнения проезжей части, необходимо регулировать движение на всю ширину.

Для замощения 100 м такой мостовой требуется следующее количество материалов:

Название материалов	Ширина мощения 4,5 м	Ширина мощения 5,5 м
Шашки для мостовой (куб. м)	54	66
Бревен осинов. 22 см длин. 6,5 м (шт.)	32	32
Песка под мостовую (куб. м)	в зависимости от грунта	
Песка гравелистого (куб. м)	7	9
Песка крупного на засыпку (куб. м)	8,5	10,5
Песка на воронки	1	1
Хвороста для воронок	0,9	0,9

Оборудование и инвентарь

Распиловку ошкуренных краев на шашку целесообразно производить на специальном станке-шашкорезе с круглой пилой, приводимой в движение двигателем. Нормальная производительность шашкорезки с пилой диаметром 60 см при двигателе трактора Фордзон-Путиловец за 8-часовой рабочий день—12,5 куб. м древесины.

В остальном инструмент обычный—топоры, пилы, ломы, кирки, кувалды, лопаты, молотки, кельмы (мастерок), трамбовки, метлы.

Технико-экономические показатели

Торцовая мостовая из осиновой шашки в сравнении с другими типами дорожных одежд имеет следующие преимущества:

1. В период постройки она дешевле булыжной мостовой, особенно при проходе дороги лесом.

2. Требует меньшего надзора, чем шоссе, и не большего, чем булыжная мостовая.

3. Вследствие гладкости и мягкости покрытия, не вызывающих тряски, уменьшается износ дорогостоящих покрышек на колесах автомобилей и увеличивается срок службы самих автомашин.

4. Ввиду малой подверженности осиновой шашки загниванию, данная мостовая, в противоположность другим типам одежд, не боится сырых и затененных лесных участков.

5. Малая теплопроводность осины устраняет на пучинистых участках дальнейшее пучинообразование.

Отсутствие полных данных о сроке службы торцовых мостовых из осиновой шашки на песчаном основании на дорогах внегородского типа (так как еще ни на одном опытном участке торцы не износились до полной негодности) не дает возможности сделать вывод о целесообразности этого типа в условиях разных движений и разных местных условий.

Однако тот факт, что эти мостовые прослужили по 7—9 лет, позволяет сказать, что торцовые мостовые из осиновых шашек на песчаном основании являются вполне рациональным типом одежд в районах произрастания осины при грузонапряженности дороги до 700 т брутто в сутки.

Растрескивание шашки при высыхании не дает возможности транспортировать ее на большое расстояние. Осины можно лишь сплавлять водой.

Пути производства дальнейших опытов над мостовыми из осиновой шашки

Необходимо продолжить в ближайшие годы опыты по использованию круглой шашки для дорожных покрытий в следующих направлениях:

1. Уменьшение высоты шашки.
2. Сравнение службы шашки из различных древесных пород: осины, сосны, ели.
3. Устройство мостовой без бордюрных брусьев.
4. Применение материала для шашки разных месяцев рубки и разных способов высушивания, как-то: сушка на корню (кольцевание) и сушка в специальных сараях (воздушная).
5. Применение в качестве заполнения пустот оптимальной грунтовой смеси.

Инж. Н. Менгел

„... За эти годы, являвшиеся для всех капиталистических стран продолжением кризиса, тяжелая промышленность нашей страны безостановочно продолжала свое победоносное шествие, увеличив свою продукцию по сравнению с 1928 г. больше чем в четыре раза, тогда как Соединенные штаты Америки остаются до сих пор на уровне 67% от 1928 г., Германия—81%, Франция—84%, Англия—104%“.

(Из доклада т. Орджоникидзе на VII Всесоюзном съезде советов)

ВНУТРИЗАВОДСКИЕ ПУТИ

ДОЛЖНЫ БЫТЬ БЛАГОУСТРОЕННЫМИ

Мы по праву можем гордиться новыми и реконструированными фабриками и заводами, которые до неузнаваемости изменили лицо нашей страны. Но большинство этих новостроек, гигантов металлургии, машиностроения, химии, энергетики и т. д., продукция которых из года в год увеличивается, имеет еще грязные незамощенные дворы, скверные межцеховые пути и неблагоустроенные подъездные дороги.

На территории заводов можно видеть горы пустых ящиков, отходов сырья, мусора, загаживающие подступы к производственным цехам.

Почти все крупные заводы вводят новые виды транспорта, но очень немногие из них заботятся об улучшении подъездных путей. Дорога остается попрежнему грунтовой, не выдерживает многотонных грузов и становится совершенно непроезжей в распутицу. В результате портятся транспортные средства, удорожается стоимость перевозок, тормозится своевременная доставка необходимых материалов, что в свою очередь нарушает плановую работу завода.

Большинство руководящих работников промышленности еще не осознали необходимости строительства хороших подъездных и внутризаводских путей. Несмотря на огромные убытки дорог, ассигнования промышленности на дорожное строительство за истекшие годы были крайне ничтожны.

Небрежному отношению к заводским путям сейчас поставлен предел. Постановление Совнаркома от 6 ноября прошлого года требует, чтобы к 1935 г. подъездные пути ко всем действующим фабрикам и заводам, а также к стройкам новых предприятий были приведены в состояние, пригодное для проезда автомобилей. На Цудортранс возложено наблюдение за выполнением этого постановления.

Это обязывает и автодорожные организации включиться в производственную работу заводов и практически содействовать развитию совершенных видов транспорта и дорожного хозяйства.

Каждый заводской коллектив должен помнить о необходимости улучшения дорог своего завода, своевременно сигнализировать об их ремонте и усовершенствовании в соответствии с введением новых транспортных средств, а также уметь доказать хозяйственную целесообразность этих работ.

Надо заботиться о том, чтобы за построенными дорогами был налажен заботливый уход, чтобы были выработаны и соблюдались правила движения, препятствующие хищническому обращению с дорогой. Безобразные случаи, когда по только что заасфальтированной дороге пускали колесные тракторы с острыми шинами и экскаваторы, не должны больше повторяться.

Заводские коллективы должны взять под свой непосредственный контроль выполнение дорожных работ на заводе в соответствии с принятым

планом, выделить посты и оказать строительным организациям всемерную помощь.

Заводы тяжелой промышленности будут обслуживаться строительной организацией НКТП—Всесоюзным трестом «Союзтрансстрой», на обязанности которого лежит производство работ по прокладке рельсовых и безрельсовых внутризаводских и подъездных путей.

До сих пор «Союзтрансстрой» занимался преимущественно строительством железнодорожных путей, уделяя крайне мало внимания строительству безрельсовых дорог. Лишь за последние годы «Союзтрансстрой» выполнил ряд довольно крупных работ по безрельсовому строительству на автозаводах Москвы, Горького и Ярославля.

Чтобы полностью охватить предстоящие работы и выполнить возложенную задачу, «Союзтрансстрой» должен перестроиться.

Прежде всего необходимо наметить основные точки, где придется сконцентрировать строительство в ближайшие годы и сообразно с этим наметить пути обеспечения этих работ дорожно-строительными материалами. Особо остро в ряде районов стоит вопрос о дорожном камне. Нужно по-боевому взяться за изыскание новых месторождений камня там, где он заводится издалека (как например в Москве) и срочно приступить к разработке уже обследованных карьеров. Из опыта прошлых лет мы знаем, что вследствие несвоевременной заготовки камня, неоднократно срывалась программа безрельсового строительства.

Не менее остро стоит вопрос и с обеспечением будущих работ другими строительными материалами: битумом, асфальтовой мастикой и т. д.

Чрезвычайно важно своевременно обеспечить предстоящие работы дорожными механизмами: смесителями, катками и т. д. «Союзтрансстрой» в этом отношении настроен оптимистически. Он уверен, что задержек в получении этих механизмов не будет. Но одной уверенности мало. Этому вопросу надо уделить серьезное внимание и проявить максимум энергии в получении механизмов к началу работ. В то же время необходимо немедленно заняться реконструированием существующих типов асфальто-бетонных смесителей, применительно к условиям работ на заводских площадках. Существующие смесители, преимущественно большой производительности (12—15 т в час), стационарные и очень трудно передвигаются с места на место.

Следует также срочно заняться вопросом подготовки кадров, укреплением аппаратов специалистами-безрельсовиками, для чего необходимо теперь же организовать сеть курсов.

Автодорожные организации на местах совместно с «Союзтрансстроем» и его районными конторами должны взять под свой повседневный общественный контроль все эти подготовительные работы.

ПЕРВАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО АВТОЭКСПЛУАТАЦИИ

В ВОРОНЕЖЕ

Конференция по эксплуатации автотранспорта состоялась в Воронеже 23—24 декабря прошлого года.

Эта первая конференция, на которой присутствовали представители почти всех автохозяйств, показала, насколько безобразно поставлена эксплуатация и уход за автомашинной в Воронежской области.

Начнем с организационного построения. Если сельские автохозяйства, имеющие более 10 машин, хотя и формально, но все же переведены на хозрасчет, то в промышленности и этого не сделано. Отсутствие же контроля рублем привело к тому, что машины эксплуатируются без всякого учета, простаивают по нескольку часов в ожидании распоряжений и никто не ведет борьбу с этими явлениями. Так обстоит дело на автобазе Липецкстроя и в большинстве автопарков тяжелой, легкой и пищевой промышленности.

По мнению всех участников конференции, сельскохозяйственный транспорт должен быть организован в межсовхозные автоколонны для обслуживания колхозов как в массивах МТС, так и вне этих массивов. Для непосредственных же нужд совхозов, сахарных заводов и МТС должно быть оставлено не больше 3—4 автомашин.

Автоколонны должны быть подчинены непосредственно автоуправлениям при трестах и объединениях. Перевозка грузов должна вестись на основании заключенных договоров по ставкам, утвержденным Облсплкомом для автотранспорта. Такая система управления заставит владельцев автохозяйств обеспечить себя работой на весь год и даст возможность еще более усилить перевозки местных строительных материалов, дров и прочего, в то время, когда транспорт свободен от сельскохозяйственных перевозок, этим будет оказана помощь железным дорогам, так как от последних будут отплекаться грузы, предназначенные для перевозок на короткие расстояния.

В отношении промышленного транспорта, где автомашинны должны обслуживать завод круглый год, наиболее целесообразным явится перевод автобаз на полный хозрасчет. Автобазы промышленных предприятий должны производить перевозку грузов и пассажиров исключительно на основании договоров, контролируя рублем все отделы завода, которые будут по-варварски использовать машину.

Указания т. Сталина на XVII съезде ВКП(б) о том, что «основу ремонта составляет текущий и средний ремонт, а не капитальный», автохозяйствами не выполнены. Планово-предупредительный ремонт, как правило, не производится, в результате сроки меж-сезонных пробегов не выдерживались. В Зернотресте, например, из 300 автомашин должны пройти капитальный ремонт 166 автомашин. Еще хуже обстоит дело в системе Областного земельного управления и Сахаротреста. Там нет даже сведений о состоянии автопарка.

Во многих хозяйствах области имели место большие простои транспорта из-за недостатка бензина. По одному только Автотресту простои из-за бензина превышают 10 тысяч машиночасов.

В действительности же Нефтегорт обеспечил автохозяйства полностью по норме расходованию, недостаток же был вызван тем, что хозяйства по-варварски расходовали бензин, разливали его, карбюраторы не были отрегулированы, бензиновые склады не имели даже леек, насосов, ведер.

Конференция предложила Облдортранс и Нефтегорту решительно бороться с этими явлениями и не отпускать бензина тем автохозяйствам, которые не организуют у себя правильное хранение, расход и учет горючих и смазочных материалов.

Не лучше обстояло дело и с резиной. Хозяйства требовали новую резину, в то же время старую автообувь не ремонтировали. Единственная в Воронежской области вулканизаторская оставалась все время незагруженной, а ведь при правильной организации ремонта автообуви можно сэкономить десятки тысяч рублей.

Запасные части расходовались также безобразно. Авторемснаб опустил на подготовку транспорта к зерноперевозкам запчастей на 2 млн. рублей. Если бы своевременно производился планово-предупредительный ремонт такого большого количества запчастей, конечно, не потребовалось бы. Базы запчастей расположены без учета экономики средств автохозяйств. В области имеется только 3 магазина запчастей — в городах Воронеже, Россоши и Тамбове, а в г. Липецке, где больше 300 автомашин, такого магазина нет.

