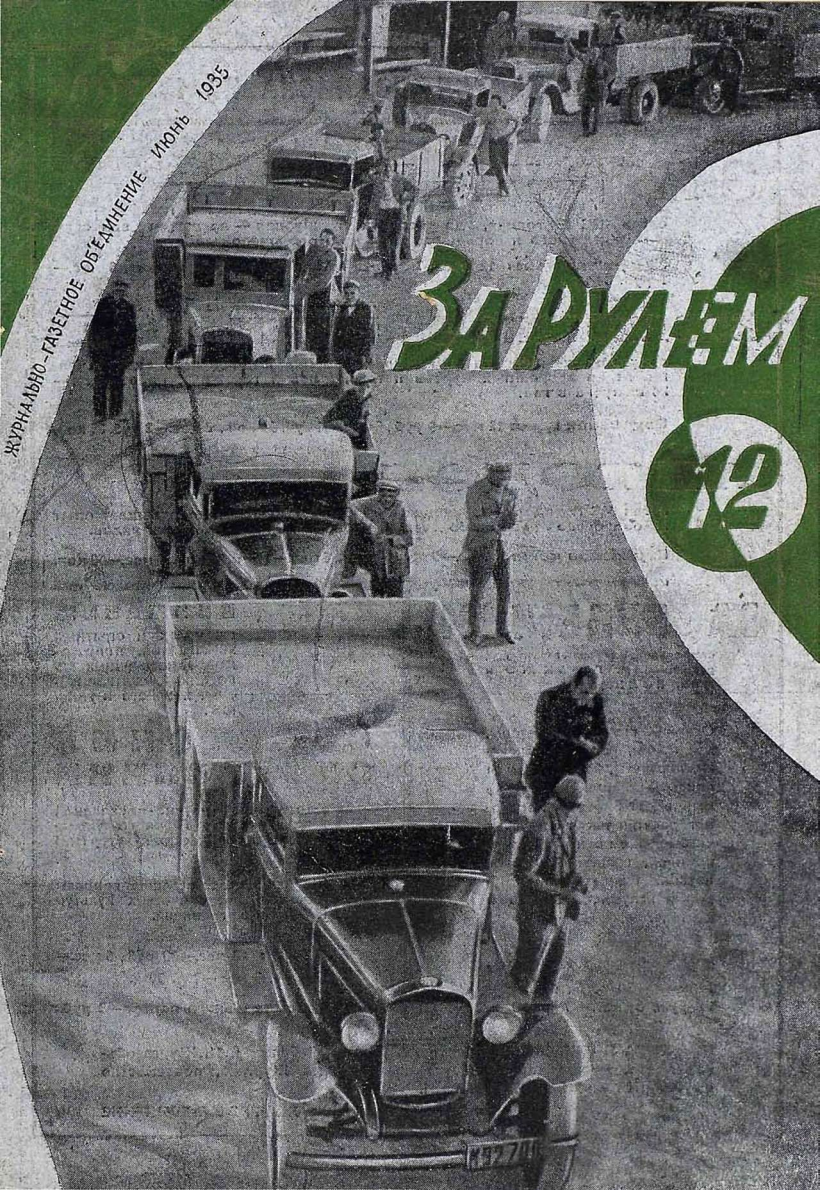


ЖУРНАЛЫ И ГАЗЕТНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ ИЮНЬ 1935

ЗА РУЛЁМ

12





БОЛЬШЕ ОРГАНИЗОВАННОСТИ И БДИТЕЛЬНОСТИ

ПОДГОТОВИТЬ ДОРОГИ К УБОРОЧНОЙ КАМПАНИИ

Успешное проведение весеннего сева дает основания рассчитывать на получение хорошего урожая. Однако тов. Сталин учит партию „не зазнаваться“, не почитать на лаврах, а видеть трудности и уметь их преодолевать.

Уборочная кампания этого года будет проведена при значительно возросшем парке сельскохозяйственных машин. Колхозы и совхозы получили 21 тыс. комбайнов, 99 тыс. тракторов, в том числе 17 тыс. мощных „сталинцев“, 30 тыс. автомобилей и на 335 млн. руб. остальных сельскохозяйственных машин. Последние решения партии и правительства о зарплате трактористов и комбайнеров создают благоприятные условия для повышения заинтересованности в лучшей работе по уборке.

Июньский пленум ЦК ВКП(б) указывает в своих решениях, что для того чтобы успешно провести уборочную кампанию, нужно „систематическое и повседневное руководство партийных организаций уборкой, вовлечение всей массы колхозников и рабочих совхозов в активную работу по уборке и использование полностью всех машин и особенно комбайнов“.

Пленум указывает на серьезное значение, которое имеет обеспечение сохранности убранного урожая, охрана его от расхищения, честное выполнение в срок планов заготовок и обеспечение семенных фондов хорошего качества.

Пленум выдвинул боевую программу организации успешного проведения уборочной. В этой программе имеется ряд пунктов, непосредственно касающихся автомобильного и дорожного дела и, следовательно, являющихся боевой программой работ для каждого автомобилиста, автодорожца и дорожника.

Так, например, июньский пленум ЦК постановил: „Взять под особое наблюдение выполнение решения Совнаркома СССР об организации дорожных отрядов МТС и дорожных бригад свежесходящих колхозов, установив по каждому району, а в районе — по каждой МТС и по каждому колхозу, конкретные задания по строительству и ремонту дорог на период июнь — сентябрь 1935 г.“.

„... Предложить районным, краевым и областным исполкомам советов закончить до начала заготовок ремонт дорог, мостов и подъездов к заготовительным пунктам“.

„... Использовать автотранспорт МТС и совхозов полностью для вывоза зерна и других с-х. продуктов на заготовительные пункты, закончив ремонт автотранспорта к 1 июля по всем областям, краям и республикам, кроме Челябинской, Свердловской, Омской областей,

Больше организованности и бдительности.....	1
Укрепить низовые автодорожные организации.....	2
И. Нов — Кадрый — самый ценный и решающий капитал.....	3
Д. ВОЛФ — В чем причины плохой подготовки кадров?.....	4
Ар. КСЕНИН — Больше чуткости и внимания к работникам.....	6
Автодорожная хроника.....	8
Скоростной пробег чехословацкого гоцинда Прага — Москва.....	10
БЕЛЯЕВ Н. — Из Москвы в Горький на автомобиле.....	12

МЕНГЕЛ Н. П. — Борьба с пучинами на дорогах.....	15
ИЛЬИН — Уменьшить пыль на дорогах.....	16
Ю. КЛЕЙНЕРМАН — Новейшие дочерные двигатели.....	17
Переклепка и обработка феродо тормозных колодок.....	18
Техническая консультация.....	21
Новости мировой автодорожной техники.....	24
Обмениваемся опытом гаражей.....	26
Вести с мест.....	28
Библиография.....	30
	32

Западно-Сибирского, Восточно-Сибирского, Красноярского, Дальне-Восточного краев и северных областей Казакстана, которым закончить ремонт машин к 1 августа".

Особое внимание пленум обращает на "тщательную охрану зерна и других сельскохозяйственных продуктов при перевозках".

Решения пленума ЦК должны вызвать на местах новую волну трудового подъема в среде дорожников и автодорожцев, чтобы общими усилиями выполнить решения пленума и привести к уборочной кампании в полный порядок дороги

Автодорожные организации должны сейчас развернуть широкую массово-разъяснительную работу среди населения и помочь привлечению населения к работам по ремонту дорог и мостов, подавая пример ударничества и социалистического отношения к труду. Необходимо создать автодорожные бригады по ремонту дорог и мостов, а также создать бригады по проверке выполнения плана дорожными и хозяйственными организациями.

Для оказания практической помощи дорожным работам и обеспечения автотранспорта запасными частями, резиной, горючим и смазочными материалами необходимо организовать автодорожные контрольные посты, которые должны следить и своевременно сигнализировать вышестоящим организациям о всех недочетах в организации перевозок.

Необходимо силами автодорожцев проверить прикрепление дорог и подъездных путей к колхозам, совхозам и сахарным заводам, наметить вместе с дорожными органами и правлениями колхозов и административной совхозов и сахарных заводов конкретные мероприятия по поддержанию дорог в проезжем состоянии в течении всего периода осенне-зимних перевозок, взяв на себя ряд конкретных обязательств.

Необходимо добиться на местах организации совместно с комсомолом, дорожными и хозяйственными организациями конкурсов и соревнований на лучшую ремонтную дорожную бригаду, на лучшего шофера и лучшую автоколонну по перевозке урожая.

Опыт отдельных передовых областей, краев и районов показывает, что большую помощь в развертывании работ оказывают небольшие автомобильные, мотоциклетные, водомоторные и велосипедные пробеги, которые соединяют агитационные цели с проверкой состояния дорог, качества ремонта дорог и машин.

В ряде мест имеется возможность силами автодорожцев организовать авторемонтные бригады из квалифицированных автодорожцев для отправки на уборочную кампанию. Во всех мастерских в МТС и совхозах должны быть организованы автодорожные ударные бригады, показывающие образцы срочного и высококачественного выполнения ремонта.

Нужно быстрее развернуть сеть автодорожных курсов по дорожному делу, так как на местах ощущается огромный недостаток в людях, имеющих хотя бы элементарные сведения о строительстве дорог. Наконец необходимо чтобы автодорожцы приняли самое широкое и непосредственное участие в озеленении дорог и установке дорожных знаков. Для этого не требуется ни сложных механизмов, ни больших средств, а лишь подлинное автодорожное желание улучшить наши дороги.

Автодорожные организации и в центре и на местах должны договориться с соответствующими дорожными органами о включении в план дорожного строительства по области или району определенных конкретных заданий для Автодора. Тогда можно будет судить и о размерах и качестве проделанной работы.

Автодорожные организации имеют все данные для того, чтобы на основе решений пленума развернуть энергичную работу по дорожному строительству и ремонту автопарка. Не может быть никаких ссылок на различные "объективные" причины, которыми часто любят прикрывать свое безделье многие автодорожные организации.

Необходимо, чтобы все автодорожные организации, начиная от Центрального совета, краевые, областные и районные не ограничились лишь рассылкой директив, а бросили весь свой общественный актив и работников аппарата на помощь местам, непосредственно организуя работу на месте. Особенно важную роль в организации дорожных работ с участием населения могут сыграть базовые советы Автодора при МТС. Поэтому необходимо к работам базовых советов отнестись с наибольшей внимательностью и помочь людям, средствами и руководством. Между тем к организации базовых советов в последнее время значительно ослабло внимание как со стороны Центрального совета Автодора, так и со стороны местных автодорожских организаций.

Решение пленума ЦК об исключении из партии быв. секретаря ЦИК СССР А. Енукидзе за политическое и бытовое разложение показывает, что партия, невзирая на лица, будет беспощадно выбрасывать из своих рядов всякого, кто соскользнет с партийных позиций.

Решение пленума относительно т. Енукидзе должно послужить серьезным уроком для тех, кто роняет высокое звание коммуниста.

Вся автодорожная организация должна изучить решения июньского пленума ЦК и приложить все силы для их полного безоговорочного и своевременного выполнения.

УКРЕПИТЬ НИЗОВЫЕ АВТОДОРОВСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ

Центральный совет Автодора провел специальную проверку состояния организационно-массовой работы в низовых автодорожских организациях предприятий и автохозяйств.

Проверка 4 крупнейших районов Москвы и Ленинграда вскрыла ряд вопиющих безобразий. Материалы бригад дают возможность поставить несколько острых злободневных вопросов организационной работы на местах.

Быстрые темпы автомобилизации и тракторизации страны и огромный размах дорожного строительства вызывают стремление трудящихся, особенно молодежи, к овладению автомобильной, тракторной и дорожной техникой, нашедшее свое отражение в проведении военно-технического экзамена. Не случайно еще в январе 1934 г. председатель Центрального совета Автодора т. А. М. Лежава в одной из своих статей писал, что существующие формы организационной работы устарели и стали мешать дальнейшему развитию Общества.

Однако вопросы укрепления организационной работы в целом — подбор и внимательная проверка людей, проверка исполнения, изменение организационной структуры в сторону ликвидации канцелярско-бюрократических методов руководства и перенесение центра тяжести массовой работы в первичную организацию — не нашли еще отражения в работе наших автодорожских организаций. Материалы, которые привезли бригады из низовых автодорожских организаций, полностью подтверждают это.

Наиболее ярким примером бездеятельности, доходящей до преступления, является Пролетарский райсовет Автодора (Москва). Его районный совет, начиная с июня 1933 г., служил проходным двором для жуликов и проходимцев, которые сумели унести отсюда 26 тысяч рублей. Излишне говорить, что здесь «существовало» какое-либо руководство первичными автодорожскими организациями даже на таких крупных предприятиях, как завод «Шарикоподшипник» им. Кагановича, Динамо, автобаза МСПО и др., которые вынуждены были обращаться за помощью в городской и даже Центральный советы Автодора.

Другим примером недооценки организационной работы и забвения принципов советской демократии может служить Ленинский район г. Москвы, где районный совет не избирался с 1932 г. и по существу никакого районного совета нет, а есть аппарат назначенных для них работников; где председатели первичных организаций не избираются, а, как правило, назначаются райсоветом Автодора и вместе с ними партийными и профсоюзными организациями; где, как правило, не проводятся собрания автодорожцев.

Примерами неудовлетворительного состояния организационной работы могут служить и некоторые ленинградские автодорожские организации.

Благодаря отсутствию помощи и должного руководства автодорожские организации на предприятиях не знают, чем заниматься кроме массовой технической учебы. Когда спросили председателя Автодора Карбюраторного завода, чем занимается их организация, откровенно ответил: технической учебой — и больше ничем. Это на заводе-смежнике.

Такое же положение существует и на ряде других заводов и даже в автохозяйствах. Это свидетельствует о слабой квалификации руководителей первичных организаций и неудовлетворительном руководстве со стороны районных и областных советов Автодора.

Это неудовлетворительное положение низовых организаций объясняется еще и тем, что многие краевые и областные советы, да и сам ЦС Автодора до сих пор недостаточно уделяли внимания организационному укреплению низовых автодорожских организаций.

Центральный совет Автодора в своих рецензиях по докладам Ленинского и Пролетарского районов г. Москвы, Володарского и Московского районов Ленинграда со всей резкостью подчеркнул эти грубейшие недостатки и провалы в организационно-массовой работе, поставив ряд конкретных задач укрепления этой работы.

Организационные вопросы должны быть серьезными вопросами нашей работы. Районный совет должен подобрать хорошего руководителя первичной организации, внимательно его воспитывать, а не менять через каждые 2—3 месяца, подготавливать и проводить автодорожские собрания, составить вместе план работ и систематически проверять эту работу на месте, а не из кабинета.

Быть помощником в организации ударной работы на производстве, бороться за хороший подъездной путь к предприятию, за образцовый заводской двор, за правильную эксплуатацию автотранспорта, за развертывание технической учебы, в первую очередь автомобильной, дорожной — таковы первейшие задачи каждой автодорожской организации.

Помочь ударнику, собственнику автомобиля, мотоцикла, велосипеду лучше использовать свою машину — это также задача автодорожской организации.

Руководство низовыми организациями нуждается в коренном улучшении. Надо решительно покончить с таким положением, когда советы Автодора занимаются только подготовкой специалистов, хозяйственной работой и в лучшем случае военно-техническим экзаменом. Центр тяжести работы районных советов должен быть сосредоточен на руководстве местными организациями. Это требует улучшения состава райсоветов, председателей, заместителей их по молодежи и инструкторов. В ряде районов надо пересмотреть этот состав районных советов, изгнать жуликов, бездельников, организовать одновременно помощь в повышении деловой квалификации честным, но слабым еще работникам.

