

XX

194
43

2.
Всесоюзная
СМЕТЛОВА-КА
ИЗДАТЕЛЬСТВО
В. Н. ДОКЛАД



За рулем

22

ноябрь
1936

жургазобъединение москва



ОТКРЫТ ПРИЕМ ПОДПИСКИ на 1937 год

НА

**ВСЕСОЮЗНЫЙ ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ МАССОВЫЙ ЖУРНАЛ
ПО ВОПРОСАМ СТАХАНОВСКОГО ДВИЖЕНИЯ**

СТАХАНОВЕЦ

**ОТВЕТСТВЕННЫЙ
РЕДАКТОР
Г. С. ДОБРОВЕНСКИЙ**

„СТАХАНОВЕЦ“ БОРЕТСЯ ЗА ВСЕМЕРНОЕ РАЗВЕРТЫВАНИЕ СТАХАНОВСКОГО ДВИЖЕНИЯ, ЗА ПРЕВРАЩЕНИЕ ВСЕХ ФАБРИК И ЗАВОДОВ В СТАХАНОВСКИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ.

„СТАХАНОВЕЦ“ ПЕРЕДАЕТ НАИБОЛЕЕ ИНТЕРЕСНЫЙ ОПЫТ СТАХАНОВСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ПРОИЗВОДСТВА И ТРУДА, ОБРАЗЦЫ УМЕЛОГО РУКОВОДСТВА СТАХАНОВСКИМ ДВИЖЕНИЕМ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ.

„СТАХАНОВЕЦ“ ОРГАНИЗУЕТ ШИРОКИЙ ОБМЕН ОПЫТОМ ПО СТАХАНОВСКИМ МЕТОДАМ РАБОТЫ В ИХ ОРГАНИЧЕСКОЙ СВЯЗИ С НОВОЙ ТЕХНИКОЙ. ЖУРНАЛ СТАВИТ СВОЕЙ ЗАДАЧЕЙ ОБУЧЕНИЕ СТАХАНОВСКИМ МЕТОДАМ РАБОТЫ УДАРНИКОВ И ВСЕЙ МАССЫ РАБОЧИХ ПРЕДПРИЯТИЙ.

„СТАХАНОВЕЦ“ СИЛАМИ РАБОТНИКОВ НАУКИ И ТЕХНИКИ НАУЧНО ОБОБЩАЕТ ПРАКТИЧЕСКИЕ ДОСТИЖЕНИЯ РАБОЧИХ-СТАХАНОВЦЕВ И ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКИХ РАБОТНИКОВ ПРЕДПРИЯТИЙ, ПОМОГАЯ ИМ ОТЫСКИВАТЬ НОВЫЕ РЕЗЕРВЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТЕХНИКИ.

„СТАХАНОВЕЦ“ ИНФОРМИРУЕТ ЧИТАТЕЛЕЙ О НОВЫХ ПРОБЛЕМАХ В ЭКОНОМИКЕ И ТЕХНИКЕ, О НАУЧНЫХ И ТЕХНИЧЕСКИХ ОТКРЫТИЯХ И ИЗОБРЕТЕНИЯХ В СССР И ЗА ГРАНИЦЕЙ, ДАЕТ РАЗВЕРНУТУЮ КОНСУЛЬТАЦИЮ ПО ВСЕМ ВОПРОСАМ ТЕХНИКИ И ОРГАНИЗАЦИИ ПРОИЗВОДСТВА. ЖУРНАЛ ИМЕЕТ РАЗДЕЛЫ: ТЕХНИЧЕСКОЙ УЧЕБЫ, СИГНАЛОВ И ПРЕДЛОЖЕНИЙ СТАХАНОВЦЕВ, КРИТИКИ И БИБЛИОГРАФИИ И ДР.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА:

12 МЕС. 12 руб.

6 МЕС. 6 руб.

3 МЕС. 3 руб.

Подписку направляйте почтовым переводом: Москва, 6, Страстной бульвар, 11, Жургазоб'единение, или сдавайте инструкторам и уполномоченным Жургаза на местах. В Москве уполномоченных вызывайте по телефону № К 1-35-28. Подписка также принимается повсеместно почтой, отделениями Союзпечати и уполномоченными транспортных газет.

ЖУРГАЗОБ'ЕДИНЕНИЕ

РЕДАКЦИЯ: Москва, 6, 1-й Само-
теч. пер., 17. Телеф. Д1-23-87.
Трамвай: 4, 18, 27, 29, 30, 41.

НОЯБРЬ 1936 г.

ПОД РЕДАКЦИЕЙ
Н. ОСИНСКОГО

Массово-тиражный сектор
Телеф. 5-51-69.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1937 год:
год—7 р. 20 к., 6 мес.—3 р. 60 к.,
3 мес.—1 р. 80 к.

22



Выходит два раза в месяц

Девятый год издания

XX 194
43



Накануне VIII Съезда советов

Автобусный парк используем по-стахановски

Автобусный парк Ростова-на-Дону состоит всего из 18 автобусов. Этого количества машин, конечно, далеко недостаточно для обслуживания населения города.

Парк работает неплохо. На основе развертывания социалистического соревнования и внедрения стахановских методов труда коллектив парка добился хороших результатов по ряду показателей.

В начале текущего года дирекция парка заключила договора с бригадами шоферов 7 автобусов о продлении пробега машин без ремонта № 2 и № 3 от 60 до 85 тыс. км. Все бригады перевыполнили взятые на себя обязательства; техническая комиссия, осматривавшая автобусы, признала, что они без ремонта могут быть допущены к дальнейшей эксплуатации.

Такой удачный опыт работы водителей заставил руководство парка еще до отраслевой конференции пересмотреть старые технические нормы.

	Новые нормы	Старые нормы
Пробег до ремонта № 0	ежедневно	ежедневно
" " " № 1	3 000 км	650 км
" " " № 2	40 000 "	13 000 "
" " " № 3	70 000 "	39 000 "

Одновременно были пересмотрены нормы расхода горючего и смазочных материалов. По горючему была установлена норма в 260 г на 1 км пробега, при старой норме в 300 г; по резине—50 000 км при старой норме в 40 000 км.

Однако и новые нормы по межремонтному пробегу и по расходу эксплуатационных материалов значительно перевыполняются. Автобус № 1 (водители — гг. Чурсин, Блестанов, Безручкина) прошел на 1 октября без ремонта

№ 1 и № 2 — 126 405 км и находится в эксплуатации.

Автобус № 8 (водители — гг. Кузнецов, Кузьменко, Каспаров) прошел без ремонта 125 316 км.

Автобус № 18 (водители — гг. Зелин, Аханов) прошел без ремонта 122 720 км.

Автобус № 19 (водители — инициаторы стахановского движения в автопарке — гг. Мальцов, Сейфуллин, Фадов) прошел 111 612 км и автобус № 20 (водители — гг. Томленов, Макаров, Самойленко) прошел 108 284 км. Водители последних двух автобусов дополнительно взяли на себя обязательство пройти без ремонта № 2 и № 3 еще 170 000 км, т. е. перекрыть амортизационные сроки на 10 000 км.

Бережное отношение к машинам проявляют не только указанные выше стахановцы. 50% машин имеют в среднем пробег около 100 000 км и работают без ремонта № 2 и № 3.

Парк перевыполняет производственный план из месяца в месяц. На 1 октября имеются следующие показатели:

пройдено километров — 120,9% плана;
перевезено пассажиров — 6 361 тыс. (130,3%);
выручка — 2 095 тыс. (130,1%);
средняя техническая скорость — 19,9 км;
расход горючего на 1 км — 230 г.

Отдельные шоферы — Томленов, Макаров, Самойленко — сократили расход бензина до 208 г, а Мальцов, Фадов, Сейфуллин расходовали даже 200 г и ниже.

Соответственно повысился и заработок шоферов. Некоторые стахановцы зарабатывают в месяц от 850 до 1 100 руб.

Коллектив парка успешно выполняет свои задачи. Накануне двух исторических дат—19-й годовщины Октября и VIII съезда советов — он взял на себя обязательство выполнить годовой план досрочно. И коллектив парка закончил годовую программу 1 ноября.

Рудольф

Ростов-Дон, 4 ноября

Два примера

Новым подъемом стахановского движения встречает страна Чрезвычайный съезд советов.

Коллектив 4-й автобазы Мосавтотреста выполнил 10-месячный план 15 октября и поставил перед собой задачу закончить годовую программу не позднее 10 декабря 1936 г.

В автобазе с большим подъемом готовятся к Съезду советов. В цехах развернуто социалистическое соревнование за успешное и досрочное выполнение программы IV квартала. В соревнование включаются все новые и новые водители. Растут ряды стахановцев-шоферов. В августе их было 67 чел., в настоящее время — 111.

Большая работа проводится в автобазе по внедрению стахановских методов. Вот, например, шофер Бурмистров — энергичный, технически подкованный, преданный своему делу, сумел в короткий срок обучить стахановским методам несколько десятков шоферов.

Совсем недавно водители Заяц, Суханов, Фабричный, Васин были если не на последнем счету, то во всяком случае из числа тех, кто невыполнение плана объясняет обычно плохими маршрутами, плохим состоянием машин, высокими нормами и т. п.

Стоило только с этими водителями заняться, в течение нескольких дней проследить за их работой, указать им на их ошибки, как сразу люди переменялись, стали перевыполнять нормы.

Так же было с шофером Курниковым. До сентября он систематически не выполнял плана, а в сентябре выполнил план на 142%. К Курникову прикрепили сменного инженера Анисимова, который провел с ним большую работу.

Этот метод передачи стахановского опыта отстающим надо признать одним из самых удачных. Он говорит о том, что каждый стахановец может вырастить одного или нескольких стахановцев. И если все стахановцы дружно и организованно возьмутся за передачу своего производственного опыта ударникам и отстающим водителям, то очень скоро ряды стахановской армии водителей могут быть удвоены и утроены.

В передаче опыта стахановцев большую работу проделал техпрот автобазы т. Морисенко. В красном уголке автобазы вывешена галерея портретов водителей-стахановцев. Под портретом каждого из них текст, аккуратно перепечатанный на машинке. Здесь сам стахановец рассказывает о том, как он работает, как добивается высоких показателей.

Настойчиво, систематически учить людей стахановским приемам работы — важнейшее дело. Но обмен стахановским опытом не должен идти самотеком. Его надо по-большевистски организовать. Этим и занялись на 4-й автобазе Мосавтотреста.

— Мы, — рассказывает т. Морисенко, — учили, что не каждый стахановец обладает способностью выступить перед большой аудиторией и рассказать, как он добивается высоких показателей в работе. Мы собрали лучших стахановцев автобазы, провели с ними несколько бесед в товарищеской обстановке. Стахановцы за чашкой чая делились с нами своим опытом, рассказывали о своих методах и приемах работы. Все это было застенографировано, обработано и затем, как мы уже

говорили, вывешено на специальной витрине по обмену стахановским опытом. Эта витрина привлекает внимание всех водителей автобазы.

У витрины возникают споры, обсуждаются предложения: «А ведь правильно пишет Ягудин, что работа у всех одинаковая. Нужно самим добиваться устранения простоев, задержек и других ненормальностей, тогда и план можно будет выполнять и перевыполнять».

«Правильно пишет Хасин, что много простоев бывает из-за плохого знания машины. И у меня было так, что я вызывал регулировщика, думая, что нет подачи бензина, а когда он приехал, оказалось, что двигатель заглох только потому, что бензин кончился».

В автобазе организованы курсы по повышению квалификации, на которых учатся 110 чел. В октябре 50 водителей закончили курсы по техминимуму. Семь водителей учатся в школах среднего образования. Шофер-стахановец Хасин — студент 3 курса Московского автомобильно-дорожного института.

Но свое право на образование водители автобазы полностью еще не используют. Задача руководства предприятия — вовлечь всех водителей в учебу, предоставить им все возможности для полного использования прав, данных советской властью и сталинской Конституцией.

Руководители автобазы должны помнить, что развитие стахановского движения в автобазе находится в прямой зависимости от подъема технического уровня водителей.

* *
*

В марте 1936 г. во всех четырех автобазах Мосавтотреста была проведена стахановская декада. Лучшее всех провел декаду коллектив 2-й автобазы. Здесь изо дня в день повышали коэффициент использования парка, увеличивали перевозку груза. В последний день декады план был выполнен на 146%, коэффициент использования парка поднялся до 0,94. План I квартала, а затем полугодовой план впервые за все время существования автобазы был выполнен досрочно.

Это стало возможным в результате широко развернутого стахановского движения. Но достигнутых успехов в автобазе не сумели закрепить. Передовая база Мосавтотреста не удержала завоеванных позиций. Люди демобилизовались, успокоились на достигнутых результатах — и в итоге автобаза во II полугодии недовыполняет план.

Работники автобазы жалуются — «много простоев, большой недовыпуск машин из-за отсутствия резины».

Но дело не в этом. Резина — это «стрелочник», который «всегда виноват». Разве в резине дело, когда машина, работающая на линии, не выполняет плана.

В автобазе сейчас насчитывается 282 водителя-стахановца, т. е. больше половины всего состава водителей. Но в числе стахановцев имеются водители, не выполняющие нормы. И таких много. Так например, в сентябре из 282 стахановцев-водителей нормы выполнили только 100 чел.

Невыполнение норм стахановцами в автобазе объясняют опять-таки отсутствием резины, — «не на чем людям показать себя». Между тем действительные причины отставания, как правильно отмечает многотиражка авто-

базы в номере от 1 октября, заключаются в расхлябанности и отсутствии труддисциплины в ремонтных бригадах колонн. Машины ремонтируются из рук вон плохо. Отсюда — простой машин в пути и в гараже из-за технических неисправностей.

Простой по техническим неисправностям составляли во II квартале 5,3% от общего количества часов работы машин, в июле они выросли до 11,2%, а в августе — до 12,7%.

За август простой достигли 13 957 часов и

из них только 831 час падает на простой из-за резины.

Дирекция автобазы, партком и рабочком должны сделать из этого надлежащие выводы. Борьбу за правильную организацию хозяйства нужно вести не резолюциями и словесными заклинаниями. Нужно по-большевистски драться за выполнение плана, конкретно помогая стахановцам. Нужно покончить с благодушием и расхлябанностью.

Н. Викторов

Обязательства должны быть выполнены

Ежедневно около 300 грузовых автомобилей 2-го автопарка Мосавтогруза выходят на улицы Москвы. Большинство из них работает сейчас на одном из важнейших участков строительства — реконструкции столицы.

Почетная задача выпала на долю водителей парка. Они должны во-время перебросить тысячи тонн камня, песка, леса, бетона, вывезти огромное количество строительного мусора и т. п. От их четкой работы во многом зависят темпы реконструкции и поэтому мы вправе предъявить к парку жесткие требования.

В свое время мы уже отмечали, что парк работает в основном неплохо (см. № 17 «За рулем»). Сейчас перед нами отчет за 10 месяцев, цифры которого также свидетельствуют о том, что парк не сдает темпов. План по основному показателю — перевозке грузов — перевыполнен (107,1%). Семь процентов перевыполнения — это 191 тыс. т груза, перевезенного сверх плана. Водители парка за 10 месяцев сделали 1 054 814 ездов вместо плановых 998 430. Парк мог бы дать еще лучшие показатели, если бы был выполнен коэффициент выпуска автомобилей на линию. Он фактически составил 0,755 против плана в 0,768.

При увеличении количества ездов парк добился экономии бензина на 2,9%.

Конечный итог работы отражен на счете прибылей и убытков. Автопарк получил 587,7 тыс. руб. прибыли.

С такими показателями подошел 2-й автопарк к Октябрьской годовщине и VIII съезду советов. Однако это еще не означает, что в парке все благополучно. Недостаточно ведется борьба с аварийностью — в октябре было 19 случаев аварий. Не изжиты еще простои и возвраты машин с линии вследствие технических неисправностей. Много часов потеряно из-за отсутствия резины и нехватки шоферов. За 9 месяцев простой по первой причине со-

ставили 832 машино-дня, по второй — 1 151 машино-день. Простой вследствие технических неисправностей (преждевременные возвраты с линии) составили в III квартале 65 час.

В связи с годовщиной Октября и приближающимся Чрезвычайным съездом советов 2-й парк заключил договор на социалистическое соревнование с 1-м парком, по которому взял на себя ряд обязательств.

Самым серьезным пунктом является обязательство выполнить годовую программу к 15 декабря. Это значит, что в оставшееся до этого срока время коллектив парка должен работать по всем показателям на «отлично».

Парк взял на себя обязательство добиться к годовщине Октября увеличения числа стахановцев. Однако срок прошел, а этот пункт договора остался невыполненным. Не выполняются и обязательства о ликвидации аварий и возвратов машин с линии по техническим неисправностям.

Парк обязался также к 1 января подготовить 15 шоферов на первую категорию, 50 — на вторую и закончить техминимум, охватив им всех рабочих. Учеба в парке организована, но не настолько хорошо, чтобы обеспечить выполнение договора.

Надо сказать, что договор перегружен разнообразными показателями. В нем 23 пункта, среди которых имеются, например, такие: «распространить в парке 150 противопожарных», «отремонтировать клуб и фойе к 1 января», «оборудовать клуб киноустановкой» и т. п.

Конечно, отремонтировать клуб и оборудовать в нем кино — дело хорошее и нужное, но это можно и должно осуществить и без договора.

Лучше взять на себя меньше обязательств, но выполнить их полностью.

И. Казаков

Перевыполняют план перевозок

Коллективы авторботников г. Куйбышева и Куйбышевского края, в связи с приближающимся VIII съездом советов, взяли на себя социалистические обязательства о перевыполнении производственных планов.

Так, Сызранская автобаза Автогужтреста выполнила годовую программу автоперевозок 2 октября и обязалась к открытию съезда выполнить программу по гужеперевозкам.

Пензенская автобаза Автогужтреста также выполнила годовую программу 5 октября в количестве 596 500 т/км и обязалась к открытию съезда выполнить сверх плана еще 180 тыс. т/км.

Автогужтрест отпустил 4 тыс. руб. на премирование лучших стахановцев этих автобаз, а оргбюро ЦК союза шоферов Юга со своей стороны выделило 5 путевок на курорты и в дома отдыха.

Коллектив автобазы Союзмуки в Куйбышеве также обязалась выполнить к съезду годовую производственную программу, добиться экономии горючего на 10% и ликвидировать аварии.

Такое же обязательство взяли на себя стахановцы гаража Куйбышевского почтамта.

А. Вишневский

г. Куйбышев

На улицах реконст

Сталинский план генеральной реконструкции столицы Советского союза, принятый 10 июля прошлого года, претворяется в жизнь подлинно большевистскими темпами.

Большевики переделывают Москву, придавая ей новый облик, соответствующий ее новому социалистическому содержанию.