Конференция указала на необходимость открыть еще 4 магазина — в городах Липецке, Острогожске, Калаче и Борисоглебске.

Особое внимание было уделено вопросам кадров. В связи с предстоящим обменом шоферских документов, в области развернута техника шоферов, но проходит она крайне бессистемно. Конференция поставила перед всеми автохозяйствами, Облдортрансом, Облавтдором, партийными и профсоюзными организациями задачу — добиться, чтобы к моменту обмена шоферских документов, не менее 1500 шоферов было подготовлено к сдаче экзамена на 2-ю категорию.

Такое же требование предъявлено и в отношении среднего и старшего персонала гаражей. Кроме того, было указано на необходимость уделять больше внимания нуждам и быту шофера, ремонтника, механика и завгара и создать им такие условия работы, которые не давали бы оснований к текучести.

Конференция предложила Автономному совету при президиуме Облавтдора совместно с Облдортрансом и другими хозяйственными объединениями в 1935 г. разработать вопросы механизации погрузочно-разгрузочных работ на автотранспорте, правильной организации труда шоферов, ремонтников и ИТР, организации ремонта, ухода за автомашинной и борьбы с аварийностью.

Конференция потребовала от профсоюзных и автодорожных организаций усилить работу по оказанию помощи хозяйствам в организации правильной эксплуатации автомашин.

И. Немировский

г. Воронеж

ПОДГОТОВКУ ШОФЕРСКИХ КАДРОВ ПОД СТРОГИЙ ОБЩЕСТВЕННЫЙ КОНТРОЛЬ¹

Самое слабое место в работе школ и курсов—методика обучения практической езде.

В учебных планах Цудортранса этот острый момент в деле подготовки кадров почему-то выпал, и на этот счет никаких методических указаний не было дано. Между тем методика обучения практической езде имеет огромное значение, ибо неправильно прирванные производственные навыки закрепляются чуть ли не на всю жизнь и шоферу в дальнейшем очень трудно перестраиваться на новый лад.

Недооценка этих основ подготовки кадров привела к тому, что практическая езда полностью была передана инструкторскому составу, который в большинстве свою работу выполняет крайне небрежно. Упрощенчество в этом вопросе дошло до крайнего предела в школе Мосавтотранса. Исходя, очевидно, из тех соображений, что практическая езда ничего общего не имеет с автоделом, школа изъяла ее из компетенции учебной части и полностью передала в ведение гаража. Таким образом, учебная часть школы совершенно освободила себя от обязанности следить, кто, когда и как проходит с курсантами обучение практической езде.

Такая недооценка имела прямым последствием то, что в школе № 2 Автотдора курсанта заставляли семь часов подряд в порядке учебной езды за рулем, а в 4-й базе Автотдора, несмотря на четырехмесячную подготовку по теории автодела, не было ни одного часа практической езды.

В школах, за редким исключением, нет даже следов увязки преподавания теории с обучением практической езде. Совершенно отсутствуют какие-либо указания на то, в какой стадии обучения, какие навыки курсант должен приобрести. На многих курсах считается совершенно нормальным, если курсант отъездит положенные тридцать часов по прямой на шоссе. Ни

в одной из школ нет систематического ознакомления курсанта с тактикой управления в сложнейших московских условиях, с умением быстро ориентироваться в уличной обстановке, особенно в момент опасных положений. Полнейшая растерянность в аварийной обстановке—характерная особенность нашего молодого шофера.

Плохой постановке практической езды способствует отсутствие достаточного количества учебных машин, нерациональное использование их и практика эксплуатации этих машин в целях получения дополнительного дохода. Встречаются курсы, где курсанты знакомятся с устройством автомобиля по вышедшим из употребления маркам. Так, Дзержинский ВУП располагает двумя машинами, из которых одна старая, давно вышедшая из употребления, заграничной фирмы Оверленд, а другая—АМО-Ф-15. Даже в крупных школах ведомственного типа, например Мосавтотранса, агрегаты подбираются случайно и в большинстве случаев ненужные. В указанной школе комиссией были обнаружены в качестве агрегатов—два старых авиомотора с недостающими частями и ряд других деталей с машин устаревших типов.

Не лучше обстоит дело и с преподаванием теории автодела.

По школе Мосавтотранса обследованном установленном «большая отвлеченность» в методе прохождения курса: производившийся опрос учащихся по пройденному курсу в большинстве случаев проходит без демонстрации экспонатов и даже показа их на плакатах. В названных деталях педагогом были допущены искажения; так, например, макетка для обогащения смеси автомобиля ГАЗ, при исправлении отлета ученика была названа педагогом «лепешечкой» и это название повторилось несколько раз.

¹ Окончание. Начало см. в № 3.

Курсанты изучают мотор на курсах Автотдора № 2 в Москве

Фото А. Шайхета



В Московском автодорожном техникуме, где методические вопросы должны быть на большей высоте, обследователи нашли те же дефекты (по некоторым разделам даже худшие), что и во многих маломощных школах.

Комиссия, обследовавшая техникум, следующим образом характеризует его состояние:

«Техникум производит очень тяжелое впечатление, как будто в нем нет хозяина или хозяйки им совершенно не интересуется. Кабинеты запущены, дорогое импортное оборудование не бережется и не поддерживается в рабочем состоянии, устаревшие детали не заменяются новыми.

Метод обучения, вследствие малого количества агрегатов и деталей современных машин, имеет слишком теоретический характер и понижает качество выпускаемых шоферов».

Слесарное дело проходит лишь в очень немногих школах и обращению с инструментом курсант фактически обучается в процессе производственной работы, когда внезапная неисправность машины требует от водителя немедленного вмешательства.

Характерной особенностью почти для всех школ и курсов является непригодность и недостаточность помещений, отведенных для занятий.

По заключению комиссии, помещение курсов Автодора Пролетарского р-на «типа барачного и для обучения не приспособлено», «помещение 4-й базы Автодора для производства обучения ни в какой степени непригодно», помещение курсов Автодора Сокольнического р-на «совершенно непригодно и находится в антисанитарном состоянии» и т. д.

Во многих школах, особенно автодорожной системы, курсанты занимаются в верхней одежде. Отсутствуют самые элементарные удобства. Группы перегружены. Не организован уход за агрегатами и даже в Автодорожном техникуме можно наблюдать ряд безобразнейших явлений. Так, по заключению комиссии, «все оборудование содержится крайне небрежно и находится в полном беспорядке. Кабинеты не всегда запираются и доступ в них возможен всем. Ште-

стильциндоровый импортный мотор и шасси Штейер, великолепно разрезанные на заводе специально для демонстрации, разбросаны по кабинету и, конечно, восстановлены быть не могут».

«Кабинет по электрооборудованию и электротехническая лаборатория имеют прекрасные импортные стенды по электрооборудованию и зажиганию различных систем, которые содержатся крайне небрежно. Ни один из стендов в кабинете не мог быть продемонстрирован в действии, вследствие различных неисправностей».

Любопытно отметить, что недостаточность агрегатов зафиксирована и по курсам на заводе им. Сталина.

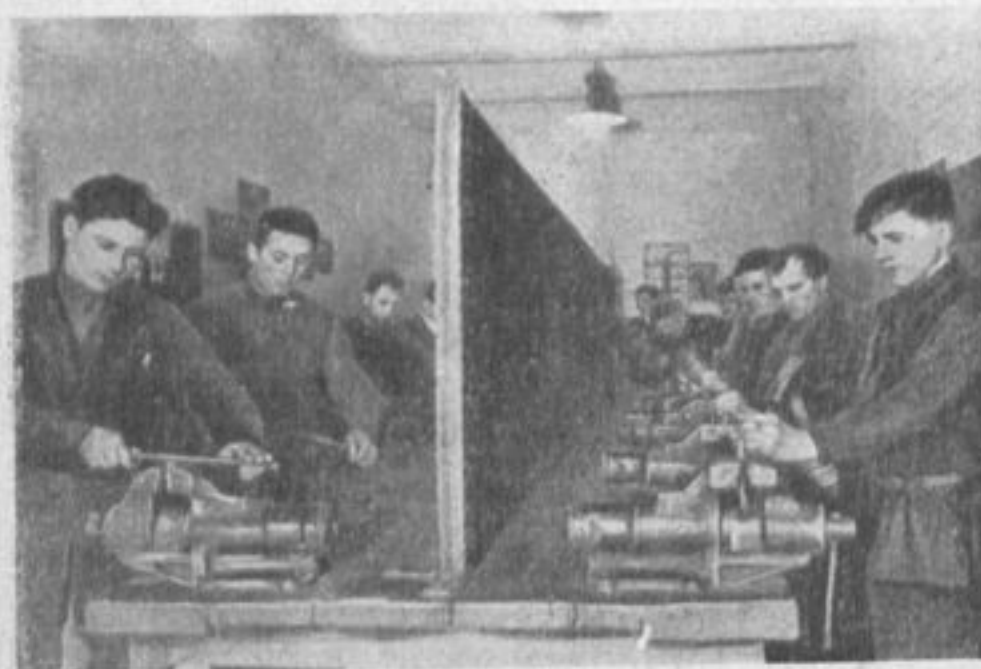
«Две аудитории, — читаем мы в заключении комиссии, — приспособленные для изучения конструкции автомашины, недостаточно оборудованы. Агрегаты автомобиля ГАЗ, за исключением одного двигателя, отсутствуют. Отсутствуют в необходимом количестве и детали автомобиля ЗИС. Курсы эти не имеют полного шасси как автомобиля ГАЗ, так и автомобиля ЗИС для использования их во время теоретических занятий».

Само собой понятно, что маломощные курсы в этом отношении находятся в еще более плачевном состоянии.

Выводы

1. Существующие в школах недочеты методического порядка вызваны главным образом тем, что школы не чувствуют ответственности за качество подготовки, так как в конечном итоге оценку дает другая инстанция — квалификационная группа ОРУД.

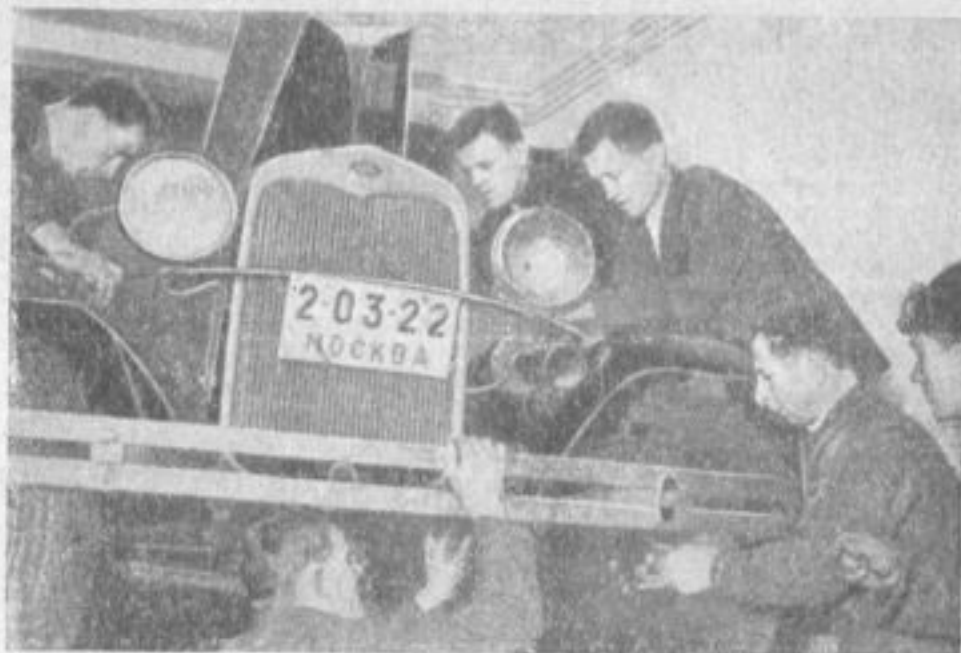
Опыт со школой Союзтранса, которая самостоятельно устанавливает наличие требуемых познаний у курсанта и поэтому освобождена от экзамена по теории автодела в квалификационной группе, полностью оправдал себя. Метод проверки знаний в школе Союзтранса является наиболее правильным и на данном этапе обеспечивает выявление у экзаменуемого действительных знаний теории автодела. Поэтому целе-



Занятия по слесарному делу на автокурсах Наркомтяжпрома

Фото А. Шайхета

Практические занятия по ремонту автомобиля на курсах Наркомтяжпрома
Фото А. Шайхета



сообразно этот опыт распространить и на другие школы.