Необходимо повысить роль президиумов районных и областных советов Автодора. Председатели областных советов не должны единолично снимать или назначать того или иного председателя районного совета. Районные советы и советы на предприятиях должны избираться автодорожцами и оглашаться перед ними в своей работе.

Только повседневно боясь за укрепление организационно-массовой работы и выходящая канцелярско-бюрократические методы руководства, мы сможем укрепить первичные автодорожские организации.

КАДРЫ — самый ценный и решающий капитал

«Кадры решают все» — этот сталинский лозунг стал сейчас боевой программой действий.

Пожалуй, ни в одной отрасли хозяйства вопрос о кадрах не стоит так остро, как на автотранспорте. Наш автотранспорт рожден, можно сказать, первой пятилеткой. За какие-нибудь несколько последних лет в стране появились десятки тысяч новых автомобилей, сделанных нашими руками. Кадры для управления этими автомобилями приходилось готовить наспех, буквально на ходу. А число автомобилей растет с каждым днем, нужны новые и новые водители.

Великие сталинские слова о людях, которые являются «самым ценным и самым решающим капиталом» — имеют острое значение для автотранспорта.

Как в наших автохозяйствах выращиваются и воспитываются кадры? Научились ли ценить там людей, заботиться о них?

Возьмем конкретный, живой пример — автобазу Наркомтяжпрома СССР. О ней пойдет дальнейшая речь.

Эта автобаза — одно из крупных московских транспортных хозяйств. И, надо сказать, одно из примерных.

В автобазе Наркомтяжпрома свыше тысячи работников. Почти весь командный состав, начиная с начальника, вышел из недр самой автобазы — это в большинстве бывшие шоферы. На автобазе созданы неплохие условия для роста людей. Кто хочет учиться, повышать свою квалификацию, тот может достичь многого. Это можно показать на десятке примеров.

Вот рабочий Гулылин. Он был на базе кладовщиком. Но он захотел стать шофером — и стал им. Матвеевой, исполнившей несложные обязанности нарядчицы, помогли на базе получить права шофера. Еще менее сложные обязанности нес вахтер Медведев, — теперь он также получил права шофера. Все они учились при своей автошколе без отрыва от производства.

За последние четыре месяца курсами по повышению квалификации переподготовлено со II на I категорию 130 шоферов, и сейчас учатся еще 70 человек. Повышают свою квалификацию и начальники колонн. Специальными курсами охвачено 35 человек.

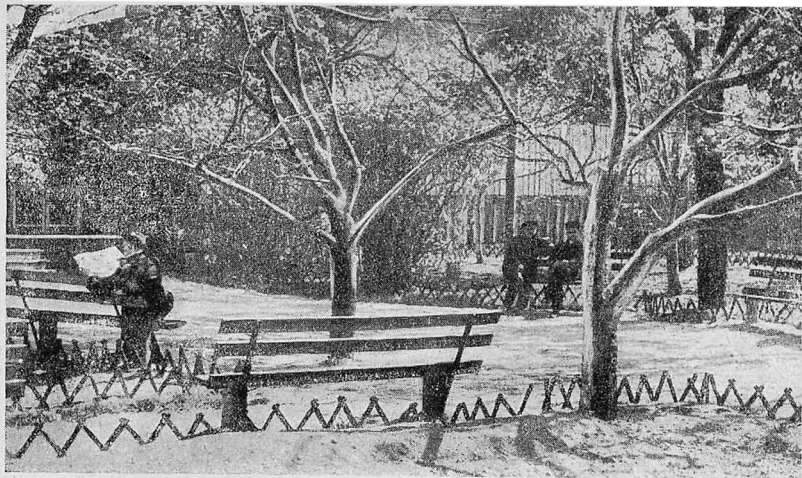
Учить людей, поднимать их культурный и технический уровень — это одна из важнейших задач, поставленных т. Сталиным. С выполнением этой первой задачи на автобазе справляются неплохо. Конечно, имеются и недостатки. В некоторых кружках, например, слабая посещаемость. Но в массе стремление к учебе большое и на автобазе оно находит поддержку.

Однако это еще не все, чего требует сталинский наказ заботы о людях. Чтобы закрепить кадры, создать коллектив производственно квалифицированных, культурно сознательных людей, — нужна повседневная забота о каждом отдельном человеке.

Здесь у автобазы можно кое-чему поучиться и другим. Взять хотя бы такой простой пример. Все шоферы автобазы недавно бесплатно получили форму. Скромную, простую, но удобную и опрятную форму. Это может быть мелкий



Лучшие ударники гаража Наркомтяжпрома (слева направо) гг. Грознер, Кувшинов и Груздев



Сад для отдыха работников гаража Наркомтяжпрома

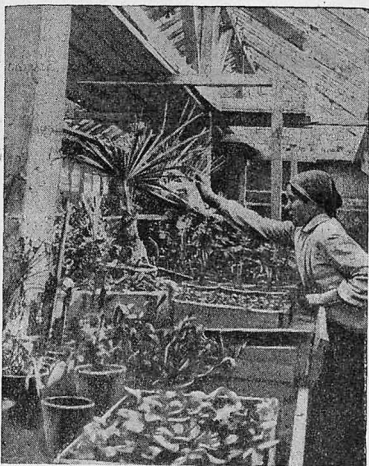
факт, в котором нет ничего необычного. Но на автотранспорте с такой мелочи и надо начинать. Ведь многие наши шоферы имеют еще довольно неряшливый вид. Считается даже «хорошим тоном» носить засаленную до последней нитки куртку, рваные штаны и кепи на затылке. А форма дисциплинирует человека. Поэтому стремление администрации переодеть шофера в опрятную одежду, посадить кепи на свое место — это не мелочь, а один из методов борьбы за культурного водителя.

Еще после первой речи т. Сталина на приеме металлургов, а особенно после недавней исторической речи на выпуске слушателей военных академий на автобазе стали гораздо внимательнее относиться к бытовым нуждам работников. Это отмечают и сами рабочие.

Вот недавно обули ребяг сторожики базы Бурденковой. Заболевшей работнице Игнаевой рабочком посылает на квартиру продукты. Туберкулезного больного шофера Иванова отправляют на курорт. Начальник гаража и профорг едут навестить заболевшего шофера Галицкую. К услугам работников автобазы имеется свой зубо-врачебный кабинет.

Все эти знаки внимания радуют человека, воспитывают в нем чувство коллективности и сознания своего человеческого достоинства. Забота о людях создает здоровую атмосферу на производстве и в личном быту.

После проработки речи т. Сталина партийная и профсоюзная организации автобазы заметили конкретные меры улучшения обслуживания рабочих. Вводится, например, как система, посылка в случае нужды на квартиры отличников врачей за счет автобазы. Устраивается комсомольская дача, улучшается детская площадка при общезнании, во дворе базы устроен садик с цветочной оранжереей, куда сейчас переносится культурно-массовая работа.



Оранжерея для лучших ударников гаража Наркомтяжпрома

Партийным и хозяйственным руководством автобазы взят правильный курс. Только с крепко спящими, технически грамотными и культурно воспитанными кадрами водителей можно выполнить те требования, которые предъявляются сегодня к автотранспорту.

В ЧЕМ ПРИЧИНЫ ЛОХОЙ ПОДГОТОВКИ КАДРОВ?

Едва ли следует доказывать, что низкое качество наших водительских кадров является одной из основных причин большой аварийности на автотранспорте. Приказ наркомпути т. Кагановича и затем приказ начальника Цудортранса т. Серебрякова, обязывающие наш автотранспорт покончить с авариями и устранить причины, порождающие их, ставят перед учреждениями и лицами, готовящими шоферов, ответственную задачу — дать грамотного и культурного шофера, полностью овладевшего техникой управления автомобилем и ухода за ним.

Автошколы и автокурсы должны стать подлинными кузницами таких водителей. Много проведено обследований автошкол, много написано статей и сказано слов о неблагополучии с подготовкой водительских кадров, однако до сих пор положение на этом важнейшем участке остается тяжелым.

В автошколе треста Мосавтогруз (Новая площадь, д. № 8) основной предмет — автодело — в двух группах преподает начальник учебной части школы т. Иванов. В дневной группе Д-3 из 33 курсантов 17 имеют отметки «хорошо», двое «слабо» и остальные «удовлетворительно». В вечерней группе В-3 из 29 чел. отметку «хорошо» имеют только 5 чел., а все остальные идут на «удовлетворительно» и «слабо».

В школе, являющейся крупнейшей в Москве (в 1934 г. школа выпустила около 1 тыс. шоферов и сейчас в ней учатся 352 чел.), отличников можно пересчитать буквально по пальцам. Она едва-едва вытягивает на «удочку».



Ударник учебы т. Пирожков

Из чего складывается «удочка» школы, каковы причины такого печального итога? На них следует остановиться.

...Узкая, кривая лестница ведет на 3-й этаж. Переступившего через порог школы охватывает

табачный дым и гомон людей, которых много, слишком много для помещения школы. Сумрачно в грязном, прокуренном коридоре, сумрачно и



Ударник учебы т. И. Гробов

неуютно в аудиториях. Вы тщательно обследуете все закоулки школы и не находите даже намека на буфет и на «красный уголок» с газетами, журналами, шахматами и шашками. О художественной литературе не приходится и зикаться.

— Нас не удовлетворяет состояние школы, — говорит начальник учебной части т. Иванов. — Мы до сих пор не имеем полного оборудования, мало у нас деталей. Нужен, например, регулировочный класс, необходимо переоборудовать класс двигателя, карбюраторы и зажигания и класс шасси. Мы еще учимся на автомобилях Фиат! Есть у нас в качестве наглядного пособия один мотор, но никто не знает, какой он системы. Нужен нам восьмичилиндровый Форд — его никак не обойдешь по программе — мы его показываем на деревляшках.

Учебный ходовой парк автошколы насчитывает 10 машин, из них 7 фордов выпуска 1928 г., т. е. марки, давным давно вышедшей из употребления. Есть еще два трехтонных Бюссинга и только одна машина ЯЗ-4. На 75 проц. этот парк разбит так, что ни один завод, ни одна мастерская не берется ремонтировать машины автошколы. С таким парком школа должна умудриться готовить шоферов, которым придется ездить на машинах советского производства. Фактически курсанты знакомятся с ними только после получения прав.

В довершение всего автотранк находится на расстоянии многих километров от школы. Важнейшую часть учебы — практическую езду — курсанты проводят без контроля школы, под руководством одних только инструкторов. Сле-

В учебной базе треста Мосавтогроз



дует остановиться на том, кому нередко доверяет школа окончательную шлифовку шофера, закрепление практических знаний.

Больше года в качестве инструктора практической езды в школе работал шофер Арбузов, за которым неоднократно числились пьянки во время работы. 5 февраля этот инструктор поехал с 2 курсантами на практические занятия. По дороге он выпил с одним из курсантов и потерпел аварию, свалившись в канаву. Арбузова уволили. Но достаточной оценки этот факт в стенах школы среди курсантов не получил. Руководители школы не придали этому большого значения.

Школа требует ремонта, переоборудования, значительного дооснащения. Для этого нужны средства. Средства эти должен предоставить трест Мосавтогроз, утвердивший смету по школе в 160 тыс. рублей. Но за 5 месяцев вместо 65 тыс. школа получила только 30.

— Мы не только не видим достаточной финансовой помощи от нашего треста, — жалуется директор школы т. Савинов, — но и не видим от отдела кадров треста никакого методического руководства.

Рабочий Д. В. Гордеев, окончивший в начале марта учебу во второй учебной базе Мосгортреста Автодора и сдавший экзамен, третий месяц регулярно ходит в школу справляться о работе. За тем же делом ходят в школу 6 его товарищей, окончивших учебу вместе с ним. Недавно сдала экзамены группа в 29 человек. Все они пока ходят без дела. В конце мая будет сдавать экзамены следующая группа. И ее тоже ждет такая судьба.

— К 15 июня у нас будет около 100 шоферов, которых не берут на работу, — заявляет директор учебной базы т. Федотов и инструкторы тт. Крючков и Трещев. Но так — не только у нас. На учебной базе Мосгортрестодора № 1 в Сокольниках тоже есть непристроенные шоферы. Недавно нам сообщили из автодорских курсов при СНК, что у них лежат без движения 90 шоферских прав.

А в это время в гаражах Московской телефонной сети, редакции газеты «Правда» и во

многих других машины стоят и ждут шоферов. В чем дело? Всем известна огромная нехватка водительских кадров, почему же шоферы гуляют без работы? Может быть школа № 2 Мосгортрестодора выпускает шоферов-аварийщиков и их никто не хочет брать на работу? Нет, это далеко не так. Учебная база № 2 считается одной из лучших не только в системе Автодора, но и во всей Москве. Едва ли в какой другой автошколе есть такой крепкий преподавательский и инструкторский состав, есть такая дисциплинированность. Здесь преподавателями работают Ермолин, автор учебников по автоделу, Ивлев, имеющий высшее образование. Инструкторы практической езды тоже высокой квалификации. Четверо окончили двухгодичную школу автомехаников.

Так в чем же в конце концов дело?

— Распределением водительских кадров, — говорит т. Федоров, — никто не хочет заниматься. Курсы шоферов открываются без всякого плана. Вот, к примеру, строительство Дворца Советов организовало курсы и после 6 месяцев выпустило своих курсантов на все четыре стороны, не сумев обеспечить им прохождение практической езды. Мы знаем много мест, где нужны шоферы, где стоят машины, но хозяйственники не желают платить нам за обучение шоферов.

Мы коснулись только некоторых вопросов переподготовки и распределения кадров водителей. Мы не упомянули о том, что до сих пор очень плохо поставлена проверка знаний курсантов и выдача прав. Совершенно не уточнена система оплаты инструкторов практической езды. Каждая школа платит по-своему.

Предполагается все дело выпуска шоферов — право экзаменовывать курсантов и устанавливать их квалификацию — передать автошколам. Эта передача возлагает большую ответственность и требует от школ разрешения еще целого ряда задач. Большинство же школ не справляется и с теми, которые стоят перед ними сейчас.

БОЛЬШЕ ЧУТКОСТИ И ВНИМАНИЯ

К РАБОТНИКАМ

1-й автопарк Мосавтогруза может гордиться своими производственными успехами, которые еще не так давно казались трудно достижимыми. В результате упорной борьбы парк вышел из прорывов. Пришлось основательно поработать с людьми, чтобы разбить обезличку, резко снизить аварийность, поднять рентабельность предприятия.

Парк, систематически не выполнявший свой транфинплан, за последние годы неузнаваемо изменил свое лицо. Сделано много. Но при существующей технической базе парка, конечно, можно добиться еще лучших показателей, ...«выжать из техники максимум того, что можно из нее выжать» (И. Сталин).

Разрешить эту проблему парк может лишь следуя историческим указаниям т. Сталина о кадрах.

Речь т. Сталина нашла горячий отклик среди работников 1-го автопарка. Она была встречена с большим воодушевлением и вызвала новый прилив производственного энтузиазма.

В 1-м автопарке не могут еще похвастаться чутким и внимательным отношением к людям. Здесь можно встретить равнодушное, а порой бездушно-бюрократическое и безобразное отношение к работникам. Можно привести ряд примеров.

Вот, например, случай с кузнецом т. Макалевым. Макалев внес рационализаторское предложение, но нашелся молодой специалист Гуров, который вздумал присвоить себе авторство. Правда, Гурову сделать этого не удалось, ему



Тов. Галицкий, ударник, шофер гаража Мосавтогруз

Один из лучших слесарей моторного цеха, умелый и добросовестный работник т. Курышкин живет в тяжелых бытовых условиях: он с женой и тремя детьми ютится в бывшей прихожей на площади в 9 кв. м. Помогли ли ему чем-нибудь администрация и рабочий парка? Они дали Курышкину немного денег на ремонт комнаты и на этом успокоились. Обещали достать ему другую комнату, но так и не достали. А ведь Курышкин безусловно заслуживает того, чтобы о нем проявили больше заботы.