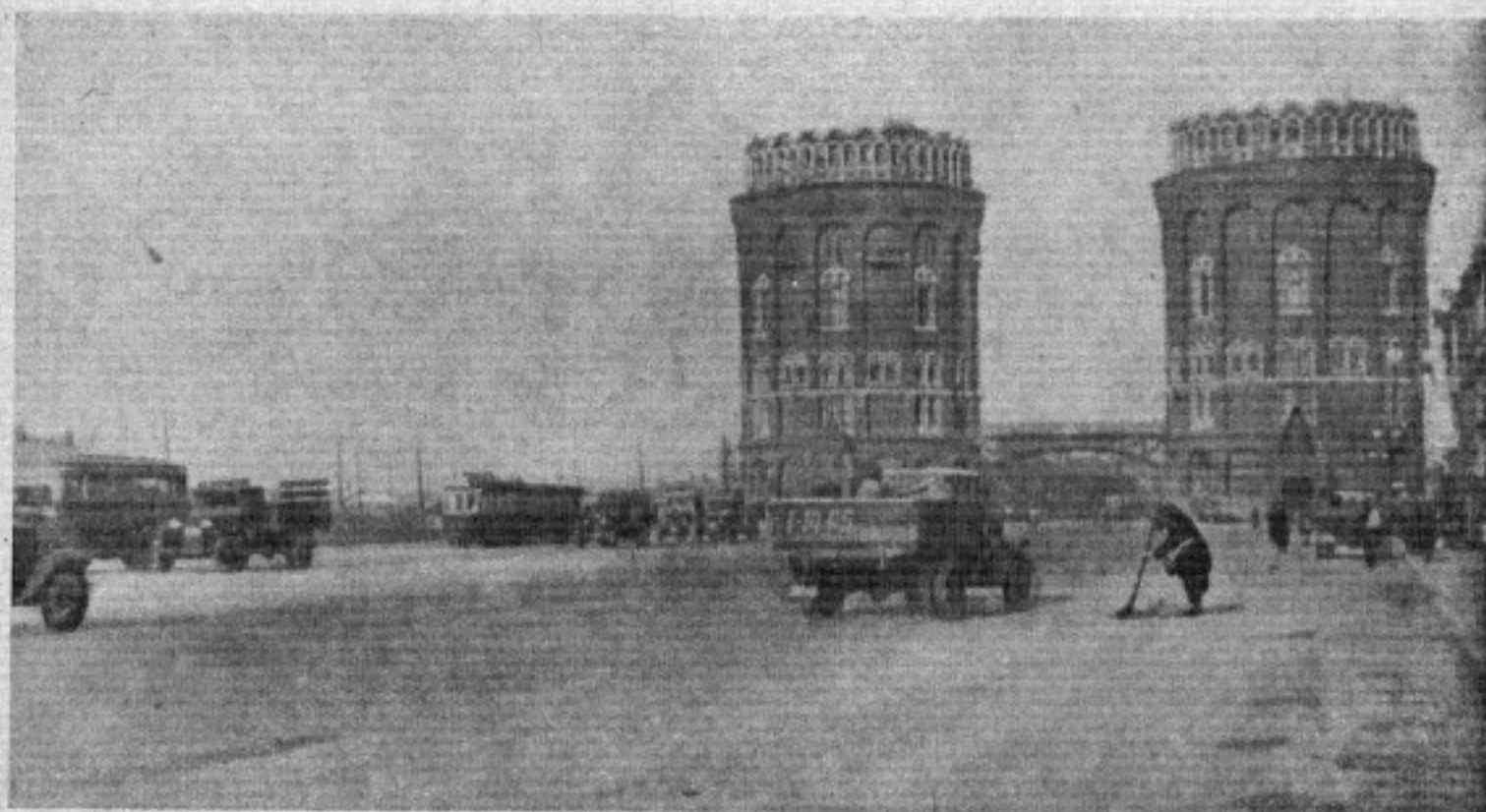


Столетиями не менялся дикий профиль Садового кольца. Крутые спуски и подьемы, тротуары на совершенно различных уровнях, — вот прежняя Садовая. Теперь экскаваторы срыли горы ненужной земли, дорожные катки пригладили бетонный слой, и по широкому сплошь асфальтовому проезду, откуда снята трамвайная линия, мчатся автомобили, автобусы и троллейбусы в несколько рядов в каждую сторону. Широкая и спрямленная магистраль, протянувшаяся от Курского вокзала до площади Восстания, становится одной из красивейших в нашей столице.



Еще совсем недавно 1-я Мещанская улица была наполнена шумом интенсивного трамвайного движения. Пешеходы заполняли мостовую, автомобилям негде было развернуться. Сейчас 1-я Мещанская — образцовая автомобильная магистраль, на которую вливаются потоки автомобилей со Сретенки, Колхозной площади и устремляются к Ржевскому вокзалу, на Ярославское шоссе.

руируемой Москвы



↑

И у Крестовской заставы, являющейся как бы конечным пунктом обновленной 1-й Мещанской улицы, нет прежней толчеи. Улица шириной в 42 метра примирила враждовавших между собой водителя транспорта и пешехода.

Большая Калужская улица, недавно покрытая булыжником и изобиловавшая газонами,

сужавшими проезжую часть, приняла в этом году совершенно иной вид. Она выпрямлена и расширена до 50 метров (см. фото снизу).

Старая Москва вошла в историю под названием «большой деревни».

Красная Москва становится городом, достойным великого звания столицы могучей социалистической родины.



НОВОЕ В АВТОТРАНСПОРТЕ СТОЛИЦЫ



Несколько месяцев назад в Москве появились грузовые автобусы открытого и закрытого типа и грузовые такси. Автобусы встречают транзитных пассажиров дальних поездов и перебрасывают их с одного вокзала на другой. Грузовые такси используются для перевозки груза внутри города. Охотно пользуются грузовыми такси колхозники для поездки с вокзалов на колхозные рынки.

Пока в Москве курсирует 5 грузовых автобусов и 8 такси. Но в ближайшие дни число их значительно возрастет. К Съезду советов парк грузовых такси составит 40—50 машин.



На наших фото:

● Вверху — посадка пассажиров с багажом в закрытый грузовой автобус на Комсомольской площади.

● В середине — открытые грузовые автобусы у под'езда Октябрьского вокзала.

● Внизу — погрузка багажа в грузовой такси.



ВСЕСОЮЗНЫЕ МОТОСОРЕВНОВАНИЯ НА ПЕРВЕНСТВО СССР

М. ЮНПРОФ

6 октября в столице социалистической Украины — Киеве — впервые после восьмилетнего перерыва встретились спортсмены-мотоциклисты для состязания на первенство СССР.

В соревнованиях участвовали команды Москвы, Ленинграда, Киева, Минска, Баку, Харькова, Горького, Ростова-на-Дону, Симферополя, Сталино, Севастополя, Одессы. Кроме того вне конкурса участвовали команды ленинградского, ижевского и подольского мотоциклетных заводов, рекордсмен Союза — москвич Закревский и ленинградская гонщица Котова.

Команда каждого города состояла из 5 мотоциклов следующих категорий: I — до 300 куб. см (советские мотоциклы), II — до 350 куб. см, III — до 500 куб. см, IV — до 750 куб. см и V — свыше 750 куб. см.

В программу всесоюзных мотосоревнований входили гонки на 1 км с хода, гонки на 1 км с места, шоссейные гонки на дистанцию 100 км и эстафета-кросс на дистанцию 150 км по пересеченной местности. Все соревнования (за исключением эстафеты-кросса) происходили на Житомирском шоссе, которое, по специальному указанию командования и судейской коллегии соревнований, было приведено управлением дороги Киев — Житомир в идеальный порядок.

Флаг поднят. Начались соревнования по программе первого дня: километровка с хода. В это время погода заметно ухудшилась, начал моросить дождь попеременно со снегом. Но, несмотря на неблагоприятную погоду, советские гонщики показали высокий класс спортивно-скоростной езды. Классные места в гонке на 1 км с хода (в два конца) заняли:

На мотоциклах до 300 куб. см (советские

мотоциклы) первое место занял Мустейкис (Ленинград), прошедший дистанцию за 39,87 сек. и показавший скорость 99,293 км в час, второе — Юнатов (Харьков) — 42,25 сек., скорость 85,207 км в час и третье — Михалевский (Киев) — 44,08 сек., скорость 81,669 км в час.

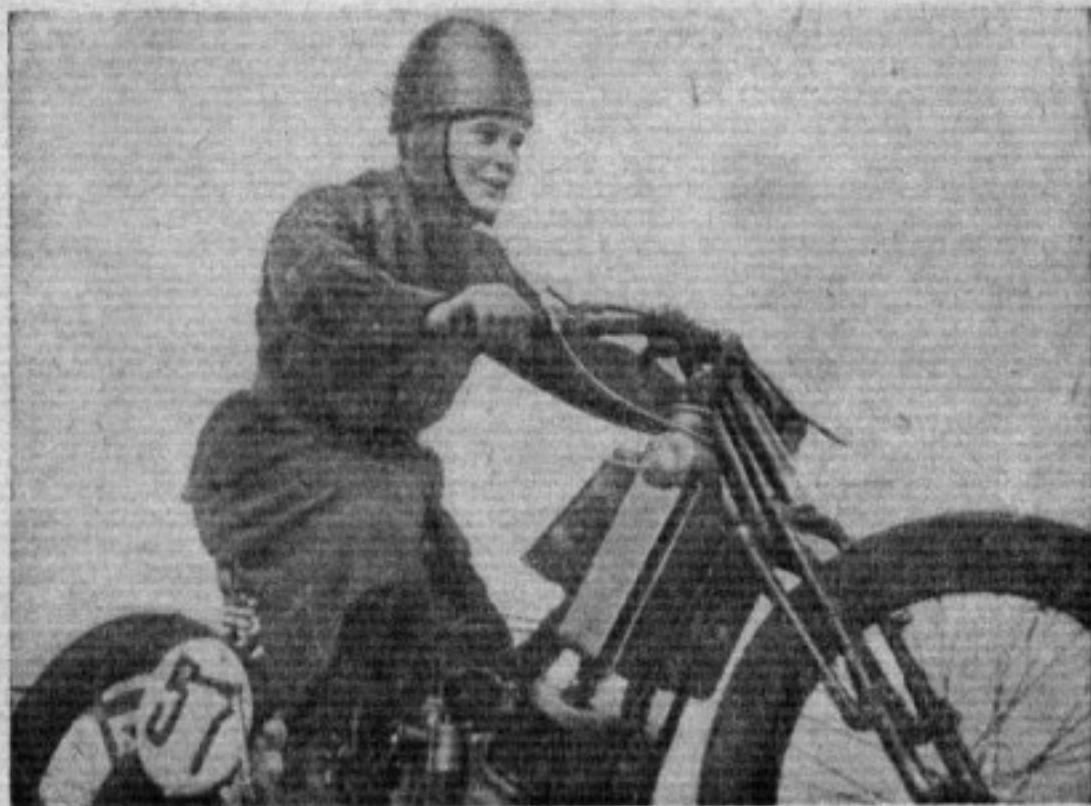
На мотоциклах до 350 куб. см первое место занял Силкин (Москва), прошедший дистанцию за 29,83 сек. и показавший скорость 120,683 км в час, второе — Лорент (Харьков) — 33,18 сек., скорость 108,499 км в час и третье — Россинский (Баку) — 36,07 сек., скорость 99,805 км в час.

На мотоциклах до 500 куб. см первое место занял Степанов (Ленинград), прошедший дистанцию за 29,36 сек. и показавший скорость 122,615 км в час, второе — Ивлиев (Москва) — 31,73 сек., скорость 113,457 км в час и третье — Дробицкий (Севастополь) — 34,30 сек., скорость 104,956 км в час.

На мотоциклах до 750 куб. см первое место занял Севастьянов (Москва), прошедший дистанцию за 24,33 сек. и показавший скорость 147,965 км в час, второе — Игенберг (Киев) — 28,07 сек., скорость 128,250 км в час и третье — Абросимович (Харьков) — 32,30 сек., скорость 111,455 км в час.

На мотоциклах свыше 750 куб. см первое место занял Зайцев (Баку), прошедший дистанцию за 28,79 сек. и показавший скорость 125,043 км в час, второе место — Чеботаревский (Москва) — 30,5 сек., скорость 118,032 км в час и третье место — Зубжицкий (Ленинград) — 30,67 сек., скорость 117,378 км в час.

В командах мотозаводов, участвовавших в соревнованиях вне конкурса, отличное время



Нина Котова (Ленинград) — единственная женщина — участница всесоюзных мотосоревнований



Команда Минска

показал гонщик Ратнов, прошедший дистанцию на стандартном мотоцикле Подольского завода за 35,87 сек., со скоростью 100,362 км в час.

Новый всесоюзный рекорд установил гонщик Закревский (Москва) на мотоцикле Харлей-Давидсон 1200 куб. см. Он прошел с хода 1 км за 20,91 сек., развив на своей машине скорость 172,166 км в час.

Хорошо себя проявила также гонщица Котова (Ленинград), впервые выступавшая в гонке-километровке. Она прошла на мотоцикле Скотт дистанцию за 38,87 сек., со скоростью 92,616 км в час.

Намечавшиеся по программе 7 октября гонки на 1 км с места провести не удалось из-за сильных дождей. Они состоялись лишь 9 октября и все же при неблагоприятной погоде.

Классные места в гонках на 1 км с места в два конца заняли:

На мотоциклах до 300 куб. см (советские мотоциклы) — первое место занял Юнатов (Харьков), прошедший дистанцию за 51,16 сек., показавший скорость 70,588 км в час, второе — Веретенко (Минск) — 53,68 сек., скорость 67,064 км в час и третье — Комаров (Баку) — 53,96 сек., скорость 66,716 км в час.

На мотоциклах до 350 куб. см первое место — Силкин (Москва), прошедший дистанцию за 42,48 сек. и показавший скорость 84,745 км в час, второе — Силантьев (Ленинград) — 42,84 сек., скорость 84,033 км в час и третье — Лорент (Харьков) — 43,03 сек., скорость 83,662 км в час.

На мотоциклах до 500 куб. см первое место занял Степанов (Ленинград), прошедший дистанцию за 37,32 сек., показав скорость 96,463 км в час, второе — Ивлиев (Москва) — 38,27 сек., скорость 94,068 км в час и третье место — Дробицкий (Севастополь) — 46,01 сек., скорость 78,243 км в час.

На мотоциклах до 750 куб. см первое место занял Севастьянов (Москва), прошедший дистанцию за 32,64 сек., скорость 110,294 км в час, второе — Игенберг (Киев) — 41,43 сек., скорость 86,893 км в час и третье — Воловов (Горький) — 43,98 сек., скорость — 81,855 км в час.

На мотоциклах свыше 750 куб. см первое место занял Чеботаревский (Москва), прошедший дистанцию за 38,05 сек. и показавший скорость 94,612 км в час, второе место — Вавилкин (Харьков) — 40,47 сек., скорость 88,954 км в час и третье место — Зайцев (Баку) — 41,01 сек., скорость 87,783 км в час.

В этот день был установлен новый всесоюзный рекорд. Гонщик Мустекис (Ленинград) на советском мотоцикле Л-300 прошел 1 км с места за 45,52 сек. и показал скорость 79,086 км в час.

Шосейные гонки на 100 км проводились 11 октября. Старт был дан на 10-м километре Житомирского шоссе. На 60-м километре — поворот в обратную сторону. Шоссе на время гонок было закрыто, по всей дистанции установлены сигнальные и предупредительные знаки и указатели об опасных местах; дежурили помимо контролеров регуляторы движения. Кроме того вся дистанция была связана телефоном с главной судейской трибуной.

Погода и на этот раз не благоприятствовала гонщикам.

Официальный протокол главной судейской коллегии сухо свидетельствует: «В 14 час. 45 мин. — снег»... «В 15 час. 20 мин. снег перестал идти. Шоссе сырое»... «В 16 час. 20 мин. — снег». И все же 100-километровые гонки дали ряд новых всесоюзных рекордов. Классные места заняли:

На мотоциклах до 300 куб. см (советские мотоциклы) первое место занял Веретенко (Минск), прошедший дистанцию за 1 час 16 мин. 44,1 сек., скорость 78,192 км в час (новый всесоюзный рекорд). Тов. Веретенко побил прежний всесоюзный рекорд москвича Блинова — 1 час 18 мин. 9,8 сек., второе — Сержантов (Одесса) — 1 час 18 мин. 38,2 сек. и третье — Пузанов (Севастополь) — 1 час 23 мин. 42,6 сек.

На мотоциклах до 350 куб. см первое место занял Силкин (Москва), установивший новый всесоюзный рекорд и прошедший дистанцию за 1 час 4 мин. 30,7 сек., скорость 93,023 км в час, второе — Силантьев (Ленинград) —



На кроссе. Переход реки вброд

1 час 09 мин. 31,2 сек и третье — Лорент (Харьков) — 1 час 15 мин. 07,9 сек.

На мотоциклах до 500 куб. см первое место занял Степанов (Ленинград), прошедший дистанцию за 57 мин. 24,1 сек., второе — Шумилкин (Ростов-на-Дону) на новом советском мотоцикле ТИЗ — 1 час. 09 мин. 41 сек. и третье — Ремизов (Баку) — 1 час 13 мин. 20 сек.

На мотоциклах до 750 куб. см первое место занял Севастьянов (Москва), прошедший дистанцию за 51 мин. 15,4 сек., скорость 117,074 км в час, установив этим новый всесоюзный рекорд, второе — Игенберг (Киев) — 54 мин. 06 сек. и третье — Абросимович (Харьков) — 1 час 03 мин. 35,08 сек.

На мотоциклах свыше 750 куб. см первое место занял Чеботаревский (Москва), прошед-

ший дистанцию за 52 мин. 27,42 сек., второе — Зайцев (Баку) — 1 час 00 мин. 18 сек. и третье — Зубжицкий (Ленинград) — 1 час 05 мин. 47,5 сек.

Из участников команд советских мотозаводов, шедших вне конкурса, лучшее время в гонках на 100 км показали Денисов на мотоцикле Подольского завода — 1 час 15 мин. 56,47 сек., Минин на мотоцикле Л-300 — 1 час 16 мин. 51,2 сек. и Тимофеев на мотоцикле ИЖ-7 — 1 час 17 мин. 50,6 сек.

12 октября — в последний день соревнований — проводилась эстафета-кросс по пересеченной местности. Под проливным осенним дождем, шедшим попеременно со снегом и градом, гонщики должны были преодолеть 30 км, представлявших собой размытый проселок, пески, болота, 6 бродов, крутые спуски и подъемы, чтобы доставить в кратчайший срок эстафету.

Кросс явился серьезным экзаменом для мотоспортсменов, проверкой их готовности к действиям в условиях боевой обстановки. И надо сказать, что наши мотоспортсмены блестяще выдержали этот труднейший экзамен, показав мужество, выносливость и стойкость.

Кросс вылился в торжество советского мотоцикла. Наш мотоцикл показал блестящие качества, отличную проходимость и выносливость. Первое место в эстафете-кросс заняла команда Минска, шедшая целиком на советских мотоциклах, второе — команда Баку и третье — команда Москвы.

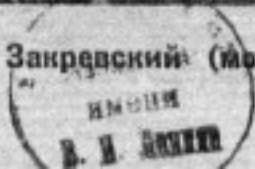
Отличные результаты показал участвовавший вне конкурса советский мотоцикл ИЖ-7. Ехавший на нем мотоциклист Тимофеев прошел труднейшую дистанцию кросса за 57 мин. 13 сек. Это было абсолютно лучшее время для всех категорий.

Общие итоги соревнований таковы: первое место по всем видам соревнований завоевала команда Москвы (35 очков), второе — команда Минска (20 очков) и третье — команда Баку (19 очков). Команда Москвы завоевала переходящий кубок Всесоюзного комитета по делам физической культуры и спорта при СНК СССР. Все три команды победительницы получили ценные командные призы. Призы получили также победители, занявшие классные места в индивидуальном первенстве.

Несколько слов о потерпевших поражение. Команда Ленинграда оказалась на четвертом месте (18 очков). Поражение ленинградцев, занимающих одно из первых мест в Союзе по



Рекордсмен Союза ССР Н. Закревский (мотоцикл Харлей-Давидсон)





Финиш шоссейных гонок на 100 километров

мотоспортивной работе, объясняется в первую очередь увлечением трековыми соревнованиями и недостаточной тренировкой в состязаниях на 1 км, в шоссейных соревнованиях на 100 км и состязаниях по пересеченной местности. Основное, что должен извлечь для себя Ленинград, как и другие города, оказавшиеся позади, это — необходимость создания постоянной клубной спортивной команды, имеющей постоянного тренера и капитана.

Поражение потерпели также команды Украины (Харьков на пятом месте, Киев на шестом месте, Одесса на девятом месте, Сталино на одиннадцатом месте). Причины поражения — отсутствие внимания к мотоспорту со стороны руководящих физкультурных организаций.

Мотоциклетный спорт, так же, как автомобильный и авиационный, требует к себе серь-

езного отношения. Это должны помнить руководители комитетов физкультуры, «вспомнившие» о мотоспорте накануне всесоюзных соревнований. К последним надо причислить, между прочим, руководителей Днепропетровского комитета физкультуры, пославших команду из малоподготовленных людей на «авось», даже без предварительной заявки, что и повлекло за собой недопущение этой команды к конкурсным соревнованиям.

Во всесоюзных мотосоревнованиях 1936 г. участвовали 80 гонщиков. По количеству участников это были самые крупные мотосоревнования в Союзе. И, несомненно, они будут иметь не только большое спортивное, но и организующее значение для дальнейшего развития молодого советского мотоциклетного спорта.

О зимних приспособлениях к мотоциклам

Приближается зима. По примеру прошлых лет, у нас будут проводиться зимние мотосоревнования, в связи с чем необходимо поставить вопрос о зимних приспособлениях для мотоциклов.

