

Журнал "За рулем"

№13, 1937

Москва
«Книга по Требованию»

УДК 656
ББК 39.1
Ж92

Ж92 Журнал "За рулем": №13, 1937 / – М.: Книга по Требованию, 2024. – 36 с.

ISBN 978-5-458-68663-1

"За рулем" - популярный русскоязычный журнал об автомобилях и автомобилестроении. Основан 23 февраля 1928 года, а первый номер вышел в апреле 1928 года. Издается раз в месяц. До 1989 года был единственным автомобильным периодическим изданием в СССР, рассчитанным на широкий круг читателей. К концу 1980-х тираж журнала достигал 4,5 млн экземпляров. Во времена СССР журнал представлял из себя 30-листовую тетрадку из простой матовой бумаги. В 90-х количество страниц начало прибавляться.

ISBN 978-5-458-68663-1

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2024
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2024

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.

www.pdflib.com



Полуприцеп-фургон

Прицепы

Недостаточное внимание к производству прицепов было вызвано отсутствием на них спроса со стороны эксплуатационников. Хотя применение прицепов и не являлось в течение последних 10—15 лет новостью, тем не менее консервативно настроенные работники ряда автохозяйств считали, что наши основные типы автомобилей являются плохими тягачами средствами для прицепного транспорта.

Практика показала, что это не так. Существующие и планируемые типы отечественных и грузовых автомобилей являются хорошими тягачами средствами для буксировки прицепов. Так например, с автомобилем типа ГАЗ грузоподъемностью $1\frac{1}{2}$ —2 т (в настоящее время этот тип автомобиля готовится к производству с шестнадцатилитровым 83-сильным двигателем) могут быть сцеплены следующие типы прицепов:

1) одноосный прицеп для длинномерных грузов грузоподъемностью в $1\frac{1}{4}$ —2 т; общий вес длинномерного груза (3—4 т) распределяется поровну на автомашину и на прицеп;

2) полуприцеп с грузонесущим кузовом грузоподъемностью в 3—4 т; нагрузка полуприцепа через опорно-сцепной прибор распределяется поровну на седельный тягач (на базе автомобиля типа ГАЗ) и на колеса полуприцепа.

С автомобилем типа ЗИС грузоподъемностью в 3— $3\frac{1}{2}$ т могут быть сцеплены следующие типы прицепов:

1) одноосный прицеп для длинномерных грузов грузоподъемностью в 3— $3\frac{1}{2}$ т с распределенной нагрузкой в 6—7 т на автомашину (50%) и на прицеп (50%);

2) полуприцеп с грузонесущим кузовом грузоподъемностью в 6—7 т; нагрузка полуприцепа через опорно-сцепной прибор распределяется поровну на седельный тягач (на базе автомобиля типа ЗИС) и на несущие колеса полуприцепа;

3) двухосный автоприцеп грузоподъемностью в 3 т; прицеп сцепляется с грузовым автомобилем, причем полезная нагрузка грузового состава составляет 6—6,5 т.

Современный автомобиль типа ЯГ' позади слабого двигателя может быть сцеплен только с одноосным прицепом для длинномерных грузов (общая нагрузка 8—9 т) грузоподъемностью в 3—4 т. Для предположаемого в третьей пятилетке пятилитрового 120-сильного грузового автомобиля потребуются кроме одноосных прицепов десятилитровые полуприцепы и четырех-пятилитровые двухосные прицепы.

Следует отметить, что установка специальных кузовов и специального оборудования нигде не находит себе такого применения, как на прицепах. Это объясняется тем, что стоимость специального прицепа значительно ниже стоимости специального автомобиля. Таким образом представляется возможным при меньших капиталовложениях иметь специализированный транспорт, состоящий из тягачей (обыкновенные грузовики или тягачи) и различных специальных прицепов или полуприцепов.

Производство прицепов должно быть поставлено на специальных или общестроительных заводах. Опыт показал, что при достаточной стандартизации и унификации ряда деталей такое производство не требует сложного оборудования и высококвалифицированных кадров. Заводы, производящие прицепы, должны быть кооперированы по выпуску ряда деталей и агрегатов примерно в следующем ассортименте.

Детали и агрегаты	Поставщик	Качество
Рессоры (шины) Колесные диски и обод	ГАЗ	Стандарт Готовое изделие автозаводов
Рессоры Опорные приборы Брежневские детали	• • •	Специальные Готовое изделие автозаводов
Ступицы Вакуум-тормоз	• •	• •

Для прицепов используются колеса и мелкие крепежные детали тяговых автомобилей. Поэтому необходимо заглянирывать производство их в потребном количестве.