Однако, как установлено обследованием, количество школ, достойных для передачи им дела выпуска шоферов, крайне ограничено. Необходимо немедленно приступить к окончательному отбору лучших школ, дать им потребный срок для изжития имеющихся недостатков в учебной работе и после повторного обследования закрепить за ними право самостоятельной проверки знаний по теории автодела.

2. Ездовое искусство должно быть основным в работе московского шофера. Шофер должен уметь ориентироваться во всех условиях, должен быть хозяином машины при всех обстоятельствах и особенно в аварийной обстановке.

Ездовое искусство вырабатывается путем упорной тренировки и усвоения производственных навыков для работы во всех условиях (гололеда, снегопад, дождь, подъем, спуск и т. д.).

Постановка обучения езде в современных школах полностью игнорирует эту важнейшую необходимость. Даже Москва не имеет своего автодрома, где бы водитель мог усвоить самые элементарные навыки ездового искусства.

Необходимо в самом срочном порядке приступить к постройке мощного автодрома с тем, чтобы все школы имели возможность на нем обучать своих курсантов ездовому искусству в самых различных условиях.

3. Нужно немедленно ликвидировать все школы в тех автопредприятиях, которые входят в хозяйственные объединения, располагающие централизованными школами. В первую очередь это относится к местным школам Союзтранса и Мосавтогруза.

4. Точно так же необходимо ликвидировать все те школы, которые не обеспечены помещением, машинами, преподавательским составом, агрегатами и т. п. Правильное руководство школьной сетью требует всестороннего изучения школьного дела в процессе повседневной работы, поэтому Цудортрансу надлежит организовать в Москве опытно-показательный комбинат, оборудованный в изобилии всем необходимым.

Комбинат, кроме того, должен быть главным центром для подготовки периферийных работников. Чрезвычайно желательно, чтобы Цудор-

транс ввел в практику откомандирование в Москву лучших ударника-производственников со всех концов Союза для повышения квалификации шофера и прохождения ездового искусства в полном объеме. Это мероприятие даст возможность создать на местах здоровые ячейки по пропаганде безаварийной езды и внедрению в широкие массы основных начал правильной езды.

5. Маломощные, непригодные для учебы автодорожные курсы (за исключением ВУЗов) нужно закрыть. ЦС Автодора необходимо так же, как и Цудортрансу, организовать свою центральную образцовую школу, обеспечить ее помещением и необходимым оборудованием.

6. Обязать Цудортранс и Автодор реорганизовать свои отделы подготовки кадров с тем, чтобы полностью и максимально было обеспечено фактическое повседневное руководство в первую очередь школьной сетью Москвы и через местные свои органы — на периферии.

7. Обязать Автодор уделять исключительное внимание учебным пунктам, обеспечив их необходимым помещением, оборудованием и надежным преподавательским составом.

8. Обязать управление милиции г. Москвы (ОРУД) внести в обязанность своей лаборатории организовать изучение методики обучения курсантов ездовому искусству и, особенно, в отношении неуспевающих.

9. Пересмотреть профиль шофера.

10. Ввести в учебный план курс гигиены шофера, уделяя максимальное внимание вопросам алкоголизма, культуры шофера и т. п.

Арсен Туманян

От редакции.

Редакция обращается ко всем заинтересованным работникам, преподавателям и курсантам с просьбой высказать свои соображения по затронутым т. Туманяном вопросам.

ПОПРАВКА

В журнале «За рулем» № 3 на стр. 10, левый столбец, 8 строка снизу.

Напечатано:

1-й Рязанский парк 210

Следует читать:

1-й Рязанский парк 610.

ПОРА, НАКОНЕЦ ПОКОНЧИТЬ С ОЧЕРЕДЯМИ МАШИН У БЕНЗИНОКОЛОНОК

Огромные очереди легковых и грузовых машин у бензиноколонок стали у нас общеприятным явлением. Наш автотранспорт терпит большие убытки от простоев машин.

Мы научились строить первоклассные автомашины, почему же мы не можем упорядочить автоматическую заправку машин.

В Москве, например, все автохозяйства отказались от примитивной заправки машин при помощи ведра и воронки. Это конечно очень хорошо. Но это ставит их в полную зависимость от бесперебойной работы сети бензиноколонок.

Количество машин в Москве стремительно увеличивается с каждым месяцем, а количество бензиноколонок увеличилось в 1934 г. против 1933 г. всего на 3—4. Диспропорция вопиющая.

На 1 января 1935 г. по всей Москве числится 43 автозаправочных станций открытого типа, т. е. доступных для машин всех автохозяйств. Кроме того существует еще около 10 станций закрытого типа.

Управление автозаправочных станций Авторемснаба ведет упорную борьбу за перевод многих закрытых станций в общее пользование. Недавно кончилась победой борьба с Торгснвом за перевод в общее пользование станции № 22.

В 1935 г. предполагается построить в Москве только 25 новых заправочных станций. А между тем если сейчас московские заправочные станции отпускают ежедневно в среднем 250—300 тонн бензина, то потребность в 1936 г. будет не менее 1 200 тонн. Это необходимо предусмотреть уже сейчас, если мы хотим добиться культурного обслуживания автомашин и полной ликвидации очередей.

Но Авторемснаб, в системе которого находится московское управление заправочных станций, отказал в отпуске средств на строительство этих новых станций в 1935 г.

У нас до сих пор отсутствует собственная производственная база для производства бензино-раздаточных колонок и всего оборудования заправочных станций. Недоценка автозаправочного дела настолько велика, что, производя великоколенные автомобили, мы находимся до сих пор в зависимости от импорта бензинораздаточных колонок, в тысячу раз более простых по производству.

Прежде: руководство Авторемснаба отказывалось от производства колонок на Песоченском заводе коммунального треста (близ Ленинграда), ввиду их несовершенства, и ориентировалось на импортные колонки. Теперь стремятся обойтись колонками собственного производства, хотя бы кустарного.

Авторемснаб до сих пор не изучил преимуществ колонок тех или иных зарубежных фирм. Выписывались колонки самых различных типов, преимущественно шведского и французского производства. К ним не было запасных частей и они быстро выбывали из строя и работали с большими перебоями.

Необходимо добиться улучшения типа колонок, производимых Песоченским заводом, или добиться иной, более усовершенствованной конструкции советских колонок.

Ижевск: управление автозаправочных станций г. Вирюков, на основании собственных наблюде-

ний, считает, что колонки Песоченского завода имеют хорошую пропускную способность и удобны для автобаз с грузовыми машинами. Детали колонок не отличаются сложностью, но обработка их оставляет желать лучшего. Наряду с усовершенствованными песоченскими многолитражными колонками необходимо создать бензино-раздаточный механизм, который мог бы удовлетворять требованиям малолитражного отпуска. Нужно сконструировать моторно-ручную колонку, подающую бензин через стеклянные или какие-нибудь другие сосуды.

Ряд организаций занимается созданием собственных бензинораздаточных колонок. Отдельные автохозяйства мечтают получить хотя бы «головку» от колонки, чтобы к ней приделать свои самодельные части. Авторемснаб до сих пор не принимает мер, чтобы объединить конструкторскую мысль для создания наиболее рационального типа советской бензинораздаточной колонки.

Песоченский завод плохо приспособлен для массового выпуска усовершенствованных колонок. До сих пор ни Авторемснаб, ни Наркомхоз, в ведении которого находится этот единственный завод по производству бензиноколонок, пока ничего не делают для усиления его производственной мощности.

В этом году заводом намечен выпуск до 500 колонок. Количество на весь Союз явно недостаточное. Но и это количество, как и качество колонок, ничем не обеспечено. Между тем от расширения и улучшения производства этого завода зависит расширение сети заправочных станций в Москве и в других крупнейших центрах.

Даже в Москве заправочное дело страдает не только от недостаточного количества автозаправочных станций, но и вследствие малой эффективности существующих станций. На всех 33 станциях открытого типа имеется 40 бензиноколонок, причем только 7 из них моторные. Выдача бензина из ручных колонок замедляется, что увеличивает простои машин в длинных очередях.

По всем данным, управление автозаправочных станций не борется как следует за переход к моторным колонкам.

Почти во всех существующих автозаправочных станциях Москвы можно было бы легко установить добавочные колонки. Можно было бы комбинировать на каждой станции моторные колонки с существующими ручными. Тогда в случае остановки моторной продолжала бы работать ручная колонка.

Тут дело упирается в чрезвычайно малую емкость цистерн заправочных станций, не дающую возможности создавать хотя бы суточный запас бензина, в особенности на тех загруженных заправочных станциях, где выдача бензина происходит непрерывно.

На эту сторону дела почему-то до сих пор мало обращали внимания. Между тем нехватка цистерн, перебои в подвозе бензина и масла немалое содействуют увеличению очереди машин у заправочных станций. Получается какой-то порочный круг. Автомашин длинной вереницей

На Базарной площади в Тамбове в сентябре 1934 г. построена первая бензино-станция Авторемснаба. Пропускная способность станции до 500 литров в день
 Фото Н. Мамаева



простаивают у заправочных станций, а последние часто бездействуют, потому что автотранспорт не подвозит бензина.

Следует еще отметить крайне неравномерное распределение автозаправочных станций. Их география совершенно не учитывает потоков машин. Центр Москвы, кольца А и Б, район Камерколледжского вала и Краснопресненский район с интенсивными потоками машин заправочными станциями обеспечены недостаточно. Октябрьский район совершенно не имеет станций. В результате получают большие холостые пробеги машины и цистерны, большая перегруженность одних станций за счет других.

Для улучшения положения с заправкой автомашин нужно добиваться расширения сети заправочных станций с плановым их распределением по районам Москвы в полном соответствии с машинопотоком. Настаивать на архитектурно-художественном оформлении станций, намеченных в центральных частях города, чтобы воспрепятствовать попыткам расставлять станции по закоулкам и тупикам.

Необходимо настаивать на рационализации и усилении производства моторных колонок на Песоченском заводе, усилив общественный контроль над этим заводом и организовав там автодорожников коллектив. Следует добиваться, чтобы все действующие в Москве заправочные станции были дооборудованы моторными колонками и обеспечены достаточными запасами бензина и масла, запасными частями к колонкам и оборудованием.

Необходимо подготовить станции к всестороннему обслуживанию автомашин по примеру рядовых заправочных станций Америки. Суда входит накачивание воздуха в баллоны, обтирание, временная техническая помощь и пр.

Нужно обратить внимание на рабочий и технический состав заправочных станций, на улучшение их материально-бытового положения, на ликвидацию текучести. Особенно нужно обратить внимание на порядок выдачи бензина, на отпуска и прием талонов на бензин.

Сказанное относится ко всем городам и автохозяйствам, МТС, где имеются заправочные станции. Из многих центров (Ростова, Харькова, Киева, Архангельска и других пунктов) получаются тревожные сведения, что импортные колонки перестают работать почти тотчас после их установки, так как к ним нет запасных частей. Персонал станций обычно не знает, как обращаться с этими отнюдь несложными механизмами. На автодорожке Сочи — Магиста построили заправочные станции, но колонки надолго выходят из строя после первой порции.

— Наша вина в том, — признает т. Бирюков, — что мы в трудную минуту не прибегали к помощи автодорожников общественности, не втягивали автодорожников организации в нашу работу. С другой стороны, не было такого случая, чтобы Мосавтодор заинтересовался положением на наших станциях, фиксировал бы внимание шоферской массы и автодорожников актива на недостатках нашей работы.

М. Соломонов

ДИАФРАГМА ДЛЯ БЕНЗИНОНАСОСА ЗИС

Предложение т. Фомина П. (Запсибкрай, ст. Темир-Тау)

В поисках материала для диафрагмы бензинонасоса ЗИС я обратил внимание на бычий пузырь. Надутый сухой пузырь я разрезал вдоль и из него по форме старой диафрагмы вырезал круги. Отверстия для болтов пробивал специальным

по размеру пробойником (через ту же старую диафрагму, чтобы сохранить расположение отверстий). 4—5 штук приготовленных диафрагм ставились в насос и работали в течение 1 месяца.

Разговоры у БЕНЗИНОКОЛОНОК



Из-за неправильного расположения и плохого оборудования бензиноколонки грузовые автомобили простаивают часами в очереди за получением бензина

Тов. Ежогин, работник колонки № 31 Авторемснаба (Разгуляй, Чеченский пер.), и слышать не хочет о механической колонке.