В бригаде случайных ремонтов работает старый кадровик т. Гребеников. Он безукоризненно выполняет всякую сложную работу. Примерный производственник т. Гребеников однако не получает обеденной карточки ударника, его ничем не поощряют. Почему? Потому что «он не общественник». А что сделала общественность парка, чтобы втянуть 50-летнего рабочего в общественную работу? Оказывается — ничего.

В этой же бригаде работает т. Харьков. Работает хорошо, но нигде не учится и также стоит в стороне от общественной жизни предприятия. Это, конечно, плохо, но беда т. Харькова в том, что он всегда работает в ночной смене и никто не позаботился о том, чтобы нормально организовать его работу и таким образом дать возможность учиться и участвовать в общественной жизни коллектива.

В парке имеется много грузчиков — малоквалифицированных и малограмотных людей, которые больше других требуют к себе внимания. Кто-то для них делается, но требуется большая работа, чтобы поднять их квалификацию и культурный уровень.



Комсомолец т. Политько, готовится стать мастером.

объявили выговор, но для Макалева в кузнице создалась такая обстановка, что он вынужден был «добровольно» уйти из парка.



В общезитии для авто-
работников

Нельзя, юднако, не отметить и таких, правда, еще немногочисленных фактов, которые все же свидетельствуют о желании растить и воспитывать кадры.

Шофер т. Белов рассказывает о себе:

— Я пришел в парк грузчиком, а через год окончили курсы шоферов. Дисциплина была в то время слабая, а в нашей колонне подобралась компания «веселых» ребят, любителей выпить. Я примкнул к этой компании, и, бывало, как только получишь зарплату, — сейчас же за вином, а потом — выпивка на заднем дворе парка. Зачастую я выезжал на работу пьяным.

Пьянство довело Белова до того, что у него отобрали права. Пришлось расстаться с машиной, которую Белов крепко любил. Это заставило его задуматься о своем поведении.

Когда Белова снова допустили к машине, он попал в здоровый коллектив и исправился. За-

бота со стороны товарищей по колонне, влияние старых кадровиков — тт. Вещейко, Галицкого, Ульянова, Макушина и др., их примеры образцового отношения к работе помогли Белову перевоспитать себя и стать хорошим производственнымником.

Кузнец т. Степанов как-то постепенно начал отходить от общественной жизни. Партком обратил на него внимание и достаточно было товарищески поговорить с ним, как наметился перелом. Теперь т. Степанов — один из лучших ударников кузницы, значкист и хороший общественник.

В автопарке понимают, что при желании из среды работников парка, особенно из молодежи, можно выковать кадры руководящих работников. В парке на лучшем счету шоферы Скопцов, Галицкий, Ульянов, Копылов, Коровин. Они не знают аварий, простоев; их машины всегда выполняют свой план.



Занятия по повышению
квалификации

— Из них можно вырастить хороших механиков, — говорит секретарь парткома т. Юдин. — Комсомольцы Политыко и Лядов, подучившись, могут стать мастерами. Глушков и Гафян настолько постигли дело и работают с таким рвением, что их в короткий срок можно подготовить на бригадиров.

Речь т. Сталина указала руководящим работникам парка и всему коллективу, как нужно подходить к решению проблемы кадров. Парк намечает создать «институт отличников». 40 чел. отличников будут заниматься в институте по общеобразовательным и специально техническим предметам, чтобы впоследствии их можно было выдвинуть на более ответственную и квалифицированную работу.

При клубе автопарка организуется комната отдыха отличников. В свои выходные дни шоферы будут здесь отдыхать и культурно проводить свой досуг. Беседы на политические темы, экскурсии, игры, хорошее бесплатное питание будут к услугам отдыхающих. Комнату предполагают соответствующим образом обставить, средства для этого уже выделены.

Парк намечает практические мероприятия по улучшению общестий, развитию физкультурной работы, обслуживанию детей работников парка и пр.

Довольно много сделано для развития техникумы. Парк может гордиться тем, что из 1850 работников 1003 чел. в нынешнем году учились на курсах и в кружках учебного комбината. К 1 мая техникумы на отлично закончили 183 чел., на хорошо — 241 чел., на удовлетворительно — 119 чел. А не так давно в парке насчитывалось 18 отличников по техникуму. В учебно-воспитательные работники всех профессий: шоферы, ремонтные рабочие, механики, грузчики, смазчики резины, диспетчеры, пожарные. Учатся также отличники-зотовцы и сами преподаватели и инструктора.

До конца года учебный комбинат намерен провести среди работников общий гостехэкзамен, независимо от разряда, что позволит окончательно выявить технико-производственное лицо коллектива.

Ответственные и сложные задачи встают перед всем коллективом парка. Должны быть выращены кадры бойцов за социализм, организаторов своего дела.

Коллективу нужно поставить в программу своей работы заботу о людях, заботу о кадрах, построить работу так, чтобы наряду с рапортами о производственных победах парк мог рапортовать о выращенных и воспитанных им людях.

Ар. Ксенин

АВТОДОРОЖНАЯ ХРОНИКА

КОНКУРС СЕЛЬСОВЕТОВ ПО ДОРОЖНОМУ СТРОИТЕЛЬСТВУ

По постановлению ЦИК СССР в период июнь—октябрь проводится всесоюзный конкурс сельсоветов по дорожному строительству. Основными показателями конкурса являются: выполнение плановых заданий по строительству и ремонту дорог государственного и местного значения, образованное содержание дорог и дорожных сооружений и примерная организация трудового участия населения в дорожном строительстве.

ИСТРИНСКИЙ РАЙОН ЗАВОЕВАЛ ПЕРЕХОДЯЩЕЕ КРАСНОЕ ЗНАМЯ

Недавно были подведены итоги Московского областного дорожного конкурса, организованного облдоруправлением, облавтодором и газетой «За коллективизацию» на лучшую зимнюю подготовку к дорожному сезону.

Первые места по выполнению плана заготовки и вывозки дорожностроительных материалов а также по подготовке низовых дорожных кадров заняли Истринский и Рыжковский районы.

Истрицы перевыполнили задания по всем показателям благодаря четкой расстановке сил и организации работ, развернутому социалистическому соревнованию сельсоветов, колхозов и дорожных работников и оперативному руководству райкома и районподкома.

Проведенный в районе трехдневный субботник колхозников для сверхплановой вывозки дорожных материалов на трассу Истра—Полесье также привнес в поход дорожного строительства.

В результате Истринский район завоевал первенство в областном конкурсе и был награжден переходящим красным знаменем Мособлподкома.

Конкурс на лучшее выполнение плана строительства дорог и мест в Московской области продлен до 1 сентября.

ДОРОЖНЫЕ ОТЯДЫ ПРИ МТС

В 7 районах Татарии организуются дорожные отряды при МТС. В течение дорожностроительного сезона эти отряды построят 7 км новых профилированных грунтовых дорог и отремонтируют 132 км старых дорог.

РАБЕЛЬСКОРОВСКИЙ РЕЙД ПОМОГ УСПЕХУ ДОРОЖНЫХ РАБОТ

Недавно «Горьковская коммуна» совместно с крайдоруправлением и райсоветом Автодора при участии газеты «Ленинская смена» и «Советская жизнь» провели краевой рабсельсоровский рейд-проверку подготовки к дорожному строительству. В рейде приняли участие районные газеты, комсомольский и автодорожниковый актив.

За две декады рейда на местах было заготовлено и вывезено строительных материалов значительно больше, чем за весь осенне-зимний период. Во многих районах план подготовки был перевыполнен.

За активное участие в рейде и успешное проведение мероприятий премированы редакторы 9 районных газет, сельполю, некоторые представители сельсоветов, колхозники-перевозчики дорожного строительства, заведующие дорожными отделами и несколько активистов Автодора.

ОБМЕН ШОФЕРСКИХ УДОСТОВЕРЕНИЙ В ЛЕНИНГРАДЕ

По Ленинграду и области к 1 мая прошли проверку 12 070 шоферов. Из них в Ленинграде проверено 9900 и в области — 2280 шоферов. Это составляет по Ленинграду 88 проц, всего состава шоферов а по области — 76 проц. Из числа проверенных в Ленинграде права оставлены условно 1256 шоферам и не выданы 450. По области лишены прав 74 человека.

АВТОУЧЕБНЫЙ КОМБИНАТ В КУРСКЕ

В Курске открывается первый областной автоучебный комбинат по подготовке шоферов, автомехаников и заводских гаражников. Горсовет передал комбинату два дома. В настоящее время приступлено к оборудованию вулканизационных мастерских. На открытие комбината и ремонт зданий отпущено 270 тыс. руб.

НА СВОИХ МАШИНАХ

16 колхозов Рязанского района, Воронежской области, имеют свои автомашинки. Недавно в селе Чашино проводится выездной пленум райисполкома пояснениям итогам оева. Ударики-колхозники района приехали на пленум на трех легковых и 10 грузовых колхозных автомашинках.

СКОРОСТНОЙ ПРОБЕГ ЧЕХОСЛОВАЦКОГО ГОНЩИКА ПРАГА—МОСКВА

11 мая из Праги выехал в Москву на собственной машине известный чехословацкий гонщик-автомобилист Богумил Турек вместе с заведующим отделом печати «Лиги чехословацких мотоцистов» Вацлавом Кенигом.

Богумил Турек на малолитражной автомашине «Аэро» производства пражского автозавода покрыл расстояние от Праги до Москвы в 2235 км за 4 дня.

На второй день пробега Турек достиг границы Советского Союза, где был встречен представителем Центрального совета Автодора Белоруссии тов. Корфом и представителем интуриста.

— На всем пути от Праги до Москвы, — говорит г-н Турек, — я заправился горючим 2 раза — в Брест-Литовске и Бобруйске. Баки для горючего вмещают 100 литров бензина, которого хватает на 1000 км. Пересекая территорию Польши, я ехал со средней скоростью 30 км в час, а по белорусским дорогам прошел со средней скоростью 50 км в час. Дороги Белоруссии значительно превосходят по качеству дороги Польши. Дальнейший путь к Москве страдает рядом дефектов, но огромные дорожные работы, которые ведутся по всему маршруту, обилие строительных материалов и усердие рабочих говорит о том, что скоро и здесь появятся прекрасные пути.

В Москву чехословацкий гонщик прибыл 14 мая и был встречен на 15-м километре Серпуховского шоссе представителями ЦС Автодора СССР, Главного управления автотракторной промышленности и советской прессы.

Богумил Турек и Вацлав Кениг выразили горячую признательность обществу Автодор за радужный прием и оказанное внимание представителям дружественной СССР Чехословакии как в Москве, так и в Бобруйске и ряде других мест.

Богумил Турек, ярый сторонник малолитражных машин, стремится своими пробегами доказать высокие качества автомобилей этого типа. В прошлом году он покрыл в общей сложности 30 тыс. километров. Упорно тренируясь, Турек проводил ежедневно два выезда из Праги в Брно, покрывая за два рейса 1300 км. Турек объездил также весь Балканский полуостров и участвовал в больших переездах на автомобилях по сыпучим пескам Африки.

Автомобиль «Аэро», на котором Богумил Турек прибыл в СССР, чтобы поставить рекорд скорости пробега Прага—Москва и ознакомиться с производством и эксплуатацией автомобилей в Советском Союзе, интересен по своей конструкции. В нем привод осуществляется на передние колеса. Двигатель—двухцилиндровый, двухтактный, в 30 л. с., с водяным охлаждением,



Чехословацкий гонщик Богумил Турек и журналист Вацлав Кениг у своей машины «Аэро» на финише в Москве 15 мая с. г.

диаметр цилиндра—85 мм, ход поршня—88 мм, объем—1 литр. Двигатель, сцепление, стартер, динамо, коробка передач и главная передача соединены в один блок, укрепленный впереди машины. Сцепление дисковое, двухстороннее, зажигание батарейное. Тормоза на все 4 колеса. Кузов автомобиля рассчитан на 4 человека.

Максимальная скорость, которую может развивать автомашина «Аэро»—110 км.

21 мая Богумил Турек стартовал на Тифлис. Н. З.

Центральный совет Общества Автодор СССР объявляет,
что на основании разрешения НКФ СССР срок оплаты выигрышей по всем разрядам 5-й Всесоюзной лотереи Автодора продлен до 1-го августа 1935 г.

Проверяйте ваши билеты—получайте выигрыши.

ИЗ МОСКВЫ В ГОРЬКИЙ НА АВТОМОБИЛЕ

Очерк и снимки Н. Беляева

В течение последних лет мне пришлось несколько раз проезжать на автомобиле из Москвы в Горький и обратно. Впервые я совершил этот путь, участвуя в скоростном пробеге 1929 г. Легковой автомобиль Форд-А, победивший на соревновании, прошел весь путь в течение 6 час. 45 мин. Большинство из 22 участвовавших машин прибыло в Горький через 8 час., идя со средней скоростью 50—60 км в час.

Поездка из Москвы в Горький на автомобиле считалась приятным путешествием. Великолепная широкая трасса дороги, прямая, как стрела, на сотни километров режущая горизонт, почти без поворотов, без крутых подъемов и спусков давала возможность даже на мало благоустроенном щебеночном шоссе развивать на отдельных участках скорость до 90—100 км в час.

За последние годы резко увеличилась грузонапряженность шоссе. Горьковский автомобильный завод, развернувшийся в гигантское предприятие, часть своих готовых автомобилей стал посылать самоходом в Москву по шоссе, разгружая этим железную дорогу. Значительно увеличился и грузооборот между Владимиром, Ногинском, Вязниками и конечными пунктами шоссе — Москвой и Горьким. Короче говоря, шоссе Москва — Горький превратилось в крупнейшую дорожную магистраль, имеющую огромное народнохозяйственное значение.

Для дальнейшего улучшения и усовершенствования шоссе было еще в 1933 г. создано специальное управление, отпущены средства и выделены механизмы. К концу 1933 г. управление дороги рапортовало о выполнении плана на 104 проц. и торжественно заверяло Цудортранс и ЦС Автотора, что «автомашины Горьковского завода могут идти самоходом по обеспеченной правильной эксплуатационной службой дороге, тем самым разгружая железнодорожный транспорт».

В 1934 г. на строительство и ремонт дороги были отпущены большие средства — 6 млн. рублей, и хотя план был выполнен всего на 90 проц., но можно было предполагать, что на дороге проделана огромная работа по ее улучшению.

17 мая с. г. автору этих строк пришлось участвовать в испытательном пробеге 4 автомобилей по маршруту Москва — Горький — Москва. В пробеге участвовали автомобиль Форд модели 1935 г., Форд 1934 г., автомобиль ГАЗ-А и грузовик ГАЗ-АА с газогенераторной установкой. Пробег имел целью проверить и сопоставить экономичность разных типов машин и выявить достоинства и недостатки новых моделей Форда. В этой статье мы пока не коснемся результатов пробега (они прорабатываются технической комиссией и будут опубликованы дополнительно), а под свежим впечатлением считаем нужным довести до сведения советской общественности о неслыханно безобразном состоянии, в какое приведена одна из важнейших дорожных магистралей Советского Союза.

Дорога Москва — Горький в нынешнем ее состоянии представляет серьезную угрозу целостности и сохранности того огромного парка автомобилей, который двигается по этому шоссе.

От Москвы до Ногинска дорога асфальтирована недавно — в прошлом и позапрошлом году. Между тем асфальт уже местами основательно разрушен и нуждается в срочном и довольно сложном ремонте. Этот участок все же позволяет машинам развивать значительную скорость. Расстояние от начала шоссе до Ногинска (около 50 км) машины прошли за 53 минуты. После Ногинска машины попали на такую безобразную дорогу, по сравнению с которой разбитый деревенский поселок может показаться асфальтом.