Рессоры для прицепов также могут быть те же, что и передние рессоры тяговых автомобилей, а в случае необходимости, усилены или облегчены путем добавления или снятия односторонних листов. По этим соображениям, ставить производят рессоры на обогростительных заводах, но имеющих соответствующее оборудование, целесообразно.

Сцепные приборы, в особенности сцепного (седельного) типа, являются самым сложным агрегатом прицепов. Поскольку часть сцепного прибора, относящаяся к тягачу, должна быть произведена и установлена автозаводом, выпускающим тягач, постольку производство сцепных приборов целесообразно поручить целиком на автозавод.

Для прицепов, эксплуатируемых в городских условиях, особенно необходимо наличие надежных автоматически действующих тормозов. Как показала зарубежная практика (особенно в США), лучшим является вакуум-тормоз на тягаче, тормозный как сам тягач, так и прицеп. На автомобилях ЗИС-6 и ЯГ-4 устанавливаются тормоза именно такого типа и производство их налажено на автозаводах. Поэтому целесообразно увеличить производство вакуум-тормозных агрегатов на автозаводах с тем, чтобы обеспечить ими соответствующее количество прицепов.

Рамы прицепов должны готовиться исключительно из прокатного швеллерного железа торцового образца, так как этот материал обладает повышенными физическими свойствами.

РЕОРГАНИЗОВАТЬ

АВТОХОЗЯЙСТВО МОССОВЕТА

В порядке предложения

Мосссовет имеет большое автомобильное хозяйство, однако порядка в нем нет. Вся беда заключается в том, что транспортные средства Моссовета разбросаны между различными трестами и предприятиями, подчиненными Мосссовету.

Все эти мелкие автохозяйства не имеют транспортного руководства и технической базы. У многих из них нет ни гаражных помещений, ни ремонтных мастерских, ни даже кадров для эксплуатации парка. Неудивительно поэтому, что работают они плохо, в одну сторону, и коэффициент использования парка едва достигает 0,50.

Бывает, что машины в этих хозяйствах простаивают из-за отсутствия работ. Стройтресты Моссовета (Гордорстрой, Мосжилстрой, Мосводострой, Москультстрой и др.) обычно складывают свои машины в прокат отдельным стройконторам, где за ними нет ни ухода, ни наблюдения и эксплуатация их поставлена на рук вон плохо. Перевозки, осуществляемые трестовскими машинами, никак не регулируются, встречные односторонние езды являются почти правилом.

Многие тресты Моссовета занимаются арендательством гаражей для себя. Это строительство носит зачастую хаотический характер: гаражи строятся без учета потребностей

и после постройки частично сдается посторонним организациям. Мелкие же автохозяйства в 3—5 машин не в состоянии построить для себя гаражи, поэтому машины их круглый год находится под открытым небом. В итоге большое число машин, принадлежащих организациям Моссовета, не обеспечено ни стоянками, ни ремонтом, ни даже профилактикой. Последствия всего этого очевидны.

Что же нужно сделать для того, чтобы улучшить эксплуатацию автопарка Моссовета?

Нам кажется, что для этого необходимо укрупнить автохозяйства Моссовета. Надо организовать несколько крупных автотранспортных трестов по типу Мосавтотреста и Мосавтотреста в 200—300 машин. Мелкие автохозяйства надо ликвидировать, а все из имущества и оборудование передать в новые транспортные тресты.

Укрупнение парка позволит улучшить его техническое обслуживание, наладить ремонт, оборудовать гаражи и т. п. Кроме того организуемому транспортному управлению Моссовета будет легче руководить автохозяйством.

Это необходимо осуществлять в ближайшее же время.

Инж. И. Любимцев

ФАРЫ АВТОМОБИЛЯ М-1

ИНЖ. Я. ПЕЙРОС

Фары автомобиля М-1 отличаются от фар модели ГАЗ-А тем, что у них более глубокие рефлекторы, они не нуждаются в регулировке на фокус и не имеют ламп для света стоянки. На стоянках пользуются светом подфарников, помещенных на передних крыльях машины.

В фарах М-1 (рис. 1) установлена двухсветная лампа, которая имеет нити накала с разной силой света. Верхняя нить (силой света в 21 свечу) предназначена для ближнего света, нижняя (силой в 32 свечи) — для дальнего.