— Нет, уж! Лучше ручная. Знаю я эти, механические... Работал на ней и чуть не сел. В дежурство по 150 литров недодавал или передавал.

К колонке одна за другой подошли три машины. Ежогин, отдуваясь, принялся качать бензин. Не успела отойти первая машина, как очередь выросла еще на три.

— Куда там ставить механические,— продолжает Ежогин, раскачивая рукоятку насоса.— Их везде снимали, врут невозможно. На Рязанской улице стояла летом механическая колонка, теперь поставили две ручные.

— А очереди, они везде,— меланхолично добавляет один из водителей машины, ожидающих заправки.— Без очереди—это редкость. Взять на Пролетарской—очередь, на Каланчевской—два часа грузовые ждут, а нам, легковым, и вовсе подступу нет. Здесь еще тихо, колонка незаметная, в тупичке.

Работники колонки на Рязанской улице сидят сложа руки. Эта колонка передана летом в распоряжение 1-го автопарка Мосавтогрупп. Доступ проходящим машинам сюда закрыт. А рядом, на Каланчевке... с утра и до ночи одна и та же картина: у двух ручных колонок, загораживая движение, табором стоят грузовики, неуклюже поворачиваясь, подходит и уходит автобусы, тонкой спиральной лентой до самого Октябрьского вокзала застыли легковые автомобили.

Работникам этих колонок тт. Спивак и Заскокин некогда перевести дух. От бесконечного качания рукоятки насоса ноют руки. Шоферы такси и других легковых машин мирно и не спеша закусывают на крыльях машины, уныло поглядывая на подходящие и уходящие автобусы, которые получают бензин вне очереди. Пассажиры ждут такси. Такси ждут бензина. По

существующему порядку, уставованному Моссоветом, легковые машины получают бензин во всех бензиноколонках, кроме одной на Арбате, в последнюю очередь.

Из кабины подошедшей к хвосту машины вылез шофер и оглядел очередь.

— Где бы тут, товарищи, поблизости поскорей заправиться? Ведь это часа на два. Некогда...

Кругом засмеялись.

— Ловок!

— Езжай на Преображенскую заставу,— посоветовал один из шутников. Литра три есть в запасе—доедешь... ха-ха-ха!

— Поругиваются шоферы, да привыкли...—говорит колонщик т. Заскокин.

— Повеюле привыкнешь,—податься-то некуда. До самой ближней колонки 2, а то и 3 километра. Да и там очередь. Мало колонок. На таком бойком месте, как наше, надо бы две механические поставить.

Центр Москвы загроможден легковыми машинами. Но в самом центре нет ни одной бензиновой колонки. Была одна у манежа, но летом здесь снесли несколько домов, оборудовали площадь, а колонку перенесли за Москву-реку, на Болото. Это, по самому скромному подсчету, никак не меньше двух километров.

У колонки на Садовой-Каретной очереди как будто нет. Но это только «доступешине» отдела регулирования уличного движения—не больше. Машины ждут бензина за углом в переулке, хвост машины выходит на Садовую с другого конца.

Колонки, расположенные недалеко от центра,—самые загруженные. Их мало, на всю Москву—43. Но шоферы привыкли, ждут. Будешь ждать,—когда некуда податься,—как говорит т. Заскокин, дежурный колонки на Каланчевской площади.

К сожалению, т. Заскокин прав

Дн. Вольф

АВТОМОБИЛИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ КОЛЕЕ

Вопрос об использовании железнодорожной колеи для автомобильного движения в дополнение к нормальному железнодорожному движению за границей давно разрешен в положительную сторону. На рельсах там можно видеть и многоместные автобусы, и тягачи с полуприцепами и даже легковые автомобили.

Колеса многоместных автобусов или тягачей с полуприцепами обязательно снабжаются металлическими дисками с ребрами, предохраняющими машину от схода с рельсов. Сцепление колес с рельсами осуществляется резиной.

Для предупреждения аварий машины, в случае внезапного падения давления в шинах или при наезде колес на какой-либо посторонний предмет, когда возникает опасность схода машины с рельсов, впереди колес подвешиваются щетки с электрическими контактами. Щетки отрегулированы таким образом, что предельное падение давления (устанавливается заранее) в какой-либо шине и понижение оси колеса вызывает прикосновение щетки к рельсу, замыкание тока и выключение свечей двигателя. Одновременно происходит автоматическое включение тормозов.

Таким образом безопасность массового пассажирского автодвижения по рельсам не вызывает никаких сомнений.

По бокам крыши тягача укрепляются воздушные радиаторы типа Стода (из спиральных трубок). Летом они усиливают охлаждение двигателя.

Что касается легковых автомобилей, то для их передвижения по рельсам под колеса подводятся двойные рельсовые скаты, которые обычно хранятся в задней багажной части кузова. Операция перевода легкового автомобиля на железнодорожный путь занимает не более десяти минут. Легковые автомобили никаких особых устройств, предупреждающих аварии, не имеют, поэтому они могут развивать скорость не более 70 км/час. Впрочем, скорость движения вообще сильно зависит от профиля пути и от искусства водителя.

Автомобили, которые могут двигаться и по безрельсовым и по рельсовым дорогам, носят название «ро-рейлеры», а приспособленные для движения только по рельсам — «рейлкары». Они появились за границей 5 лет назад.

Нет сомнения, что во многих районах нашего необъятного Союза эти автомобили могут быть

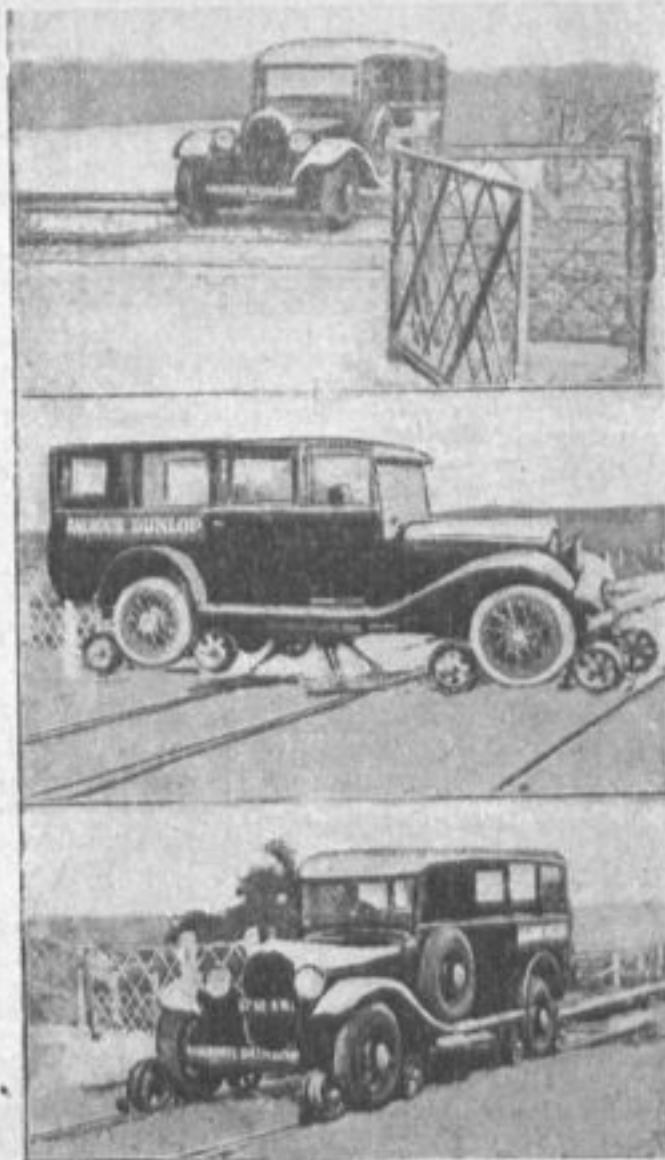


Рис. 2. Легковой автомобиль Гочис, легко превращаемый в ро-рейлер (автомобиль, могущий двигаться по рельсам)

использованы с большой пользой. Однако серьезно над этим вопросом у нас никто еще не задумывался.

Два года назад НКПС отклонил предложение (сделанное автором данной статьи) использовать «ро-рейлеры» и «рейлкары» по тем соображениям, что автомобили будут нарушать ж.-д. правила безопасности и что их можно пускать на линию только в том случае, если между двумя станциями в это время нет поезда; в виду же малой вместимости автомобилей они снизят пропускную способность ж.-д. ветки и поэтому будут неэкономичны.

Мотивы отказа не могут считаться достаточно обоснованными. Заинтересованным организациям (НКПС, ГУТАП, Дортранс) необходимо серьезно подумать над тем, чтобы дать возможность автомобилю пользоваться жел.-дор. колеями и выработать правила для автодвижения, не нарушающие нормального железнодорожного движения.



Рис. 1. Рейлкар Мишлеи — тягач с полуприцепом

НОВЫЕ ВОСЬМИЦИЛИНДРОВЫЕ МОДЕЛИ ФОРДА 1935 года

На американском рынке появилась новая модель Форда 1935 г. Форд продолжает производство известной восьмицилиндровой модели, но вносит в нее ряд крупных улучшений, которые значительно меняют как внешний вид, так и устройство машины.

Единственная часть машины, оставшаяся почти неизменной, это—двигатель, в основном той же конструкции, что и в моделях 1932—1934 гг. В дополнение к усовершенствованиям, внесенным в прошлом году (система трубопроводов и др.), Форд улучшил систему охлаждения и ввел вентиляцию картера двигателя. Водяная

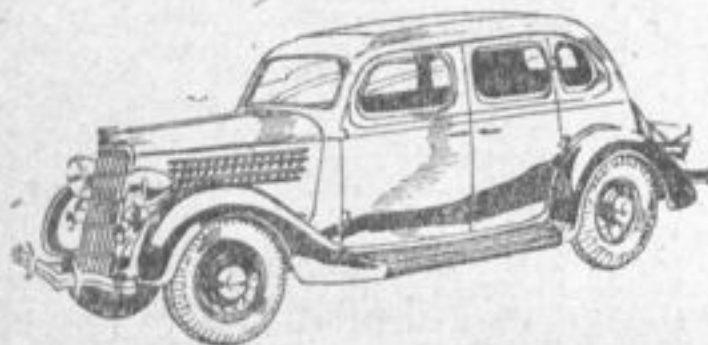


Рис. 1. Форд-седан модели 1935 г.

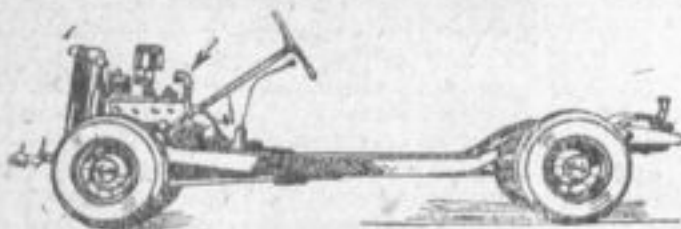


Рис. 2. Новое шасси Форда. Видна опущенная рама и передвинутый вперед двигатель. Стрелкой показан руль вентиляции картера

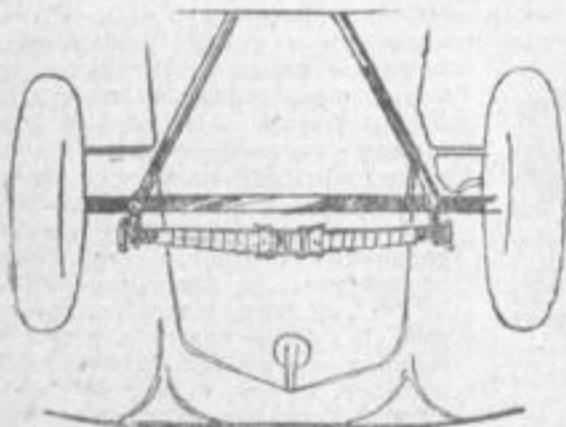


Рис. 3. Новая конструкция передней рессоры Форда, установленной на легковых и грузовых машинах. (Рессора грузовика — вид сверху)

рубашка цилиндров доведена до верхней части картера и способствует охлаждению масла.