У нас имеется много различных типов мотоциклетных лыж, но все они страдают различными недостатками. В прошлом году ленинградский завод «Красный Октябрь» начал изготавливать лыжи своей конструкции. Они оказались очень дорогими и при испытании не дали хороших результатов.

Лыжи должны быть устроены так, чтобы мотоциклист имел возможность быстро превратить их в подножки.

Попутно с разрешением вопроса о лыжах надо поставить вопрос и о приспособлениях против буксования колес.

Большие требования к зимним приспособлениям должны быть предъявлены при прыжках на мотоцикле с трамплина в зимних условиях.

В настоящее время, после совершенных мною 58 прыжков на мотоцикле в летних условиях, мне совершенно ясна техника прыжка. Своим опытом я уже поделился со многими мотоциклистами как лично, так и через нашу печать (см. «За рулем» № 21). Сейчас я поставил пе-

ред собой задачу разработать теорию прыжков в условиях зимы.

Пока еще нет опыта прыжков на лыжах, можно только дать некоторые указания о конструировании лыж.

Лыжи должны быть легкими, но крепкими. В момент полета мотоцикла мотоциклисту надо упираться ногами в лыжи, причем они от этого не должны выходить далеко за линию нижних точек колес. Повидимому, потребуется специальный, очень надежный упор — ограничитель, который обеспечит нижнее положение лыж.

Крепить лыжи к машине надо так, чтобы в момент приземления передним колесом (берег такой случай) лыжи встали бы сначала задним концом. Передние концы лыж должны быть загнуты больше, чем обычные мотолыжи, чтобы они не зарывались в снег.

Я думаю, что затронутый мною вопрос о конструкции лыж привлечет внимание мотоциклистов, и товарищи, имеющие опыт применения и конструирования лыж, поделятся им.

Мотокомитет должен также сказать свое веское слово по этому вопросу.

Ленинград

Г. Филонов

НОВЫЙ КАРБЮРАТОР для автомобиля ЗИС-5

В. МЕЛЬНИКОВ

Экспериментальный цех завода им. Сталина в июле 1936 г., под руководством инженеров Н. Нилова и И. Ганчева, изготовил карбюратор типа «Зенит» (рис. 1 и 2), вполне современной конструкции, с экономайзером Э (рис. 2).

Карбюратор состоит из двух частей — нижней и верхней (рис. 3). В нижней части находится поплавковая камера П с жиклерами (главным, компенсационным и экономайзером), диффузор Д, всасывающий трубопровод. В верхней части находится смесительная камера с дроссельной заслонкой, жиклер холостого хода Х и рычаг иглы экономайзера.

Обе части карбюратора могут соединяться при помощи трех или одного болта, проходящего через нижнюю часть и ввертывающегося в верхнюю, аналогично карбюратору «Форд-Зенит». Поплавок горизонтального типа выполнен с большим запасом подъемной силы. Благодаря рациональному расположению жиклеров бензопроводные каналы не засоряются.

Хорошее расположение форсунок по отношению к диффузору, правильное расположение отверстия холостого хода обеспечивают, как показали предварительные опыты, бесперебойную работу двигателя как на малых, так и на больших оборотах, что позволило отказаться от насосика ускорителя и снизить расход топлива в эксплуатации.

В карбюраторе предусмотрена установка специальной иглы Р ручной регулировки, взамен пробки и главного жиклера (рис. 1). Игла позволяет легко регулировать главный жиклер в случае изменения качества топлива или погоды, а также при езде на недогруженном автомобиле. Она не увеличивает сечения жиклера даже при полном ее открытии, так как пропускная способность главного жиклера лимитируется калиброванным отверстием, заранее отрегулированным на полную мощность двигателя. Если не требуется установка иглы, то на ее место ставят пробку.

На рис. 4 изображен карбюратор в разрезе.

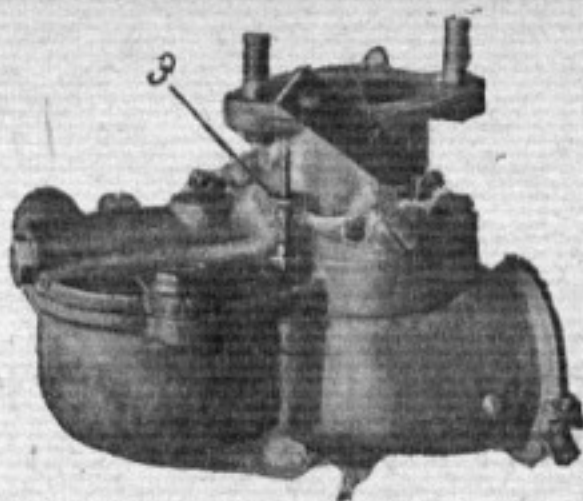


Рис. 2. Вид карбюратора со стороны иглы экономайзера

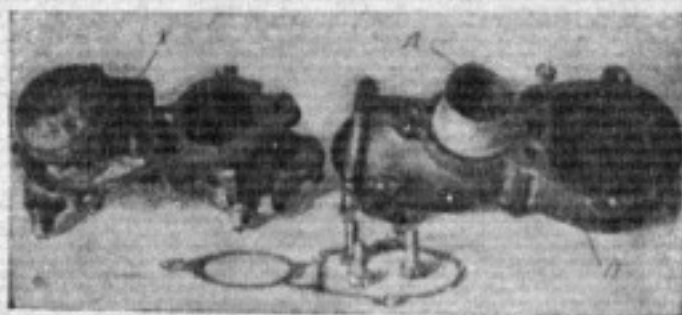


Рис. 3. Карбюратор в разобранном виде

Первая отливка карбюратора была чугунной.

После некоторой регулировки на стенде карбюратор был испытан в дорожных условиях для определения экономических и динамических показателей работы автомобиля ЗИС-5 с описываемым карбюратором. В программу испытания входило:

1. Определение расхода топлива на 100 км пути в условиях эксплуатационного пробега с полной нагрузкой машины (3 т) по шоссе и по городу, а также при постоянных скоростях движения на прямой передаче: 20, 30, 40, 50 и 60 км/час.

2. Определение минимально-устойчивой скорости на горизонтальном участке пути на прямой передаче и максимальной скорости при тех же условиях.

3. Определение гибкости в управлении автомобилем (плавность переходов, приемистость и т. д.), а также ускорения машины на прямой передаче со скорости 10 км/час.

Ко дню испытания машина прошла 4 256 км. Бензин употреблялся стандартный с удельным весом от 0,782 до 0,796. Погода во время испытания стояла сухая, солнечная, с температурой от 25 до 30° Ц.

Загородные испытания производились на шоссе Энтузиастов. Расход топлива при езде по городу определялся пробегом по Садовому кольцу Москвы.

Результаты испытания

I. Расход топлива на постоянной скорости:

20 км/час	20,0 кг/100 км
30 "	21,3 "
40 "	22,3 "
50 "	22,8 "
60 "	25,6 "

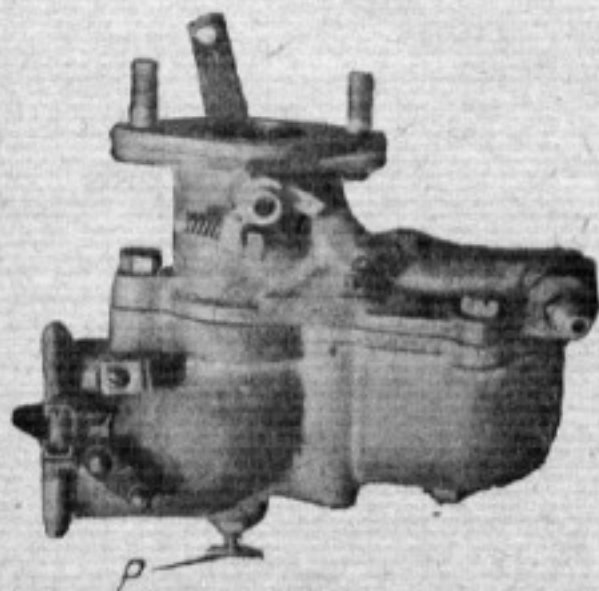
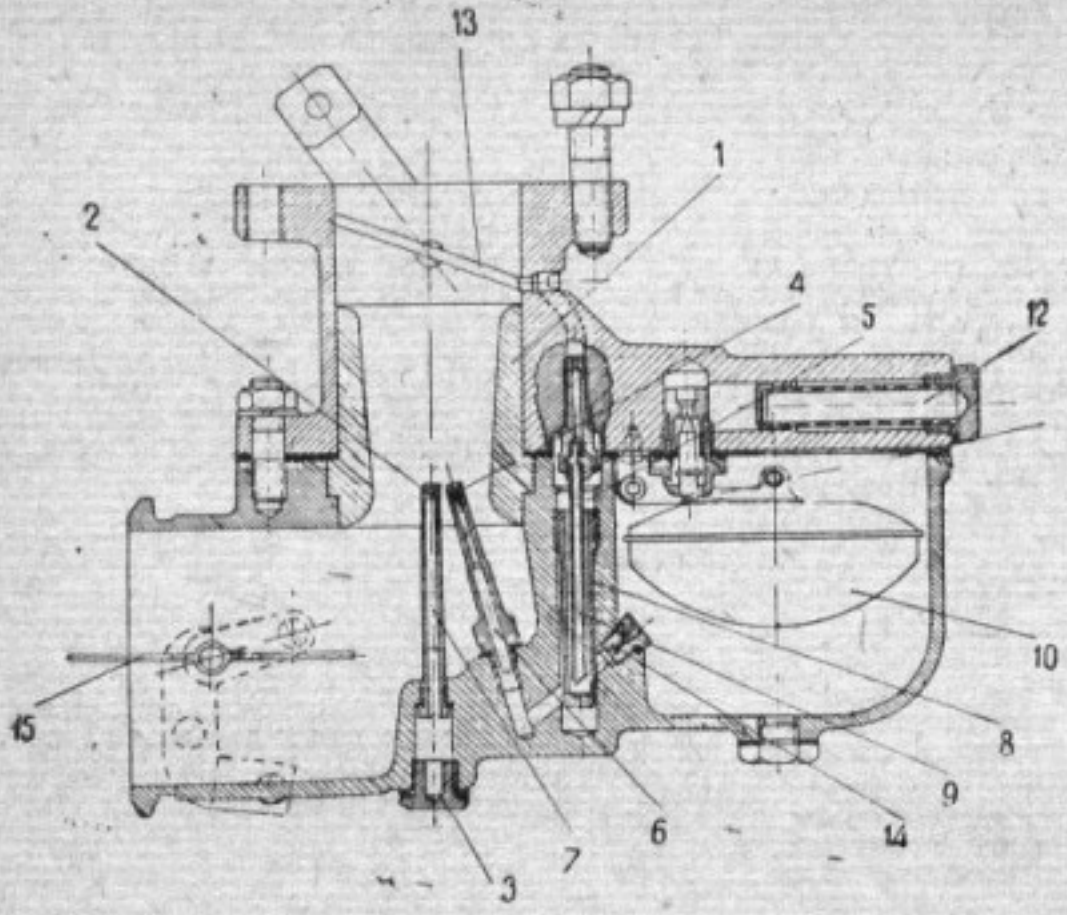


Рис. 1. Вид карбюратора сбоку при установке его на машине

Рис. 4. Карбюратор в разрезе
 На рисунке: 1 — диффузор; 2 — калиброванная головка главного жиклера; 3 — пробка; 4 — калиброванная головка компенсационного жиклера; 5 — компенсационный колодец; 6 — компенсационный жиклер; 7 — главный жиклер; 8 — корпус жиклера холостого хода; 9 — трубка жиклера холостого хода; 10 — поплавок; 11 — коромысло поплавка; 12 — сетчатый фильтр; 13 — дроссельная заслонка; 14 — калиброванная пробка компенсационного колодца; 15 — воздушная заслонка



II. Расход топлива в условиях эксплуатационного пробега:

по городу	26,45 кг/100км
по шоссе	21,8 "

III. Средне-техническая скорость при определении расхода:

по городу	18,70 км/час
по шоссе	34,98 "

IV. Ускорение машины на прямой передаче со скорости 10 км/час:

через 10 сек	24,10 "
" 20 "	37,90 "
" 30 "	46,50 "

через 40 сек	52,50 км/час
" 50 "	57,20 "
" 60 "	60,80 "

Минимально-устойчивая скорость при движении машины на прямой передаче 9,5 "

Максимальная скорость на горизонтальном участке пути . . . 67—68 "

Результат испытания показал, что расход топлива как на постоянных скоростях, так и в условиях эксплуатационных пробегов по городу и шоссе, в смысле экономичности, такой же, как и у карбюраторов, работающих на машинах ЗИС-5.

Диаграмма ускорения машины ЗИС-5 с норм 3-1

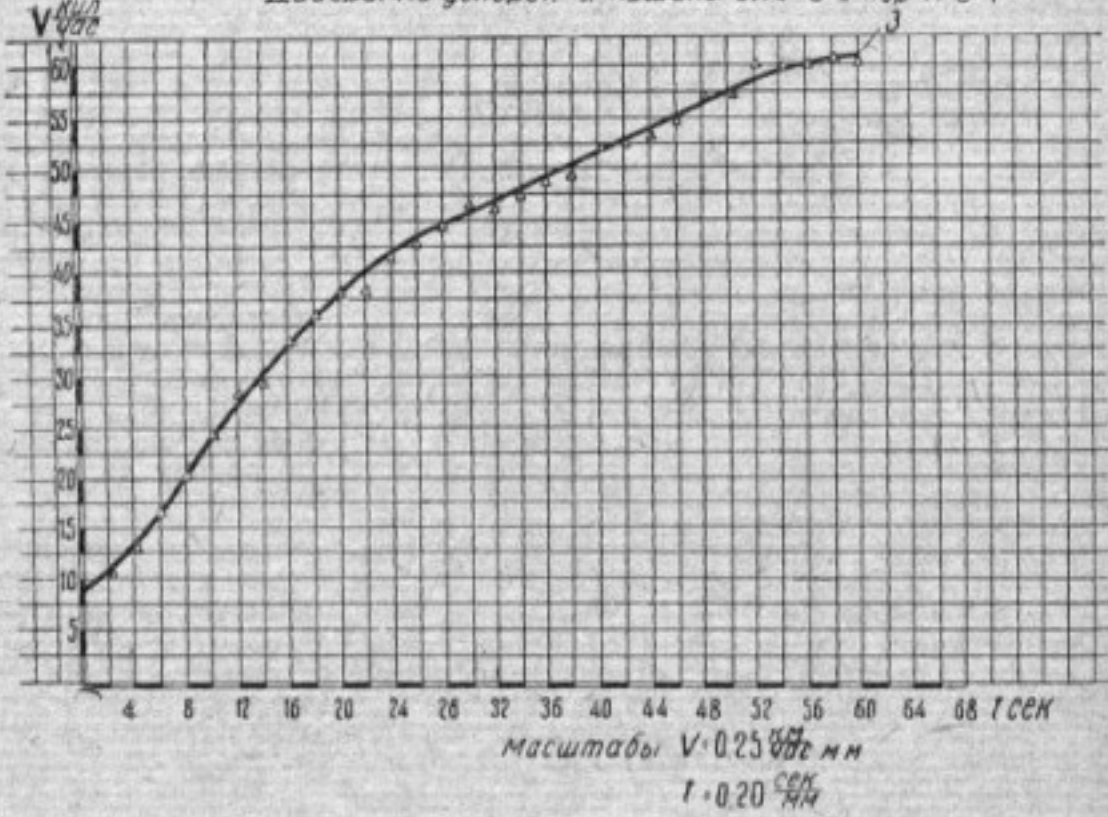


Рис. 5. Кривая, характеризующая динамику машины

Характерна быстрота разгона машины (динамика) на прямой передаче с 10 км/час. Автомобиль на шестидесятой секунде достигает скорости равной 63 км/час (см. кривую диаграммы рис. 5). Это еще раз подтверждает, что конструкция карбюратора оказалась удобной, несмотря на упрощение насоса ускорителя. Переход с малых оборотов на большие протекал совершенно плавно, без провалов. Кривая указывает на высокие динамические качества автомобиля ЗИС-5 с этим карбюратором, на приемистость и легкость в управлении машиной. При трогании с места (например у светофора) стоило только водителю нажать на педаль акселератора, как машина без всякого «чихания», плавно и быстро набирала скорость.

Минимально устойчивая скорость равнялась 9,5 км/час при движении машины на прямой передаче при полной нагрузке в 3 т. Автомобиль шел без подергивания и толчков.

При конструировании этого карбюратора было предусмотрено сохранение ряда деталей,

изготавливаемых для существующих карбюраторов. Так, например, 17 деталей, изготавливаемых Горьковским автозаводом, применены и в описываемом нами карбюраторе (фильтр сетчатый в сборе, запорная игла в сборе и др.). Кроме того используются детали карбюратора МЛАЗ-5, примерно в количестве 10 шт. (воздушная заслонка, рычаг управления и др.).

Наличие взаимозаменяемых деталей облегчает не только производство карбюратора, но и его эксплуатацию.

Кроме испытания карбюратора, отлитого из чугуна, испытывался другой карбюратор, с корпусом из алюминиевого сплава, в который были поставлены заранее протарированные жиклеры без индивидуальной подгонки. Он показал такие же качества, как и первый, что доказывает правильность подбора сечений и расположения каналов внутри карбюратора. Этими качествами обладают не все системы карбюраторов.

Простота конструкции карбюратора обеспечивает хорошее его выполнение.

Приспособление для перевода бензиновых двигателей на тяжелое топливо

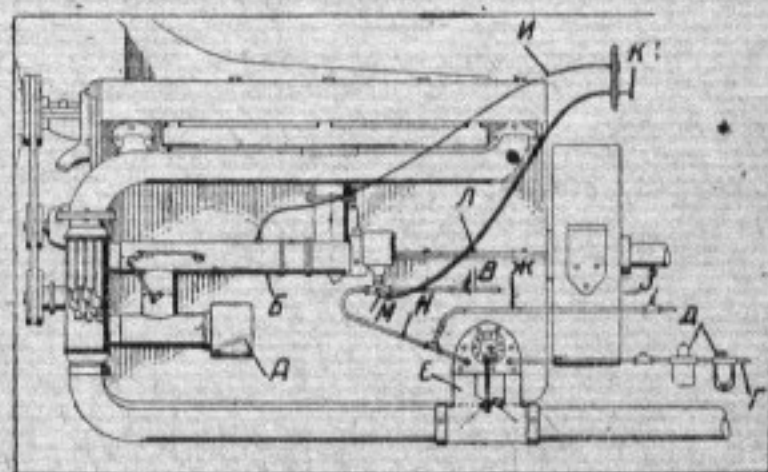
Такое приспособление выпущено американской фирмой Невай Энджиниринг и К^о и в основном состоит (см. рисунок) из подогревателя и термостата для регулирования температуры воздуха, поступающего к карбюратору через фильтр А. Подогреватель и термостат заключены в общую коробку Б и связаны с выхлопной трубой двигателя.

Запуск двигателя производится на бензине, а постоянная работа — на соляровом масле или другом тяжелом топливе. Бензин и тяжелое топливо поступают к карбюратору по отдельным трубкам В и Г, причем тяжелое топливо на своем пути очищается в фильтрах Д.

На выхлопной трубе имеется коробка Е с насосом и двойным затвором для регулирования действия выхлопных газов на питательную систему.

При запуске двигателя, к карбюратору поступает только бензин по трубке В, а тяжелое топливо под действием насоса совершает холостой путь и, пройдя через насос, возвращается в бак по трубке Ж. В это время перепускной клапан З находится в открытом состоянии.

От термостата к щитку управления с термометром протянута трубка И. Как только при разгоне двигателя температура смеси достигает 60°С, шофер нажимает на кнопку К в щитке управления с двумя гибкими тросами Л (второй трос не показан) и поворачивает пере-



пускные краны М и З. В результате подача бензина прекращается и в карбюратор начинает поступать только тяжелое топливо по трубкам Г и Н.

Нагрев горючей смеси от момента пуска двигателя до температуры 60°С, необходимый для перехода на тяжелое топливо, длится не более двух минут. На практике температура возможного переключения двигателя с бензина на тяжелое топливо является непостоянной и зависит от температуры окружающего воздуха. При остановке двигателя необходимо опять переключить питание с тяжелого топлива на бензин, для того чтобы облегчить новый запуск двигателя после остановки.