Чтобы обеспечить точное расположение нитей накала лампочки в фокусе рефлектора (при отсутствии регулировки) вместо старого патрона «Сван» применен специальный защелочный флажок. Флажок (рис. 2) прижимается очень точно у каждой лампочки к специальному фокусирующему аппарату. Три запорные отверстия флажка, предназначенные для установки лампы в рефлектор, расположены несимметрично к так, что лампу можно установить в рефлектор только в одном, и при этом правильном, положении: нить дальнего света в 32 свечи — внизу в фокусе, а нить ближнего света в 21 свечу — вверх над фокусом.

В результате этих изменений удалось получить значительно большую силу света (особенно при дальнем свете) и упростить конструкцию самой фары, облегчив тем самым ее обслуживание.

Регулировка фар. Фары могут работать правильно и освещать дорогу ровным и сильным светом лишь в том случае, если они будут точно отрегулированы. Надо твердо помнить, что неотрегулированные фары будут лишь ослеплять водителей встречных машин,

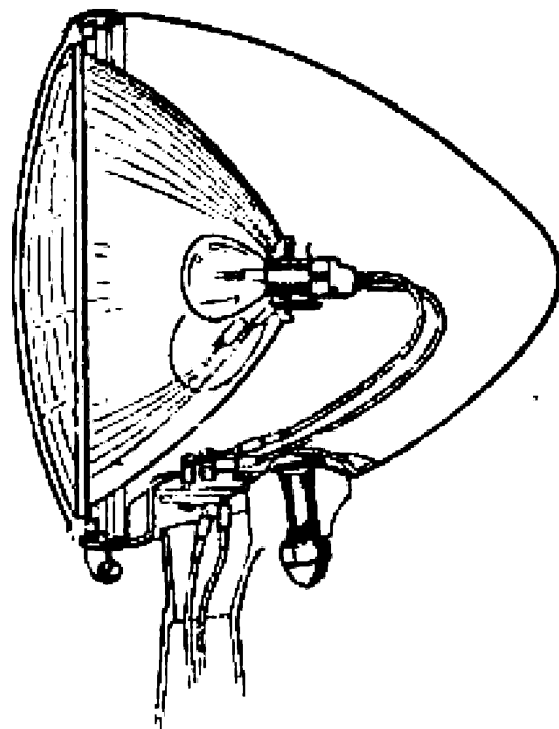


Рис. 1. Фара автомобиля М-1

затрудняя движение и создавая опасность аварии.

Для регулировки фар надо выбрать ровную площадку перед белой стеной или специальным экраном и провести на экране (или на стене) три вертикальные линии на расстоянии 430 мм одна от другой и одну горизонтальную — на 900 мм от пола. Затем надо поставить машину без пассажиров перпендикулярно к экрану на расстоянии 7,5 м, считая от стекол фар (рис. 3). При этом нужно проверить правильность положения машины через заднее стекло кузова, так, как это показано на рисунке. Давление в шинах должно быть 1,5 атм.