Вентиляция картера, необходимая для отвода водяных паров, находящихся в масле и в холодную погоду закупоривающих трубопроводы смазки, осуществляется следующим образом. Отверстие для наливания масла в картер, расположенное над двигателем в задней его части, закрыто не патрубком с шляпкой, как было до сих пор, а изогнутым рупором, растроб которого направлен вперед. Поток воздуха от вентилятора попадает в этот уловитель, проходит в картер, затем через специальные отверстия идет в клапанную коробку и по трубе в блоке двигателя выходит наружу.

Применением новых легких сплавов и облегчением конструкции некоторых деталей моторного агрегата достигнуто уменьшение веса на 20 кг.

Для лучшего распределения нагрузки на оси двигатель передвинут вперед на 215,9 мм. Обе оси несут примерно одинаковую нагрузку. В связи с переносом двигателя увеличилось полезное пространство кузова, хотя база оставлена прежней (112). Заднее сиденье, находившееся непосредственно над осью, передвинуту вперед. Пассажиры находятся таким образом на более спокойном месте рамы. Спокойство хода и устойчивости машины способствует также увеличенная на 152,6 мм «рессорная база» (расстояние между точками соединения рессор с рамой).

Поперечные рессоры традиционного фордовского типа сохранены, но значительно усилены и удлинены. Задняя рессора, вынесенная в прошлой модели за заднюю ось, оставлена на прежнем месте, но уже больше не обходит дифференциала. Передняя рессора вынесена вперед. Рессоры подвешены сзади концами к отрезкам упорных штанг. Ось крепится снизу к этим штангам.

Рама, упорные штанги, толкающая труба и карданный вал значительно усилены. Концы крестообразной поперечной рамы продолжены вдоль лонжеронов рамы. Лонжероны приобретают коробчатое сечение.

Колея колес увеличена на 40 мм, что дает возможность расширить кузов и установить мощные баллоны низкого давления, размером 6,00 × 16". Шины имеют особый рисунок протектора, уменьшающий опасность скольжения и заносов.

Система механических тормозов полностью реконструирована для наилучшего использования поверхности торможения колодок и облегчения нажима на педаль. Тормозные барабаны снабжены ребрами для охлаждения.

Сцепление оборудовано центробежным регулятором, который увеличивает сжатие дисков с повышением числа оборотов. Давление же пружин ослаблено примерно на 15%, что облегчает пользование сцеплением.

Существенных улучшений с точки зрения обтекаемости Форд не внес. Однако кузова имеют новую форму. Они еще более закруглены, отдушины на капоте выполнены в виде ряда ство-

рок, перекрытых горизонтальными хромированными полосами. Бамперы снабжены лапами, которые предохраняют от повреждений при столкновении с машиной, оборудованной ниже или выше расположенным бампером. Радиатор — нового модного типа.

Кузова выпускаются девяти типов: фэтон, родстер, 2 типа купе, кабриолет и 4 типа сиданов.

В новую модель грузовика также внесены изменения, подобные описанным выше. Улучшена система охлаждения, сцепление оборудовано центробежным регулятором, передняя рессора перенесена на 100 мм вперед. Прежняя угловая кабина заменена новой, типа легкового купе. Сиденье может передвигаться по желанию водителя. Горловина бензобака вынесена в сторону, так что для наполнения его не нужно поднимать сиденья. Безосколочное стекло является стандартным оборудованием для всех окон кабины. Боковые стекла отодвигаются назад для вентиляции кузова. Зимой стекла обогреваются теплым воздухом, проходящим внутри стенки кузова от двигателя. Наклон ветрового стекла регулируется одной кнопкой. На панели приборов, расположенном слева непосредственно перед рулевым колесом, имеется амперметр, спидометр и бензинометр.

Ю. Долматовский

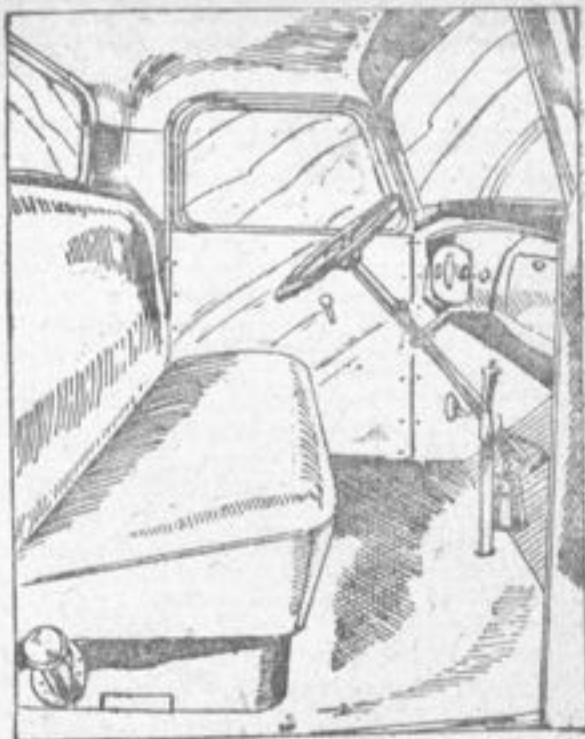


Рис. 4. Кабина грузовика Форд модели 1935 г.

АВТОДОРОЖНАЯ ХРОНИКА

ДОРОГА ИМ. Т. КИРОВА

В Червленском выселковском районе Дагестана открыта дорога, по которой впервые прошли первые автомобили. Эта дорога прокладывалась в трудных условиях в течение четырех лет по непроходимым местам в горах и скалах. Прежде только выпашенные тропы связывали отдельные населенные пункты района, — сейчас на расстоянии 30 км проходит прекрасная дорога, которой присвоено имя т. Кирова.

600 АВТОБУСОВ „ЛЮКС“

Основной завод Комбината по реконструкции транспорта МСПО расширяет выпуск автобусов типа «Люкс». В первом квартале их будет выпущено 150, а в течение всего года — 600. Эти автобусы предназначены частично для перевозки хлеба и частично для перевозки муки, крупы, мануфактуры, посуды и готового платья.

В настоящее время разрабатывается проект нового автобуса типа «Люкс» для перевозки различных товаров. Машины для перевозки крупы и муки будут выкрашены в один цвет, машины для посуды — в другой цвет и т. д. Кроме того, на кузовах всех автобусов будут соответствующие надписи на нескольких языках. К концу текущего года весь транспорт МСПО будет состоять из автобусов «Люкс».

НОВЫЙ ГАРАЖ ДЛЯ ТАКСИ

В Москве имеется сейчас 466 таксомоторов. В течение 1935 г. таксомоторный парк увеличится на 160 машин. Мосавтогосприветуезд и строителю большого гаража на Ярославском шоссе, рассчитанного на 300 такси. Строительству гаража должно быть закончено в последнем квартале этого года и обойдется в миллион рублей.

АВТОБУСНЫЙ ПРОФИЛАКТОРИЙ

В Ленинграде при Конношвенном автопарке открылся первый автобусный профилакторий. Здесь производится осмотр машин, мойка, смазка, исправительные работы и мелкий ремонт. Профилакторий пропускает 16 машин в час.

ОБМЕН ШОФЕРСКИХ УДОСТОВЕРЕНИЙ

В марте по Москве начнется обмен шоферских удостоверений. Удостоверение на право управления машиной получит только тот шофер, который будет иметь документы о прохождении и сдачи технического минимума. При выдаче новых удостоверений будут также учитываться производственный опыт шофера, бережное обращение с машиной, трудовая дисциплина, соблюдение правил уличного движения и т. д.

Вся работа по обмену шоферских удостоверений проводится пятым отделением отдела регулирования уличного движения (ОРУД) совместно с Всесоюзным обществом «За овладение техникой», союзом шоферов и Автодором. Через пятое отделение ОРУД пройдет около 40 тыс. водителей пролетарской столицы.

50-ЛЕТНЕ АВТОМОБИЛЯ

В этом году исполняется 50-летие автомобиля, родоначальником которого является автомашинист, спонсированный Карлом Бенцем в 1885 г.

Автодорожный клуб Автодора в связи с юбилеем готовит большой сборник, где будут помещены статьи о развитии безрельсового механического транспорта, автомобилизации СССР, описание различных автомобильных конструкций и т. д.

ЮНЫЕ ДРУЗЬЯ АВТОДОРА В АЭРОСАМНОМ ПРОБЕГЕ

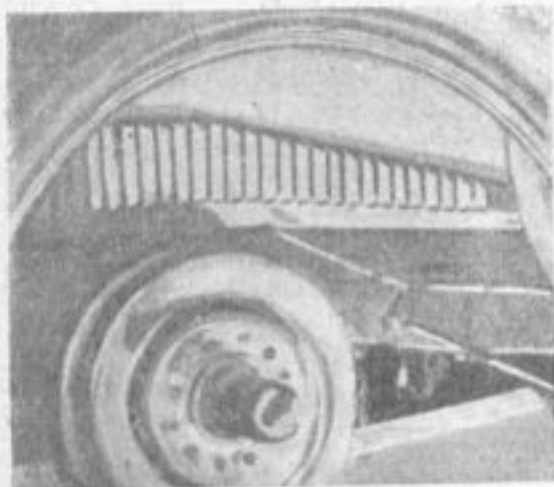
Юные друзья Автодора — ударники учебы Краснопресненского района Москвы — вылетели в виде кандидата аэросамным пробегом имени VII съезда комсомол.

На двух аэросамных ОСГА-6 по маршруту Москва—Истра—Звенигород—Москва отразившись 17 шоферов и школьников — кружковцы Дома культуры им. Павла Морозова при «Трехгорье» и детской технической станции Наркомвспил.

За три дня ребята прошли на аэросаме 180 км и в пути провели пять митингов с местными школьниками, демонстрировали кинофильм и организовали бригады «легкой авиации» по широтке под сигналы. В Истре и Звенигороде на аэросамных катали школьники — лучших ударников учебы.

СТВОРЧАТЫЕ ВЕНТИЛЯТОРЫ ПОД КРЫЛЬЯМИ КОЛЕС

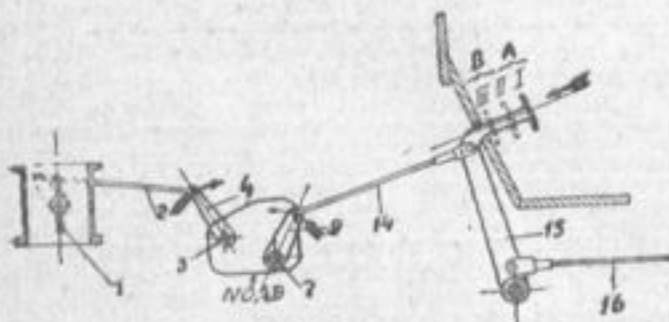
Одной из американских фирм выпущены автомобили с вентиляторами, помещающимися под крыльями передних колес.



Тепло, выделяемое мотором, проходит через пластинки вентилятора, обтекает нижнейю поверхность крыльев и уносится в окружающий воздух. При таком устройстве прорезы для воздуха на капоте двигателя уменьшаются и им придается новая форма.

ПЕДАЛЬ — АКСЕЛЕРАТОР И ТОРМОЗ

Необходимость при торможении автомобиля перебрасывать правую ногу с педали акселератора на тормозную вызывает нередко задержку торможения и ошибки (нажим на акселератор вместо тормоза). С целью устранить эти недостатки немецкая фирма НОАВ сконструировала прибор, устройство которого заключается в следующем (см. чертеж): педали акселератора и тормоза



объединены в одну. Отпущенное состояние (I) педали 15 соответствует, в противоположность правителю, полному газу. В положении II подача прекращается. При дальнейшем нажатии педаль действует уже только на тормоз. Для достижения правильного взаимодействия акселератора и тормоза в систему включена промежуточная коробка (обозначенная на чертеже NOAB). Обозначения на чертеже соответствуют: 1—дрессельная заслонка, 2—тяга заслонки, 3, 4, 7 и 9—валы и рычаги промежуточной коробки, 14—тяга от педали к промежуточной коробке.

НОВЫЙ ТИП СИГНАЛА

В Англии предложен новый тип заднего сигнала для громоздких грузовых автомобилей и автобусов. Он представляет собой плоский ящик,



закрытый щитком, с вырезанными на нем надписями: «Не обгоняйте», «Можете обгонять», и стрелками, указывающими поворот в ту или другую сторону. Нажимая на кнопку, водитель включает свет в одной из секций ящика и тем самым освещает один из сигналов.

