



За рулем

17

сентябрь

1937

жургазоб'єднання Москва

правильным, он гарантирует сохранение материальной части и бензина.

Если все-таки на прямой передаче и на малом газе колеса буксуют, то необходимо улучшить сцепление колес с грунтом. Надо убрать из-под колес грязь, подложить гравий или хворост или, наконец, надеть на колеса противоскользящие цепи. Каждый водитель должен помнить, что большие обороты двигателя при буксовании не спасают положения, а, наоборот, усугубляют его и, кроме того, вызывают излишний расход бензина.

Преодоление подъемов и стоянка

Врать подъемы нужно также на прямой передаче, регулируя при этом питание двигателя, как мы уже говорили выше. Можно рекомендовать и другой способ преодоления подъемов. Надо включить низшую передачу в начале горы и на ней преодолеть все препятствия, причем на низших передачах никогда не нужно гнаться за скоростью, так как это приводит к резко повышенному расходу бензина и в то же время не дает ощутимого выигрыша в скорости.

На стоянках двигатель нужно всегда останавливать. При этом необходимо перекрывать бензокран и использовать стоянки для проверки бензопроводящей системы. Даже в зимних условиях нужно стараться как можно реже заводить двигатель для прогрева. При этом, путем применения незамерзающих смесей в системе охлаждения, наилучшего утепления двигателя и постановки машины задом к ветру или за стеной от ветра, — можно добиться минимального расхода бензина на прогрев двигателя.

Новая кабина учебного автомобиля

Мастерская Московской автомобильной школы Управления «Трансэнергокадры» Наркомтяжпрома под наблюдением начальника автопарка т. Колтышева изготовила новый тип кабины учебного автомобиля.

Кабина нового типа, как видно из помещаемой фотографии, удлинена за счет укорочения кузова. В ней сделаны две добавочные дверцы и одно сиденье со спинкой. В кабине можно свободно разместиться, помимо инструктора по обучению практической езде, четырех учеников.

Объяснения, даваемые обычно одному ученику, сидящему за рулем, могут в данной производственной обстановке восприниматься одновременно тремя другими учениками, сидя-

Экономическая скорость движения и учет

Каждая марка автомобилей имеет свою экономическую характеристику, заключающуюся в том, что определенному числу оборотов соответствует определенный расход бензина. При этом с увеличением числа оборотов двигателя расход бензина уменьшается, но до определенного предела, после которого снова увеличивается, несмотря на дальнейшее увеличение оборотов. В двигателях наших грузовых автомобилей такими переломными оборотами в смысле экономии являются 1700—1800 об/мин, что соответствует скорости автомобиля ГАЗ-АА (на прямой по шоссе с грузом) 35—40 км в час. Следовательно, нужно стараться ездить на этих скоростях или близких к ним. Это, конечно, не значит, что везде и во всех случаях можно и выгодно развивать такие скорости.

В черте города, например, нельзя развивать скорость выше 30 км в час. За городом опытный водитель может повысить скорость до 40—45 км в час, но, конечно, на сравнительно хорошей дороге. На плохой дороге экономический эффект от этого теряется. Экономическая скорость имеет особенное значение при больших и постоянных рейсах.

В борьбе за экономною горючего большую роль играет учет расхода горючего. Только там, где хорошо поставлен учет, можно говорить об экономии. Где нет учета, там нет экономии. Важное значение в учете горючего имеет, несомненно, точный замер его при выдаче. На походных бензораздаточных колонках необходимо смонтировать счетчики — это стоит недорого и сделать это просто, а польза будет большая.

щипм сзади. Это, как показал опыт, в значительной степени облегчает работу инструктора и усвоение учащимися курса практической езды. Инструктор может показать одновременно четырем ученикам приемы «хватки» органов управления, т. е. руля, рычагов, манеток и т. п., лично продемонстрировать правильные приемы вывода автомобиля из затруднительных ситуаций в условиях напряженного движения на центральных улицах большого города (инструктора это делают не всегда, будучи ограничены лимитом времени) и т. п. Учащиеся же, сидя в удобной кабине, а не на открытой платформе, имеют возможность постепенно приучаться к приемам владения техникой вождения машины, а также, на примере изучения ошибок своих товарищей, экономнее расходовать горючее и резину.

Расходы, связанные с изготовлением кабины нового типа, будут несомненно оправданы производственным эффектом.

Управление «Трансэнергокадры» намерено переложить опыт Московской автомобильной школы на периферию, где готовят кадры шоферов для НКТП.

М. А. Б.