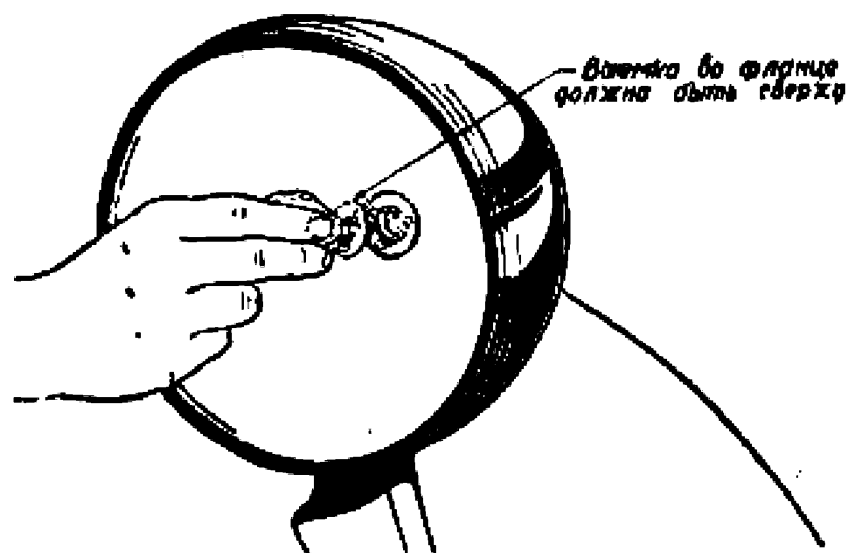


Рис. 2. Установка лампочки в рефлектор

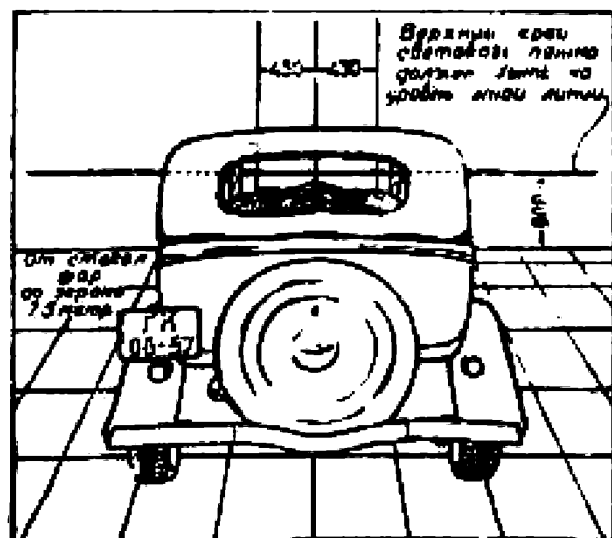


Рис. 2. Установка автомобиля перед экраном

Включив дальний свет и сняв стекла, нужно убедиться, что в этом случае в каждой фаре горят нижние нити лампочек. Если в одной из фар горит верхняя нить (ближний свет), надо снять рефлектор этой фары и перемонтировать мосты проводов, присоединенные к клеммной коробке внутри корпуса фары (рис. 4). Далее, поставив рефлектор на место и вторично убедившись, что в обеих фарах горят нижние нити, надо надеть стекла и приступить к регулировке каждой фары в отдельности. Для этого необходимо сделать следующее:

1. Отпустить слегка крепежную гайку (рис. 5) правой фары (порядок регулировки безразличен, можно начинать регулировку с любой фары).

2. Закрыть чем-нибудь левую фару.

3. Направить свет правой фары так, чтобы центр светового пятна был на правой вертикальной линии, а верхний край пятна был на уровне горизонтальной линии экрана (рис. 6). Закрепить фару в этом положении и после крепления проверить, не сместилось ли пятно.

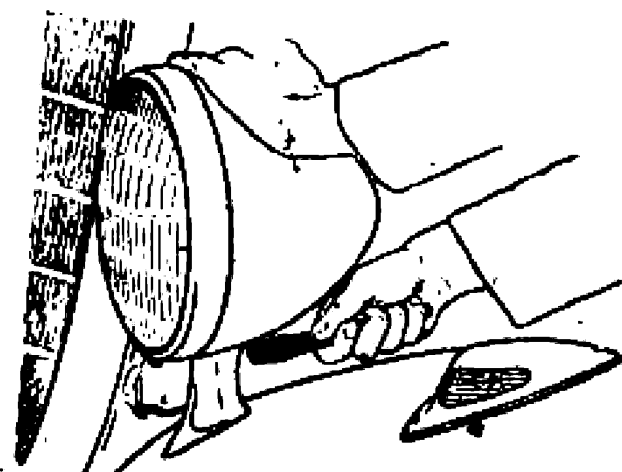


Рис. 5. Крепление фары

4. Закрыть правую фару и открыть левую. После этого направить световое пятно левой фары на экран так, чтобы центр его совпал с левой вертикальной линией, а верхний край светового пятна был на уровне горизонтальной линии (рис. 7). Закрепить фару в этом положении и после крепления проверить, не сместилось ли пятно.

5. Открыть правую фару и проверить положение общего светового пятна; оно должно расположиться так, как показано на рис. 8.

Регулировку фар надо проверять не менее двух раз в месяц, а также при каждой смене ламп. Надо следить за креплением крепежных фар, так как они могут ослабеть, и регулировка нарушится.

Эксплуатация фар. Правильно отрегулированными фарами надо пользоваться следующим образом. При езде по шоссе со скоростью свыше 35—40 км следует пользоваться дальним светом, а при встречах с машинами обязательно переходить на ближний свет (нажали ночной переключатель с левой стороны педали сцепления). Ближний свет не будет ослеплять водителей встречных машин, и в то же время дорога будет освещена. При разъездах с встречными машинами не сле-