Коробка передач „РОБОТ“

Инж. А. ДУШКЕВИЧ

Большинство современных коробок передач нормального типа для облегчения переключения шестерен имеет специальные приспособления. Наиболее распространенным приспособлением является так называемый синхронизатор, автоматически уравнивающий скорость включаемых шестерен. Введение синхронизаторов значительно облегчило процесс переключения передач и одновременно положительно отразилось на уменьшении износа и поломок зубьев шестерен.

Синхронизатор в большинстве случаев применяется для включения прямой и следующей за ней передачи, как наиболее часто используемых при езде. Однако имеются коробки передач, в которых синхронизаторы обеспечивают безударное переключение на всех передачах, но они конструктивно более сложны и дороги в производстве.

В последнее время построен ряд новых конструкций коробок передач этого типа. Некоторые из них, в частности предлагаемая вниманию читателей коробка передач «Робот», являются значительным вкладом в дело дальнейшего усовершенствования трансмиссии автомобиля. Простота и оригинальность конструкции, легкость переключения передач и возможность их предварительного включения — бесспорно ценные качества коробки передач «Робот», и английская автомобильная печать считает, что она получит широкое применение.

Коробка передач «Робот» — четырехскоростная, причем все шестерни, за исключением ше-

стерен заднего хода, шевронные и находятся в постоянном зацеплении. Это обеспечивает бесшумность работы на всех четырех передних передачах.

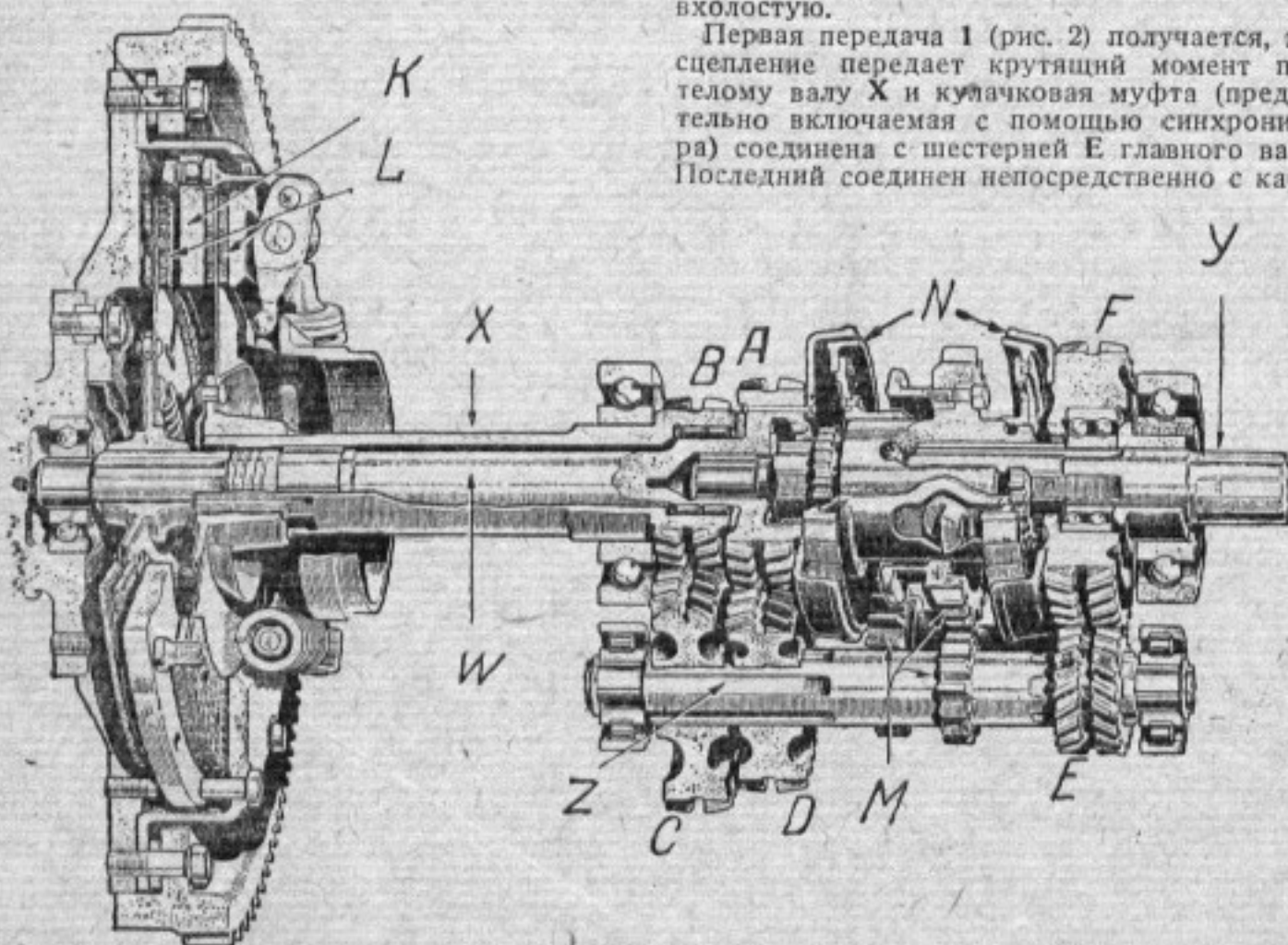
На рис. 1 коробка изображена в перспективном разрезе, а на рис. 2 приведена схема ее действия.

Коробка отличается простой конструкцией. Четыре передних передачи получают с помощью шести шестерен и одного двойного синхронизатора *N* конусного типа (рис. 1). Это достигается специфически выполненным сдвоенным дисковым сцеплением. Сцепление имеет два ведомых диска *L* и в зависимости от положения нажимного диска *K* с маховиком двигателя соединяются либо один, либо другой диск сцепления. Диски соединены с двумя соответствующими отдельными первичными валами коробки, проходящими один внутри другого.

Из рис. 1 и 2 ясно видно, что крутящий момент двигателя может передаваться коробке передач или через центральный первичный вал *W* или через пустотелый вал *X*, в зависимости от того, какой из дисков сцепления включен. Оба первичных вала соответственно связаны с шестернями *A* и *B*.

Схемы, показывающие принцип работы коробки передач «Робот», даны отдельно для каждой передачи. Сплошными линиями показан путь передачи крутящего момента от двигателя к карданному валу. Шестерни и валы, изображенные пунктирной линией, вращаются вхолостую.

Первая передача *1* (рис. 2) получается, когда сцепление передает крутящий момент пустотелому валу *X* и кулачковая муфта (предварительно включаемая с помощью синхронизатора) соединена с шестерней *E* главного вала *Y*. Последний соединен непосредственно с кардан-



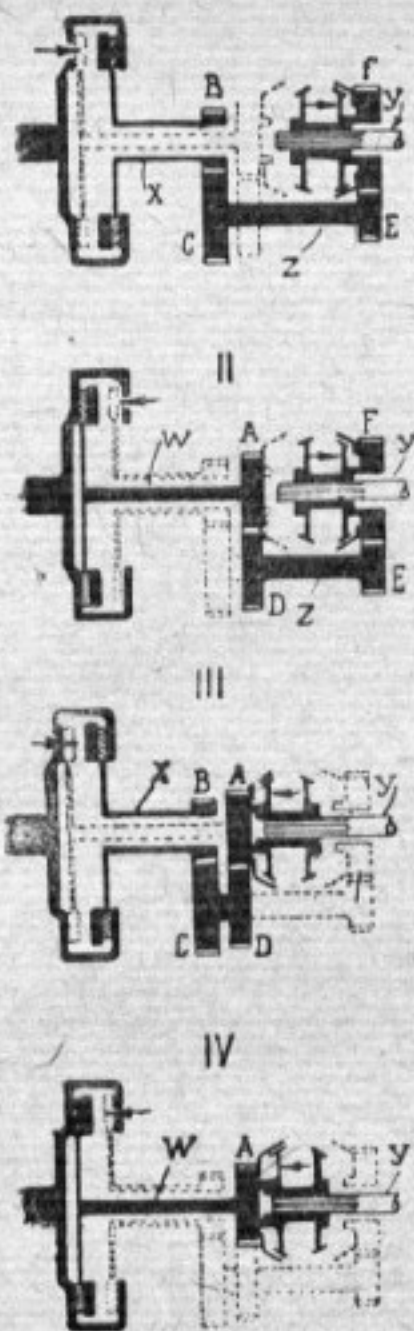


Рис. 2. Принцип действия коробки передач «Робот». Схемы даны соответственно для каждой передачи

ным валом. Крутящий момент двигателя, таким образом, передается через шестерни В и С промежуточному валу Z и затем через шестерни Е и F главному валу с соответствующим изменением, согласно передаточному отношению в шестернях.

Включение второй передачи II достигается простым переключением двойного сцепления — выключением ранее включенного диска и включением диска, соединенного с центральным валом W. Передача затем осуществляется через шестерни А, D, Е и F, из которых последняя еще остается сцепленной с главным валом.

Для третьей передачи III сцепление переключается обратно в положение первой передачи, и одновременно кулачковая каретка с синхронизатором передвигается назад, соединяя шестерню А с главным валом. В этом случае момент передается через полый вал X, шестерни В и С промежуточного вала и затем через шестерни А и D главному валу. Высшая или прямая передача IV включается опять посредством простого переключения в положение третьей передачи.

Таким образом мы имеем очень простую перемену передач, ограничивающуюся только переключением одного сцепления при переключении между третьей и прямой передачей и обратно. Это особенно важно, так как этот диапазон переключений является наиболее многократным в практических условиях. В то же время наличие синхронизатора обеспечивает легкое переключение вниз, например от третьей ко второй передаче. Переход от второй к первой передаче снова достигается простым переключением сцепления.

Наиболее интересной частью коробки «Робот» является двойное сцепление (рис. 3). Конструкция и принцип действия сцепления понятны из рисунка. Сцепление показано в нейтральном положении. Пунктиром обозначены положения нажимных рычагов и пружин при включении того или другого диска.

Шарнирный пружинный механизм Р позволяет осуществлять с помощью одного комплекта нажимных пружин последовательный зажим ведомых дисков, расположенных во взаимно противоположных направлениях, что достигается простым передвижением каретки выключения сцепления.

Механизм переключения передач — селекторного типа. Рычажок переключателя установлен на секторе, расположенном на рулевой колонке, по типу известных планетарных коробок передач Вильсона.

Сцепление переключается обычным образом, путем нажатия педали. В этом случае мы имеем как бы предварительное включение той или иной передачи рычажком селектора и осуществляем в нужный момент необходимое переключение простым нажатием и отпуском педали сцепления. Таким образом включение передачи не зависит от искусства водителя, фиксирующего лишь момент включения.

Переключатель сцепления соединен с механизмом переключения передач и при нейтральном положении не только выключено сцепление, но и синхронизатор также находится в

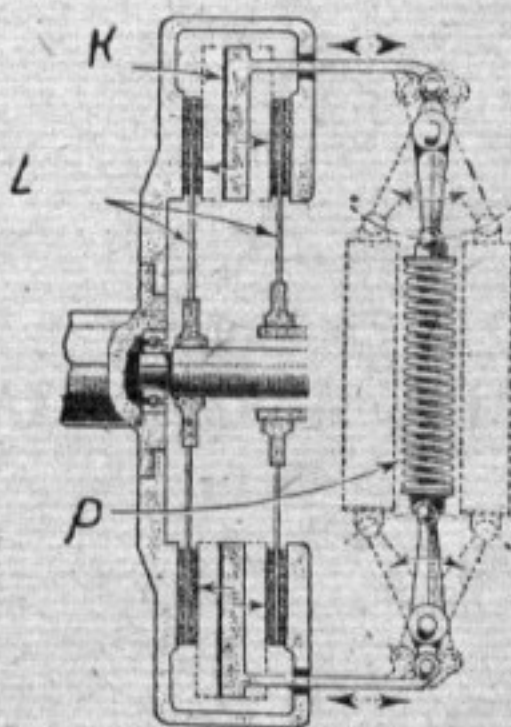


Рис. 3. Двойное сцепление «Робот». Пунктиром даны положения шарнирного пружинного механизма при включении того или другого диска

среднем нейтральном положении. Процесс переключения может быть автоматизирован и водителю совершенно не требуется пользоваться педалью сцепления.

Переводя рычажок селектора, водитель слегка нажимает его и тем самым открывает клапан, подающий масло в цилиндр гидравлического сервомеханизма включения сцепления, связанного с педалью сцепления. В тот момент, когда нажимной рычаг сцепления проходит через мертвую точку, происходит переключение клапанов для обратного выключения сцепления.

Характерна также еще одна деталь этой коробки передач, а именно размещение шесте-

рен заднего хода М (рис. 1) в центре картера. Установка шестерен ясно видна на рис. 1.

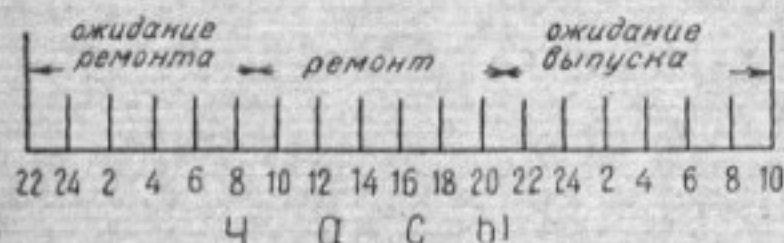
Благодаря указанным особенностям коробки, обусловливаемым двойным сцеплением, на заднем ходу имеются две передачи, переключение которых осуществляется также простым нажатием на педаль сцепления.

Несомненно, что такая коробка передач будет применяться не только на легковых автомобилях, но и на автобусах, тяжелых грузовиках, боевых машинах и во всех тех случаях, когда хотят обеспечить бесшумность, легкость и быстроту переключения и возможность его автоматизации.

Ценный опыт организации профилактического ремонта

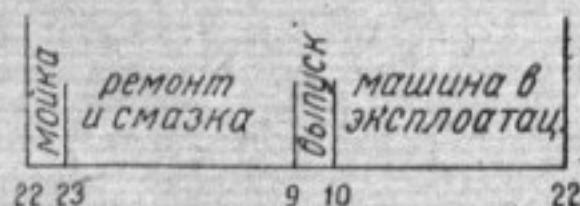
Ремонт № 1, являющийся профилактическим ремонтом, производится в автохозяйствах в зависимости от графика на 6-й или 15-й день работы машины.

При спаренном графике работы, с продолжительностью рабочей смены 12,5 часов, машины ставятся в ремонт № 1 с вечера два раза в месяц на 15-й день работы. В результате пропадает два дня в месяц. При такой организации ремонта машина простаивает до 35 часов, из которых фактически в ремонте находится только 10 часов, остальное время уходит на ожидание ремонта и выпуска на линию. Время простоя машины в ремонте представляется в следующем виде:



Если же работу ремонтных бригад перенести на ночное время, то машина может быть выпущена из ремонта № 1 к следующему дню ее эксплуатации, т. е. зря не потеряет ни одного дня коммерческой эксплуатации.

Такая организация ремонта осуществлена в автобазе № 1 Ленгорвнторга. С 1 июля ремонт машин стал производиться ночью. Прохождение ремонта по времени представляется в следующем виде:



В результате реорганизации профилактического ремонта автобазы, насчитывающая 160 машин, добилась повышения коэффициента ис-

пользования парка на 6%. Автомобили отрабатывают сейчас на линии лишние 280 машинодней в месяц.

Однако в связи с этим возникли некоторые дополнительные расходы по содержанию лишнего штата ремонтных рабочих.

При старой системе ремонтные рабочие работали по 11 часов через день. В штате числилось 26 слесарей (по 13 чел. в смену), 4 электромонтера (по 2 чел. в смену) и 2 регулировщика (по 1 в смену).

При новой организации производства ремонта бригады, работая в ночь, производят ремонт машины в промежуток от 22 до 10 часов утра. Поэтому потребовался штат ремонтных рабочих в 38 чел. (по 19 чел. в смену) против прежних 32 чел.

График работы оставлен такой же, по 11,6 часов в рабочую смену с выходом через день, т. е. месячный баланс рабочего времени составляет 175 часов ($11,6 \times 15$).

Прежде бригады шоферов и грузчиков ремонтируемых машин имели во время ремонта выходной день. При новой организации ремонта машина не теряет ни одного дня в эксплуатации, поэтому для обслуживания ее потребовалось организовать специальные «скользящие» бригады шоферов и грузчиков из расчета, что одна бригада может обслужить 14 машин в месяц. Пришлось организовать 10 таких «скользящих» бригад, укомплектованных квалифицированными шоферами I и II категории.

На первый взгляд может показаться, что это мероприятие создает обезличку в эксплуатации машин. На самом же деле к машинам прикрепляются определенные бригады водителей, заинтересованные в хорошем техническом состоянии машин.

Несмотря на некоторое увеличение расходов, новая система ремонта дала несомненный эффект, что видно из повышения коэффициента использования парка.

Директор автобазы № 1 Ленгорвнторга
Альхименко

ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЯ ЗИС-5 С ПОВЫШЕННОЙ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬЮ

Инж. И. ЛОГАЧЕВ

3-й автогрузовой парк Ленинградского автотранспортного управления перевел четыре машины ЗИС-5 на работу с повышенной грузоподъемностью в 4 т. Опыт эксплуатации их должен был лечь в основу перевода остальных на такую же работу. В настоящей статье мы хотим рассказать о результатах первого опыта.

Подготовка машин к эксплуатации с грузоподъемностью в 4 т заключалась в замене заводских передних и задних рессор, а также подрессорников новыми усиленными. Усиление произведено следующим образом:

Задние рессоры усилены на 3 листа. Поставлены дополнительные листы между 2 и 3, 3 и 4, 6 и 7 листами рессоры.

Передние рессоры усилены на 2 листа. Поставлены дополнительные листы между 2 и 3, 3 и 4 листами рессоры.

Подрессорники усилены на 2 листа. Поставлены дополнительные листы между 2 и 3 и 3 и 4 листами рессоры.

Листы рессор и подрессорников были предварительно термически обработаны по следующему режиму:

1. Закалка при $t = 860^{\circ} - 880^{\circ} \text{ C}$. Охлаждающая среда при закалке: вода со слоем масла.

2. Отпуск при $t = 475^{\circ} - 525^{\circ} \text{ C}$. Охлаждающая среда при отпуске: воздух.

Во всем остальном конструкции машин остались нетронутыми. Баллоны также были оставлены тех же размеров, т. е. $34" \times 7"$ при давлении 5,5 атм.

К этим машинам были прикреплены лучшие водители — стахановцы парка Покровский, Мельников, Акинин, Крылов и др.

Дорожные условия, в которых приходилось и приходится работать машинам, это бульжные мостовые с выбоинами и неблагоустроенные подъездные пути строек. Груз — преимущественно строительные материалы: песок, земля, кирпич и т. п.

На 1 июля эти машины сдали следующий пробег:

ЗИС-5 — бортовой № 689	43 260 км
" " № 690	40 285 "
" " № 691	46 786 "
" " № 692	39 560 "

А В Т О М А Ш И Н Ы

Бортовой № 689	Бортовой № 690	Бортовой № 691	Бортовой № 692
----------------	----------------	----------------	----------------

Двигатели

Заводский № 95047 На малых оборотах работает хорошо, тянет хорошо, незначительный стук клапанов и пропуск газа в кольцах поршней.	Заводский № 98007 На малых оборотах работает хорошо, тянет удовлетворительно. Стук нет.	Заводский № 95191 На малых оборотах работает хорошо, тянет хорошо, легкий стук в распределении, незначительный пропуск газа в кольцах поршней.	Заводский № 97711 На малых оборотах работает хорошо, тянет удовлетворительно, незначительный стук клапанов и пропуск газа в кольцах поршней.
--	--	---	---

Передний мост

Ремонт производился через 20 000 км (замена втулок).	Ремонт производился через 20 000 км (замена втулок).	Ремонт производился через 20 000 км (замена втулок).	Ремонт производился через 20 000 км (замена втулок).
--	--	--	--

Задний мост

Исправен.	Исправен.	Через 40 000 км сработались зубья ведущей конической шестерни редуктора № 14-061.	Исправен.
-----------	-----------	---	-----------

Рама

Не имеет трещин, заклепки не расшатаны.	Не имеет трещин, заклепки не расшатаны.	Не имеет трещин, заклепки не расшатаны.	Не имеет трещин, заклепки не расшатаны.
---	---	---	---

Рессоры

Усиленные, через 9 000 км лопнул коренной лист передней рессоры.	Усиленные, исправны.	Усиленные, через 12 500 км лопнул коренной лист задней рессоры.	Усиленные, исправны.
--	----------------------	---	----------------------

Собственно уже за эти пробеги по старым нормам Цудортранса машины должны были получить по одному ремонту № 2 и по одному капитальному. Однако надобности в этих ремонтах не было, несмотря на то, что машины работали с грузоподъемностью в 4 т.