Шоссе все впусчено, в огромных ямах и ухабах. Новый Форд 1935 г., легко сдвигающийся на хорошей дороге 120 км в час, едва полз на



Один из участков шоссе Москва — Горький

Пучины совершенно раз'ели шоссе на участке Ногинск — Покровск



первой передаче со скоростью 10 км, переваливаясь, как танк. Местные дорожные работники называют этот участок «мертвой зыбью». Действительно пассажиры испытывают в машинах качку, не уступающую морской, со всеми вытекающими отсюда последствиями.

Один из пассажиров, ехавший на машине ГАЗ, конструктор газогенераторного автомобиля «Автодор 2» т. Мезин с такой силой взлетал на сиденье, что головой пробил поперечную планку верха машины. К счастью т. Мезина перекладина, устанавливаемая Горьковским автозаводом, оказалась слабоватой, и дело кончилось лишь ушибом головы Мезина и повреждением кузова.

В дальнейшем от Покровска до Гороховца идет изрытое ямами и разбитое щебеночное шоссе, которое, повидимому, если не будут приняты в этом году решительные меры, будет также приведено в совершенно непроезжее состояние. Зато в районе Гороховца машина неожиданно попадает на великолепное, гладко укатанное, без единой царапинки асфальтовое шоссе. Измученные бездорожьем машины на протяжении 13 км вновь обретают легкость птицы и мчатся с предельной скоростью, на которую только способны моторы.

Увы! асфальт мгновенно кончается и уступает место вновь разбитой щебенке, а затем опять асфальту, но уже основательно потрепанному и разбитому. И, наконец, у самого въезда в Горький 4 км представляют собой как бы специально задуманную ловушку для автомобиля, чтобы испытать крепость всех его частей и нервы водителя. На этом участке машины ползут со скоростью не свыше 5 км в час на первой передаче, под оглушительную ругань даже наиболее сдержанных водителей.

Ко всему описанному остается лишь добавить, что наш пробег был совершен в исключительно сухую погоду, а во время дождя, по рассказам шоферов, машины буксуют в грязи и по нескольку часов застревают на дорогах. В такую погоду машины зачастую прибывают в Москву из Горького через несколько дней, т. е. с такой скоростью, как будто их тащили на волах.

Как могло получиться, что на дороге, находившейся в относительно исправном состоянии, сейчас почти невозможно проехать? Чем занималось управление дороги, истратившее в прошлом и позапрошлом году около 10 млн. руб., создавшее огромный штат рабочих и служащих и парк дорожных механизмов, если почти на всем протяжении дороги отводные каналы без-



Ежегодно устанавливаемый наплавной мост через реку к 20 мая еще не был готов

По этой дороге новый Форд модели 1935 г. полз на первой передаче со скоростью 10 километров в час



образно запущены и заросли бурьяном, мосты остались в ветхом состоянии и на дороге не было, повидимому, произведено даже самого элементарного ремонта и не налажено самого простого обслуживания.

Сплошной насмешкой казались участникам пробега аккуратно расставленные через несколько километров друг от друга дощечки с надписью: «ремонтёр». Мы берем на себя смелость утверждать, что, кроме этой дощечки со словом «ремонтёр», в ряде мест ничего более свидетельствующего о ремонте дороги не было.

За один прошлый год на дороге сменялось 3 начальника, каждый из которых успевал лишь раскритиковать своего предшественника, но ничего не делал сам. Вместо того, чтобы заняться приведением дороги в проезжее состояние, бюрократы из управления дороги сосредоточили все силы на асфальтировании маленьких участков. Между прочим и качество асфальтовых работ ниже всякой критики. Недавно заасфальтированная дорога от Москвы до Ногинска явно разрушается.

В этом году на строительство дороги отпущено 5 млн. руб. и на ремонт 3 млн. руб. Эти суммы хотя и невелики, но вполне достаточны, чтобы при грамотном и умелом использовании средств и людей привести дорогу в проезжее состояние.

Нужно потребовать от имени общественности, чтобы Цудортранс и Главдортранс, под носом у которых, несмотря на миллионные затраты, фактически разрушалась дорога, уделили, наконец, ей большее внимание и тщательно проана-

лизировали причины, приведшие к такому безобразному положению.

В свою очередь Центральный совет Автодора должен в порядке общественного содействия создать на всем протяжении дороги работоспособные автодорожные организации, могущие оказать дорожному строительству существенную помощь. Нужно, чтобы автодорожные организации наладили общественный контроль над ходом ремонта и строительства дороги.

В настоящее время во Владимире, лежащем примерно на полпути между Москвой и Горьким, Автодор насчитывает всего 800 членов, из которых подавляющее большинство падает исключительно на городские организации. Во всем районе имеется только один автодорожский коллектив в колхозе, который, к слову сказать, никаким дорожным строительством не занимается. Такое же примерно положение в Вязниках и Покровском и во всех расположенных по дороге селениях.

Автомобили, сходящие с конвейера Горьковского завода, одного из самых технических передовых заводов Советского Союза, попадают сразу в такие дорожные условия, что неизбежная машина с еще неприработавшимися деталями приходит в Москву состарившимся инвалидом.

Общими усилиями дорожных органов и общественности положение на дороге должно быть срочно выправлено. Из опыта этой дороги должен быть извлечен урок и для других дорожных магистралей, где невниманье к своевременному ремонту и уходу может привести к разрушению дороги и пуску на ветер десятков миллионов народных денег.

КО ВСЕМ РАБОРАМ И СЕЛЬКОРАМ ЖУРНАЛА „ЗА РУЛЕМ“

Редакция просит присылать материалы с мест о подготовке дорог и автопарков к уборочной кампании и об участии в этой работе автодорожных организаций.

Редакция просит вместе с корреспонденциями присылать и фотографии, посвященные этой теме. Принятые фотографии оплачиваются отдельно.

Борьба с пучинами на дорогах

Вспучивание полотна является одним из серьезных повреждений на дорогах.

Ранней весной, после исчезновения снега, на дорогах образуются небольшие взбугрения грунта разной высоты и площади, причем иногда из бугров, если нажать на них, выдавливается на поверхность дороги жидкая грунтовая масса. Грунт в пучинистых местах во время оттаивания почвы настолько слаб, что при проезде полотна дороги или прогибается под колесами, отчего образуются вали, или продавливаются, и колеса вязнут в грунте. Иногда лошади и повозки так вязнут в пучинистых местах, что их приходится оттуда вытаскивать.

Пучины появляются поздней осенью и зимой. Насыщенный в отдельных местах водой грунт при замерзании увеличивается в своем объеме, вызывая вспучивание поверхности дороги. Для грунтовых дорог это вспучивание само по себе не представляет особой опасности, так как поверхность дороги не покрыта твердой одеждой, да и в зимнее время проезжая часть все равно покрывается слоем снега. Опасность от образования пучин на грунтовых дорогах появляется в дальнейшем, в период весеннего открытия пучин.

С оттаиванием поверхности дороги прежде всего прекращается вспучивание. Бугры спадают, и по мере повышения температуры талая вода начинает проникать вверх по грунту; выхода вниз она еще не имеет благодаря мерзлому грунту в глубинных слоях. Такая открытая пучина, вследствие размягченности грунта в этом месте, является большим препятствием для движения по дороге. Это продолжается до тех пор, пока не начнется энергичное просыхание поверхности дороги под действием наружного тепла.

Лишь после того, как оттает самый глубокий слой грунта, восстанавливается нормальный водный режим дорожного полотна. Избыточная вода испарится — дорога станет вновь прочной. Но после этого она все же остается с волнообразным профилем, неудобным для езды.

Иногда просохнувший на поверхности дороги в пучинистом месте грунт быстро приобретает при этом такую твердость, что оказывается в состоянии образовать плотную, твердую корку, способную выдержать давление повозок. Внизу же, под этой коркой, сохраняется разжиженная масса, и корка играет как бы роль моста над этим слабым местом. Под действием проходящих тяжелых грузов корка все же будет испытывать упругую осадку.

Размятая масса под коркой в этих случаях зачастую сохраняется довольно долго, если не принять соответствующих мер к оздоровлению

таких мест. Заметное уменьшение толщины слоя этой массы можно ожидать лишь в том случае, если лето будет продолжительным, с устойчивой сухой и теплой погодой.

Пучины чаще всего появляются в тех местах, где грунтовые воды проходят сравнительно близко (1—1,5 м) от поверхности дорожного полотна, при пылеватых суглинках, особенно когда они имеют к тому же еще слоистое строение с мелкозернистым песком и когда при всем этом грунт значительно промерзает.

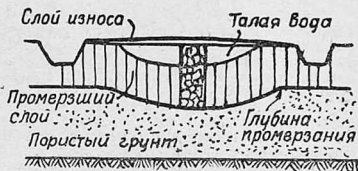


Рис. 2. Удаление оттаившей воды из пучинистого грунта с помощью отвесного дренажа

Наблюдениями установлено, что некоторые пучины открываются ежегодно в одном и том же месте. Другие же являются как бы временными: в этом году появляются в одном месте, на следующую весну в другом — там, где их в прошлые годы не замечалось.

Такие пучинистые места вредно отражаются на состоянии дороги, являясь в ряде случаев, особенно в северных условиях, настоящим дорожным бедствием. Поэтому борьбе с вспучиванием должно быть уделено исключительное внимание.

Однако многие низовые дорожные работники не умеют технически правильно бороться с этим явлением, поэтому принимаемые ими меры не дают результатов.

На местах часто довольствуются только тем, что перекапывают пучинистые места хворостом, слегка засыпая его местным грунтом. В результате таких полумер получается лишь трудно проезжий участок. Автомобили с трудом проезжают по таким выстилкам, постепенно вдавливая их своей тяжестью в глубь пучины. В короткий срок хворост зачастую совершенно засасывается, и получается пробка. Бывают случаи, когда за время одной лишь весенней распутицы перекапывания пучины хворостом повторяются до четырех и более раз.

Другие более совершенные методы борьбы редко где применяются. Между тем, как показал опыт, можно достичь хороших результатов в борьбе с пучинами.

Ниже мы приводим ряд мер, которые могут быть с успехом применены в борьбе с пучинами. Они разделяются на 1) меры, предохраняющие дорогу от порчи во время появления пучин и укорачивающие процесс пучинообразования и 2) меры, предотвращающие образование пучин.



Рис. 1. Открытая воздушная воронка, закладываемая с осени в пучинистых местах

МЕРЫ, ПРЕДОХРАНЯЮЩИЕ ДОРОГУ ОТ ПОРЧИ ПРИ ПОЯВЛЕНИИ ПУЧИН

При отсутствии достаточных средств для ликвидации причин образования пучин можно применять меры текущего характера, не затрагивающие коренным образом свойств грунта и водного режима.



Рис. 3. Укладка изолирующего слоя дёрна для предотвращения образования пучин

Для этого, в целях уменьшения влажности дорожного полотна, весной, при наступлении оттепели, пучинистые участки дорог следует прежде всего очищать от снега. Осенью же в таких местах в обочинах следует прокопать специальные воздушные воронки, располагая их через 2—4 м одну от другой в шахматном порядке. Эти воронки представляют собой открытые канавки (рис. 1) шириной около 30 см с некоторым уклоном в сторону боковой канавы. Такие воронки нужны для спуска воды из пучинистых мест в канавы. Весной воронки должны быть очищены.

На пучинистых участках надо также тщательно очистить боковые канавы от снега, в особенности внутренний откос их, для ускорения просушки полотна.

После удаления ледяной корки (черепя) с проезжей части пучинистые места следует застилать хворостом, слоем в 15—20 см, применяя при этом лучше хвост лиственных пород (крупный березняк и т. п.). Это необходимо для предохранения коры от прорезов. Хворостины надо раскладывать поперек одежды дороги. Благодаря этому колеса повозок передают давление на ослабленную одежду через хворост, а хворост увеличивает площадь, на которую приходится давление колеса. По мере износа эта подстилка должна заменяться.

Когда пучины просохнут, хворост надо убрать, а участок очистить от оставшейся грязи. Воздушные же воронки должны быть засыпаны крупным песком и сверху заделаны местным грунтом.

К мерам текущего характера относится также ускорение отвода оттаявшей воды из грунта путем устройства вертикального дренажа (рис. 2). Благодаря дренажу оттаявшая в верхних слоях грунта вода просачивается вниз, сквозь замерзшие глубинные слои. Верхние слои таким образом осушаются.

В некоторых местах с успехом практикуют утепление пучинистого грунта на зиму, например, навозом, чтобы предотвратить глубокое промерзание грунта.

МЕРЫ, ПРЕДОТВРАЩАЮЩИЕ ОБРАЗОВАНИЕ ПУЧИН

Эти меры требуют более значительных затрат. В основном они сводятся к следующему: а) к замене недоброкачественного грунта более доброкачественным, б) к понижению уровня грунтовых вод и в) к устройству на известной глубине дороги «изолирующих слоев», назначение которых — препятствовать всасыванию воды

вверх по порам грунта из нижележащих слоев. В качестве таких изолирующих слоев могут применяться прослойка из крупного песка слоем около 20 см, которая располагается под поверхностью дороги на глубине 50—60 см, и фашинная прослойка из связанных пучков хвороста (лучше можжевельника, ели, сосны), толщиной 15—30 см.

Фашинная прослойка при этом служит еще хорошей изоляцией, вследствие чего грунт меньше промерзает. К недостаткам фашинной прослойки следует отнести то, что нижележащий грунт, постепенно проникая в фашинный слой, обволакивает отдельные ветви и фашина теряет свойства пористого материала, что особенно резко может отразиться в пылеватых пылувных грунтах. Для этого рекомендуется укладывать фашинный слой между двумя прослойками из мха.

Исследовательской станцией Карелдорганса был проделан ряд опытных работ по борьбе с пучинами, которые дали вполне хорошие результаты. В некоторых случаях были применены различные прослойки. Сущность этого заключалась в уменьшении высоты поднятия грунтовых вод, которые, насыщая самые верхние слои дороги, настолько их ослабляют, что они уже не могут противостоять тяжести повозки, и колеса вязнут в нижнем разжиженном грунте.

В 1932 г. сильная пучина на тракте Петрозаводск—Пяржа была перекрыта небольшой насыпью с гравийной прослойкой. Работы по введению прослойки состояли в следующем. Пугем подсыпки обочин и отчасти выемкой устраивалось корыто глубиной в среднем до 45 см. Дну его придавалась выпуклая поверхность 0,04—0,05 со скатами к обочинам. Для предупреждения заливания гравийной прослойки на дне корыта расстился мох слоем до 10 см и затем насыпался хорошего качества гравий слоем 12 см с утрамбовкой. Поверх гравия вновь был положен небольшой слой мха. Сверху гравий засыпался ранее вынутом грунтом. Дренаж делался поперечный в виде отводных воронок и продольный — углублением и расчисткой существующих канав.

В других местах того же тракта вместо гравия применялись в виде опыта песчаные прослойки.

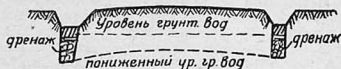


Рис. 4. Устройство дренажа

Эти прослойки устраивались так же, как гравийные. Снизу и сверху слой песка перекрывался мхом и затем засыпался местным грунтом.

После всех этих работ полотно покрывалось гравием слоем до 5 см и открывалось для движения.

Результаты были вполне хорошие.

Замену пучинистых грунтов следует производить грунтами, не подверженными пучинообразованию, песчаными или гравелистыми. Толщина заменяемого слоя грунта зависит от глубины промерзания и от качества применяемого грунта.