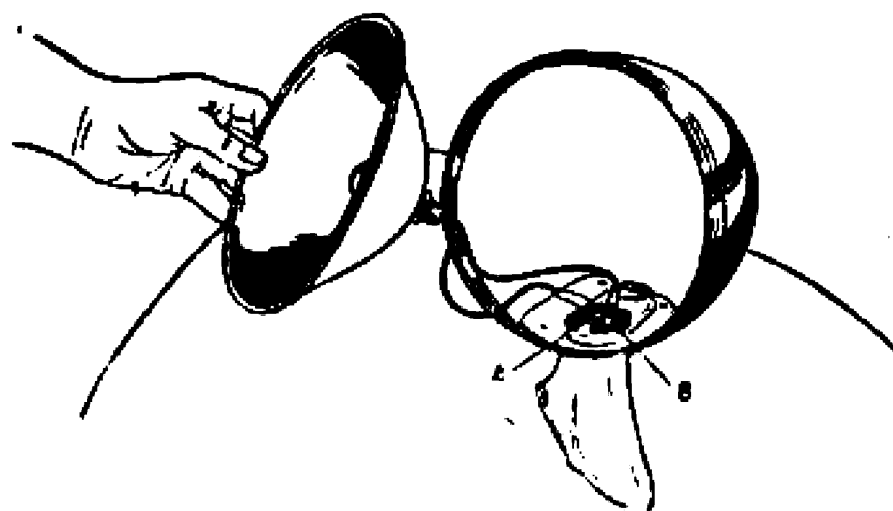


Рис. 4. Крепление проводов внутри корпуса фары

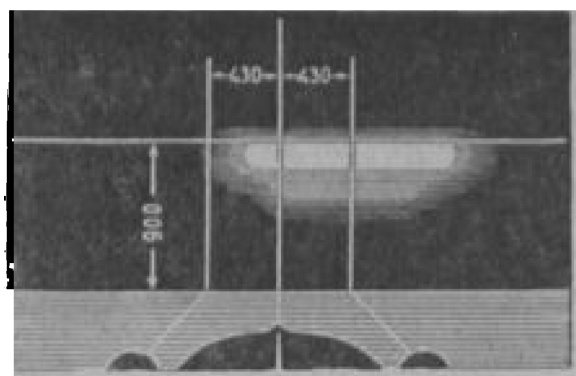


Рис. 6. Световое пятно правой фары

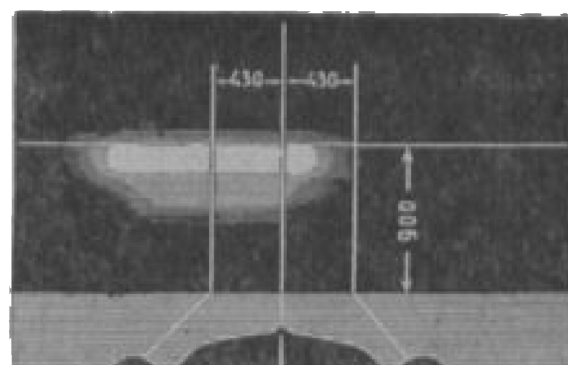


Рис. 7. Световое пятно левой фары

дует выключать фар и переходить на подфарники, так как вследствие резкой перемены света можно потерять направление и сойти на обочину дороги или наехать на неожиданное препятствие.

При езде по плохой, ухабистой дороге и в тумане нужно пользоваться только ближним светом; дальний свет, отражаясь от части тумана, будет ослеплять самого водителя. При езде по городу также надо пользоваться ближним светом. На хорошо освещенных улицах городов можно прибегать к подфарникам.

Уход за фарами. Необходимо всегда следить за чистотой фар. Рефлекторы фар М-1 нужно вытирать мягкой и чистой замшей или марлей раз в месяц и чистить время от времени (в зависимости от условий эксплуатации) ваткой, смоченной в смеси ламповой кислоты со спиртом. Не следует вытирать рефлектор тряпками и жесткой, грубой замшей, так как можно поцарапать его. Протирать рефлектор надо не по кругу, а по направлению от лампочки к краю. Нужно следить за чистотой лампы и стекла и сменять потемневшую лампу, не дожидаясь, пока перегорит нить. Треснувшее стекло следует немедленно заменить, а если заменить нечем, то вынуть его и подложить под ободок фары плотную бумагу или тряпку.

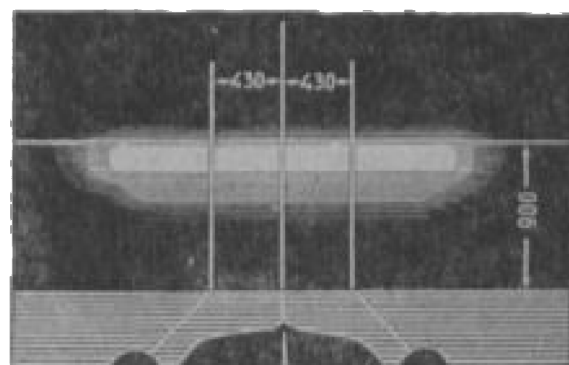


Рис. 8. Общее световое пятно от двух фар

Нельзя выезжать из гаража без стекла или защиты, так как пыль и грязь попадут на рефлектор и выведут его из строя. Надо тщательно следить за тем, чтобы пробковая прокладка между стеклами и рефлектором была в целости. Прокладка не должна состоять из отдельных кусков, так как внутрь фары могут попасть пыль и влага, вследствие чего понижается ее световые качества, и рефлектор выйдет из строя раньше срока.