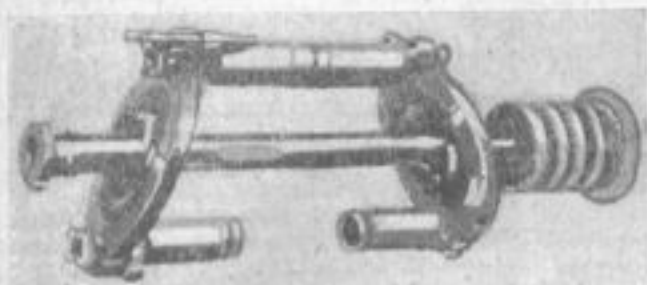
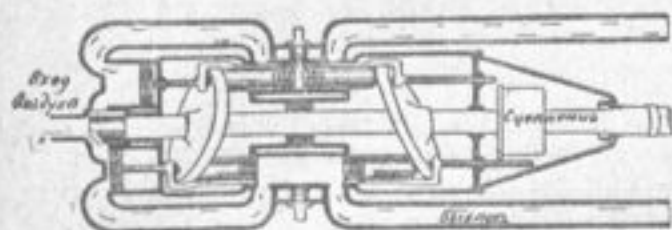
АВТОМОБИЛЬ СО СТЕКЛЯННОЙ КРЫШЕЙ

В Англии выпущены новые автомобили с крышами из небьющегося стекла. Прежние, раздвижные крыши, выпускавшиеся некоторыми английскими фирмами, будучи открытыми, давали много воздуха и света, но в дождливую погоду не предохраняли от дождя, просачивавшегося через щели створок.

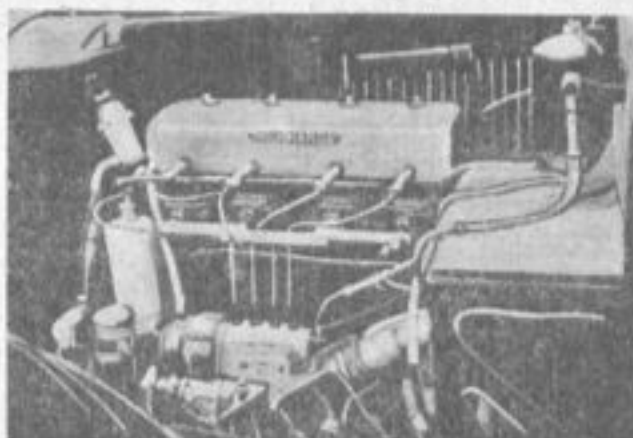


Новые крыши, защищенные стальной сеткой, построены из прочного прозрачного состава.

НОВЫЕ ДИЗЕЛЬМОТОРЫ



На левых рисунках показан американский дизельмотор Стерлинг, предназначенный для мотолодок и грузовиков, на правом — дизель Оберхенсли, установленный на легковой машине Мерседес-Бенц.



В двухтактном дизеле Стерлинг два наклонных диска помещены на валу. К ним шарнирно крепятся поршни. При большой компактности 4-цилиндровый Стерлинг развивает до 120 л. с.

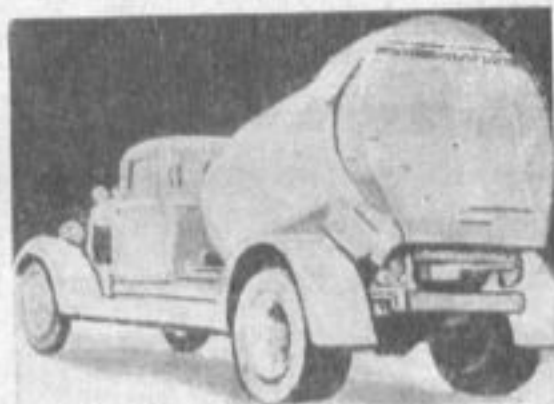
Мерседес-Бенц с дизелем Оберхенсли развивает 40 л. с. и тратит около 9 литров горючего на 100 км. Насос-Бош с регулировкой на низкое давление. Степень сжатия 1:17.

ГРУЗОВИК-КОЛЛЕКТОР

В США построен грузовик с вращающимся кузовом для вывоза мусора и снега.

При загрузке бочкообразный кузов, свободно укрепленный на шасси, приподнимается входным отверстием кверху. В этом наклонном положении он медленно вращается вправо, автоматически проталкивая загрузаемую массу внутрь и уплотняя ее. При выгрузке бочка наклоняется при помощи гидравлического рычага в обратную сторону, вращаясь влево и выталкивая содержимое.

Вся работа производится автоматически при посредстве рычагов, находящихся рядом с сидением шофера.



МЕТРО ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ

Для разгрузки уличного движения в Париже построена магистраль подземного шоссе для автомобилей. Хорошо освещенная, широкая дорога, пролегающая под центром города, стягивает в свое русло много грузовых и легковых машин с главных улиц.

В стенах тоннеля метро довольно часто расположены ворота для выезда автомобилей на поверхность.

Управление уличным движением Парижа про-

ектирует на ближайшее будущее увеличение сети автомобильных подземных дорог.



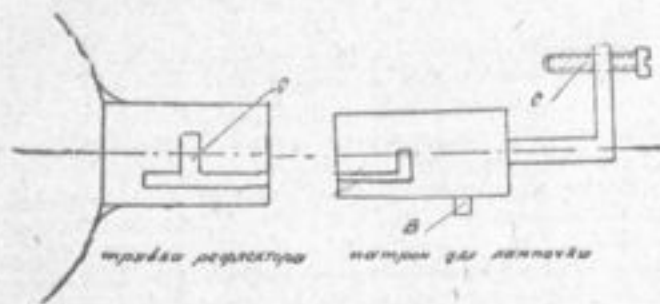
Обмениваемся опытом

Тараканки

УКРЕПЛЕНИЕ РЕФЛЕКТОРА АМО-3

Предложение тов. Данилина, г. Сызрань

У машины АМО-3 укрепление рефлектора производится помощью двух зажимов, которые служат очень недолго. Я на своей машине сделал следующее. Патрубок рефлектора, который на-



девается на патрон, я пропил поперек, сделал вырез А для того, чтобы выступ кронштейна патрона В зашел в этот вырез и винтом С притянул к фаре рефлектор; пружинку, находящуюся там, я, конечно, удалил, так как она здесь не нужна. Этим я достиг хорошего контакта с массой, лампочки не мигают, а также и не перегорают. Если нужно, чтобы свет был яркий и рассеянный перед машиной, то вырез А нужно сделать подальше от рефлектора, а если нужен свет для дальних поездок—то ближе к рефлектору.

РАДИАТОР-ПАЙЛЬНИК

Предложение т. Румянцева, Ленинград

Пайка внутренней течи радиатора дело очень кропотливое. Предлагаемый инструмент облегчает эту операцию.

Радиатор-паяльник делается следующим образом: берется трубка красной меди длиной 10 см, $d=8$ мм, и с одного конца сплющивается на длину 2,5 см, так, чтобы получились 3 грани. Отверстие заклепывается. Сторону противоположную рабочей поверхности сплечь напильником настолько, чтобы можно было легко пробить отверстие, в которое кладется олово. На трубу насаживается медный диск или квадрат, чтобы паяльник не остывал. В рабочей поверхности напильника сделать отверстие величиной с будавочную головку для вытекания олова. И последняя операция—это насадить ручку.

Для производства пайки надо нагреть паяльник (т. е. насаженный медный кусок). В отверстие положить кусочек олова и пайку производить таким же образом, как и обыкновенным паяльником. По тому месту, где требуется больше залить оловом, нужно стучать и олово разольется тонким ровным слоем. Самый кончик радиатора-паяльника делается по величине согох в радиаторе.

КАК ПЕРЕДЕЛАТЬ ДИНАМО „БОШ“ НА РЕГУЛИРОВКУ ПО ТИПУ 3-Й ЩЕТКИ

Предложение пом. механ. Облдортранса ИПО т. Гуреева, г. Шуя

Как известно, динамо Бош имеет регулировку напряжения с помощью добавочной обмотки, имеющей определенное сопротивление, которая включается и выключается автоматически. Но в нашей практике были случаи плохой работы этих автоматов. Они часто капризничали, без всякой причины отказывались работать и вообще приносили массу хлопот, вызывая этим большие простои автомашин. Это наводило меня на мысль переделать регулировку напряжения на систему третьей щетки, которая никогда не знает никаких неполадок и работает всегда без отказа.

Переделанная мной динамо Бош с третьей щеткой работает безукоризненно, как и все динамо с третьей щеткой.

Переделка динамо может быть выполнена в любой мастерской, имеющей простой токарный станок, и занимает мало времени.

Переделку динамо я произвел следующим образом: разобрал динамо и вынул крышку, где помещается шарикоподшипник, а снизу щетки и на токарном станке проточил кольцевую канавку для помещения кольца, передвигающего третью щетку. Сам механизм третьей щетки сделан по типу фордовской динамо. Вставив третью щетку в кольцевую выточку, сделанную в крышке динамо, прижал ее еще двумя пружинами, чтобы она самостоятельно не вертелась, затем поставил щетки на свое место, и вся переделка готова. Теперь остается только соединить провода. Провод от обмотки возбуждения, который раньше шел к автомату, теперь соединяется с третьей щеткой, а добавочную обмотку я совсем нигде не присоединяю, она остается свободной. Остальные провода присоединяются как и раньше (провод обмотки возбуждения соединяется со щеткой плюс и выводится наружу). Теперь для увеличения силы тока нужно повертывать третью щетку, как обычно, по ходу вращения динамо, а для ослабления—наоборот. Вместо старого реле нужно поставить обычное фордовское реле.

КАК УЛУЧШИТЬ И УСИЛИТЬ ЗВУК ФОРДОВСКОГО СИГНАЛА

Предложение т. Сушинского, Киев

Улучшить и усилить звук фордовского сигнала можно следующим образом.

На оси якоря, между якорем и мембраной, установить железный диск диаметром в 60 мм, увеличивающий инерцию якоря моторчика. Переделанный таким образом сигнал гораздо громче и дает приятный переключенный звук.

Техническая консультация

ПОД РЕДАКЦИЕЙ инж. И. И. ДЮМУЛЕНА

Тов. ЦЕПКО И. В., С.-З. ж. д., ст. Спра, г. Баймак, автомастерская.

1. От какого слова происходит название „шофер“?

Шофер — слово французское, в переводе означает „кочегар“ — „истопник“. Название возникло во времена первых автомобилей, бывших, как известно, паровыми.

2. Какая разница между центрированным и децентрированным двигателем в процессе работы?

У центрированного двигателя происходит сильное давление поршня на стенки цилиндров во время рабочего хода. У децентрированного двигателя давление во время рабочего хода уменьшается, а во время хода сжатия — увеличивается. Таким образом у децентрированного двигателя давление поршня на стенки цилиндров будет примерно одинаковым в обе стороны.

3. Какая разница между процессом и принципом?

Принцип — это основа. Процесс есть действие. Например, автомобильный двигатель работает на принципе расширения взорвавшейся горючей газовой смеси, причем работа протекает по 4-тактному процессу.

4. Какая разница в работе центрированного и децентрированного поршневого пальца?

Разница та же, что и для децентрированного коленчатого вала: уравнивание давления на стенки цилиндров в обе стороны.

5. Могут ли быть два двигателя с одинаковыми размерами кривошипа, но с разной длиной шатунов?

Могут и бывают.

6. Что такое порядок работы?

Та последовательность, с которой происходят вспышки и рабочие ходы в отдельных цилиндрах двигателя.

7. Имеется ли разница между „мотором“ и „двигателем“?

Разницы нет. Мотор — слово иностранное, двигатель — слово русское. Понятие одно и то же.

8. Какая разница между толкающими и скручивающими усилиями?

Толкающими называются те усилия, которые возникают на ведущей оси и служат причиной движения автомобиля. Скручивающие усилия возникают при передаче усилий двигателя на ведущей оси и при торможении и стремятся вращать ось.

9. Какая разница между рулем и штурвалом?

Штурвал — это морской термин. Так называется рулевое колесо судна. Называть автомобильный руль штурвалом так же неправильно, как, например, „баранкой“, „бубликом“ и т. д.

10. Что такое мощность и сила и какая между ними разница?