Для этой цели пучинистый грунт должен быть удален с полотна на глубину не менее 60 см и заменен более устойчивым. Одновременно должны быть приняты меры к возможно быстрому удалению с полотна всей талой воды. Для этого

в Америке предложен такой способ: поверхность полотна, образовавшаяся после снятия пучинистого грунта, выравнивается с небольшой выгуклостью и покрывается небольшим слоем дерна (без длинной травы), по верху которого уже распыляется устойчивый грунт (рис. 3). В этом случае дерн играет роль изолирующего слоя



Рис. 5. Понижение при помощи дренажа уровня грунтовой воды

между устойчивым и неустойчивым грунтом и в то же время является той поверхностью, по которой вода может проникать в боковые канавы и стекать по ним дальше.

Недостатком этого способа является гниение дерна в полотно дороги. Однако гниение в условиях плохого доступа воздуха и постоянного увлажнения дерна протекает медленно. Боковые канавы на этих участках должны быть достаточно глубоки, чтобы обеспечить отвод из верхнего замененного слоя.

Созданный над пучинной слой устойчивого грунта образует искусственную корку, которая напоминает собой естественную твердую корку, образующуюся на пучине в период ее просыхания. Эта корка перекрывает собой неустойчивый пучинистый грунт в критический период его увлажнения и позволяет пропускать по дороге довольно тяжелые грузы.

УМЕНЬШИТЬ ПЫЛЬ НА ДОРОГАХ

В Центральном научно-исследовательском дорожном институте прорабатываются методы борьбы с пылью на дорогах различных типов покрытий. В основном работы ведутся по трем направлениям: пыльность различных необработанных дорожностроительных материалов, зависимость пыльности этих материалов от влажности и влияние обработки обеспыливающих материалами.

Институт испытывает различные обеспыливающие материалы, большинство из которых являются отходами промышленного производства. Для этой цели сконструирован специальный прибор, отражающий состояние дорожных покрытий в момент движения по дороге повозок.

Прибор представляет собой скат на вертикальной оси, к которому притягивается образец, изготовленный из соответствующего дорожностроительного материала. Коляска приводится в движение с помощью ручного привода, а поднимаемая ею пыль оседает на стеклянную, предварительно взвешенную пластинку. После полного оседания пыли пластинка вновь взвешивается. Прибор дает возможность получить количество пыли от желаемого числа оборотов при различных скоростях движения (до 500 оборотов в минуту при ручном приводе).

Меры понижения уровня грунтовых вод сводятся к осушению дорожного полотна посредством дренажей или открытых канав. Этим понижается высота поднятия воды под влиянием всасывающей силы грунта и, следовательно, верхние слои грунта лишаются вредного увлажнения. Дренажные канавы можно располагать под боковыми канавами (рис. 4).

Для устройства такого дренажа вырывают канавы глубиной 1—1,5 м, шириной по дну 0,2—0,4 м. На дно укладывается дренажирующий материал (щебень, камень, гравий, фашинны и т. п.) примерно на $\frac{2}{3}$ глубины канавы. Поверх него кладется слой дерна травой вниз, чтобы уменьшить засоряемость дренажа сверху, а остальная часть досыпается местным грунтом, как показано на рисунке 5 и плотно утрамбовывается.

Для того чтобы такая дренажная канава работала правильно, ей обязательно должен быть придан продольный уклон (не менее 0,005) и в конце ее обеспечен выход воде.

Помимо продольных дренажей на сильно пучинистых участках должны быть заложены также и поперечные дренажи.

Наряду с указанными выше мероприятиями пучинистые участки должны быть обставлены предупредительными знаками. Для выработки мер дальнейшей борьбы с пучинами на данных участках следует тщательнее наблюдать за ними. Надо вести специальный журнал, где регулярно записывать начало и конец пучинообразования на каждом участке, характер пучин, меры ремонта, результаты ремонта и т. п.

Если же в силу недостаточности средств или значительного количества пучин не представляется возможным обеспечить бесперебойный проезд по дороге на значительном ее протяжении, то следует устраивать специальные объездные дороги в этих местах, или закрыть дорогу в целом для движения на срок действия пучин, или, по крайней мере, ограничить на этот срок нагрузку повозок.

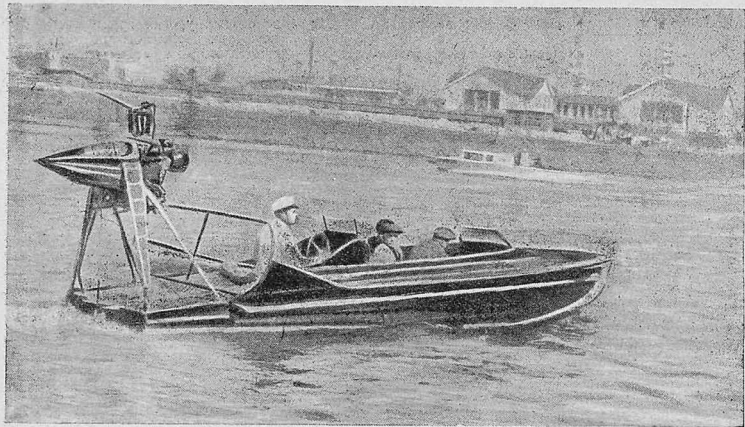
Инж. Менгел

В настоящее время испытаны два обеспыливающих материала: хлористый кальций и древесная смола. Нужно сказать, что древесная смола является лучшим обеспыливающим материалом, чем хлористый кальций.

Институт наметил обработку различных дорожностроительных материалов каменноугольной и торфяной смолой и сульфитно-целлюлозным шлаком, являющимся отходом бумагоного производства. Последний метод представляет особый интерес в виду наличия огромного количества этих отходов.

В этом году будут проводиться опыты по обеспыливанию шоссе в Ленинградской области сульфитно-целлюлозным шлаком и одной из указанных выше смол, чтобы в полевой обстановке сравнить действие их как обеспыливающих материалов и рентабельность применения каждого из них.

Проблема обеспыливания дорог имеет большое значение для засушливых районов, в первую очередь для Средней Азии (Таджикская ССР, Туркменская и Узбекская ССР). В этих районах необходимо немедленно начать опытные работы по обеспыливанию, выбрав местные дешевые обеспыливающие материалы.



На глассере по Москве-реке

НОВЕЙШИЕ лодочные двигатели

Демонстрировавшиеся на последней берлинской выставке лодочные моторы свидетельствуют, что

конструкторская мысль в этой области становится с каждым годом все более самостоятельной и ищет новые пути, отличные от направления развития обыкновенных двигателей внутреннего сгорания, применяющихся на автотранспорте.

Внимание конструкторов обращено главным образом на двухтактные съемные (боковые и заборные кормовые) двигатели.

Ниже мы даем обзор новейших конструкций лодочных моторов, подразделенных на три основные подгруппы.

1. Лодочные дизельмоторы были представлены фирмами Даймлер-Бенц и Бассе-Сельве. Последняя демонстрировала двухтактные бескомпрессорные моторы, работающие прямым впрыскиванием и дающие в зависимости от числа цилиндров до 36 л. с. при 1000 об/мин. Так, мощность одноцилиндрового мотора—12 л. с., а трехцилиндрового—36 л. с.

Все дизельмоторы фирмы Даймлер-Бенц мощностью от 10 до 100 л. с. имеют одинаковые размеры цилиндров и представлены в одном-, двух-, трех-, четырех-, и шестицилиндровом исполнении. У тихоходных моторов форкамера установлена вертикально (рис. 1), а у моторов, имеющих число оборотов более 1000 в минуту,—наклонно. Компрессоры отсутствуют. Горючее впрыскивается через игольчатую форсунку и готовится в камере посредством завихрения и регулирующей температуру вставки, благодаря чему обеспечивается хорошая приемистость при любой нагрузке и мягкий ход при всяком числе оборотов. На рис. 2 изображен 90-сильный шестицилиндровый дизельмотор фирмы Даймлер-Бенц.

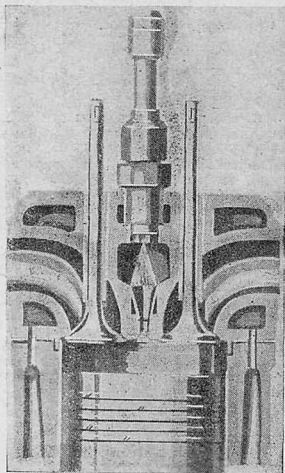


Рис. 1. Форкамера тихоходного лодочного дизель-мотора

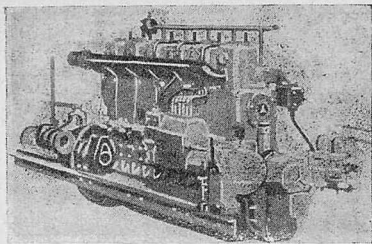


Рис. 2. 90-сильный шестицилиндровый лодочный двигатель фирмы Даймлер-Бенц

2. Карбюраторные моторы (Майбах, Бассе-Селве, Примат и др.) не подвергались за последние годы существенным изменениям и поэтому выпадают из плана этой статьи.

3. Заборные кормовые и боковые моторы. В области малолитражного моторостроения сделан большой шаг вперед. На выставке можно было видеть моторы с алюминиевыми цилиндрами, съемными головками, автоматическим стартером даже при литраже в 100 куб. см и много других конструктивных деталей, которые кроме того, что улучшают качества самого мотора, влияют благоприятно на расположение центра тяжести всей лодки, ее грузоподъемность и устойчивость.

Фирма Фихтель демонстрировала малый боковой мотор (рис. 3) литражем в 98 куб. см и два заборных двигателя (рис. 4 и 5) в 120 и 240 куб. см. Все эти моторы относительно высокооборотны ($n = 3500, 3000$ и 3300 об/мин). Удельная мощность составляет около $6-6,5$ кг/л. с., степень сжатия $5,5:1$. С особой тщательностью в этих моторах рассчитаны размеры винтов. Зависимость между размерами винта, скоростью и коэффициентом полезного действия показывает диаграмма 6. Как видно из диаграммы, наиболее благоприятный винт (205 мм диаметром) будет при крутизне $H/D=1$.

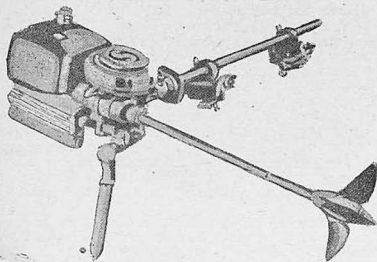


Рис. 3. Малый боковой двигатель литражем в 98 куб. см.

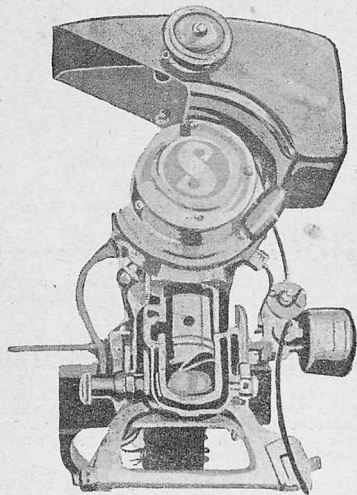


Рис. 4. Заборный двигатель в 120 куб. см.

Большой интерес представляет реверсируемый вал, имеющий прямой холостой и обратный ходы.

В отношении бесшумности этот мотор тоже очень тщательно переконструирован. Причем любопытно то обстоятельство, что заглушение выхлопных шумов осуществляется гораздо легче, чем устранение шумов, вызываемых сильным всасыванием воздуха через карбюратор.

Новинкой, далее, является совершенно автоматический стартер, благодаря которому устраняется канатная или ременная тяга даже в тяжелых моторах той же фирмы.

Боковые моторы Бюхнер снабжены реверсивным винтом для прямого, обратного и холостого хода. На холостом ходу крутизна лопастей винта равна нулю и сопротивление вводу

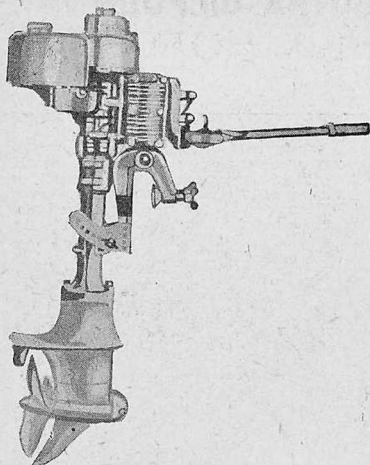


Рис. 5. Забортный двигатель в 240 куб. см

становится настолько незначительным, что запуск мотора не представляет никаких затруднений.

Моторы фирмы Харлей представляют интерес оригинально разработанным отводом выхлопных

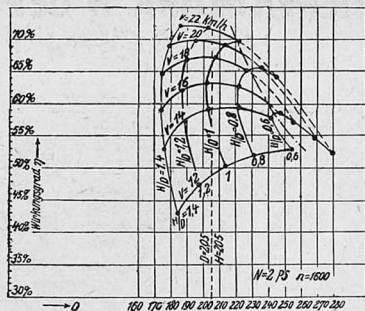


Рис. 6. Диаграмма зависимости между размерами винта, скоростью и коэффициентом полезного действия.

газов. С целью уменьшения вибраций мотор установлен на резине.

В двухцилиндровом двигателе Роталь устроен специальный стартер таким образом, что при запуске один из цилиндров выключается из системы подвода горючего. Одновременно при этом происходит короткое замыкание свечи этого цилиндра. Благодаря такой системе, и особенно горячей запальной искре, запуск мотора осуществляется безотказно.

Ю. Клейнман

О РЕГЕНЕРАЦИИ ОТРАБОТАННЫХ МАСЕЛ

Борьба за экономию горючего и смазочных масел в автомобильном хозяйстве — важнейшая задача сегодняшнего дня. Однако хозяйственные организации не уделяют еще достаточного внимания этому вопросу.

1-й автобусный парк, например, расходует ежемесячно в среднем 38 513 кг моторного масла на 170 машин. Эта цифра заставляет серьезно призадуматься.

Одним из способов экономии является регенерация отработанного масла. Такое мероприятие было намечено автобусным парком еще в прошлом году, но, к сожалению, до настоящего времени вопрос этот остается открытым.

Предполагаемый цех регенерации будет обслуживать четыре автобусных парка, так как производительность оборудования, которое намечено для установки под регенерацию, — от 40 до 80 т чистого масла в месяц, т. е. почти 3 т в сутки.

По предварительным подсчетам, из 1000 кг отработанного масла можно получить примерно 600—700 кг чистого масла.

Отработанное масло первоначально поступает в перегонный бак, где происходит процесс отгонки бензина от масла при температуре 250° С, посредством перегретого пара, поступающего из центральной котельной. Продолжительность отгонки от 8 до 10 часов. Пары бензина, как наиболее легкие, улавливаются специальным устройством и поступают по бензинопроводу в

холодильник, внутри которого устроен змеевик. Из холодильника бензин выливается в железные бочки и направляется по месту своего назначения. Масло же, очищенное от бензина, из перегонного бака поступает в железный чан, где после проверки качества, в зависимости от степени загрязненности, откачивается посредством насоса в так называемые мешалки. В мешалках происходит обработка масла едким натром. После отстойки масло перекачивается в следующую кислотную мешалку, где обрабатывается серной кислотой.

После этого перемешивание прекращают и маслу дают отстояться, спуская с нижнего края кислотные отбросы. Затем из мешалки с серной кислотой масло поступает в третью мешалку, где подогревается до температуры 110—120° С, причем маслу не дают охладиться и не прекращают перемешивания, пропуская его с помощью насоса через фильтрпресс. Как только замечают, что вся влага удалена, масло выливают в железный чан, а затем уже разливают в бочки, предварительно промытые и тщательно высушенные.

Проведение в жизнь этого мероприятия должно дать большую экономию автобусному хозяйству. Однако трест Мосавтотранс не предпринимает никаких мер к устройству цеха регенерации. Необходимо сдвинуть это дело с мертвой точки.