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



венко и Рак тоже опытные автомобилисты, с большим стажем. Оба они водители машин штаба Северноморского военного округа. В прошлом году в гонках Ростов-ли-Дону—Москва они заняли третье место. Цинь они проехали дистанцию за 57 час. 52 мин. 28 сек. со средней скоростью 48,67 км в час.

Третьей финишировала машина № 8 (гонщики Котон и Долгов). Она прошла дистанцию за 59 час. 46 мин. 18 сек. со средней скоростью 47,77 км в час.

Ростовские автомобилисты успешно провели спортивное мероприятие общесоюзного значения, что объясняется прежде всего правильной организацией дела.

Гонкам предшествовала большая организационно-техническая подготовительная работа. Всем гонщикам одновременно была предоставлена возможность работать над технической подготовкой машины. Техническая комиссия начала функционировать накануне старта, как это обычно бывает, а задолго до состязаний, давая гонщикам консультации и указания по подготовке машин. Благодаря этому не было вредной кустарщины и ненужной отсечки. Машин все время, вплоть до старта, находились под наблюдением и контролем технической комиссии.

Генеральная тренировка гонщиков, проведенная за несколько дней до старта на дистанцию 1100 км (Ростов—Харьков—Люботин—Ростов), была совмещена с испытанием машины. После этого техническая комиссия окончательно приняла машины.

Благодаря рекогносцировке, проведенной по всему маршруту специальными бригадами клуба, каждый гонщик получил не только детальную маршрутную карту, но и обстоятельное описание пути, так называемую «легенду дороги». Однако серьезным упущением является то, что ни судейская коллегия в Ростове, ни авто-мотосекция Всесоюзного комитета по делам физкультуры и спорта не установили своевременно точный километраж дистанции. Только по окончании гонок было установлено, что дистанция равна не 3000 км, а 2800.

Правильно сделала судейская коллегия, что не ограничилась отиранием на этапе (Лубин,



Командир гонок т. Персов

Могилей, Луга, Вышний-Волочек) одним лишь техническим исполнителей, как это нередко бывает, а командировала на все этапы членов судейской коллегии. Следует, однако, отметить, что наличие одного контрольного пункта на дистанции Москва—Ленинград (725 км) было все же недостаточным, если учесть напряженность движения по этому шоссе и неудовлетворительное его состояние.

Многое было сделано и для популяризации гонок. Нитененно освещала подготовку и ход гонок красная печать. В центре города была установлена электрифицированная маршрутная карта гонок. О гонках были лаблаговременно напечатаны местные исполкома, органы милиции, госавтоинспекции, комитеты по делам физкультуры и спорта и дорожные органы на всем протяжении маршрута.

Большое внимание было также уделено милиционскому обслуживанию гонок. Помимо вахты в каждой машине ездил персонал похитки и сопровождающего гонщиков врача.



Гонщики гг. Клавдиев (слева) и Клык (справа), занявшие первое место





Гонимки гг. Лвовенко (слева) и Р. (справа), занявшие второе место

следовавшего в обслуживающей машине, гонки сопровождал санитарный самолет, на борту которого находился хирург-паралитик. Кроме этого гонки патрулировались еще одним самолетом, с борта которого также велось наблюдение за ходом гонок.

Главный судья гонок, не оставшийся, как это обычно бывает, на месте старта, а сопровождавший гонщиков на сильной машине

все время поддерживал связь с самолетами, путем специально выработанной сигнализации.

Москвичи, присутствовавшие на аэродроме во время мотогонки 11 июня, тепло встретили прошедших колонной по кругу гостей — ростовских гонщиков и наградили их дружными приветственными аплодисментами.

Мих.

Мотосоревнования без соревнующихся

30 мая по инициативе «друзей» чалябинского авто-мотоклуба были проведены массовые мотосоревнования на 80 км.

Результаты этих соревнований оказались весьма плачевными, так как в них приняли участие всего четыре человека, двое из которых, в довершение всего, быстро сошли с дистанции вследствие технических неисправностей в машинах.

Провал соревнований объясняется тем, что в Челябинске вследствие отсутствия клуба авто-мотоспорт предостаточно самозатек, а имеющиеся авто-мотоспортсмены не объединены, и с ними не ведется никакой учебно-воспитательной и тренировочной работы. При таких условиях организация авто-мотогонок, естественно, представляла значительные трудности.