В таблице (на стр. 17) мы даем результаты технического осмотра, произведенного специальной комиссией, и длительных наблюдений за машинами во время эксплуатации.

Общее заключение комиссии сводится к тому, что машины годны к дальнейшей эксплуатации без ремонта № 2.

Ленинградской отраслевой конференцией по пересмотру норм были в свое время приняты следующие нормы смены агрегатов: смена переднего моста и рулевого управления для 3-тонного автомобиля ЗИС-5 — через 20 000 км; смена двигателя и заднего моста — через 42 000 км. По четырем же указанным выше машинам ЗИС-5, работающим с грузоподъемностью в 4 т, нормы смены агрегатов выполняются следующим образом.

1. Автомобиль — бортовой № 689 по двигателю и заднему мосту

$$\frac{43\ 260}{42\ 000} \cdot 100 = 103\%$$

2. Автомобиль — бортовой № 690 по двигателю и заднему мосту

$$\frac{40\ 250}{42\ 000} \cdot 100 = 96\%$$

3. Автомобиль — бортовой № 691 по двигателю и заднему мосту

$$\frac{46\ 786}{42\ 000} \cdot 100 = 111\%$$

4. Автомобиль — бортовой № 692 по двигателю и заднему мосту

$$\frac{39\ 560}{42\ 000} \cdot 100 = 94\%$$

Случаев поломки и ослабления заклепок рам за все время работы машин с нагрузкой в 4 т не было. Усиленные рессоры выдерживают эту нагрузку прекрасно. Была только поломка двух коренных листов, но это случилось при работе в условиях бездорожья.

Наконец, о расходе бензина. Прежде всего, старая норма расхода бензина на 1 км пробега в литрах для ЗИС-5 равнялась 0,395 или 297 г (при удельном весе 0,753). Новая норма, установленная отраслевой конференцией — 0,348 л на 1 км пробега или 262 г (при удельном весе 0,753).

Для определения расхода бензина на 1 км пробега на машине ЗИС-5, работающей с нагрузкой в 4 т, нами было организовано испытание в действительных эксплуатационных условиях. При этом ставилась задача определить расход бензина как на груженой, так и порожней машине, а также при работе на 1, 2, 3 и 4-й передачах и на прямой передаче с нормальными переключениями.

На автомобилях были установлены карбюраторы МААЗ-5 со следующей тарировкой:

Главный жиклер — 265 см³/мин.

Компенсирующий жиклер — 220 см³/мин.

Экономжиклер — 440 см³/мин.

Бензин: удельный вес — 0,753.

Дорожные условия: грунтовая дорога с ямами и булыжником, мостовая с выбоинами и незначительными подъемами.

Средний фактический расход бензина на 1 км пробега выразился в следующих цифрах:

Передачи	Средн. фактич. расход бензина в г на 1 км	
	машина груженая до 4 т	порожняя машина
1-я	1 219	1 123
2-я	755	715
3-я	602	432
Прямая	319	301
Движение на прямой передаче с нормальными переключениями	316	297

Из таблицы видно, что расход бензина на 1 км пробега груженой машины выше на 6%, чем порожней при работе на 4-й и прямой передаче с нормальными переключениями.

Таким образом на основании описанных результатов мы приходим к следующим выводам:

1. Переводить автомобили ЗИС-5 на работу с грузоподъемностью 4 т технически и экономически целесообразно.

2. Основные агрегаты машины в состоянии выдержать установленные нормы пробега, несмотря на то, что она работает с нагрузкой в 4 т.

3. Резина также выдерживает установленные нормы.

Заработок водителя при работе на 4-тонном автомобиле ЗИС-5 повышается на 12—14%.

Благодаря повышению грузоподъемности автомобилей увеличивается грузооборот, что дает большой эффект для автохозяйства.

ВНИМАНИЮ ЧИТАТЕЛЕЙ „ЗА РУЛЕМ“

Не забудьте, что для бесперебойного получения журнала с начала 1937 года необходимо сдать подписку заблаговременно в средних числах декабря с таким расчетом, чтобы в Москву заказы поступили не позднее 20—25 декабря.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА:

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

Подписку направляйте почтовым переводом: Москва, 6, Страстной бульвар, 11, Жургазобъединение, или сдавайте инструкторам и уполномоченным Жургаза на местах. Подписка также принимается повсеместно почтой, отделениями Союзпечати и уполномоченными транспортных газет.

ЦЕНТРОБЕЖНАЯ заливка подшипников

Инж. Н. МОРОЗОВ

Центробежный способ заливки вкладышей подшипников и шатунов расплавленным баббитом состоит в том, что в быстро вращающийся собранный подшипник заливают баббит при температуре заливки. Центробежные силы, возникающие при вращении, прижимают жидкий баббит к стенкам вкладышей, предварительно облуженным и подогретым. Оправка со вставленными в нее половинками вкладышей вращается до тех пор, пока не застынет баббит.

Этот способ заливки ценен в том отношении, что, благодаря возникающим при этом вращению и сотрясениям, баббит при остывании дает очень мелкую и ровную структуру. Кроме того этот способ более производительный и дает значительную экономию в металле (отсутствуют литники).

Оправка, в которой заливаются два вкладыша, изображена на рис. 1. Она состоит из цилиндра, толщина стенок которого составляет 4—5 мм. Левый конец цилиндра заканчивается отверстием 1 для заливки баббита. Правой частью оправка закрепляется с помощью защелки 2 на муфте 3, укрепленной, в свою очередь, винтом 4 на валу 5. Вкладыши 6, подлежащие заливке, вставляются в цилиндр вместе

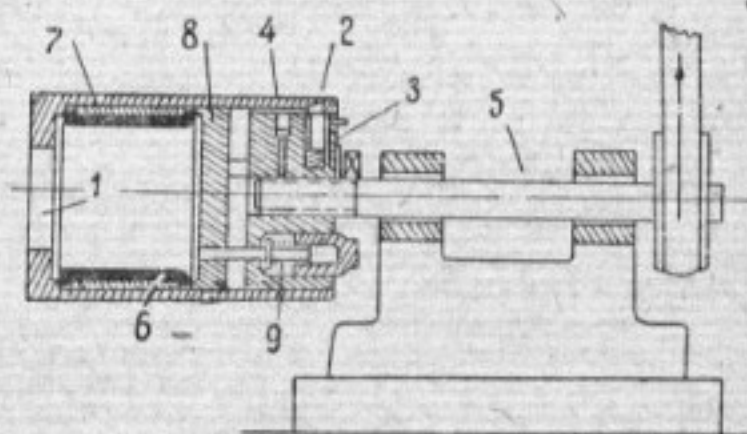


Рис. 1. Оправка для центробежной заливки вкладышей

с охватывающим их разъемным центрирующим кольцом 7. Тарелка 8 с конусообразной выточкой прижимает плотно торцы вкладыша к корпусу оправки с помощью пружин 9, действующих на шпильки. Баббит, залитый на внутреннюю поверхность вкладышей, не сможет проникнуть на наружную их поверхность, охваченную разъемным кольцом 7.

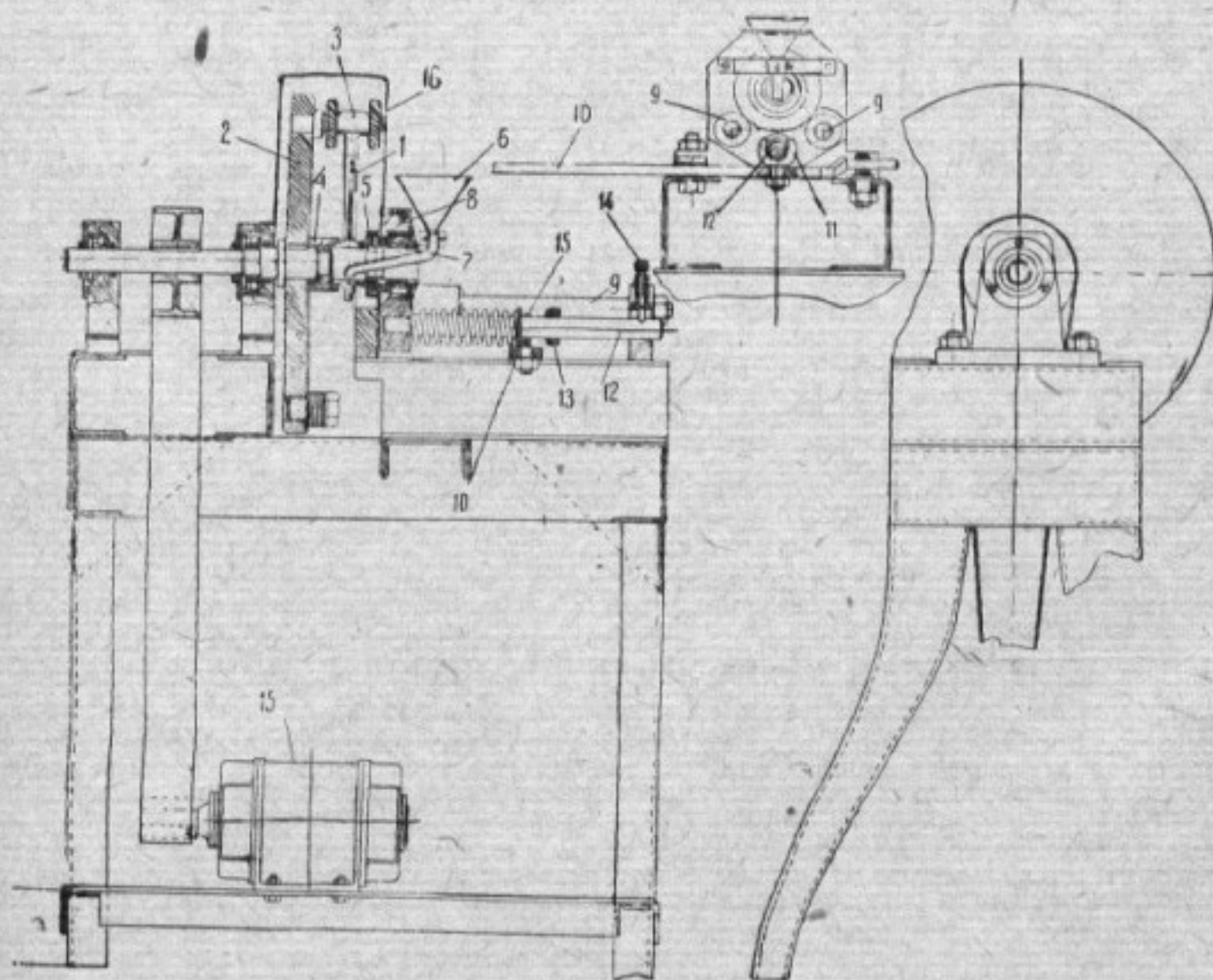


Рис. 2. Станок для центробежной заливки шатунов двигателя ГАЗ-А и АА

Приводя во вращение это приспособление, заливают заранее известное количество баббита для данного подшипника. Оправку после заливки продолжают вращать до полного застывания баббита (45—55 секунд). Количество оборотов, обеспечивающее наилучшие результаты заливки, находится в пределах 600—800 оборотов в минуту.

Государственным авторемонтным заводом № 3 в Ленинграде спроектирован и построен специальный станок для заливки баббитом шатунных подшипников. Станок состоит из устойчивого стола (рис. 2) сварной конструкции, на котором смонтированы механизмы вращения и заливки шатунов.

Шатун 1 центрируется на планшайбе станка 2 с помощью пальца 3. Чтобы расплавленный баббит не выливался из нижней головки шатуна, последняя зажимается с одной стороны обоймой 4, вращающейся вместе с планшайбой и шатуном, с другой — обоймой 5, вращающейся самостоятельно в двухрядном шариковом подшипнике. Воронка 6 служит для заливки расплавленного баббита и направления его по изогнутой трубке 7 на заливаемую поверхность нижней головки шатуна. Так как при заливке головка недоступна для наблюдений, то необходимо заранее определить количество баббита, потребного для полной заливки подшипника. Если баббит будет залит в большем количестве, он будет выливаться через бортики обойм 4 и 5, заполнит и спаяет

весь механизм станка. Для избежания этого лучше иметь специальную ложку, вмещающую как раз столько баббита, сколько необходимо для нормальной заливки. Корпус 8 с шариковым подшипником, обоймой 5 и воронкой 6 может быть после заливки отодвинут вправо, по двум направляющим болтам 9. Механизм, выполняющий эту операцию, состоит из рычага 10, вилки 11, обхватывающей стержень 12 с пружиной и опорной шайбой 13. Штифт 14 служит в качестве фиксатора положения стержня во время заливки подшипника.

Желая отодвинуть воронку и вращающуюся обойму 5 от шатуна, необходимо поднять фиксатор 14 вверх, после чего рычаг 10 отводит вправо. При этом вилка рычага 11 упрется в шайбу 13 и отодвинет перечисленные выше детали станка от нижней головки шатуна.

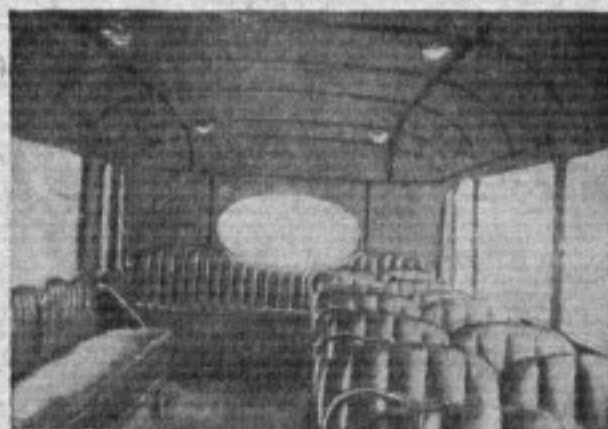
Планшайба 2 с укрепленным на ней шатуном вращается ременной передачей от индивидуального электромотора 15. Для охраны обслуживающего персонала от случайных брызг расплавленного баббита планшайба и шатун закрыты предохранительным кожухом 16.

Станок удобен в том отношении, что позволяет производить заливку с очень малыми припусками на дальнейшую обработку баббита; совершенно отсутствуют потери баббита на литниках. Станок позволяет также заливать одновременно верхнюю и нижнюю часть головки шатуна и гарантирует лучшую мелкозернистую структуру залитого слоя баббита.

ТРЕХОСНЫЕ АВТОБУСЫ

Авторемонтный завод Автотранспортного управления Ленсовета выпустил к XIX годовщине Октября 10 трехосных автобусов на базе ЗИС-5. Нормальная рама грузовой машины удлинена на 2185 мм и поставлен второй холостой задний мост, предназначенный для поддержки удлиненной рамы. Установка этого моста не повлияла на скорость машины. На задних мостах оставлены нормальные рессоры с подрессорниками. Крепление средних ушек рессор произведено к специальному двухплечему балансиру. Такая подвеска значительно улучшила плавность хода автобуса.

Кузов обтекаемой формы на 32 сидячих места; стоячие места в нем не предусмотрены, так как автобусы предполагается эксплуатировать на пригородных маршрутах.



Сиденья улучшены и более удобны, чем в обычных автобусах. В задней стенке кабины шофера вделано зеркало. Пол покрыт линолеумом.

К недостаткам конструкции можно отнести незначительный занос добавочного заднего моста при поворотах.

Трехосные автобусы выполнены по заказу Автобусного треста Ленавтотранс. К открытию VIII с'езда советов завод выпустит второй десяток этих автобусов, из которых предполагается создать маршрут им. VIII с'езда советов.

На снимках: внешний и внутренний вид трехосного автобуса.

В. Наумов

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОЧЕГО МЕСТА в авторемонтных мастерских

Инж. С. КАРЯКИН

В большинстве мелких и средних ремонтных мастерских при автобазах до сих пор еще существуют «дедовские» способы ремонта. Новые мероприятия по рационализации и улучшению методов работы вводятся не всюду и крайне замедленными темпами.

Переброска рабочих с одной работы на другую, смешение квалифицированного труда с

характерной чертой которых является именно их сознательное отношение к рабочему месту. Оно у них содержится всегда в чистоте и порядке, а инструмент и детали — в постоянной готовности к работе.

Хозяева, не желающие плестись в хвосте, должны сейчас пересмотреть приемы ремонта автомобиля и его агрегатов для наибольшей рационализации этой работы.

Ниже мы остановимся на некоторых способах, облегчающих и улучшающих самую сложную работу по ремонту автомобиля. Возьмем, например, работу в смотровой яме.

Сырой и насыщенный выхлопными газами воздух, неестественное положение тела при работе — высоко поднятые руки с тяжелым инструментом и закинутая голова — приводят к быстрому утомлению работающего. Кроме того, такое положение работающего часто приводит к травматизму глаз от сыплющейся сверху пыли.

На рис. 1 показано, как наиболее рационально и удобно организовать работу под автомобилем.



Рис. 1. Удобный способ работы под автомобилем

неквалифицированным, обезличка труда отдельных работников ремонтных бригад и т. п. — все эти отрицательные явления до сих пор еще не изжиты в ряде наших автохозяйств.

Организация рабочего места в авторемонтных мастерских — важнейшая задача. Значение этого уже давно понято стахановцами,

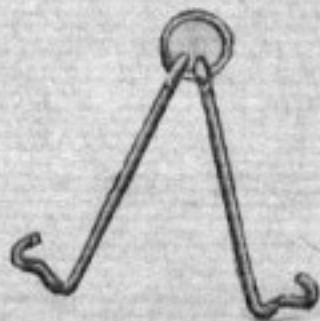


Рис. 2. Крюк для поднятия передка автомобиля

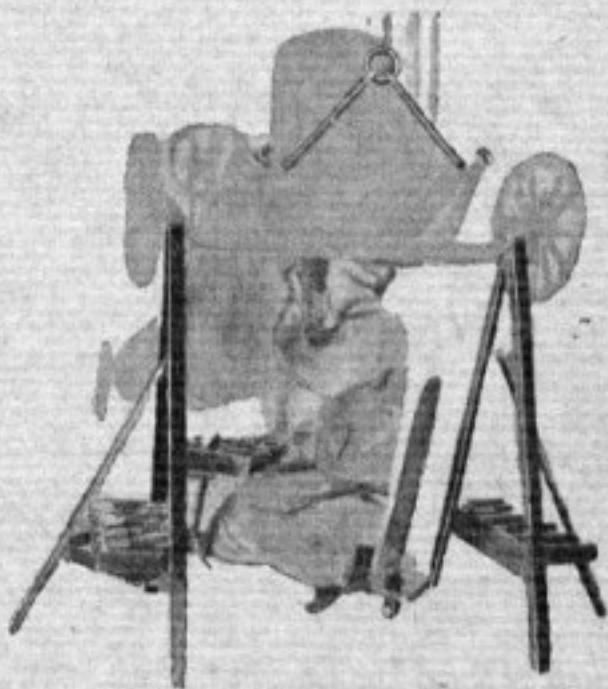


Рис. 3. При сложной работе на подставках передней оси устраиваются ящики для деталей инструмента.