Инж. Клименков

ПЕРЕКЛЕПКА И ОБРАБОТКА ФЕРОДО Тормозных Колодок

В гаражах и авторемонтных мастерских часто не придают значения методам и точности обработки феродо тормозных колодок. Между тем от правильности приклейки и обработки феродо в значительной степени зависят безупречное действие тормозов и равномерный износ тормозных барабанов.

К колодкам или тормозным лентам предъявляются следующие технические условия:

все шарнирные соединения колодок не должны обладать большим люфтом (предел 0,1 мм);

феродо колодок должно быть доброкачественным, т. е. обладать наибольшей прочностью и наибольшим коэффициентом трения;

радиус кривизны поверхности феродо должен соответствовать радиусу кривизны тормозного барабана;

феродо должно быть правильно приклепано к колодке, без сборок и соответствующими заклепками.

Замену изношенного феродо начинают с удаления заклепок и снятия негодного феродо с колодок. Ни в коем случае не рекомендуется срубать старые заклепки с помощью молотка или зубила, так как это влечет за собой повреждение отверстий и деформацию колодок. Удаление заклепок производят путем высверливания их на сверльном станке или выдавливанием на винтовом или эксцентриковом прессе. На рисунке 1 представлен процесс удаления заклепки последним из указанных способов.

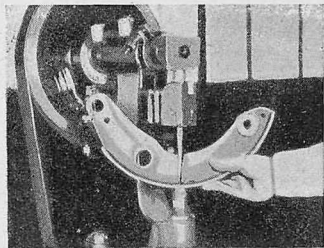


Рис. 1. Выдавливание заклепок

После удаления заклепок снимают изношенное феродо и очищают поверхность колодки от ржавчины и грязи. В том случае, если колодки ставятся в расточенный барабан, необходимо поверхность колодок обработать так, чтобы радиус их кривизны был меньше радиуса кривизны барабана на толщину ленты феродо.

Обработка колодок может быть произведена на станке, изображенном на рисунке 2. Колодка крепится на пальцы вращающегося стола А, имеющего шкалы установки колодок для обра-

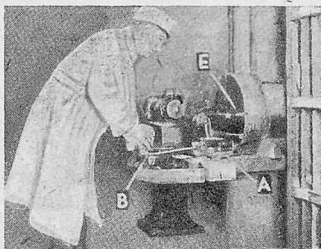


Рис. 2. Обработка колодок на станке

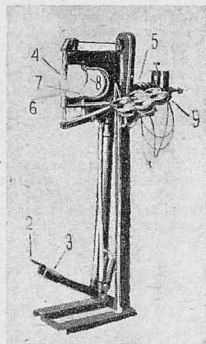


Рис. 3. Общий вид станка для сверления и клепки феродо, освоенный трестом Гаро

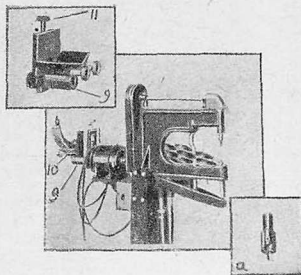


Рис. 4. Отдельные части станка для сверления и клепки Феродо

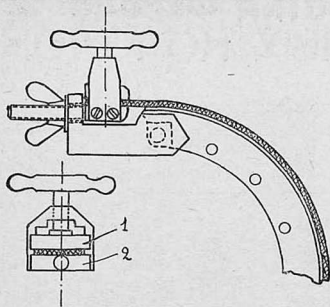


Рис. 5. Натяжное приспособление для феродо

ботки под разные радиусы кривизны. Вращая стол рукой за рычаг В, корборундовым кругом Е снимают излишний металл с поверхности колодки и подгоняют ее радиус под радиус тормозного барабана с учетом толщины феродо.

Отверстия под заклепки должны соответствовать диаметру заклепок и не должны быть овальными. В тех случаях, когда отверстия разработались неправильно, необходимо их или заварить и просверлить вновь, или развернуть под ремонтные размеры заклепок.

Сверление и клепка могут быть произведены с помощью станка, изображенного на рисунке 3 (освоенного трестом ГАРО). Станок состоит из станины 1 и двух рычажных педалей 2 и 3. В верхней части станины имеются комбиниро-

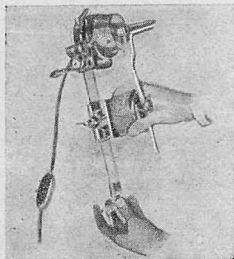
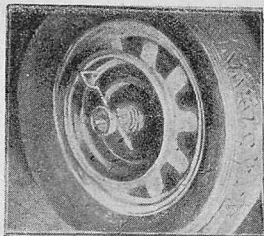


Рис. 7 (сверху), 8 (снизу). Установка и регулировка радиуса обработки

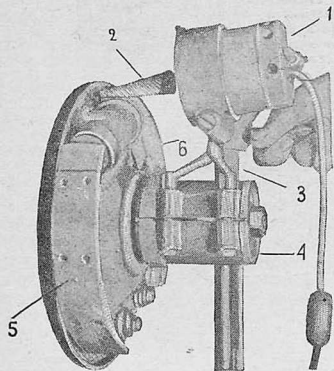


Рис. 6. Окончательная обработка поверхности переключных тормозных колодок на станке „Weaver“

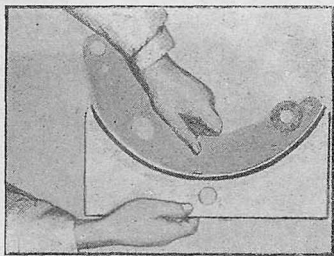


Рис. 9. Шаблоны, служащие для контроля правильности переделки

ванные сверло и зенкер 2 (см. отдельное изображение на рис. 4-а), приводимые во вращение электромотором 5. Поставив колодку с феродо на матрицу 6 и нажимая на рычаг 2, приближают ее к вращающемуся сверлу и зенкеру. Матрица 7 и пуансон 8 служат для производства процесса клепки. Нажим пуансона на матрицу производится рычагом 3.

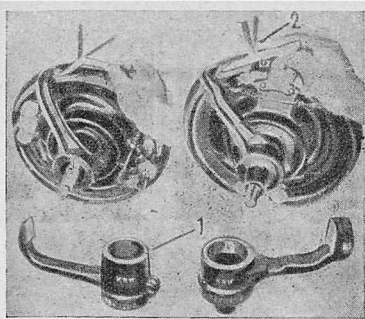


Рис. 10. Контроль переклепанных колодок с помощью вращающейся скобы и щупа

На этом же станке можно производить и окончательную обработку поверхности фередо. Для этого в правой части станка имеется шлифовальный барабан 9, приводимый в движение указанным выше электромотором (рис. 4). Поставленную на ролики 10 колодку продвигают по этим роликам взад и вперед.

Винтом 11 регулируют толщину слоя, снимаемого вращающимся барабаном 9.

Чтобы избежать образования складок и пузырей на поверхности фередо, являющихся следствием слабой натяжки фередо во время клепки, необходимо пользоваться специальными натяжными приспособлениями. На чертеже 5 дана конструкция такого приспособления, которое доступно к изготовлению в любых малооборудованных мастерских или гаражах. Конец ленты фередо предварительно приклепывается заклепками к одному из краев колодки. У другого конца колодки крепится указанное выше при-

способление для натяжки. Свободный конец ленты фередо вращением маховика 3 зажимается между губками приспособления 1 и 2.

Повертывая барашек, производят натяжку фередо на поверхности колодки. В таком положении лента и приклепывается к колодке. Приспособление снимается только после того, как приклепаны все заклепки.

Окончательную обработку поверхности переклепанных тормозных колодок, соответственно радиусу тормозного барабана, лучше производить тогда, когда колодки смонтированы. На рисунке 6 представлено приспособление фирмы «Weaver». Оно состоит из мотора 1, приводящего во вращение рашпиль 2, и установочного кронштейна 3 со втулкой 4. Процесс установки и регулирования радиуса обработки соответственно радиусу расточенного барабана представлен на рисунках 7 и 8. Вращая мотор вместе с рашпилем вокруг собранных колодок 5 и 6 (рис. 6), производят точную обработку поверхностей колодок.

Для контроля правильности переклепки и обработки тормозных колодок служат или шаблоны (рис. 9), или специальные контрольные приспособления и щупы (рис. 10). Контрольный шаблон по радиусу кривизны должен точно соответствовать тормозному барабану. Просматривая на свет, убеждаются в пригодности его для дальнейшего монтажа колодки тормоза.

На рисунке 10 изображен процесс контроля с помощью вращающейся скобы 1 и щупа 2.

Следует отметить, что в качестве материала для заклепок должна употребляться красная медь, и только за неимением ее можно поставить заклепки из слабо вязкого алюминия. Железные заклепки непригодны, потому что, являясь более твердыми и не стираясь одновременно с фередо, они мешают прилеганию фередо к поверхности тормозного барабана. Торможение от этого получается неудовлетворительным. Кроме того, при наличии железных заклепок выдающиеся головки заклепок способствуют образованию на поверхности трения барабана глубоких борозд и таким образом способствуют скорому износу барабана.

Инж. Морозов

„МАЛЕНЬКАЯ ДЕТАЛЬ, ТРЕБУЮЩАЯ БОЛЬШОГО ВНИМАНИЯ“

Под таким названием была помещена статья инж. Зарецкого в № 5 журнала «За рулем».

Автор статьи вполне справедливо указывает на плохое качество выпускаемых храповиков. Однако, я не согласен с его утверждением, что эти храповики невозможно изготовить своими средствами в мастерской гаража, даже хорошо оборудованной.

Наш гараж хорошего оборудования не имеет, есть лишь тиски и горн, но этого вполне достаточно для восстановления изношенного храповика. Восстановленные в наших условиях храповики служат долго, по два года и больше.

Обработка храповика состоит в следующем. Сначала производим опилку зубьев, затем нагреваем храповик на горне добела. Одновре-

менно с храповиком на этом же горне нагреваем пластинку белого чугуна, и в тот момент, когда чугун начинает плавиться, тут же, в горне, пластинкой водим по зубьям храповика, покрывая их слоем чугуна. После этого храповик вынимается из горна и охлаждается в атмосферном воздухе. Вот и вся операция восстановления храповика. Следует только следить, чтобы наплавка чугуна на зубья ложилась ровным и нужным слоем, так как при охлаждении храповика дальнейшая обработка возможна лишь на наждачном камне.

Механик гаража Крайсовпрофа

В. Бажанкин

г. Горький

Техническая консультация

ПОД РЕДАКЦИЕЙ инж. И. И. ДЮМУЛЕНА

Тов. Г. БЕЛОВУ, совхоз „Пробуждение“, Подгорненский р-н.

1. Можно ли установить на автомобиле ЗИС-5 магнето?

Вполне возможно. Для установки магнето у двигателя ЗИС предусмотрено место и привод вращения. Приводом служит свободный конец продолжения валика водяной помпы. Для установки магнето необходимо изготовить площадку, которая упреляется на болты стыка картера. Магнето берется левого вращения.

2. Сколько оборотов должен делать якорь магнето за один оборот коленчатого вала у 6-цилиндрового двигателя?

Магнето дает две искры за один оборот якоря. У четырехцилиндрового двигателя должно происходить 2 вспышки за один оборот коленчатого вала. Следовательно, скорость вращения якоря магнето и коленчатого вала четырехцилиндрового двигателя одинаковы, т. е. передаточное отношение равняется 1:1. Для шестицилиндрового двигателя, у которого происходит 3 вспышки за один оборот коленчатого вала, скорость вращения якоря магнето должна быть в полтора раза больше.

3. Какое количество горючего на 1 километр потребуется для автомобиля ЗИС-5 при езде по плохим дорогам?

Средняя норма расхода горючего для ЗИС-5 по инструкции Цудортранса—330 грамм на километр. В зависимости от дорожных условий эта норма может быть увеличена или уменьшена. В таких случаях специальная комиссия с участием шоферов и регулировщиков производит опытную проверку расхода горючего.

4. Как отрегулировать карбюратор типа „Зенит“ с экономайзером, установленный на ЗИС-5?

Регулировка должна производиться на прогретом двигателе. Предварительно нужно проверить зазоры между толкателем и стержнем клапанов, проверить и прочистить свечи, а также убедиться, что в стыках всасывающей трубы нет неплотностей. Регулировка на холостой ход производится при помощи специального регулировочного винта с пружиной. Регулировка на средние обороты производится подбором компенсаторной пробки. Регулировка на большие обороты — подбором клапированной пробки, находящейся под главным жиклером.

Проверка регулировки производится путем испытания машины на ходу и по расходу горючего.

Т. Г. ДОЙЧЕВУ, ГРИГОРЕНКО и ПОДАСИНОВУ, г. Киев

Из какого материала изготавливаются клапаны?

Выхлопные клапаны изготавливаются из стали сильхром, химический состав которого указан в табл. 1.

яется никелевая, хромоникелевая, хромистая или хромованидиевая стали.

Всасывающий клапан изготавливается из стали 5140 (см. табл. 2).

Для всасывающих же клапанов обычно приме-

Табл. 1.

	C	Mn	Si	P не более	S не более	Cr
ЗИС-5 выхлопной . . .	0,4 — 0,5	0,3 — 0,6	2,0 — 3,5	0,035	0,035	8,0 — 11,0
ГАЗ-А и АА выхлопные и всасывающие делаются из одной стали	0,35 — 0,45	0,3 — 0,5	2,5 — 3,0	0,03	0,03	8,5 — 9,2

Табл. 2.

	C	Mn	Si	P не более	Si не более	Cr
ЗИС-5	0,35 — 0,45	0,5 — 0,8	менее 0,35	0,04	0,045	0,8 — 1,1

4. Укажите фазы распределения автомобилей ГАЗ, ЗИС, ЯГ

Фазы распределения следующие:

Ф а з ы	Н а ч а л о			К о н е ц		
	ЯГ	АМО	ГАЗ	ЯГ	АМО	ГАЗ
Всасывание	2° после В.М.Т.	2° после В.М.Т.	7,5° после В.М.Т.	60—65° после Н.М.Т.	45—50° после Н.М.Т.	48,5° после Н.М.Т.
Выхлоп	45—50° до Н.М.Т.	45—50° до Н.М.Т.	51,5° до Н.М.Т.	2° после В.М.Т.	2° после В.М.Т.	4,5° после В.М.Т.

Тов. В. КОЛЕСНИКОВУ, ст. Гуково, Азово-Черноморский край

1. Какая разница между литражем и литровой мощностью и как ее можно высчитать?

Литраж двигателя представляет собой сумму рабочих объемов отдельных цилиндров. Формула для подсчета литража следующая:

$$V_d = 0,00078 \cdot D^2 \cdot S \cdot i, \text{ или:}$$

$$V_d = \frac{3 \cdot 14 \cdot d^2}{4 \cdot 1000} S \cdot i,$$

где:

 V_d — объем цилиндров в литрах,

0,00078 — постоянное число,

 D — диаметр поршня в сантиметрах, S — ход поршня в сантиметрах, i — число цилиндров.

Литровая мощность показывает соотношение между эффективной мощностью двигателя и литражем. Подсчитывается она по следующей формуле:

$$N_{л} = \frac{N_{эф}}{V_d}$$

где $N_{эф}$ — эффективная мощность в лш. силах,
 V_d — рабочий объем двигателя в литрах.

2. Как подсчитать емкость аккумулятора в амперчасах?

Нужно помножить разрядную силу тока в амперах на время разрядки в часах.

Тов. Д. ФИЛИМОНОВУ, г. Краснодар

1. Чем можно паять вольфрам?

В гаражных условиях вольфрамовые контакты можно припаять медью или серебром, употребляя в качестве флюса буру. Однако этот способ допустим лишь в крайнем случае, так как при открытой пайке вольфрам окисляется, и уменьшается срок службы контактов. На электрозаводе контакты припаяются медью в нейтральном газе.