Устроители соревнований допустили грубые нарушения основных требований, предъявляемых к организации такого рода гонок:

а) тренировка участников была недостаточна; даже победитель соревнования гон-

щик Мартынов был допущен к соревнованию без участия в тренировках и без предварительного ознакомления с дорогой;

б) предлагаемые участники соревнований были допущены к тренировкам без медицинского осмотра;

в) среди участников соревнований были лица, не имеющие прав на управление машинами;

г) на участке дороги, отведенной для гонок, отсутствовали предупредительные знаки об опасных местах (поворотах, мостах, неровностях дороги);

д) для зрителей не было отведено определенного места, вследствие чего на стартовавшие образовалась недопустимая толкучка;

е) отсутствовала необходимая четкость, и соревнования были начаты с более чем часовой опозданием.

Ю. Чермошский

Челябинск.

Награждение организаторов и участников автогонок Ростов—Москва

Всесоюзный комитет по делам физкультуры и спорта при СНК СССР за блестящую организацию и проведение автомобильных гонок по маршруту Ростов-на-Дону — Харьков — Киев — Ленинград — Москва премировал ростовский авто-мотоклуб переходящий призом, а начальнику клуба т. Тесленко объявил благодарность и выдал денежную премию в 1000 руб.

Принимая достижения гонщиков Кладенко и Калыко, прошедших дистанцию в 2800 км в 50 час. 54 мин. 56 сек. (средняя скорость 10,147 км в час), всесоюзным рекордом, коми-

тет постановил наградить их грамотами и денежной премией по 1000 руб. каждого, а гонщиков машины № 6 гг. Яковенко и Рязанявших второе место, грамотами и денежными премиями по 500 руб. каждого.

Командор гонок т. Персов награжден почетной грамотой и именным призом.

В постановлении Всесоюзного комитета также отмечаются и награждаются грамотой спонсоры Долгов, Котов, Абрамов, Волод, Горшков, Зубов, Васильченко и Притыкин, пришедшие к финишу в установленную норму времени.

Мотокросс

14 июня Московский комитет по делам физкультуры и спорта провел соревнования мотоциклистов по пересеченной местности на дистанцию 118 км, в которых приняло участие 32 мотоциклиста. Маршрут мотокросса (31-й км шоссе Зинтуристов — Салтыковла — Красново — Гжель — Автоново — Подгипск — Куцава и обратно) изобилует множеством неожиданных препятствий в виде бродов, разрушенных мостов, тонких мест и т. п., которые мотоциклисты прекрасно преодолевали, показав этим высокий класс езды.

Результаты соревнований следующие: по классу мотоциклов до 300 см³ первое место занял т. Ноников (о-во «Старт») на мотоцикле «Красный Октябрь» со временем 3 часа 02 мин. 16 сек., что составляет среднюю скорость 38,0 км в час, второе место занял т. Пригожин (о-во «Старт») на мотоцикле «Красный Октябрь» — 3 часа 14 мин. 07,5 сек. (36,5 км в час), третье место — т. Щербаков на мотоцикле ИЖ-7 — 3 часа 20 мин. 33,1 сек. (34,1 км в час).

Из 4 мотоциклистов, выступавших на машинах заграничного производства, победителем был Подольский (о-во «Старт») на «Нортоне» со временем 3 часа 14 мин. 45 сек. (30,5 км в час). В классе мотоциклов до 750 см³ советского производства победителем был Крикунов на мотоцикле Подольского завода со временем 3 часа 07 мин. 25 сек. (37,0 км в час), вторым Грингаут (Инфикульт) на мотоцикле Подольского завода со временем 3 часа 07 мин. 40 сек. (37,8 км в час).

Подводя итоги соревнований, необходимо отметить, что лучший мотоцикл заграничного производства оказался на пятом месте, а впереди были гонщики на советских мотоциклах — Ноников, Крикунов, Грингаут и Пригожин.

Основным недостатком мотокросса была задержка старта на 3 часа, что было вызвано долгой расстановкой контролеров в пути. Это обстоятельство должно быть учтено организаторами следующих мотокроссов.

Ф. Б.