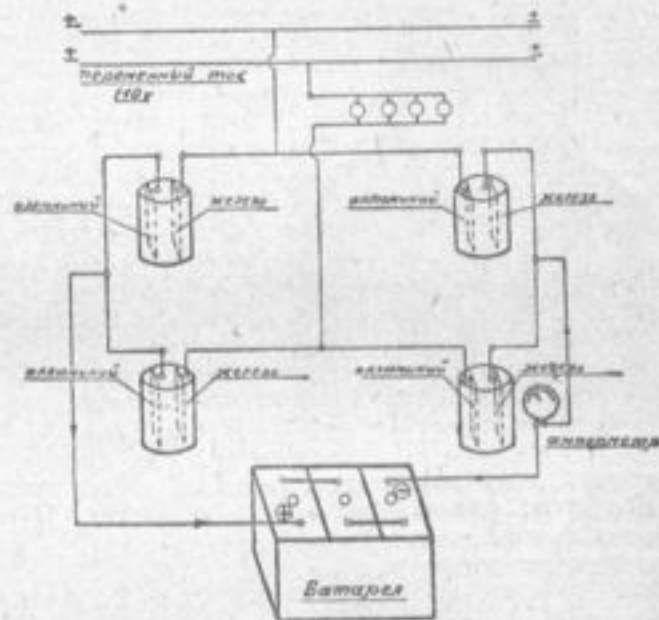
Сила есть свойство производить давление. Если тело под действием силы будет передвигаться, то совершается работа. Одна и та же работа

может быть выполнена в разное время. Работа, выполненная в единицу времени, называется мощностью. Единицей мощности принята лошадиная сила, т. е. работа, совершаемая силой в 75 кг на расстоянии в 1 м и в течение 1 секунды или силой в 1 кг на расстоянии 75 м в течение 1 секунды (75 килограммо-метров в секунду).

Тов. ГЛЕБОВСКОМУ А., Москва.

Можно ли заряжать батарею переменным током?

Можно (см. схему). Более дешевым и удобным является электролитический выпрямитель. Он состоит из алюминиевой и железной пластинок, погруженных в сосуд с раствором двууглекислой соды; так как прибор этот пропускает только ток, идущий в одном направлении, а обратный задержи-



вает, то половина всей затрачиваемой энергии остается неиспользованной. Для того, чтобы устранить эти недостатки, применяют 4 выпрямителя, соединяя их по схеме. Положительный зажим должен быть соединен с алюминиевым электродом.

Тов. МАТВЕЕВУ П., Курайская МТС.

Почему у автомобиля ГАЗ не устраивается приспособления на клапанах для возможности притирки клапанов без кустарного приспособления?

Предполагалось, что наша подсобная промышленность обеспечит выпуск ручек с резиновыми присосками для притирки клапанов. Устройство же на клапанах прорезей, дырок и прочих приспособлений для притирки является нежелательным, так как способствует образованию нагара и появлению детонирующих вспышек, а также и удорожает производства.

ХОЗЯЙСТВЕННИК ГАДАЕТ, ВО СКОЛЬКО ОБОЙДЕТСЯ РЕМОНТ МАШИНЫ

Авторемонтные мастерские должны в присутствии заказчика производить осмотр машины и составлять дефектную ведомость на негодные части, на ремонт, который ей необходим, и тут же подсчитывать стоимость его. Если придерживаться такого порядка, то никаких недоразумений при выдаче уже отремонтированной машины не будет возникать.

К сожалению, далеко не все авторемонтные мастерские выполняют это условие. Вот, например, недавно открытая мастерская в Ростове-на-Дону придерживается совсем другого порядка и постоянно спорит со своими заказчиками.

Не так давно она приняла на ремонт машину Форд-А № 03-52. Хозяйственник, сдавая машину, просил сделать капитальный ремонт мотора и 2-й ремонт шасси. Администрация мастерской против этого ремонта не возражала. В приемосдаточном акте было указано наличие лишь имеющегося при машине инструмента.

Через некоторое время заказчик ожидая сюрприз. Специальная комиссия, созданная при мастерской для осмотра разобранных машины, нашла, что машина нуждается в дополнительном ремонте. Мало того, мастерская потребовала от заказчика новых деталей—кулачковый вал и шестеренки распределительного и коленчатого вала, которые, по мнению комиссии, пришли в негодность и которых в мастерской не оказалось.

Сейчас обе стороны спорят. Заказчик, не присутствовавший во время осмотра, не соглашается с указаниями мастерской и требует, чтобы ремонт был сделан к сроку, как было договорено при сдаче машины, возражает он и против цены ремонта, а мастерская настаивает на своем.

Эти споры обычное явление в мастерской. Необходимо, наконец, упорядочить работу мастерской. Хозяйственники не должны гадать, во сколько им обойдется ремонт машины, тогда они с большей охотой будут обращаться в мастерскую.

Г. Кручинин

Ростов-на-Дону



Шофер автоколонны № 4 зерносовхоза „Динамо“ т. Шатыренко несколько раз премирован за образцовый уход за машиной и перевыполнение плана зернопоставок



Лучший шофер зерносовхоза „Динамо“ т. Терников несколько раз премирован за бережное и умелое отношение к машине

БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ ШОФЕРУ

Из года в год увеличивается автохозяйство Донбасса. Уже на 1 июля 1934 г. в автопарках насчитывалось 5766 автоединиц. Но одновременно с ростом автохозяйств увеличивается и количество аварий. Только за одно полугодие 1934 г. зарегистрировано 156 случаев, главным образом по вине шоферов.

О чем это говорит? Прежде всего о том, что в Донбассе плохо поставлена массово-воспитательная работа среди шоферов.

В области 8183 шофера. Из них только 147 человек имеет 1-ю категорию, 712—2-ю, а остальные 7324 чел.—3-ю категорию. Вопросу подготовки кадров и повышению квалификации уделяется очень мало внимания. Курсы шоферов находятся в полном заглобе. В Константиновском районе, курсанты занимаются в клубе, где нет никаких учебных пособий. Занятия происходят то в одной комнате, то в другой.

Ни областной союз шоферов, ни областдор никакой воспитательной работы среди шоферов не ведут. Коллективы Автодора не только не видят инструкторов, но месяцами не получают даже письменных указаний о том, как надо ставить работу.

Единственно, кто проводит работу с шоферами, это автоинспектор, но работа эта заключается лишь в том, что он постоянно налагает на них взыскания, отдает под суд, или лишает права эксплуатации.

Такое положение не может быть больше терпимо. И автохозяйства и профорганизации и Автодор должны перестроить свою работу, стать ближе к шоферу, узнать его нужды и помочь ему овладеть техникой правильной эксплуатации машины. Только тогда будет обеспечена сохранность ценного автомобильного имущества.

Артемовск, Донбасс

Б. Савицкий

БАКУ ОДЕВАЕТСЯ В АСФАЛЬТ

...Высокая черная машина, порывисто пытаясь сбить дымком, медленно двигается по развороченной улице. Ее широкие диковинные колеса, беспощадно подминая комки и камни, оставляют после себя плотно утрамбованные полосы.

Через несколько часов вся улица превратится в удивительно гладкое асфальтированное шоссе... Четыре года назад из Москвы прибыли в Баку 3 машины для асфальтирования и бригада мастеров.

Улицы осветились прожекторами. Безостановочно день и ночь к месту работ подъезжали переполненные грузовики.

В Баксовет заходили шоферы грузовых и легковых машин. Они узнавали адрес дорожного отдела, заходили в секции совета и спрашивали: «сколько тысяч квадратных метров и на каких именно улицах будет покрыто асфальтом?»

Шоферы высказывали свои соображения: простая, обыкновенная покрышка, работа на асфальте, сохраняется лишь 3—6 и больше месяцев. В 10 раз медленнее изнашиваются рессоры и дифференциал. Меньше требуется переключений, лучше сохраняется коробка скоростей, мотор и удлинняется срок амортизации машины.

Бакинский совет за 4 года вложил в дорожное строительство около 1 400 000 рублей.

В 1930 г. в городе и промышленно-заводских районах асфальтом было покрыто 11 400 кв. м. В следующем году почти вдвое больше—еще 21 800 м.

Но этого было мало, слишком мало!

Только в 1932 г., пройдя период опытных работ, асфальт становится стандартной общепризнанной спецдеждой городских улиц.

175 800 кв. м было одето в асфальт в 1932 г. В следующем, 1933 г., к заасфальтированной площади прибавилось еще 166 000 м.

В первую очередь покрывались асфальтом улицы и дороги, служащие основными магистралями сообщения между городом и промыс-

лово-заводским районом и между отдельными частями города.

Широкие ленты асфальтового шоссе соединили Сабунчи с районом им. Орджоникидзе, Зых с промыслом им. Кагановича, город с Белым городом.

Эти ленты прошли по поселку им. Степана Разина, по улицам 28 апреля, Джапаридзе, набережной Губанова, Кооперативной, Красно-Пресненской, лейтенанта Шмидта и многим другим.

План асфальтирования в 1934 г.—300 000 кв. м. Значительная часть его к моменту отчета Бакинского совета была выполнена.

Город Баку и его районы уже имеют 60 км асфальтированных путей!

И все-таки темпы асфальтирования недостаточны. Ведь 60 км это еще только 25% всех улиц и дорог.

В городе еще не закончена реконструкция набережной Губанова и Краснофлотской улиц, начала Балаханского шоссе, Коммунистической улицы.

Не закончено до сих пор асфальтирование дороги от Белого города до карбицидного завода, не реконструированы Мардакянское шоссе, дорога из Забрата в Кюрдаханы, часть Саранского шоссе, примыкающая к городу. Не разработана еще трасса нового пути от города к промыслу им. Микояна.

Недостаточное внимание к дорожному строительству на Апшероне—одни из существенных недостатков в работе Баксовета XI созыва.

Вот почему Апшерон по выполнению плана дорожного строительства занимает одно из самых последних мест среди других районов Азербайджана.

Бакинский совет XII созыва должен одеть в асфальт и реконструировать все улицы и площади, все рабочие поселки, все дороги нефтяного Баку и его районов.

Норд

АВТОЛЕСОВОЗЫ И ТЯЖЕЛЫЕ ТРАКТОРЫ

Северный край очень плохо снабжается запчастями для автомобилей, несмотря на то, что автопарк растет все время.

Возьмем центр Северного края—Архангельск. В гараже Севлеса у одной из машин сорвало скользкую вылку карданного вала. Запасной у нас не было. Начали искать, и что же? Обойшли все маленькие и большие гаражи и склады Архангельска и ничего не нашли. А ведь простой автомашинный отражается на выполнении лесозаготовительной программы.

Сдали мы заказ в Архангельске бывшим тракторным мастерским. Указали, что для изготовления этой детали необходима сталь 5140. Такого материала у них не было, не было и другой мастерской. Пришлось эту работу делать в своей заводской мастерской, и стоимость вылики выразилась не в 16 руб. 50 коп., как это значится по оценке Авторемснаба, а в 185 руб. 41 коп. *

Поломки небольших, но ответственных частей у нас бывают нередко, а заменить эти части нечем. Центральный Авторемснаб в Москве на все наши просьбы отвечает отказом: мы, мол, вас не снабжаем.

НЕ ОБЕСПЕЧЕНЫ ЗАПЧАСТЯМИ

Когда приезжаешь в Москву, обращаешься уже к другим организациям, так как без запчастей вернуться нельзя. Запчасти нужны, как вода в безводной пустыне.

Что же оказывается? В стенах Авторемснаба запчастей нет, а стоит только выйти за дверь, поговорить с зав. гаражами или механиками (около магазинов и складов Авторемснаба нетрудно увидеть их), и они с удовольствием продадут, что только нужно, потому что у них есть излишки.

Мы склонны думать, что Авторемснаб не обращает достаточного внимания на снабжение запчастями автохозяйств отдельных мест и окраин.

Поэтому мы считаем, что в каждой области, в каждом крае нужно открыть в самый кратчайший срок отделения Авторемснаба. Такое отделение должно быть организовано и у нас в Архангельске, с тем, чтобы оно обеспечило запчастями автолесовозы и тяжелые тракторы.

А. Обручев

Архангельск

КОГДА ПРЕКРАТЯТСЯ БЕЗОБРАЗИЯ В РАБОТЕ АВТОПАРКА?

Рабочий день в Первомайском свеклосовхозе (Курская обл.) начинается с заправки автомашины. В 7 часов утра автомашины отправляются к нефтескладу, который находится в 3 км от гаража. Не меньше получаса уходит у шоферов на то, чтобы отыскать работника нефтесклада, который должен отпустить горючее. Затем машины дожидаются своей очереди.