2. Для чего существуют зазоры между ротором и контактами распределителя?

Для того, чтобы избежать трущихся и подверженных износу частей. Кроме того дополнительные зазоры усиливают искру в свечах.

3. Можно ли стартер переделать на динамо?

Можно, хотя это потребует сложной переделки. Нужно перемотать якорь и полюсы, заменив полюсовую обмотку на проволоку сечением 1,2 мм.

Тов. М. УШАКОВУ

1. В условиях работы большинства МТС при переливке шатунных подшипников и их последующей пригонке получается разный вес шатунов. Нужно ли обращать внимание на уравновешенность шатунов или достаточно подбирать одинакового веса только поршни?

Силы инерции возвратно движущихся масс поршней и центробежные силы, возникающие на шейках вала от веса головок шатунов, имеют различный характер и вызывают различное действие. Нужно стремиться к уравновешиванию отдельно и поршней и шатунов. Чем быстрее ходит двигатель, тем тщательнее нужно производить выверку веса. Для большей уравновешенности все же нужно комплектовать поршни с шатунами, чтобы разница в весе комплекта не превышала 2 проц.

Тов. В. КАЗАДАЕВУ, Б. Дергуновская МТС, Куйбышевского края.

1. Почему у грузовой машины ГАЗ-АА не ставится компрессор для накачки шин?

Операция подкачки шин на автомобиле ГАЗ-АА сама по себе занимает сравнительно немного времени и может быть с успехом выполнена простым ручным насосом. Кроме того установка компрессора удорожила бы машину и потребовала бы конструктивных изменений.

2. Каким образом ток высокого напряжения возвращается со свечи во вторичную обмотку?

Со свечи ток в последовательном порядке проходит через массу автомобиля, аккумулятор, выключатель зажигания, добавочное сопротивление на катушке, первичную обмотку и в месте соединения с вторичной обмоткой замыкает свой путь.

3. Как включен амперметр в электрооборудовании автомобиля ГАЗ?

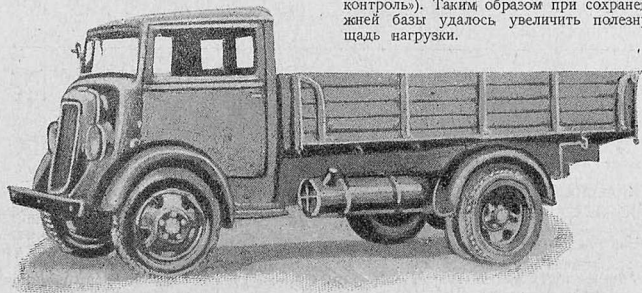
Амперметр соединен последовательно в цепи провода, идущего от аккумуляторной батареи к зажиму реле динамо.

ПОПРАВКА

В № 7 журнала «За рулем» в отделе «Техническая консультация» (стр. 24) был помещен ряд ответов т. Толстихиной. Ответ за № 1 ошибочно иллюстрирован схемой, которая не имеет отношения к данному ответу и при его разборе может внести некоторую неясность

НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТО

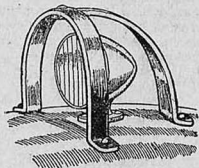
ГРУЗОВОЙ ФОРД НОВОГО ТИПА



Английский филиал Форда выпустил новую модель грузовика, в которой место водителя расположено рядом с двигателем («Форвард-контроль»). Таким образом при сохранении прежней базы удалось увеличить полезную площадь нагрузки.

ПРЕДОХРАНИТЕЛЬ ДЛЯ ПОДФАРОК

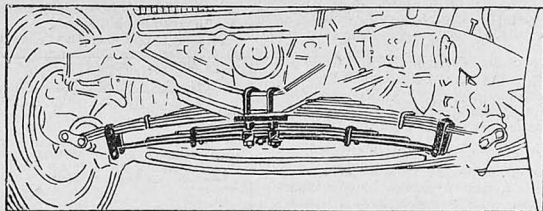
Подфарки, устанавливаемые на крыльях, терпят повреждение при малейшем столкновении.



Для предотвращения этого в Англии предложено перекрывать подфарки предохранительными полосами так, как это показано на чертеже.

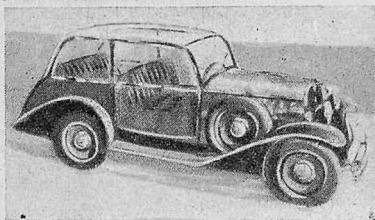
ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ РЕССОРА ДЛЯ НОВОГО ФОРДА

Новая система фордовской подвески значительно облегчает проблему установки дополнительных рессор. На рисунке — передняя рессора грузовика, поставленная согласно новой конструкции перед осью, и дополнительная рессора, расположенная под ней.



СТЕКЛЯННЫЙ КУЗОВ

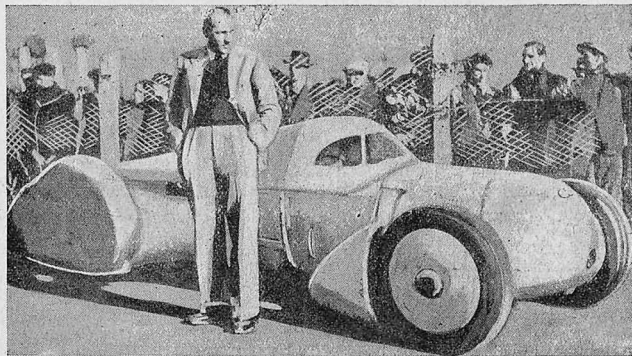
На рисунке изображен рекламный автомобиль фирмы небьющихся и гнущихся стекол Сигла (Германия). Кузов автомобиля выполнен из стекла этой фирмы. Такое «кузовостроение» вряд ли имеет будущее, но прочность современных автостекол вполне доказана опытом эксплуатации



этой машины. Существенный недостаток кузова из стекла — обилие рефлексов от солнца и уличного освещения.

ГОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

320 КИЛОМЕТРОВ В ЧАС НА АВТОМОБИЛЕ С ДВИГАТЕЛЕМ, РАСПОЛОЖЕННЫМ СЗАДИ

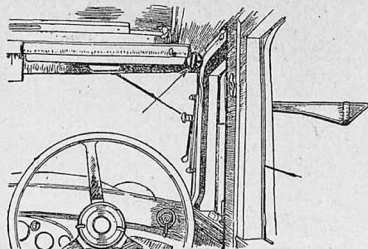


Немецкий спортивно-гоночный автомобиль «Ауто-Унион» с двигателем, расположенным сзади, продолжает побивать рекорды машин этого класса. Это объясняется прежде всего исключительно удачной обтекаемой формой автомо-

биля. Место водителя закрыто застекленным обтекателем. На рисунке — автомобиль «Ауто-Унион» после установления им рекорда — 220 километров в час.

ЗЕРКАЛО, ОТРАЖАЮЩЕЕ СВЕТ СВЕТОФОРА

Останавливаясь перед перекрестком, водители закрытых машин нередко принуждены нагибаться, чтобы видеть высоко подвешенный светофор, загороженный от них крышей машины.



Фирма Моррис (Англия) устранила эту дополнительную «работу» водителей, установив перед водителем призму и зеркало, отражающее свет светофора. На рисунке прибор указан стрелкой.

ВЫШЛИ В СВЕТ СЛЕДУЮЩИЕ КНИГИ БИБЛИОТЕКИ „ЗА РУЛЕМ“:

Инж. Г. В. ЗИМЕЛЕВ. „Новейшие автомобильные конструкции“.

Вып. 1—4

Н. Н. УРВАНЦЕВ. „Автотранспорт в борьбе за освоение Арктики“.

Вып. 5—6.

Инж. П. САРСАТСКИХ. „Озеленение дорог“.

Вып. 7—8.

Инж. П. БУРЛАЙ. Постройка простейших мостов.

Вып. 9—10.

Инж. И. ДЮМУЛЕН. „Как бороться за экономию горючего“.

Вып. 11—12.

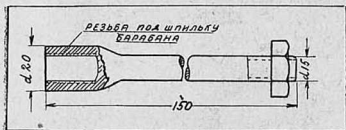
Подписная цена на библиотечку „За рулем“:
12 мес. — 9 р.; 6 мес. — 4 р. 50 коп.

Обмениваемся опытом гаражников

СЪЕМНИК ДЛЯ ТОРМОЗНЫХ БАРАБАНОВ ГАЗ

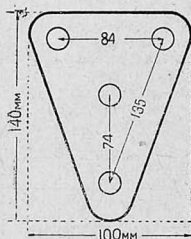
Предложение шофера А. Шарфутдинова, Казань

Из прута, диаметром 20 мм, отрезаются три куска, длиной каждый по 150 мм. На одном конце этих кусков нарезается резьба под резьбу шпильки. На расстоянии 30 мм от этого конца



Черт. 1.

прут по всей длине стачивается до 15 мм в диаметре и на другом конце также нарезается резьба и подбираются гайки (черт. 1).



Черт. 2

Далее из листового железа толщиной 8 мм вырезается треугольная плита, размером 100×140 мм (черт. 2). Края плиты закругляются, в плите высверливаются 4 отверстия—и съемник готов. Стяжные пруты навинчиваются на шпильки, на концы под гайки одевается плита, а в среднее отверстие ставится упорный стяжной болт, на который с обратной стороны навинчивается гайка.

СМАЗКА КУЛАЧКА ПРЕРЫВАТЕЛЯ

Предложение шофера Н. Бедина, Берестовская МТС

В батарейной системе зажигания молоточек прерывателя имеет фибровый выступ, который работает при совершенном отсутствии смазки. При сработке фибры между контактами прерывателя уменьшается зазор и двигатель начинает работать с перебоями. Я сделал такой опыт. Через каждые 400—500 км смазывал кулачок прерывателя тонким слоем вазелина, и оказалось, что моя машина работала хорошо и износ фибры был минимальным.

Предлагаю гг. шоферам последовать моему примеру.

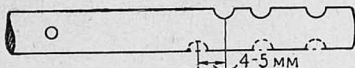
КАК УСТРАНИТЬ САМОВЫКЛЮЧЕНИЕ 3-И СКОРОСТИ МАШИНЫ ГАЗ-А

Предложение шоферов В. Петрова и С. Сенькова, г. Чебоксары, ЧАССР

У некоторых машин ГАЗ-А после пробега 3—4 тыс. км при езде на гору и от тряски замечается частое выключение 3-й передачи, несмотря на то, что зубья первичного валика и шестерни не имеют заметного износа.

Происходит это потому, что шестерня прямой передачи не заходит на первичный вал примерно на 4—5 мм. Устранить этот недостаток можно следующим способом.

Надо разобрать крышку коробки передач, снять валик переключения и с противоположной стороны выпилить круглым напильником три выемки. При этом выемки 2-го и нейтрального полбжений следует выпилить на-



против старых выемок, а выемку 3-й передачи выпилить на 4—5 мм дальше, как показано на рисунке.

Указанная работа легко выполнима в гаражных условиях в течение 5—6 часов.

Опыт, произведенный на двух машинах «№ П50—24» и «84 Чувашия» дали хорошие результаты.

НУЖНА ПЕРЕНОСНАЯ ЛАМПА, А НЕ НЕПОДВИЖНАЯ ЛАМПОЧКА ПОД КАПОТОМ

Отклики на предложение г. Паникова (См. журнал «За рулем», № 12, за 1934 г.)

При ночной работе иметь свет на случай неисправности машины совершенно необходимо, но предлагаемый т. Паниковым способ установки лампочки под капотом я считаю не совсем удачным, так как лампочка будет освещать только верхнюю часть мотора.

Нужна переносная лампа, но и для переноски щитковый патрон неудобен и недостаточно прочен.

Необходимо автомобили, выпускаемые заводом, оборудовать штепселем и переносной лампой, снабженной шнуром достаточной длины, а также предохранительной сеткой.

А. Ильинский.

Электромонтер гаража ЦАГИ

ИЗ ЧЕГО ДЕЛАТЬ ДИАФРАГМУ ДЛЯ БЕНЗИНОВОЙ ПМПЫ

Предложение шофера т. Пушкина, г. Ногинск

Очень хорошая диафрагма для бензиновой помпы автомобиля АМО-3 получается из обыкновенной хромовой кожи, хорошо смазанной мылом. Такая диафрагма, поставленная мною, работает уже 3-й месяц безотказно.

ПОЧЕМУ ПОДШИПНИК 4020 В ТРАКТОРЕ СТЗ БЫСТРО ИЗНАШИВАЕТСЯ

Предложение Ф. Жаркова, Запсибкрай, Маслянинский совхоз

Тракторный парк Мышкинского Лысносовхоза состоит из 13 машин: 5 Фордзон-Путиловцев и 8 СТЗ. Во время ремонта тракторов СТЗ пришлось встретиться с очень нежелательной картиной. У всех 8 тракторов оказались изношенными роликовые конические подшипники полуосей, при чем до такой степени, что из 4 подшипников трактора не удалось подобрать ни одного хотя бы более или менее сносного, с тем, чтобы снова его употребить в дело. Первое, что бросается в глаза, это обилие грязи на самом подшипнике и вокруг него. Грязь буквально занимает в подшипнике все свободное место. Виновником этого является завод, выпускающий эти тракторы, т. е. Сталинградский тракторный завод.

Между полуосевым рукавом 120 и крышкой полуосевого рукава 122 ставятся металлические прокладки 124, имеющие форму полумесяца, которые регулируют осевую игру полуосей. Эти прокладки накладываются одна на одну так, что между ними получается свободное пространство, через которое может проникать грязь.

Я уверен, что такое явление обнаружено и в других тракторных хозяйствах. На подшипники 4020 такой огромный спрос, что организации, наблюдающие тракторными запасными частями, не удовлетворяют потребности и на 15 проц. Большинство ремонтных мастерских, чтобы выйти из такого положения, вынуждены ставить подшипники, явно непригодные для работы, или ремонтировать их.

В мастерской Мышкинского лысносовхоза вместо подшипников 4020 ставятся подшипники «19» Фордзон-Путиловца — шариковые, от кожухов полуосей.

Заводу СТЗ необходимо вместо того, чтобы регулирующие прокладки ставить одна на одну, ставить их в нахлестку, тогда свободного места для прохода грязи не будет и подшипники станут работать нормально, т. е. не по 1—2 месяца, а весь рабочий сезон.

УЧЕТ ГОРЮЧЕГО

Предложение С. Ф. Туркевича, Чернигов

Огромный перерасход топлива, наблюдающийся в автохозяйствах, происходит не только от неправильного содержания системы карбюратора, но и от неправильного учета горючего, что облегчает в значительной степени хищение, а также и злоупотребление со стороны водительского состава.

В целях более экономного расхода горючего необходимо ввести следующий порядок выдачи бензина на автомашине:

1) На путевом листе водитель должен вести правильную запись километража.

2) Обязательна роспись лица, пользующегося машиной.

3) Ежедневно, по возвращении машины в гараж после работы, путевой лист должен сдаваться в контору гаража, где его проверяют, подсчитывают общий пробег автомашины за рабочий день и выписывают горючее, согласно пройденного километража. Горючее надо выписывать только по норме.

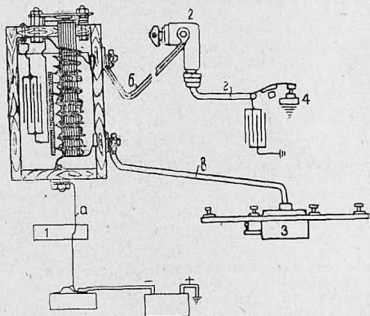
Необходимо также ввести премиальную систему за экономно горючего.