ложение, благодаря чему утомляемость его сведена к нулю. Весь необходимый инструмент и детали находятся у него под руками. Применение подставок, крюка и тали позволяет обходиться без смотровой ямы — наследства трамвайных парков и паровозных депо. Как видно из рисунка, машина приподнята крюком (показанным отдельно на рис. 2) за передние кулаки на высоту, позволяющую работать сидя. Для страховки от срыва машины с

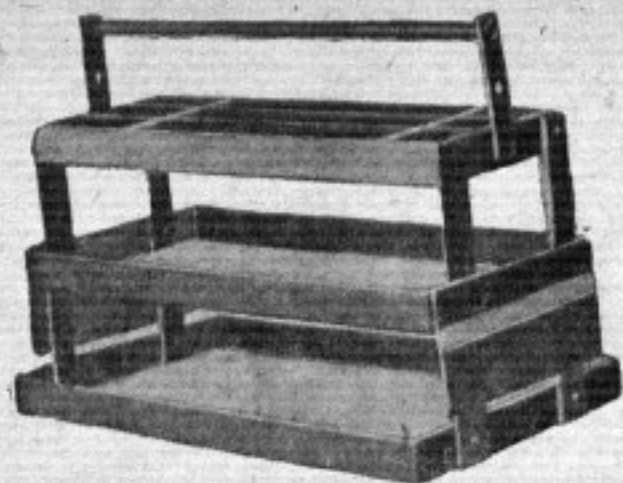


Рис. 4. Специальный ящик для инструмента, гаек, болтов, прокладок и т. д. Верхние полки его шарнирно связаны с нижней и могут сдвигаться в сторону, образуя этажерку

крюка под передние колеса устанавливаются сварные подставки из труб. Для рабочего имеется специальный стул-тележка с ящиком для деталей и ключей.

На рис. 3 показана более сложная работа, связанная с выемкой шатунов с поршнями из двигателей таких машин, как ЗИС-101. На подставках передней оси имеются ящики для укладки деталей и инструмента.

Работы, производимые по заявкам на месте

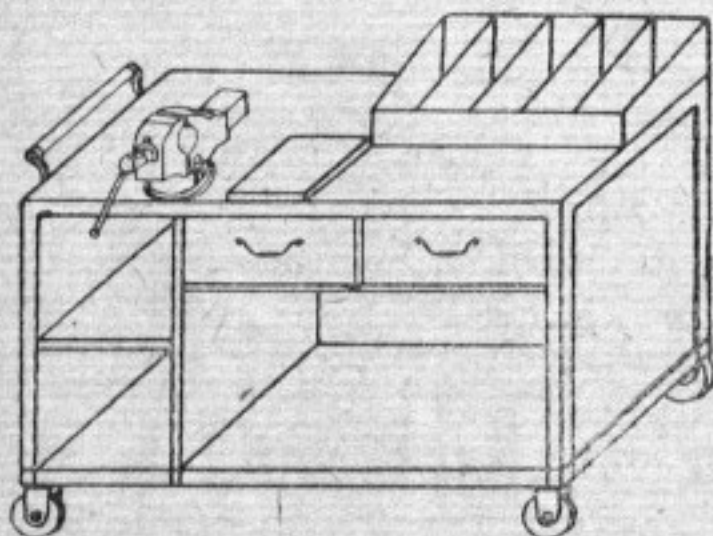


Рис. 5. Передвижной верстак на роликах

основной стоянки машины, требуют частого перемещения рабочего с места на место с инструментом и материалом и всегда связаны с большой затратой времени на поиски нужного материала и инструмента. Для устранения излишней беготни надо снабдить рабочего специальным ящиком (рис. 4), в который укладывается комплект инструмента, гайки, болты, шпильки нужных размеров, прокладки и т. д. Этот ящик удобен тем, что верхние полки его шарнирно связаны с нижней и могут сдвигаться в сторону, образуя этажерку.

Как правило, ремонтные мастерские до сих пор оборудуются громоздкими верстаками на два и три тиска. Такие верстаки никак не способствуют правильной организации рабочего места, так как часто бывает, что один из ра-

ботающих производит рубку зубилом, тогда как рядом соседи занимаются разметкой или сборкой мелких труднособираемых частей, которые от сотрясения рассыпаются.

На хорошо организованных предприятиях сейчас внедряется новый тип верстака, сделанного из углового железа, с одной стороны которого имеются два выдвижных ящика с перегородками. Он рассчитан на один тиск. Для ремонта шасси довольно удобен передвижной верстак на роликах (рис. 5). Он изготовляется также из углового железа и имеет выдвижные ящики для инструмента и полки для деталей. На верхней доске его находится пятисекционный ящик из железа для болтов и других материалов. Перевозка верстака к месту работы легко обеспечивается четырьмя роликами на шариковых подшипниках.

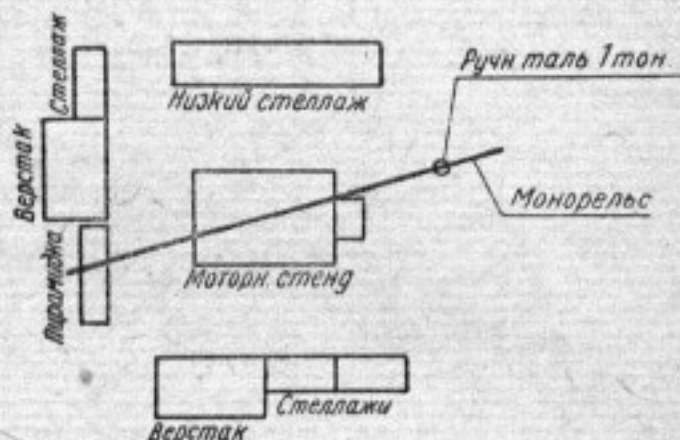


Рис. 6. Планировка рабочего места бригады по ремонту двигателей

Рабочее место бригады по ремонту двигателей может быть распланировано так, как показано на рис. 6. Здесь центральным местом работы будет объект ремонта — двигатель, закрепленный на универсальном поворотном стенде (рис. 7). Вокруг стенда с трех сторон расположено различное вспомогательное оборудование с проходами между ними в 1—1,2 м. Под углом 90° друг к другу располагаются два верстака с тисками, на одно рабочее место каждый. С правой стороны верстака находится пирамидка для коленчатого вала и шатунов (рис. 8), которая служит

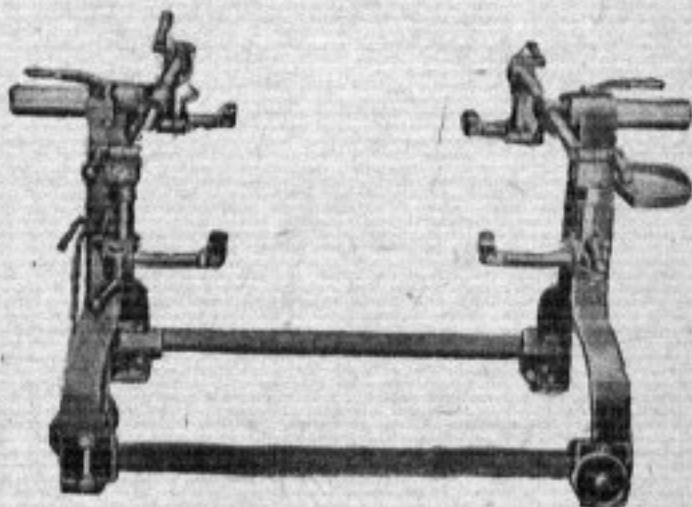


Рис. 7. Универсальный поворотный стенд

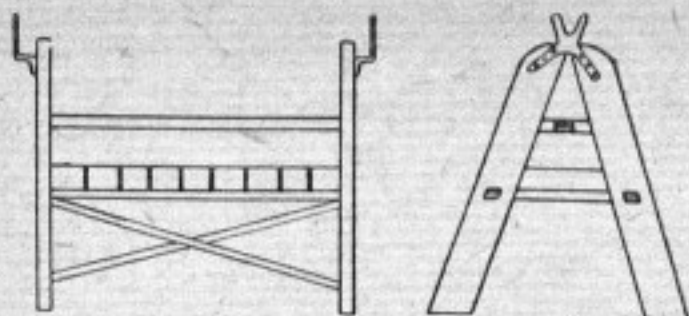


Рис. 8. Пирамидка для коленчатого вала и шатунов

приспособлением при подгонке шатунных подшипников к шейкам коленчатого вала.

Параллельно одной из сторон стенда расположен низкий стеллаж — ящик для складывания мелких и крупных деталей (рис. 9). Для прокладок, головок блоков, передних крышек, водяных насосов и т. д. поставлены три пяти-полочных стеллажа (рис. 10). Рядом со стендом должна находиться подставочка 6 (рис. 11) для рабочего инструмента и вспомогательного материала.

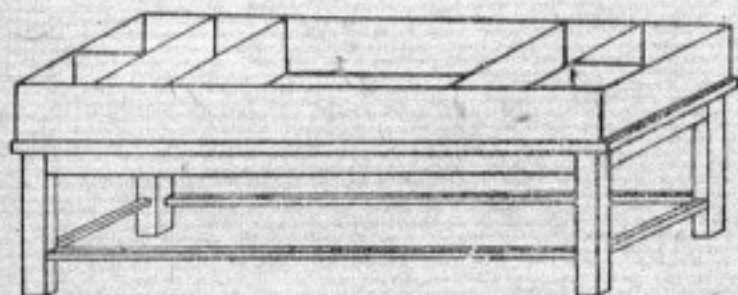


Рис. 9. Стеллаж — ящик для мелких и крупных деталей

Оборудование при организации рабочих мест должно располагаться по принципу приближения деталей к месту их постановки. Хожение за деталями и инструментом отражается на производительности труда.

Для снижения расходов на вспомогательные работы по подьему и переноске тяжелых деталей (блок, коленчатый вал) необходимо применять простейшие подъемные сооружения. На распланировке (рис. 6) показан монорельс, подвешенный к потолку с ручной талью в 1 т. Благодаря этому сооружению снятие двигателей с тележек и постановка на стенд производятся с помощью тали двумя рабочими. Выемка и постановка коленчатого вала также производится талью.

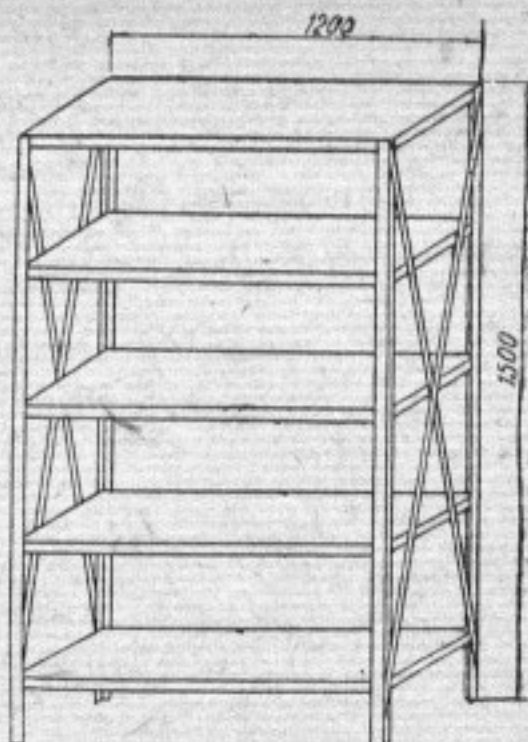


Рис. 10. Стеллаж с пятью полками

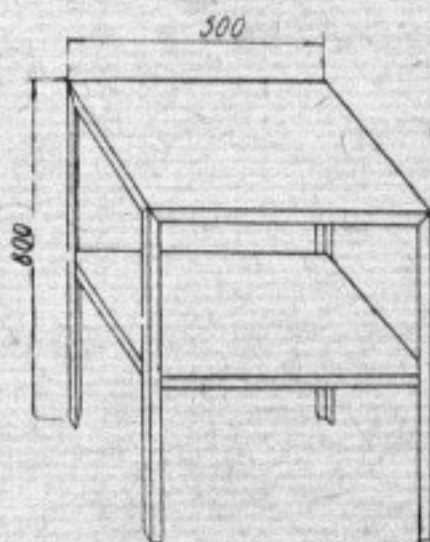


Рис. 11. Подставочка для инструмента и вспомогательного материала

Хорошая организация рабочих мест и чистота окружающей обстановки оказывают большое дисциплинирующее и воспитательное влияние на рабочего — повышаются производительность труда и качество работы.

Рабочее место может быть организовано наилучшим образом в том случае, если учитывается специфика работы данного рабочего и соответственно этому проектируется оборудование.

Редакция просит всех товарищей, направляющих в журнал свои статьи и заметки, сообщать для перевода гонорара подробный адрес (с указанием почтового отделения) и имя и отчество полностью. В целях наиболее полного учета авторского актива просим также сообщать место работы и занимаемую должность.

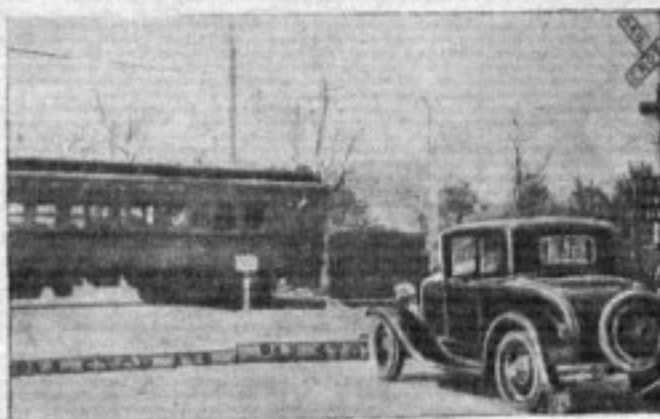
Новости

мировой

авто-

техники

СИГНАЛ-ЗАГРАДИТЕЛЬ



Для предупреждения столкновений автотранспорта с поездами на Хиквилском уклоне Лонг-Айлендской ж. д. (США) на перекрестке полотна с автострадой установлен необычный сигнал-заградитель.

Сигнал-заградитель представляет собой металлическую полосу во всю ширину

шоссе, на которой ясными буквами написано — «остановитесь». При приближении поезда к перекрестку на расстоянии около 60 м сигнал-заградитель начинает медленно подниматься до высоты около 25 см.

Ночью этот сигнал ярко освещен и виден на большом расстоянии.

ПРУЖИНА ДЛЯ ПОРШНЕЙ



Как известно, алюминиевые поршни имеют разрез юбки, который дает возможность поршню несколько пружинить при его расширении от нагрева. Но упругость алюминия недостаточна и в Америке появились стальные пружины, вставляемые, как видно на рисунке, в нижнюю часть поршня. Благодаря пружине зазор между поршнем и цилиндром может быть уменьшен, что предохраняет двигатель от стука холодных поршней. Кроме того значительно удлиняется срок службы поршней, так как пружина, разжимая поршень, устраняет зазор при износе,

МИРОВОЙ РЕКОРД СКОРОСТИ МОТОЦИКЛА

Известный немецкий гонщик Эрнст Хенне на мотоцикле БМВ с объемом цилиндров до 500 куб. см установил новый мировой рекорд скорости 272,006 км в час (1 км с хода был пройден в 13,235 сек.). Развиваемая двигателем мощность равна 85 л. с. при 8 500 оборотов в минуту, что дает литровую мощность около 170 л. с.

Хенне побил рекорд для мотоциклов до 500 куб. см, установленный в прошлом

году итальянским гонщиком Таруффи на мотоцикле Рондин (244,48 км в час), а также свой абсолютный мировой рекорд скорости (256 км в час), установленный в 1935 г. на мотоцикле БМВ с объемом цилиндров до 750 куб. см.

Успех Хенне объясняется в значительной степени тем, что мотоцикл был снабжен обтекаемой оболочкой — «скорлупой» из алюминия (см. левый рисунок). Посадка производится сверху через открывающуюся крышку (см. правый рисунок), при этом мотоцикл удерживается от падения двумя роликами, поднимающимися во время движения.



ХЛОПЧАТОБУМАЖНАЯ ДОРОГА



В Южных Штатах Северной Америки проведены опыты покрытия дорог плотной хлопчатобумажной тканью, пропитанной особым составом на бетонных и естественных основаниях. На опытном участке в южной Каролине дорога просуществовала 10

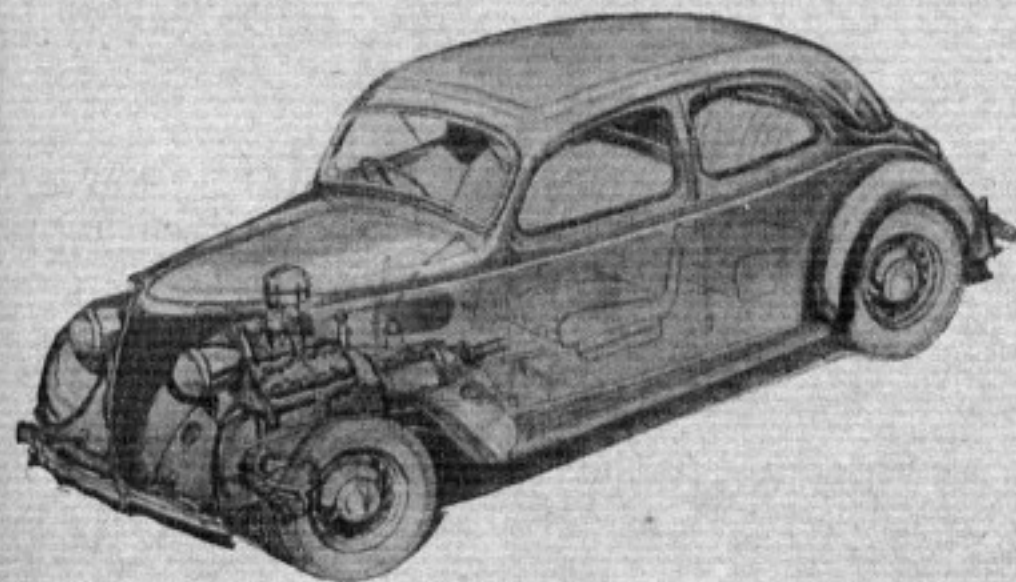
лет и показала весьма незначительный износ. Стоимость ее в 4—6 раз меньше стоимости дороги с бетонным покрытием.

На фото — процесс раскатывания рулона хлопчатобумажной ткани для покрытия дороги.

НОВЫЙ ФОРД

На английском рынке появился новый Форд, выпускаемый заводом в Дэгсхэме. Это — так называемая средняя модель, восьмицилиндровая с диаметром цилиндров 66 мм и ходом поршня 81,3 мм, мощностью

геликоидальные (косые) шестерни на первой передаче и заднем ходу. Управление и переключение передач облегчены. Колеса — ажурные с большими баллонами. Передние сиденья имеют легкую трубчатую раму. Рулевое



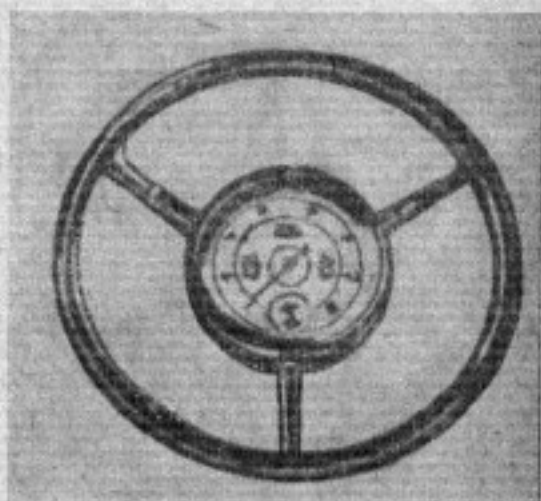
70 л. с. База английской модели Форда короче американской модели на 90 мм.

По внешнему виду новый Форд напоминает Линкольн-Зефир 1936 г. Коробка передач имеет синхронизатор для второй и третьей передачи и

управление расположено справа, так как движение по дорогам Англии производится по левой стороне. Верхняя часть капота поднимается сама при помощи пружин при повороте фигурки.

ЩИТОК ПРИБОРА НА РУЛЕВОМ КОЛЕСЕ

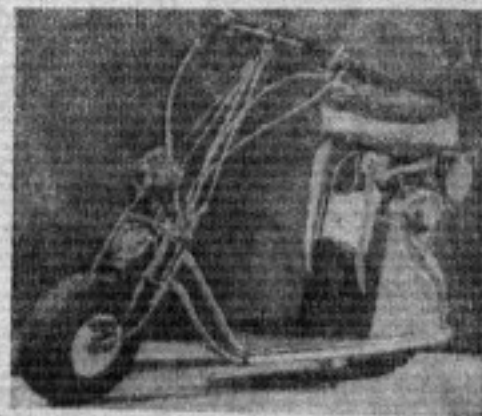
Польский инженер Адам Глюк, сконструировавший малолитражный автомобиль, сделал оригинальный щиток приборов, уместяющийся в



центре рулевого колеса. На щитке — спидометр, бензиномер, амперметр, манометр. На фото — рулевое колесо с щитком Глюка.