Бензин наливается ведром без ручки. Вместо гирь—железки, деревянные, наконец земля. Бензин разливается вокруг бочек и автомашины. Вся эта процедура также отнимает немало времени.

Нефтесклад обнесен со всех сторон насыпью. Подъезд не сделан. Чтобы въехать или выехать из нефтесклада, уходит не меньше часа. И редко обходится без того, чтобы машина не буксовала.

Сам свеклосовхоз расположен в гористой местности. Дороги скверные, а в гололедицу или распутицу они становятся совсем непроезжими. По несколько раз машины въезжают на гору и с половины съезжают задом. Часто шо-

фер, промучавшись так часа два, а то и больше, вынужден ехать обратно.

В результате ценное горючее расходуется зря, машины быстро портятся и планы перевозок не выполняются. Мастерская до сих пор не оборудована, в гараже нет даже молотка. Нет и пожарного инвентаря. Никто не следит за своевременным ремонтом машин.

Когда в нефтескладе нехватает бензина, заведующий составляет по своему рецепту «лигроин»: на 2 ведра бензина добавляет 1 ведро керосина. От этого машины в работе начинают «чихать» и в конце концов мотор совсем останавливается.

Желая включиться в борьбу за экономию горючего, за образцовый автопарк, шоферы не раз указывали администрации на все эти безобразия, но она остается глуха к их требованиям и лишь ограничивается мерами высканивания, а между тем зарплату не выплачивает уже 4 месяца.

Шофер

Сергеев Курск. обл.

НОВЫЕ КНИГИ ПО АВТОМОБИЛЯМ, ТРАКТОРАМ И ДОРОГАМ

Инж.-механик А. С. КОРОСТЕЛИН. Новые автомобили и их отдельные механизмы. ОНТИ НКТП СССР, 1934, 180 стр., 246 рис., 2 р. перепл. 60 к.

В книге дается описание разнообразных новых конструкций автомобилей и их отдельных механизмов, выпущенных за последнее время во всех странах мира. Главное внимание уделено цельным конструкциям автомобилей и в меньшей степени—отдельным механизмам.

П. Ф. ЦЕПАЛИН. Магнето Сцинтилла. ОНТИ НКТП СССР, 1934, 65 стр., 62 рис., 1 р. 75 к.

Книжка предназначена в помощь механикам бригадирам, шоферам и трактористам в их практической работе и изучении магнето Сцинтилла. В книге читатель найдет краткие сведения о магнетизме и электричестве, устройстве магнето и свечи, уход за магнето и неисправности в работе. В книге даны также правила сборки и разборки магнето.

Р. БЮССИЕН. Автомобильное шасси (перевод с немецкого инж. С. Тагер). Госмашметиздат, Москва—Ленинград, 1934, 340 стр., 479 рис., 5 р. 25 к., перепл. 1 р.

Книга представляет собой подобранный и местами пополненный перевод глав одного из лучших в Европе справочников немецкого автомобильного справочника Бюссиена, 13-го издания, вышедшего в свет в 1931 г.

А. В. КАРЯГИН. Автомобильный двигатель. Госмашметиздат, Ленинград, 1934, 64 стр., 49 рис., 1 р. 60 к.

Данная брошюра написана по заказу Центрального совета общества Автодор применительно к «Программно-методическим указаниям по военно-техническому минимуму для кружков Автодора» (Гострансиздат, 1934) и имеет целью служить по-

собием при кружковых занятиях по военно-техническому минимуму в части изучения автомобильного двигателя.

Брошюра содержит краткое описание устройства и работы карбюраторного двигателя на основе конструкции двигателя автомобилей Форд и ГАЗ модели А и АА. Вместе с тем в ней дается общее представление об автомобильных двигателях Дизеля и газогенераторных.

В. С. ИГНАЦИУС (под редакцией инж. С. П. Банникова). Памятка по электрооборудованию автомобилей ГАЗ (Форд-А и Форд-АА). Гострансиздат, Москва—Ленинград, 1934, 48 стр., 21 рис., 1 р. 30 к.

В брошюре кратко описаны механизмы и части электрооборудования автомобилей ГАЗ (Форд), возможные повреждения, уход, профилактика, а также простейшие способы устранения повреждений в условиях эксплуатации автомашины, не прибегая к заводскому ремонту. Труд написан рабочим-автором на основе собственного многолетнего опыта.

Техник В. Т. ДЕМИДЕНКО и мастер Н. С. КОРОЛЕВ (государственный автозавод им. Сталина) (под редакцией инж. Б. З. Бейлина). Сборка автомобиля на конвейере. ОНТИ НКТП СССР, Главная авто-тракторная редакция, 1934, Москва, 135 стр., 89 рис., 1 р. 40 к.

В книге собран материал, в достаточной степени рисующий технологический процесс сборки автомобиля на заводе массового производства. Книга рассчитана на широкий круг читателей; наряду с кружками техминимума для слесарей-сборщиков, для которых книга может служить пособием, в ней найдут нужный для себя материал водители машин, работники авто-тракторных заводов, студенты, а также работники проектных организаций.

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ**

Зам. редактора **Н. БЕЛЯЕВ**

Издатель **Журналино-газетное объединение**

Уполном. Главлита Б—1090 Техред Н. Свешников Изд. № 76 Зак. гил. 109 Тираж 62 000 Стат Б—176×260 мм
1 бум. лист. Колич. знаков в 1 бум. листе 211 200
Журнал сдан в набор 25/II 1935 г. Подписан и печатан 20/II 1935 г. Приступлено к печати 22/II 1935 г.

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



ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПРИЕМ ПОДПИСКИ НА 1935 ГОД

За Рубежом

Ежедекадный журнал-газета под редакцией
М. ГОРЬНОГО и Мих. КОЛЬЦОВА

При помощи всех видов живого и наглядного литературного и иллюстрированного материала, очерков, статей, фельетонов, писем, подборок, отдельных заметок и сообщений, рисунков портретов, зарисовок из иностранной прессы журнал-газета „ЗА РУБЕЖОМ“ знакомит десятки тысяч советских читателей с политикой, экономикой, культурой, бытом, наукой, техникой, литературой и искусством Запада и Востока.

В ЖУРНАЛЕ-ГАЗЕТЕ

Пропагандист, агитатор, профсоюзный и комсомольский активист найдет огромный фактический материал для оживления доклада, беседы на международные темы.

Инженер, квалифицированный рабочий, техник—обширные сведения о состоянии техники и науки за рубежом.

Вузовец, рабфаковец, учащийся старших классов десятилетия прочтут о жизни молодежи, познакомятся с образцами современной зарубежной художественной литературы, почерпнут интересные популярные научно-технические сведения.

Работники печати сумеют проследить, как действует кухня буржуазной прессы, как дерется печать коммунистических партий.

Командир, политработник, красноармеец найдут сведения о современном состоянии вооруженных сил буржуазии, о повседневной жизни зарубежных армий.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА:

12 мес.—30 руб., 6 мес.—15 руб., 3 мес.—7 руб. 50 коп.

ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ: Москва, 6, Страстной бульвар, 11, Жургазобъединением, инструкторами и уполномоченными Жургаза, повсеместно почтой и отделениями Союзпечати.

ЖУРГАЗОБЪЕДИНЕНИЕ



О последних технических новостях по всем основным отраслям советской и зарубежной промышленности

О производственно-техническом опыте передовых предприятий

Об интересных книгах из области науки и техники

Обо всех крупных научно-технических событиях

ВЫ НАЙДЕТЕ МАТЕРИАЛ В КАЖДОМ НОМЕРЕ ЖУРНАЛА

ИЗУЧАЙ ТЕХНИКУ

ОРГАН
ВЦСПС

Еженедельный массовый, популярно-технический журнал, рассчитанный на квалифицированного рабочего всех отраслей техники.

ОТКРЫТ ПРИЕМ ПОДПИСКИ НА 1935 ГОД.

Каждый рабочий, интересующийся вопросами техники, должен стать подписчиком „ИЗУЧАЙ ТЕХНИКУ“.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: 12 мес. — 6 руб., 6 мес. — 3 руб., 3 мес. — 1 р. 50 коп.

Подписка принимается: Москва, 6, Страстной бульвар, 11, Жургазобъединением, инструкторами и уполномоченными Жургаза, повсеместно почтой и отделениями Союзпечати.

ЖУРГАЗОБЪЕДИНЕНИЕ

ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПРИЕМ ПОДПИСКИ НА 1935 ГОД

МОДЫ СЕЗОНА

Большой многокрасочный журнал
дамских мод

ЧЕТЫРЕ ВЫПУСКА В ГОД
ВЕСНА, ЛЕТО, ОСЕНЬ и ЗИМА.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: 12 мес. — 24 руб., 6 мес. — 12 руб., 3 мес. — 6 руб.

ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ: Москва, 6, Страстной бульвар, 11, Жургазобъединением, инструкторами и уполномоченными Жургаза и повсеместно почтой и отделениями Союзпечати.

ЖУРГАЗОБЪЕДИНЕНИЕ



В СОВЕТСКУЮ ФЛОРИДУ

превращаются районы советских субтропиков — Закавказье, Крым, Средняя Азия.

Чай, лимоны, мандарины, научуконосы, редкие технические и декоративные культуры получают крупнейшее развитие во второй пятилетие.

Познакомить с необычайным обилием и разнообразием субтропической природы широчайшие массы трудящихся, показать им те громадные работы, которые развиваются на территории советских субтропиков — от пересадки лучших растений мировой флоры до осушения огромных Колхидских болот. **Задача специального номера „Огонька“**, выпущенного в виде богато иллюстрированного художественного сборника-альбома под редакцией **Мих. КОЛЬЦОВА** и при ближайшем участии **А. М. ЛЕЖАВЫ**.

СОВЕТСКИЕ СУБТРОПИКИ

Свыше двухсот страниц, до двух тысяч фото, двухкрасочные карты, многоцветные вкладки.

Сборник-альбом в художественной и наглядной форме отображает гигантский размах работ по реконструкции субтропиков Советского союза.

В специальном номере „Огонька“ „Советские субтропики“ помещены статьи, очерки, литературно-художественный материал гг. **Л. Берия, А. М. Лежавы, академика Н. А. Вавилова, академика Б. Келлера, Бор. Пильяна, Е. Зозули, Т. Табидзе** и др.

Сборник выходит в специальном оформлении работы **Л. ЛИСИЦНОГО**.

ЦЕНА — 15 руб.

ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПРИЕМ ПОДПИСКИ НА 1938 ГОД



АРХИТЕКТУРНАЯ ГАЗЕТА

руководящая всесоюзная газета — орган Оргкомитета союза архитекторов СССР.

АРХИТЕКТУРНАЯ ГАЗЕТА — организатор архитекторов-проектировщиков и планировщиков, всех сил, работающих на грандиозно выросшем архитектурном фронте Советского союза.

АРХИТЕКТУРНАЯ ГАЗЕТА — широко освещает задачи советской архитектуры и ее место в социалистическом строительстве. Особое внимание газета будет уделять творческим проблемам советской архитектуры, освещая теоретико и практику различных творческих течений в советской архитектуре и света последовательной большевистской принципиальности, борясь за создание архитектуры, достойной нашей великой эпохи. Проблемы связи и синтеза со смежными искус-

ствами, живописью и скульптурой, проблемы критического усвоения наследия прошлого и использования зарубежного опыта — с достаточной полнотой найдут свое место на страницах „АРХИТЕКТУРНОЙ ГАЗЕТЫ“.

АРХИТЕКТУРНАЯ ГАЗЕТА — богато иллюстрируется — дает широкую, карикатуры, имеет специальное иллюстрированное приложение к каждому номеру, где даются проекты и планы мастеровских всего СССР, а также зарубежные.

АРХИТЕКТУРНАЯ ГАЗЕТА — выходит раз в пятидневку при ближайшем участии и постоянном сотрудничестве всех крупнейших и лучших сил всего архитектурного фронта СССР.

Подписная цена: 12 мес. — 15 руб., 6 мес. — 7 руб. 50 к., 3 мес. — 3 руб. 75 к.

Цена отдельного номера — 25 коп.

Требуйте по рознице во всех киосках Союзпечати и книжных магазинах.

Подписка принимается: Москва, 6, Страстной бульвар, 11, Жургазобъединением, инструкторами и уполномоченными Жургаза на местах, а также повсеместно отделениями почты и Союзпечати.

ЖУРГАЗОБЪЕДИНЕНИЕ