УСТАНОВКА ФОРДЗОНОВСКОЙ КАТУШКИ ЗАЖИГАНИЯ НА АВТОМОБИЛЬ ГАЗ

Предложение шофера С. Шабля, Азчерк край, Братская МТС

При порче индукционной катушки на автомобиле ГАЗ ее можно заменить фордзонской катушкой. Схема установки, показанная на рисунке, несколько отличается от установки, предложенной т. Тереховым («За рулем» № 20 за 1933 г.).

Для установки необходимо ко всем трем клеммам катушки припаять винтовые зажимы для



соединения проводов. Соединение проводов производится следующим образом: провод а, черненький, идущий от переходной коробки 1, соединяется с нижней клеммой катушки. Провод б красный, идущий от замка зажигания 2, соединяется с верхней боковой клеммой. Провод в, идущий от трамблера 3, соединяется с нижней боковой клеммой. Бронированный провод г к прерывателю 4 и все остальное расположение приборов остается без изменения.

Автор просит все замечания по поводу установки катушки посылать в порядке обмена опытом по адресу: Азово-Черноморский край, Усть-Лабинский р., Ладожское п/отд., хут. Болгов, Братская МТС.

НУЖНО ИЗМЕНИТЬ КОНСТРУКЦИЮ УСКОРИТЕЛЯ МАГНЕТО

Предложение механика Д. Денисова, Донбасс, Старобельский окр.

Работая продолжительное время по автотракторному делу, я убедился, что ускорители магнето производства Электростроительного завода очень непрочны и быстро ломаются. Предлагаю изменить конструкцию ускорителя по типу ускорителя «Силитдорф» и «Аэросилитдорф», которые имеют сильную витую пружину и работают безотказно.

ГДЕ ХРАНИТЬ НА АВТОМОБИЛЕ ПУТЕВОЙ ЛИСТ

Предложение К. А. Лерх, г. Куйбышев, Край-дортранс

Предлагаю на потолке кабины прибивать карманы из клеенки или брезента, куда удобно вкладывать путевые листы и другие документы. Такое расположение карманов обеспечивает полную сохранность документов и в то же время является удобным для пользования.

ВЕСТИ С МЕСТ

АВТОДОРОВЦЫ ОЧИСТИЛИ ЗАВОДСКОЙ ДВОР

В Артинском и Манчажском районах, Свердловской области, никто не заботится о дорогах. Машины Артинского завода по изготовлению кос, а также районной МТС и колхозов, главные рейсы совершают по дороге от Артея до Манчажа. Эта дорога на протяжении в 64 км совершенно непригодна для автотранспорта.

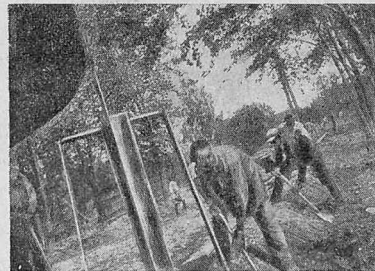
Еще в худшем состоянии находятся подъездные пути и двор Артинского завода. Завод буквально утонул в грязи. Мессиво из грязи, глубиной не менее 40 см, в котором валяются обрезки стали, покрывает всю территорию завода. Без буксовки машины не в состоянии ни выехать, ни въехать на заводской двор. Директор завода т. Краюхин все внимание уделяет выполнению плана по изготовлению кос, забывая, что эти косы надо доставить за 64 км.

Не дожидаясь, пока районные организации раскачаются и приступят к строительству дорог, администрация завода приведет в порядок заводской двор, местный заводской Автотор должен взять на себя инициативу борьбы с бездорожием. Под руководством завгара т. Акулова, профполномоченного т. Климова и комсомольца т. Бурова все рабочие гаража в количестве 33 чел. отработали на субботниках 217 часов. Двор прибран, вся площадь вокруг гаража очищена от грязи.

Начало положено. Инициативу заводского Автотора должен подхватить областной дортранс, привлечь на помощь местное население и срочно приступить к строительству основных дорог района.

Кетов

Артинский косзавод

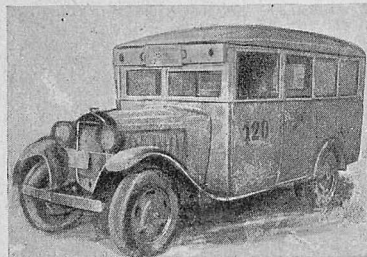


Дорожная бригада т. Киткина планирует откос в Прогонном пер. г. Ленинграда. За высокие показатели, бригада получила переходящее Красное знамя Володарского райсовета

АВТОТРАНСПОРТ В ЗАГОНЕ

В Новороссийске чрезвычайно остро стоит вопрос с транспортом. Единственным средством передвижения являются автобусы, курсирующие в городе и обслуживающие курортную линию Кабардинка, Геленджик, Анапа и др.

Город разделен бухтой на две части. В одной расположены основные промышленные предприятия — цементные заводы, в другой — рабочие районы. Местное отделение Азчертранса бесцельно справиться с перевозками. Машин нехва-



ЗИС-5, переоборудованный Новороссийским отделением Азчертранса в пассажирский автобус

Фото Ракутина

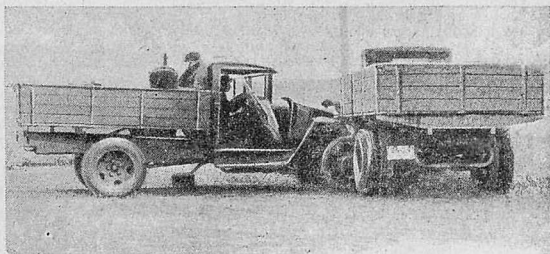
тает, к тому же весь парк давно прошел свой амортизационный срок, и некоторые машины просто опасно выпускать на линию. Пополнений же и обновлений нет, несмотря на то, что вопрос этот неоднократно ставился перед крайними организациями.

Чтобы смягчить хотя бы несколько тяжелое положение с транспортом, отделение Азчертранса переоборудовало 4 новых грузовика ЗИС-5 в пассажирские. Кустарный способ изготовления кузовов обошелся дороже фабричного, но другого выхода не было.

Выпуск на линию 4 новых автобусов, конечно, не обеспечивает нормального передвижения как в городе, так и по загородной линии. Попрежнему сотни рабочих вынуждены пешком отправляться за несколько километров на свои предприятия, а большие часы дожидаться очереди на автобусы. Городу необходимо по крайней мере еще 15—20 автобусов. И это должны, наконец, учесть и Цудортранс и те организации, которые планируют распределение машин. Недопустимо, чтобы крупный портовый город, лежащий в центре курорта, не имел бы хорошо налаженного транспорта.

М. Ракутин

Новороссийск



Авария в калмыцких степях. Машина, принадлежащая совхозу № 4, под управлением неопытного водителя Черникова наскочила на машину Заготовьединения

Еще в 1927 г. кочевники калмыцких степей в ужасе разбегались при виде автомобиля, случайно попадавшего им на пути.

Сейчас Калмыцкую область не узнать. На месте юрт и кибиток выросли десятки совхозов и МТС — фабрик животноводства и сельского хозяйства, которые обслуживаются автогазотранспортом. 272 автомобиля получила область в нынешнем году. Сотни недавних пугливых кочевников уже сами управляют машинами.

Но новые автохозяйства, раскинутые на десятки километров друг от друга, вдаль от глаза автоинспекции, предоставлены самим себе. О правилах эксплуатации здесь имеют очень смутное представление, машинами управляют все, кому не лень. Отсюда бесцельные гонки, простои и даже аварии. Беспредельные степные просторы стали тесны — случаи столкновения машин не единичны.

22 апреля, например, машина ГАЗ за № 26-24, принадлежащая совхозу № 4, вышла из Элисты под управлением шофера Андреева. В степи, на свежем, ничем не отравленном воздухе, шоферу захотелось спать. Передав руль своему помощнику Черникову, который не имел прав на управление, Андреев расположился в кузове. 40 километров Черников благополучно вел машину, но когда навстречу показалась машина

Заготовьединения, он растерялся, резко повернул руль влево, сошел с дороги и ударил встречную машину.

Машина Заготовьединения разбита. Андреев и Черников привлекаются к уголовной ответственности. К ответственности привлекается и директор совхоза № 4, ехавший вмстс с ними и не возражавший при передаче руля неопытному помощнику.

Однако одними мерами разгнания здесь ограничиться нельзя. Молодые автооляства нуждаются в постоянном и структурже. За составлением автобаз, за правильной эксплуатацией машин необходимо установить регулярное наблюдение. Необходимо также просодить массовую разъяснительную работу среди шоферов.

Областная автоинспекция, находящаяся в г. Элисте, не в состоянии наладить обслуживания этих автохозяйств только потому, что не имеет собственной автомашины, ближайшие же совхозы расположены за 120 км, другие за 200—300 и дальше.

Областной Автодор также не медля должег развернуть работу по области, взяв на особый учет новые автохозяйства.

В. Найденов

г. Элиста

АВАРИИ—ПОКАЗАТЕЛЬ БЕЗОБРАЗНОЙ РАБОТЫ

Тисульский гараж Золототранса — один из наиболее неблагополучных в Западносибирском крае.

Здесь с авариями настолько свыклись, что смотрят на них, как на обычное бытовое явление. Много было аварий в прошлом, не изжили они и в этом году.

Так, 18 февраля по вине водителей С. Степанова (машина АМО за № 72) и С. Семенкина (Форд № 80) произошли аварии, в результате которых у обеих машин сломаны кузова и помяты крылья.

22 февраля Колесников, шофер машины № 74, налетел на столбик моста, сломал передние рессоры и помял крылья.

Шофер Подбородников 19 марта поехал в рейс вместе с начальником автопарка, механиком Шербинным. На обратном пути оба напильсь, и их машина № 06 с разбега врелась в ворота квартиры Шербинина. Машина вышла из строя, шофер же остался безнаказанным.

Эти примеры можно продолжить, но и перечисленных достаточно для характеристики по-

становки работы гаража и его работников. Все это явилось в результате самого безответственного отношения к ремонту машин, слабой подготовки шоферов и совершенно расшатанной трудовой дисциплины. Пьянки и ухарская езда — здесь обычное явление.

Начальник автопарка Шербинин и начальник транспортной конторы Евстигьевич большевистской борьбы за образцовую работу, за изжитие аварий не ведут. Профсоюзная организация также стоит в стороне от этого важнейшего дела. Культурно-воспитательная работа шоферов не налажена. Не развешена самокритика. Местный комитет до сих пор не перестроил своей работы и по существу никакой борьбы за лучшие производственные показатели не ведет.

ЦК союза шоферов Востока и Автодор должны, наконец, обрати в внимание на Тисульский гараж и практически помочь ему выйти из своего безобразного положения, в котором он находится сейчас.

Уже год, как начали строить дорогу от Балахны до стеклозавода «Красный Боец» (Горьковский край) расстоянием около 7 км. В свое время на участок были завезены строительные материалы — шлак, чурки и пр. Но время шло, а к работам так и не приступили. Чурки постепенно растащили, и лишь кучи шлака напоминают о том, что здесь предполагалось строительство. Машины же попрежнему скачут по ухабам и застревают в грязи.

Ни администрация завода, машины которого преждевременно изнашиваются по такой до-

роге, ни балахнинский Автодор не проявляют заботы и не мобилизуют общественность на борьбу с бездорожьем.

На соседнем участке — Балахна — «Гидроторф» дорога также требует срочного ремонта. Эти работы с успехом могут быть проведены силами автодорожцев на субботах, но и здесь балахнинский Автодор ничего не делает.

А. Кругликов.

г. Балахна

О ЧЕМ ДУМАЕТ КРАЙТОРГ

Транспортная контора Крайторга в г. Горьком имеет свой автопарк в количестве 10—15 машин, но не имеет гаража.

— Нет средств,—говорят в правлении Крайторга и не утверждают смету на постройку гаража. В то же время за стоянку машин уплачивается от 10 до 15 рублей за одну ночь.

Таким образом, себестоимость машинодня в среднем составляет 130 рублей.

Кто прекратит бесхозяйственную трату денег и заставит Крайторг приступить к строительству гаража?

Автодоровец

г. Горький

НОВЫЕ КНИГИ ПО АВТОМОБИЛЯМ, ТРАКТОРАМ И ДОРОГАМ

Проф. М. М. РУБИНШТЕЙН. — Методика тренировки учащегося шофера на тренажере. Труды Центрального автоэксплуатационного научно-исследовательского института Цудортранса (ЦАНИИ). Гострансиздат, Москва, 1934, 22 стр., Ц. 60 коп.

В брошюре изложены методика и процесс тренировки учащихся шоферов на автомобильном тренажере. Брошюра рассчитана на инструкторов и преподавателей по подготовке шоферов.

А. Е. СТРАМЕНТОВ. — Городские улицы. Гострансиздат, Москва — Ленинград, 1935, 253 рис., 167 рис., Ц. 4 р. 50 к.

Книга содержит основные правила проектирования улиц и площадей со всеми составными их элементами (водостоки, подъемные сооружения, зеленые насаждения, парковые и велосипедные дорожки, велодоромы и т. д.).

Книга предназначена для студентов автодорожных вузов.

Инж. ХРУНОВ Н. П. — Сигнализация на автодорожных дорогах и городских улицах. Труды Центрального автоэксплуатационного научно-исследовательского института Цудортранса (ЦАНИИ). Гострансиздат, Москва, 1934, 142 стр., 113 рис. Ц. 3 р. 25 к.

В книге: 1) Рассмотрены существующие сигнализации и разработаны основания для рациональной унифицированной системы; даны технические требования к светофорной сигна-

лизации. 2) Дана классификация рефлектирующих дорожных сигнальных знаков и приведены результаты исследования их. 3) Помещен проект правил установки и содержания дорожных сигнальных знаков на автодорожных дорогах.

И. И. МАЛЫШЕВ. — Автотракторные роторные снегоочистители. Труды Центрального научно-исследовательского автоэксплуатационного института Цудортранса (ЦАНИИ). Гострансиздат, 1934, Москва — Ленинград, 111 стр., 54 рис., Ц. 3 р. 50 к.

В книге — два раздела. В первом даны общие сведения о роторных снегоочистителях, применяемых за границей, и кратко освещено положение вопроса о роторных снегоочистителях у нас, в СССР; вторая часть этого раздела посвящена выявлению главнейших теоретических оснований работы трактора, сопряженного с роторным снегоочистителем. Второй раздел содержит главным образом сведения прикладного характера, отсутствовавшие до настоящего времени как у персонала, непосредственно работающего с роторными снегоочистителями, так и у технического персонала, руководящего использованием их.

И. И. МАЛЫШЕВ. — Снегоочиститель «ДАК-2/С». Труды Центрального автоэксплуатационного научно-исследовательского института Цудортранса (ЦАНИИ) под редакцией инж. Д. А. Карповича. Гострансиздат, Москва, 1934, 35 стр., 7 рис. Ц. 1 р.

С заглавием на книги следует обращаться в местные отделения МОГИЗ'а и в Москву по следующему адресу: 1) Москва, МОГИЗ, «Книга-почтой»; 2) Петровка, 15, магазин № 59 МОГИЗ'а, 3) ул. Горького, 23, 1-й образцово-показательный книжный магазин МОГИЗ'а.

Книги высылаются наложенным платежом. Редакцией заказы не принимаются.

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ**

Зам. редактора **Н. БЕЛЯЕВ**

Издатель **Журналино-газетное объединение**

Уполн. Главлита Б—8606 Техред Свешников Изд. № 214 Зек. тип. 418 Тираж 50900 Ст. Аг. Б.—176×250 мм 1 бум. лист. Колич. знаков в 1 бум. листе 211 200

Журнал сдан в набор 26/V 1935 г.

Подписан к печати 17/VI 1935 г.

Принято к печати 19/VI 1935 г.

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