ОДНОМЕСТНЫЙ МОТОРНЫЙ ЭКИПАЖ

Детские двухколесные велосипеды хорошо знакомы нашему читателю. Наподобие этих велосипедов в Америке



выпущены маленькие моторные экипажи на двух колесах с супер-баллонами. Моторный экипаж фирмы Селсбюри развивает скорость до 50 км в час. Он стоит 155 долларов.

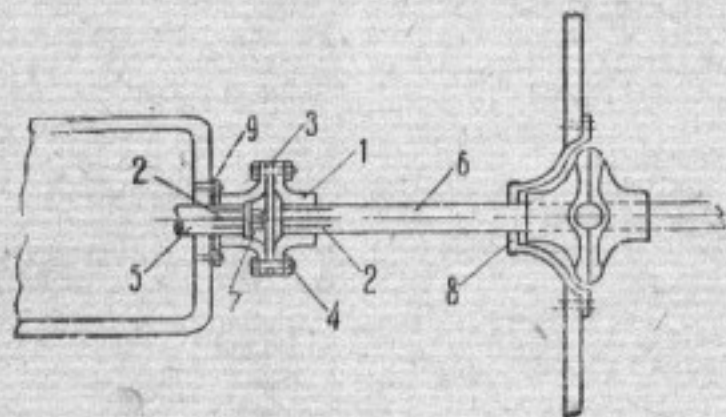
Обмениваемся опытом ГАРАЖЕЙ

ЗАМЕНА ЗУБЧАТОЙ МУФТЫ ГАЗ-АА

Предложение т. НАВОРНОВА П. Н. (Пермь)

Зубчатая муфта сочленения промежуточного валика автомобиля ГАЗ-АА быстро изнашивается. Ремонт муфты сложен, достать запасные части затруднительно и автомобилисты часто вынуждены подолгу

рые насаживаются фланцы и соединяются между собой с помощью эластичной прорезиненной кольцевой прокладки 3 и болтов 4. Для большей надежности фланец на валике коробки передач креп-



простаивать. Мною произведена небольшая переделка валика, увеличивающая срок его службы без ремонта. Переделка заключается в следующем (см. рисунок).

Вытачиваются два одинаковых фланца 1. На концах валика коробки передач 5 и промежуточного карданного вала 6 фрезуются пазы шлицевого соединения 2, на кото-

лится болтом 7. Можно применить также приварку фланцев к валикам, если сделать их небольшого диаметра для возможности вынимания фланца промежуточного валика сквозь отверстие среднего траверса рамы при разборке.

Чтобы не вытекала смазка из шарнира Гука и подшипника коробки передач, нужно поставить сальники 8 и 9.

КАК СОКРАТИТЬ РАСХОД ГОРЮЧЕГО НА МАШИНЕ С КАРБЮРАТОРОМ МАЗ-5

Предложение т. УЛЬЯНОВА (Челябинск)

При поездках по дорогам с незначительными подъемами можно намного сократить расход горючего. Для этого я предлагаю временно снимать рычажок дроссельной заслонки, который нажимает на стержень поршня. Кроме того нужно так отрегулировать момент открытия клапана

на экономайзера, чтобы он открывался только тогда, когда дроссельная заслонка отойдет на 17 мм от тела карбюратора, а не на 13,5 мм, как рекомендует инструкция. Указанный способ проверен на практике и дал положительные результаты.

КРЕПЛЕНИЕ КОЛПАКОВ ГАЗ-А

Предложение т. М. РОГОВОГО (Новосибирск)

У автомобиля ГАЗ-А быстро ослабевают и теряются колпаки колес, что вызывает загрязнение подшипников передних колес и их быстрый износ. Я предлагаю следующий способ укрепления колпаков.

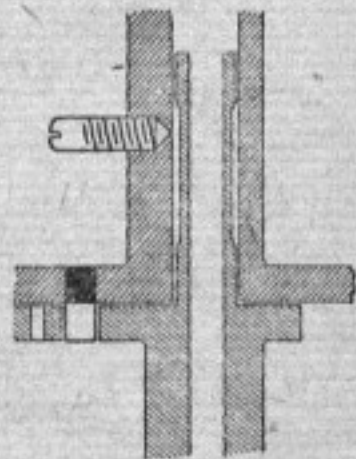
Берется кусок резиновой камеры, размером немного больше колпака, против шипов вырезаются отверстия и колпак ставится на место с этой резиновой прокладкой. После этого нужно разжать шипы и обрезать выступающие края резины.

СПОСОБ УКРЕПЛЕНИЯ МАСЛЕННОГО НАСОСА

Предложение т. ШАПОШНИКОВА В. П. (Пятигорск)

В № 11 журнала было помещено предложение т. Маценко П. об облегчении постановки картера при ремонте двигателя ГАЗ. В дополнение к этому я предлагаю свой способ укрепления масляного насоса.

Корпус масляного насоса удобно закреплять боковым стопорным болтиком длиной 20 мм и диаметром 6 мм. Конец болтика должен быть



заточен на конус. Болтик ввертывается временно, вместо контрольного шурупа. После постановки картера — болтик вывертывается и контрольный шуруп ставится на место (см. рис.).

ПРИБОР ДЛЯ РАСШЛИФОВКИ ЦИЛИНДРОВ

Предложение т. Красулина И. С. (Свердловский завод «Металлист»)

Для расшлифовки цилиндров без первоначальной расточки я предлагаю особый свинцовый шпалер (см. рис.), который дает хорошие результаты по точности и по времени обработки цилиндра.

Шпалер состоит из стержня 1, имеющего на конце конус со шпонкой 2. На стержень 1 надевается другой свободный конус 3, который может перемещаться при заворачивании гайки 4.

На конусы 2 и 3 надета свинцовая втулка 5, имеющая на наружной поверхности спиральные и продольные канавки глубиной 4—6 мм.

Наружный диаметр втулки 5 может изменяться благодаря сближению конусов 2 и 3.

Для расшлифовки цилинд-

ров данным шпалером используется сверлильный станок с числом оборотов 200—300 в минуту. Со шпинделем станка шпалер соединяется конусом 6, который связан со стержнем 1 шарнирным соединением 7.

Шпалер смазывается пастой, составленной из 60% солидола и 40% наждака в порошке (зернистость 120).

Мелкие частицы наждака, врезааясь в свинцовую по-

верхность шпалера, остаются в ней и образуют режущую поверхность.

При шлифовке цилиндры сильно нагреваются. Для охлаждения нужно применять смесь керосина (50%) с маслом (50%).

Цилиндр, имеющий эллипс 0,18 мм и конус 0,2 мм, получает в течение 40—45 мин. блестящую поверхность и точность шлифовки до 0,005 мм.

ПЕРЕНОСНЫЙ СТЕНД ДЛЯ РЕМОНТА МАГНЕТОСТАРТЕРОВ И ДИНАМО

Предложение т. ВОЙДА (Минусинск)

Предлагаемый переносный стенд служит для ремонта магнето, стартеров и динамо. Благодаря портативности и компактности он дает значительную экономию рабочего времени монтажника.

Стенд (см. рис.) состоит из площадки 1, укрепленной на

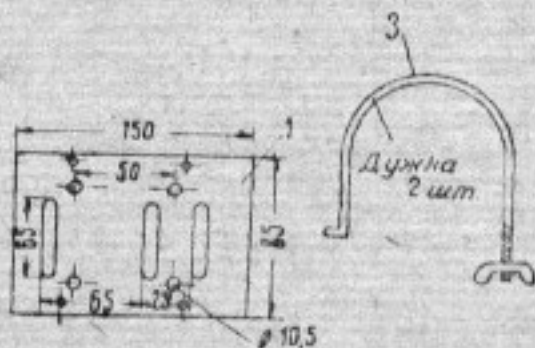
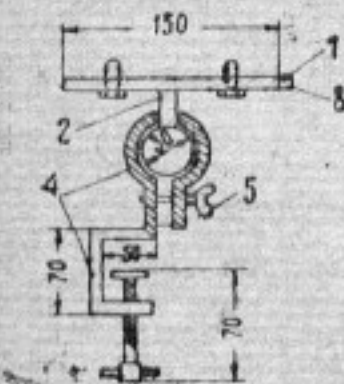
шаровом пальце 2. Кроме того в площадке имеются три выреза, в которые входят кронштейны динамо (для автомобильных динамо — первые два выреза, для тракторных — первый и третий). Струбцинка 4 с шаровым подпятником служит для укрепления шарового

РЕМОНТ ШАРОВОЙ ГОЛОВКИ УПОРНОЙ ВИЛКИ

Предложение т. Г. Федорова (Белая-Церковь)

Обычно ремонт упорной вилки автомобилей ГАЗ производят путем вставления новой головки в отверстие, высверливаемое в теле вилки (см. журнал № 4, стр. 27 и № 13, стр. 25). Сверление несколько ослабляет вилку, поэтому я предлагаю другой способ ремонта.

Изношенная головка оттягивается кузнечным способом так, чтобы получился хвост толщиной 20 мм. На нем нарезается газовая резьба и навертывается новая шаровая головка с сквозным отверстием (см. рисунок). Конец хвоста слегка расклепывается

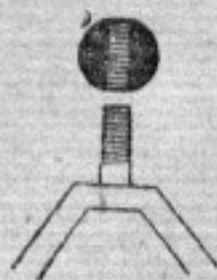


шаровом пальце 2. Таким образом площадка при помощи шарового приспособления может быть наклонена под любым углом и закреплена в этом положении. На площадке имеются четыре отверстия для крепления магнето различных марок и четыре отверстия для дужек 3, крепящих динамо или стар-

тер. Кроме того в площадке пальца 2, который может быть укреплен вместе с площадкой в любом положении, что достигается барашком 5.

Благодаря наличию струбцины этот стенд может быть закреплён на любом верстаке или столе.

Необходимые размеры даны на рисунке.



для избежания самоотвертывания головки. При дальнейшем износе головку легко сменить, навёртывая новую на ту же резьбу.

Под редакцией инж. И. И. Дюмулен

ТОВ. КОРНИЛОВУ
(г. Чарджуй)

Как можно устранить сульфатацию пластин?

Устранить сульфатацию пластин, т. е. удалить налет сернокислого свинца, можно следующим образом:

Батарею разряжают током 5—6 ампер, выливают всю кислоту, заливают дистиллированной водой и ставят на зарядку током силой 3—4 ампера. Когда начнется усиленное газообразование, батарею выключают, разряжают 1 час током такой же силы, затем вновь заряжают до кипения, повторяя это несколько раз, пока не сойдет налет сернокислого свинца. После этого жидкость из банок сливают и заливают их свежим раствором нормальной плотности.

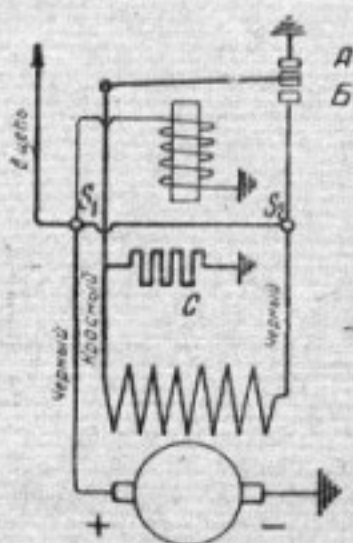
Возможно также применение очистки налета (образующегося преимущественно на отрицательных пластинах) с помощью щеток.

Нужно ли чем-нибудь пропитывать фанерные прокладки между аккумуляторными пластинами?

Изготовленные для замены фанерные прокладки нужно выщелачивать в течение 6 дней в растворе едкого натра (каустической соды), плотностью 12—14° по Боме, после чего прокладки промываются водой и опускаются на 8 часов в раствор серной кислоты, плотностью 16° по Боме.

Нужно ли замыкать вынутый якорь из магнето Сдигалла и, если нужно, то как?

Да, полюса магнето должны быть замкнуты с помощью двух железных пластин, укладываемых на боковые срезы концов магнита. Перед обратной постановкой якоря следует избегать резкого отрыва пластинок от магнита, для избежания ослабления его магнитной силы. Снимать пластинки нужно путем сдвигания.



Как устроен и работает регулятор напряжения тракторного динамо СТЗ и ХТЗ и можно ли это динамо ставить на автомобиль?

Схема динамо и регулятора (упрощенная) показана на рисунке. При повышении напряжения динамо пластинка регулятора будет притягиваться к сердечнику и замыкать контакты А, благодаря чему ток, проходящий через обмотку возбуждения, будет проходить на массу через сопротивление С. Пластинка регулятора делает быстрые вибрирующие движения и поддерживает напряжение постоянной величины — 6 вольт. Если число оборотов динамо возрастет, то пластинка регулятора будет касаться нижних контактов Б, отчего обмотка возбуждения замыкается сама на себя.

Установка тракторной динамо на автомобиле ГАЗ возможна только при условии установки реле и смены привода. При этом нужно соединить аккумуляторную батарею с массой минусом (—) или перемагнитить полюса динамо. Для перемагничивания нужно пропустить ток от аккумуляторной батареи через обмотки возбуждения в обратном направлении, соединив плюсовой провод батареи с массой.

ТОВ. ГОРЫНИНУ М. (ст. Пуховичи), **МИНИНУ С.** (г. Воронеж)

Какая сталь применяется в автоделе и какой состав стали, из которой изготавливаются клапаны, шатуны, коленчатый и распределительный валы, шестерни коробки передач и др. основные детали автомобиля?

В автотракторном производстве имеет широкое распространение спецификация Общества американских инженеров (SAE). По этой спецификации стали разбиваются на следующие группы: 1 — углеродистая (и марганцевистая), 2 — никелевая, 3 — хромоникелевая, 4 — молибденовая, 5 хромистая, 6 — хромованадиевая, 7 вольфрамовая, 9 — кремнемарганцевистая.

Первая цифра обозначения указывает группу стали, вторая — процент содержания примеси согласно наименованию группы и последние две цифры — процент содержания углерода (в сотых процента).

Например, сталь 1040 относится к группе углеродистых (первая цифра — 1) и содержит углерода 0,40%. Сталь 3312 — хромоникелевая (первая цифра — 3) содержит около 3% никеля и хрома и 0,12% углерода. Сталь 5140 — хромистая, с содержанием 1% хрома и 0,40% углерода.

Основные детали автомобилей ГАЗ и ЗИС изготавливаются из следующих сталей:

Коленчатый вал, шатуны, распределительный вал, передняя ось, карданный вал — сталь 1040, 1045.

Шестерни коробки передач, главной передачи, дифференциала, крестовины кардана — сталь 3312, 6615.

Клапаны — сталь 5140, сильхром 71660.

Рессоры — сталь 9250, 5150, Рама — сталь 1330.

Какой диаметр шеек коленчатого вала М-1 и ГАЗ?

	М-1	ГАЗ
Коренных	50,8 мм	41,2 мм
Шатунных	47,6 мм	38,1 мм

Как подсчитать крутящий момент на задних колесах при 1-й и 2-й передачах для ГАЗ-АА?

Величина крутящего момента может быть подсчитана по формуле:

$$M = 716,2 \frac{N}{n},$$

где M — искомый крутящий момент в кг/м, N — мощность в лошадиных силах и n — число оборотов в минуту.

Максимальный крутящий момент двигателя ГАЗ—17 кг/м. Общее передаточное число на 1-й передаче $i_1 = 42,27$, на 2-й передаче $i_2 = 20,4$. Так как передачи замедляющие, то крутящий момент на задних колесах на 1-й передаче $M_1 = 17 \cdot 42,27 \cdot 0,85 = 610,3$ кг/м, на 2-й передаче $M_2 = 17 \cdot 20,4 \cdot 0,85 = 294,7$ кг/м. Коэффициент полезного действия всей силовой передачи принят $\eta = 0,85$.

Тов. КРАПКО М.
(Донбасс, ст. Дружковка)

Какой интервал между машинами нужно соблюдать при езде по скользкой дороге?

Интервал между машинами должен быть в этом случае не меньше 15 м на ровной дороге, а на спусках и подъемах его следует увеличивать, сообразуясь с состоянием дороги и крутизной уклона.

На каком расстоянии от перекрестка и от переездов ж. д. ставятся предупреждающие знаки?

Знаки пересечения дорог, если перекресток не виден, устанавливаются за 250 м. Знаки не охраняемого ж.-д. переезда устанавливаются: первый за 50 м и второй за 150—250 м от первого.

Знак охраняемого ж.-д. переезда устанавливается перед переездом.

Что называется шуц-линией?

Шуц-линия — линия безопасности—ограничивает место перехода для пешеходов, отмечает границу перекрестка, указывает разрешенное направление и т. д. Шуц-линии наносятся на дороге белой краской или металлическими кнопками.

С какой скоростью разрешается ездить по населенным пунктам?

Скорость движения в городах для легковых автомоби-

лей допускается 40, 30 и 15 км в час, в зависимости от густоты движения, ширины проезжей части дороги и времени. Ограничения скорости указываются знаками дорожной безопасности. Для грузовых автомобилей и автобусов скорость движения не должна превышать 30 км/час.

Предельные скорости при движении по дорогам и проезду населенных пунктов следующие:

а) для легковых автомобилей и мотоциклов—50 км/час;

б) для грузовых автомобилей грузоподъемностью до 3 т—40 км/час;

в) для грузовых автомобилей грузоподъемностью свыше 3 т—35 км/час;

г) автобусов—40 км/час;

д) тягачей с прицепами—25 км/час.

Какое движение разрешается на перекрестке при зеленом, красном и желтом свете светофора?

При зеленом свете разрешаются проезд прямо и повороты вправо и влево, если нет знаков, запрещающих поворот. Для поворота влево нужно выкинуть руку и выехать на середину перекрестка. Дождавшись прекращения встречного потока экипажей, можно продолжать поворот. При красном свете разрешаются только правые повороты. При желтом свете продолжают свое движение экипажи, находящиеся на перекрестке, а подъезжающие к перекрестку должны остановиться.

Тов. КИСЛОВУ П. (г. Термез, УзССР).

Влияет ли частое включение и выключение света на быстрое сгорание электрической лампочки?

Да, влияет. Чем больше число включений и выключений, тем меньше долговечность лампочки.

Тов. СИДОРЧУК (КИЕВ)

Каковы допуски и зазоры основных деталей автомобилей ГАЗ и ЗИС?

Ремонтные допуски и зазоры следующие¹:

	ГАЗ	ЗИС
Зазор между поршнем и цилиндром		
" вверху	0,15 — 1,00	0,20 — 1,00
" внизу	0,05 — 0,30	0,06 — 0,35
Зазор в стыках поршневых колец	0,20 — 1,00	0,25 — 1,20
" по канавке	0,025 — 0,12	0,03 — 0,15
" между поршневым пальцем и втулкой	0,01 — 0,08	0,012 — 0,10
Разница в весе комплектов поршней с шатунами не более	25 г	40 г
Допустимая конусность и овальность цилиндров не более	0,02 — 0,08	0,02 — 0,10
Предельная расточка цилиндров	100,4	103,6
Зазор между шейкой коленчатого вала и шатунным подшипником	0,025 — 0,20	0,03 — 0,30
То же коренным подшипником	0,02 — 0,15	0,025 — 0,20
Допустимый эллипс шатунной шейки	0,04	0,05
То же коренной шейки	0,03	0,04
Погнутость коленчатого вала до	0,015	0,03
Предельный диаметр проточки шатунных шеек	36,1	53,1
коренных "	38,2	62,6
Зазор в зубьях распределительных шестерен	0,12 — 0,40	0,15 — 0,40
Зазор в зубьях шестерен коробки передач и главной передачи в заднем мосту	0,25 — 0,80	0,30 — 1,0

¹ Размеры указаны в миллиметрах. Первая цифра показывает минимальный зазор, вторая — максимальный, при превышении которого необходимы ремонт или смена детали.

НА АВТОМАГИСТРАЛИ МОСКВА — КИЕВ

По решению правительства в 1938 г. должна быть открыта автомагистраль Москва — Киев, общим протяжением свыше 800 км.

К постройке первоочередного участка Москва — Калуга (165,8 км) Гусоссдор НКВД СССР, как мы уже сообщали, приступил еще летом. Этот участок магистрали сооружается почти по прямой линии. При пересечении железнодорожных путей магистраль прокладывается на другом уровне и проходит через путепроводы. На участке Москва — Калуга возводится большое количество искусственных сооружений, в том числе — 11 больших и 39 малых мостов. Общий объем земляных работ достигает 4 млн. кубометров.

