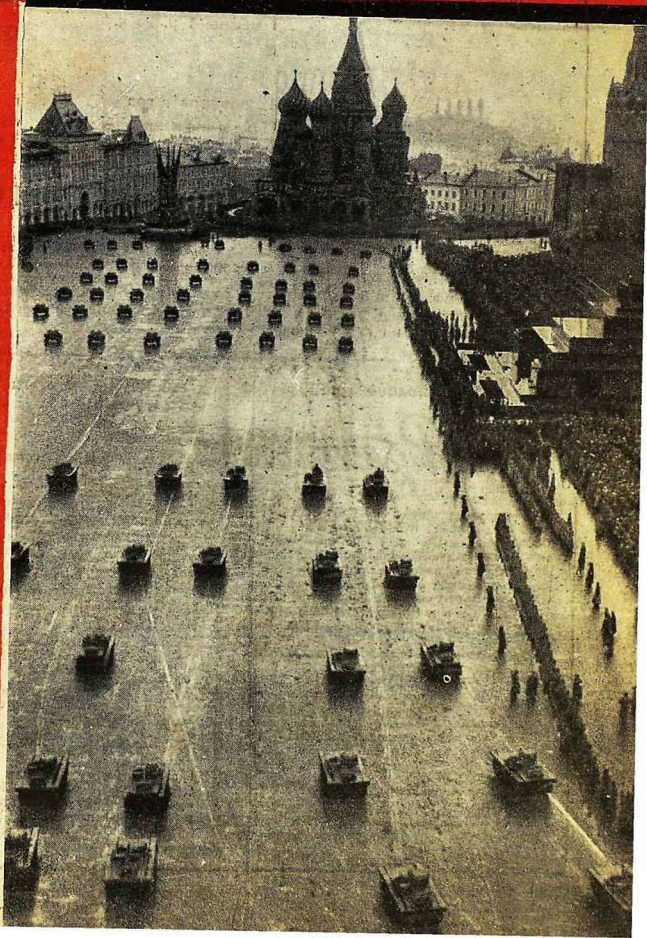


23

1933

ЗА РУЛЕМ



ЖУРНАЛЬНО-
ГАЗЕТНОЕ
ОБЪЕДИНЕНИЕ

ПОПУЛЯРНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ
ВСЕСОЮЗНОГО ОБЩЕСТВА АВТОДОР

ВЫХОДИТ
ДВА РАЗА
В МЕСЯЦ

6 ГОД ИЗДАНИЯ



ЦС Автодора—Москва, угол Мясницкой и Фуркасовского п., д. 5/12
Телеф. 4-28-26.

РЕДАКЦИЯ: Москва, 6. Страстной бульвар, 11. Телефон 3-31-91.
Томская: А, 6. 15, 18, 23. 25. 29, 41.
Массово-тиражный сектор. тел. 5-51-69.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1934 год:
по год—7 р. 20 к., 6 мес.—3 р. 60 к., 3 мес.—1 р. 90 к.

О ПИРАЯСЬ НА ПОМОЩЬ ПОЛИТОТДЕЛОВ, ШИРЕ РАЗВЕРНУТЬ РАБОТУ АВТОДОРА НА СЕЛЕ

Наше сельское хозяйство за последние годы получило огромное количество тракторов и автомобилей. Это потребовало, с одной стороны, организации ремонта, правильного ухода и сбережения автотракторного парка, а с другой—развернутой работы по строительству и охране дорог. Все это ставит перед автодоровской общественностью исключительно важные и ответственные задачи.

К сожалению, до 1933 г. автодоровские организации недооценивали этого серьезного участка работы. Основное внимание уделялось работе в городах. Коллективы создавались на заводах, в гаражах, в воинских частях. МТС, совхозы и крупнейшие колхозы оставались в стороне и здесь автодоровские коллективы насчитывались единицами по всему Союзу.

В этом году наметился перелом. Краевые, областные и районные советы общества поняли, что без опорных автодоровских баз при МТС и крупных колхозах не развернуть широкой автодоровской работы на селе.

Огромную роль в создании автодоровских коллективов при совхозах и МТС могут сыграть политотделы. Политотделы во многих местах охотно помогают Автодору. Они заинтересованы в создании автодоровских организаций в районах деятельности МТС, так как автодоровцы являясь активными помощниками в проведении ряда важнейших мероприятий, как-то: своевременный ремонт автотракторного парка, строительство и ремонт внутрихозяйственных дорог, подготовка квалифицированных кадров и т. д.

Недавно президиум Ленинградского областного совета Автодора принял чрезвычайно важное и обязывающее решение: к 1 февраля 1934 г. создать работоспособные ячейки во всех машино-тракторных мастерских, при тракторных парках МТС, в совхозах, колхозах и районах крупного дорожного строительства; в 25 МТС выделить освобожденных работников; создать при МТС 25 автодоровских уголков; охватить 50 проц. трактористов кружками по повышению квалификации; подготовить заново 1 200 трактористов для МТС и 650 дорсельскохозяйственных.