Мотocyклисты автомотоклуба спортивного о-ва «Старт» освоили прыжки на мотоциклах. На фото — демонстрация прыжков на мотоциклах с трамплина на стадионе о-ва «Старт» 26 мая

Фото М. Пренера



МАССОВЫЙ КИНОУЧЕБНИК

ПО АВТОМОБИЛИЗМУ

ЗВУКОВОЙ КИНОКУРС «АВТОМОБИЛЬ»

Звуковой кинокурс «Автомобиль» хорошо известен тысячам советских водителей. В 1933 г. кинокурс прослушало свыше 90 тыс. чел., в 1936 г. — 96 400 чел., а по плану 1937 г. кинокурс должны прослушать 120 тыс. чел., из них 40 тыс. шоферов-любителей. В настоящее время кинокурс демонстрируется в 100 кинозакторных районах городов и районов СССР.

Эксплуатацией кинокурса занимается киноконтора Всесоюзного комитета по делам физкультуры и спорта, которая призвана обеспечить подготовку и переподготовку шоферов-профессионалов и обучение шоферов-любителей. Однако недостаток копий кинофильма (на весь Союз имеется лишь 22 копии), недостаток кинозакторных и квалифицированных педагогических сил, сопровождающих кинокурс лекциями, а также совершенно недостаточная помощь киноконторе со стороны хозяйственных и общественных организаций тормозят широкое развертывание автомобильного кинообучения.

Сам Всесоюзный комитет по делам физкультуры и спорта, принявший киноконтору после ликвидации «Автодора», не помогает ей в работе, не усвоил простой истины, что киноконтора — это не «коммерческое предприятие», а организация большого культурно-технического и учебно-оборонного значения. Если бы комитет понял это, он, вероятно, не избрал бы из оборотного капитала киноконторы 100 тыс. руб. для своих нужд.

Не могут похвастать вниманием к кинокурсу «Автомобиль» также и Главное управление кинематографии и Управление по производству технических фильмов — «Техфильм». Оба управления очень мало сделали для обеспечения производственной базы киноконторы. Им, видимо, ведомо, что выпуск учебных автотракторных фильмов не «отерзанной ветвью», а дело большого государственного значения. Надо обеспечить кинокурс «Автомобиль» пленкой для размножения копий курса. Надо серьезно заняться выпуском нового тракторного курса, в создании которого киноконтора привлекала сейчас лучшие научно-технические силы.

За два с лишним года эксплуатации кинокурса накопилось немало отзывов, предложений и советов слушателей, преподавателей и специалистов. Это — ценный материал не только для отдельных дополнений к существующему кинокурсу, но и для его пересмотра в значительно исправленном и дополненном виде.

Вот некоторые из отзывов:

— В фильме не показаны машины последнего выпуска... Недостаточно освещены по-

неправильности по электрооборудованию... Необходимо ввести раздел о правилах движения (коллектив транспортного цеха «Мурманрыба»).

— Неполно освещены в кинокурсе рулевое управление и тормоза... Совершенно отсутствуют уроки по детонации (240 слушателей кинокурса из Крыма).

— Необходимо сделать кинокурс 2-й ступени для людей, практически знакомых с автомобилем, и включить в него разделы о конструировании автомобилей, конструирования и условиях работы трансмиссии, рулевого управления, подвесок и ходовой части, технологический процесс изготовления деталей автомобилей и профилактику.

Немало требований имеется о создании специального кинокурса по эксплуатации и ремонту автомобиля.

Киноконтора обещает сделать дополнения о новых легковых машинах в ближайшее же время. Надо, чтобы эти дополнения, как и уроки по правилам уличного движения, были осуществлены в кратчайший срок.

К концу текущего года число автомобилей в СССР достигнет 600 тыс., а к концу третьей пятилетки у нас в стране будет несколько миллионов автомобилей. Нехватка кадров водителей и механиков остро ощущается уже теперь.

Прав народа Серебряков, руководивший б. Цудортрансом, немало потрудились в планировании и подготовке кадров автомобильного транспорта. Ликвидировав последние предприятия, нам надо лучше использовать все средства массовой подготовки кадров. К числу таких средств относится кинокурс «Автомобиль», этот подлинно массовый киноучебник по автомобилизму.

Надо уже теперь помимо временных кинозакторных запросить организацию в крупнейших центрах страны учебных автомобильных кинокомбинатов с кинозакторными лабораториями, учебными мастерскими и кабинетами для практических занятий.

Киноконтора должна быть подготовлена к тому, чтобы в третьей пятилетке дать новые учебные звуковые фильмы «Эксплуатация автомобиля», «Ремонт автомобиля» и «Культура вождения», звуковые учебные фильмы по методике автомобильного и мотоциклетного спорта, а также по устройству и ремонту мотоцикла.

Помимо этого мы вправе ожидать от киноконторы периодических дополнений к основным разделам курса по мере выпуска новых конструкций. От этого ценность кинокурса повысится.

М. Юнгер