Сейчас земляные работы выполнены больше чем на 90%. Полотно автомагистрали готово почти на всем протяжении от Москвы до Калуги. Построен 40-метровый железобетонный мост через Пахру. 22 километра автомагистрали уже покрыты каменной одеждой.

Движение по участку Москва — Калуга откроется в 1937 г.

НОВЫЙ АВТОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД

По приказу наркома тяжелой промышленности т. Орджоникидзе ремонтные мастерские автобазы Магнитогорского комбината превращены в авторемонтный завод. Теперь все цехи автобазы будут работать на полную мощность. Производительность увеличится вдвое. Если сейчас из капитального ремонта выпускается 25 автомашин в месяц, то в течение ближайших двух-трех месяцев это количество увеличится до 50.

Авторемонтный завод будет обслуживать все совхозы и колхозы округа.

Повысить качество

подготовки водителей

Во 2-м полугодии этого года в Донбассе должно быть подготовлено свыше 2 тыс. водителей. Подготовкой водителей занимаются отделение Трансэнергокадры НКТП, автоучебные пункты Осоавиахима и комитет по делам физкультуры.

Как же обстоит дело на этом важном участке?

Надо прямо сказать: плохо. Многие курсы совершенно необорудованы и кроме плакатов ничего не имеют. Недостатки в подготовке кадров заключаются в том, что организации, занимающиеся обучением шоферов, в погоне за количеством, становятся на путь сокращения программ, в основном за счет общеобразовательных предметов (математики, физики). Это было выявлено например на курсах комитета физкультуры при заводе «Сталь» и на курсах Трансэнергокадры при Южжилстрое.

Слушатели Сватовской школы шоферов Наркомзема имели всего по 1 часу практической езды. В результате квалификационная комиссия не допустила курсантов к испытаниям.

Инструктора подбираются невнимательно и часто к преподаванию допускаются люди, плохо знающие автомобиль. Есть инструктора, которые несколько лет подряд читают лекции по одному и тому же заученному на память конспекту, не внося в него никаких изменений, хотя конструкции машин меняются. Ясно, что такой инструктор постепенно сам

деквалифицируется. Особенно это относится к инструкторам Трансэнергокадры (т. Бойко и др.). Не мешало бы периодически создавать курсы по повышению квалификации инструкторов.

Не лучше обстоит дело и с переподготовкой шоферов. Общеобразовательным предметам здесь также не уделяется внимания. В программу по подготовке шоферов I категории надо ввести раздел «Новинки современной автотехники», в котором люди могли бы знакомиться с принципами работы газогенератора, дизельного двигателя, с теплотехникой и т. д.

При изучении вопросов эксплуатации автотранспорта на курсах по повышению квалификации считают достаточным дать только общее понятие об эксплуатационных показателях и измерителях. В результате водители, получившие I категорию, не знают как применяются эти показатели на практике. Изучение эксплуатации должно базироваться на примерах. Нужно дать полное понятие о диспетчерской системе, организации перевозок, составлении плана и наряда и т. д.

Необходимо также поставить вопрос о сроках обучения. Обычно на подготовку шофера I категории дают 4 месяца, — этого, конечно, мало.

Только при устранении отмеченных недостатков мы сможем повысить качество подготовки водителей.

В. Гнатченко

г. Сталино

Дополнить комплект инструмента

для ГАЗ

Комплект инструментов, прилагаемый к автомобилям, далеко недостаточен. Со стандартным комплектом инструмента водители машин ГАЗ-АА обычно не рискуют ездить в длительные рейсы. В этом комплекте нет не-

обходимых ключей, например для колпаков и гаек ступиц, для шатунных подшипников и т. д. В пути, в случае нужды, нечем отвернуть картер или подшипник.

А. Кекишев

Хозрасчет вполне себя оправдал

В мае гараж Моршанской суконной фабрики был переведен на хозрасчет.

На общем собрании, посвященном этому событию, работники гаража взяли на себя обязательство добиться рентабельной работы парка. Это обязательство ими выполнено.

Несмотря на систематическое недоснабжение резиной и запасными частями, из-за отсутствия которых бывает много простоев, коллектив парка добился выполнения плана в первом же месяце работы по-новому. За четыре месяца получена экономия в 64 448 руб.

За это же время в гараже выросли ряды стахановцев. Отдельные из них показывают образцы высокой про-

изводительности труда. Так, шофер **Морозов** выполняет план на 159% и за 4 месяца сэкономил 551,4 кг горючего, т. **Алпатов** выполняет план на 154% и сэкономил 424 кг горючего, т. **Яковлев** выполняет план на 152%, т. **Стройкин** — на 135% и т. д.

Однако не следует успокаиваться на первых успехах. В настоящее время перед парком выросла угроза срыва плановой работы из-за отсутствия резины и запасных частей. Большое количество машин простаивает в гараже.

Надо принять срочные меры к снабжению парка, чтобы не сорвать его работу.

П. Чуфистов

г. Моршанск

Когда же будут запасные части?

Снабжение запасными частями — один из самых больших вопросов в автохозяйствах. Особенно острую нужду в них ощущают небольшие автобазы, так как крупные автохозяйства имеют возможность на месте изготовлять некоторые детали.

В последнее время в Москве очень трудно достать ряд необходимых деталей. В течение всего лета в магазине № 1, снабжающем не только Москву, но и область, не было ступиц передних колес, коробок передач и других деталей, из-за отсутствия которых машины простаивают длительное время. Редко появляются в магазине тросы

спидометра, нет роторов распределителя, молоточков и т. д.

Торговый отдел Московской конторы Автотракторосбыта (т. **Улупов**) работает неудовлетворительно. Снабжение магазина запасными частями производится неравномерно. Магазин имеет всего одну полутоннажную машину, которая не справляется со своевременной доставкой товара. Иногда товар отпускается сразу на весь месяц, что также отражается на нормальной работе магазина. Заявка на 1937 г. составлена без учета потребностей клиентуры.

Докучаев

Изменить систему учета горючего

Учет горючего в автохозяйствах ведется двойко: в литрах и в килограммах. Бензоколонки отпускают обычно горючее в литрах, а в гаражах выводят расход горючего в килограммах. При перерасчетах всегда получается путаница. Это не только за-

трудняет работу счетного персонала, но и приводит зачастую к неверным подсчетам.

Надо изменить систему учета горючего, установив единую меру. Лучше всего вести учет в литрах.

М. Комель

ШОФЕРЫ-СТАХАНОВЦЫ НА ВЫВОЗКЕ УРОЖАЯ

Барнаульское отделение Союзсовхозтранса на своих 370 автомашинах обслуживало во время хлебывывоза до 20 районов Западной Сибири. К 15 октября перевозки зерна были закончены. Всего перевезено и сдано государству до 100 тыс. тонн зерна.

Во время хлебоперевозок многие шоферы показали себя подлинными стахановцами, перевыполняя нормы на 200 и больше процентов. Стахановская работа обеспечила им и высокие заработки. Так, за 30 рабочих дней шофер т. **Корбут** заработал 2 508 руб., **Скрыпников** — 2 063 руб., **Голованов** — 1 903 руб., **Татарников** — 1 798 руб., **Слюсарев** — 1 981 руб., **Тамаров** — 1 899 руб. Свыше 70 человек заработало за месяц не менее чем по 1 000 руб.

Крайком партии и крайисполком выдали 20 лучшим шоферам мандаты на право участия в краевом слете стахановцев. Кроме того, многие шоферы премированы.

ПЕРВЫЕ ТРОЛЛЕЙБУСЫ В ЛЕНИНГРАДЕ

На улицах Ленинграда появились первые шесть троллейбусов, изготовленные на Ярославском автозаводе. Машины предназначаются для обслуживания первой троллейбусной линии Красная площадь — площадь Труда.

ПОСЛЕДНИЙ ИЗВОЗЧИК СВЕРДЛОВСКА

Недавно в транспортную инспекцию г. Свердловска явился последний извозчик и заявил, что он бросает свое ремесло.

До революции в Свердловске (бывш. Екатеринбург) извозчики были единственным видом транспорта. Постепенное исчезновение их началось с постройкой в 1929 г. трамвая.

Сейчас 55 км трамвайного пути протянулись по городу, в городе более 1 500 автомобилей, из которых 500 легковых, 10 такси. В ближайшее время будут пущены грузовые такси.

Больше половины таксомоторов простаивает

Достать такси в Киеве — дело мудреное. Таксомоторов не видно ни у вокзалов, ни на площадях. В чем дело?

В Таксомоторном парке Киева насчитывается 43 машины. Из них на линию ежедневно выходит не более 15—17 машин, 29 октября за ворота парка вышло всего 11 таксомоторов. Остальные стоят из-за отсутствия запасных частей.

Начальник гаража т. Хуторянский подробно перечисляет недостающие запасные части.

— У нас нет шестерен II и III передачи, нет ступиц и барабанов задних колес, нет

опорных дисков ручного тормоза, нет амортизаторов, нет коробок передач...

Гараж принимает меры к ремонту старых деталей и к изготовлению новых, налажено производство шкворней, деталей крепежной части. Но это производство, конечно, не может покрыть потребностей автохозяйства, кроме того, оно кустарно и поедает много средств.

Необходимо принять срочные меры к снабжению запасными частями таксомоторного парка столицы Украины.

В. Димин

Киев

Короткие сигналы

★ В гараже завода Басколи (ст. Н.Баскунчак, Сталинградского края) работают водители без прав. Эксплуатация машин в гараже поставлена плохо. Так, машина ГАЗ-АА № 19—25 была поставлена на ремонт в декабре прошлого года, а в эксплуатацию больше не вернулась, так как все основные детали были забраны для других машин.

В Борисовской лесной школе (Белоруссия) еще в мае были организованы курсы шоферов. В конце августа теоретические занятия были окончены, но до сих пор курсанты не могут пройти практический курс. Из трех учебных машин в исправности только одна, 30 человек первой группы не выдержали из-за этого экзамена.

Курсант

По следам ЗАМЕТОК

«БЕСПРИЗОРНЫЙ АУТОПАРК»

Под таким заголовком в № 15—16 журнала была помещена заметка, в которой говорилось о том, что автопарк Минусинского молочно-мясного треста находится в заброшенном состоянии. Начальник Госавтоинспекции УРКМ УНКВД по Красноярскому краю т. Макаров сообщает, что госавтоинспектору Минусинского участка т. Федорову предложено тщательно обследовать состояние автохозяйств совхозов треста и принять решительные меры к устранению указанных в заметке ненормальностей.

ДОРОГА К ЗАВОДУ АРТИ БУДЕТ ИСПРАВЛЕНА

В № 15—16 журнала, в отделе «Короткие сигналы» была напечатана заметка, в которой говорилось о том, что дорога от завода Арти до станции Красноуфимск находится в безобразном состоянии.

Главный инженер Свердловского Ошоссдора УНКВД т. Кочетов сообщает, что дорога Арти — Красноуфимск находится в ведении трех районных дорожных отделов. Этим отделам предложено привести дорогу в порядок. В плане работ будущего года намечена постройка шоссе и гравийной дороги.

Нек иже VIII Съезда советов. РУДСЛЪФ — Автобусный парк	1
Гольеуемпо-стахановски	1
Н. ВИКТОРОВ — Два примера.	2
И. КАЗАКОВ — Обязательства должны быть выполнены.	3
А. ВИШНЕВСКИЙ — Перевож- полняют план перевозок.	3
На улицах реконструируемой Москвы.....	4
Новое в автотранспорте столиц.....	6
М. ЮНПРОФ — Всесоюзные мотосоревнования на первенство СССР.....	7
Г. ФИЛОНОВ — О зимних приспособлениях к мотоциклам.....	10
В. МЕЛЬНИКОВ — Новый карбюратор для автомобиля ЗИС-5.....	11
Инж. А. ДУШКЕВИЧ — Коробка передач „Робот“.....	14
АЛЬХИМЕНКО — Ценный опыт организации профилактического ремонта.....	16
Инж. И. ЛОГАЧЕВ — Эксплуатация автомобиля ЗИС-5 с повышенной грузоподъемностью.....	17
Инж. К. МОРОЗОВ — Центробежная валика подшипников.....	19
В. НАУМОВ — Трехосные автобусы.....	20
С. КАРЯКИН — Организация рабочего места в авторемонтных мастерских.....	21
Новости мировой автотехники.....	24
Обмениваемся опытом гаражей.....	26
Техническая консультация... ..	28
Рабочие письма.....	30
Хроника.....	30
Короткие сигналы.....	32
По следам заметок.....	32

Отв. редактор Н. ОСИНСКИЙ.

Издатель — ЖУРНАЛЬНО-ГАЗЕТНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ*

Уполн. Главлита Б — 31700

Техред: Снешников

Изд. № 309 Зак. тип. 797 Тираж 60 000

Бумага 72×108 см/16 1 бум. лист.

Колич. знаков в 1 бум. листе 228 000

Журнал сдан в набор 4 XI 1936 г.

Подписан к печати 16 XI 1936 г.

Приступлено к печати 17 XI 1936 г.

Типогр. и цинкогр. Жургазобъединения

Москва, 1-й Самотечный пер., 17



ОТКРЫТ ПРИЕМ ПОДПИСКИ на 1937 год

НА ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ АВИАЦИОННО-СПОРТИВНЫЙ И АВИАТЕХНИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

САМОЛЕТ

ОРГАН ЦС ОСОАВИАХИМА СССР

ЖУРНАЛ „САМОЛЕТ“ ОСВЕЩАЕТ ВСЕ ВОПРОСЫ АВИАСПОРТА И АВРОКЛУБНОЙ РАБОТЫ ОСОАВИАХИМА СССР И АВИАЦИОННОЙ РАБОТЫ ДОБРОВОЛЬНЫХ И СПОРТИВНЫХ ОБЩЕСТВ — „ДИНАМО“, „СПАРТАК“ И ДРУГИХ. В ТОМ ЧИСЛЕ ВОПРОСЫ ЛЕГКОМОТОРНОЙ АВИАЦИИ, ПЛАВАНИЯ, ПАРАШЮТИЗМА, СПОРТИВНОГО ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ, МОДЕЛИЗМА, ЛЕГКОГО АВИАПОСТРОЕНИЯ.

ЖУРНАЛ „САМОЛЕТ“ ДАЕТ СТАТЬИ, ОЧЕРКИ, КАРИКАТУРЫ, ЗАМЕТКИ И ИЛЛЮСТРАЦИИ, ПОСВЯЩЕННЫЕ ЛЕТНОМУ ИСКУССТВУ, МЕТОДИКЕ ОБУЧЕНИЯ, ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ, АВИАЦИОННОМУ ИЗОБРЕТАТЕЛЬСТВУ И РАЦИОНАЛИЗАЦИИ, АВИАСТРУКЦИИ МАТЕРИАЛЬНОЙ ЧАСТИ, ВОПРОСАМ ОРГАНИЗАЦИИ АВИАЦИОННОЙ РАБОТЫ, ЛУЧШИМ ЛЮДЯМ — СТАХАНОВЦАМ НАШЕГО АВИАСПОРТА.

ЖУРНАЛ „САМОЛЕТ“ ВЕДЕТ ТЕХНИЧЕСКУЮ КОНСУЛЬТАЦИЮ, БИБЛИОГРАФИЮ АВИАЦИОННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ, ЛЕТОПИСЬ АВИАЦИИ, РЕГИСТРАЦИЮ АВИАЦИОННЫХ РЕКОРДОВ.

ЖУРНАЛ „САМОЛЕТ“ ДАЕТ ШИРОКУЮ ИНФОРМАЦИЮ О ВСЕХ ВЫДАЮЩИХСЯ АВИАЦИОННЫХ СОБЫТИЯХ В СССР И ЗАГРАНИЦЕЙ. ДАЕТ ТЕХНИЧЕСКУЮ ИНФОРМАЦИЮ О НОВЫХ КОНСТРУКЦИЯХ СМОЛЕТОВ, ПЛАВЕРОВ, ПАРАШЮТОВ, МОДЕЛЕЙ В СССР И ЗА ГРАНИЦЕЙ, А ТАКЖЕ О ПРИМЕНЕНИИ АВИАЦИИ И ЕЕ ДОСТИЖЕНИИ В ДРУГИХ ВИДАХ СПОРТА И ТЕХНИКИ.

„САМОЛЕТ“ РАССЧИТАН НА ЧЛЕНОВ АВРОКЛУБОВ, АВИАЦИОННЫЙ АКТИВ И УЧАСТОВ ШКОЛ ОСОАВИАХИМА И ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА, НА КВАЛИФИЦИРОВАННЫЕ КАДРЫ РАБОЧИХ, УЧАЩИХСЯ АВИАЦИОННЫХ ВУЗОВ, ТЕХНИКУМОВ И НА ВСЕХ ИНТЕРЕСУЮЩИХСЯ АВИАЦИЕЙ.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА:

12 МЕС. 9 руб.

6 МЕС. 4 р. 50 к.

3 МЕС. 2 р. 25 к.

Подписку направляйте почтовым переводом: Москва, ф. Страстной бульвар, 11, Жургазобъединение, или отдавайте инструкторам и уполномоченным Жургаза на местах. В Москве уполномоченных вызывайте по телефону К 1-35-28. Подписка также принимается повсеместно почтой, отделениями Союзпечати и уполномоченными транспортных газет.

ЖУРГАЗОБЪЕДИНЕНИЕ



ОТКРЫТА ПОДПИСКА на 1937 год

на ежемесячный, массовый, научно-технический журнал

ИЗОБРЕТАТЕЛЬ

Орган Центрального совета Всесоюзного общества изобретателей при ВЦСПС

„ИЗОБРЕТАТЕЛЬ“ освещает вопросы изобретательства во всех областях нашего народного хозяйства.

„ИЗОБРЕТАТЕЛЬ“ дает описания наиболее интересных реализованных изобретений и стахановских предложений.

„ИЗОБРЕТАТЕЛЬ“, выполняя решения партии и правительства, ведет борьбу за реализацию рабочих предложений, усовершенствований и изобретений.

„ИЗОБРЕТАТЕЛЬ“ публикует статьи крупнейших специалистов по вопросам проблемного изобретательства.

„ИЗОБРЕТАТЕЛЬ“ выдвигает для коллективного решения технические задачи, еще неразрешенные производственной практикой.

„ИЗОБРЕТАТЕЛЬ“ регулярно помещает обзоры новостей иностранной техники.

„ИЗОБРЕТАТЕЛЬ“ освещает организационные вопросы работы общества изобретателей.

„ИЗОБРЕТАТЕЛЬ“ дает консультацию по всем техническим и правовым их вопросам.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: на год—9 руб., на 6 мес.—4 р. 50 к., на 3 мес.—2 р. 25 к.

Цена отдельного номера—75 коп.

на двухнедельный массовый спортивно-стрелковый журнал

ВОРОШИЛОВСКИЙ СТРЕЛОК

Орган ЦС Осоавиахима

„ВОРОШИЛОВСКИЙ СТРЕЛОК“

борется за качество подготовки ворошиловских стрелков, за создание постоянных команд и дальнейший рост мастерства стрелко-спортсменов.

„ВОРОШИЛОВСКИЙ СТРЕЛОК“

освещает жизнь и работу спортивно-стрелковых организаций.

„ВОРОШИЛОВСКИЙ СТРЕЛОК“

знакомит с методикой подготовки, теорией и техникой стрельбы, с новостями стрелкового спорта в СССР и за рубежом.

„ВОРОШИЛОВСКИЙ СТРЕЛОК“

содействует оружейной промышленности и созданию высококачественной советской спортивной винтовки и патрона.

„ВОРОШИЛОВСКИЙ СТРЕЛОК“

рассчитан на стрелковый актив и инструкторов стрелкового спорта.

Журнал богато иллюстрирован фотоснимками и чертежами.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: 24 номера в год—6 руб., 6 мес.—3 руб., 3 мес.—1 р. 50 к.

Цена отдельного номера—25 коп.

Подписку направляйте почтовым переводом: Москва, В. Страстной бульвар, 11, Жургазоб'единение или отдавайте инструкторам и уполномоченным Жургаза на местах. В Москве уполномоченных вызывайте по телефону И-1-35-28. Подписка также принимается повсеместно почтой, отделениями Союзпечати и уполномоченными транспортных газет.