Этому решению Ленинградского областного совета предшествовали решения отдельных районных организаций. Старорусский райсовет пришел к выводу о необходимости резкого поворота в сторону МТС. Для этого аппарат райсовета переносится в Старорусскую МТС, ближе к политотделу. Во всех трех МТС и МТМ района организуются коллективы. Не менее 30 ячеек будет создано в колхозах. В каждой МТС решено организовать по одной ударной автодоровской бригаде и две ударные бригады в МТМ. Создаются курсы по повышению квалификации трактористов с тем, чтобы к посевной 1934 г. не было недостатка в подготовленных кадрах.

Некоторые результаты этой работы по Ленинградской области уже налицо. При политотделах МТС создано 14 автодоровских организаций. 28 октября в Ленинграде было проведено первое совещание руководителей коллективов, выделенных политотделами. Некоторые из них поделились первым, еще небольшим опытом своей работы

О ПИРАЯСЬ НА ПОМОЩЬ ПОЛИТОТДЕЛОВ, ШИРЕ РАЗВЕРНУТЬ РАБОТУ АВТОДОРА НА СЕЛЕ

Вл. РЕЙТЕР.—Крестьянские грузы поехали по хорошей дороге 3

И. Ф.—Укрепить и улучшить работу Цудортранса 4

А. ТУМАНЯН—Кодекс поведения хорошего шофера 6

Б. М.—Первый советский троллейбус вышел на линию 8

Инж. НЕСТЕРОВСКИЙ.—Новое магнето киевского завода «Червоный двигун» 10

Инж. САБИНИН.—Новый французский автобус с автодизелем 11

Н. РОСТОВСКИЙ.—Маленький смежник, тормозящий работу конвейера автоганга 12

М. НАДЕНДИН.—Закрепить успехи

«Наука» в производстве автодеталей 14

РЕГЕНЕРАЦИЯ ОБТИРОЧНОГО МАТЕРИАЛА ЭКОНОМИТ ТЫСЯЧИ ТОНН МАСЛА И ТРЯПЬЯ 15

Инж. И. ДЮМУЛЕН.—Обзор новейших автомобильных конструкций в САСШ 16

ОБМЕНИВАЕМСЯ ОПЫТОМ ГАРАЖЕЙ 21

Инж. А. КОРОСТЕЛИН.—Новые легкие автотракторные дизели 22

Т.—Усовершенствовать уличную сигнализацию 24

НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТОДОРНОЙ ТЕХНИКИ 26

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ 28

РАБ СЕЛЬКОРЫ-АВТОДОРОВЦЫ ПИШУТ 29

НА ОБЩЕСТВЕННЫЙ СУД 31

АВТОДОРОВСКАЯ ВИКТОРИНА 32

В номере 40 иллюстрации

Декабрь
1933 г.

23

СОДЕРЖАНИЕ

по мобилизации колхозной общественности на ремонт внутрихозяйственных дорог.

Многие автодорожные организации активным участием в проведении весеннего сева и уборочной кампании, которое выразилось в посылке большого количества бригад, в ремонте тысяч тракторов, автомашин и сельскохозяйственных орудий, в постройке сотен километров и ремонте тысяч километров дорог, в подготовке значительной армии шоферов, — доказали огромное значение развертывания автодорожной работы в социалистическом секторе сельского хозяйства. И теперь отдельные политотделы МТС по своей инициативе, по своему почину создают и укрепляют у себя коллективы Автодора.

Вот чрезвычайно интересный документ, присланный политотделом Малотолкайской МТС на имя председателя Центрального совета Автодора **Т. Лежавы**:

«Политотдел Малотолкайской МТС решил создать в районе своей деятельности образцовую автодорожную организацию.

До сих пор наша автодорожная ячейка работала плохо. Она почти ничем себя не проявляла, не приняла мер для охраны разрушающихся дорог, не развернула технической учебы.

Мы наметили и уже начали осуществлять план улучшения и оживления автодорожной работы.

В общество Автодор вступил весь состав политотдела, председатели колхозов, секретари ячеек, колхозный актив.

Коллектив Автодора при МТС мы реорганизовали. Он стал центром всех ячеек Автодора, которые созданы в крупных селах — в центрах ряда колхозов. Во главе коллектива при МТС стоит помощник начальника политотдела, а заместитель его — молодой, но опытный водитель **Федор Вашурин**».

Обновленная автодорожная организация при помощи политотдела, несомненно, развернет большую работу.

Как протекает эта работа сейчас?

Прежде всего создано пять автодорожных ячеек в крупных селах. В главе их поставлены авторитетные товарищи.

На специальном совещании этих ячеек разработан план улучшения и охраны дорог, ремонта и строительства мостов. Этот план утвержден политотделом как обязательный для всех колхозов.

Мы поднимаем авторитет автодорожной организации на такую высоту, на какой она не стояла никогда в нашем районе.

Уже намечен и проводится в жизнь следующий план работы. Все дороги в каждом сельсовете разбиты на участки по 2 км. На каж-

дый участок местная автодорожная организация выделила общественного дорожного старосту. Колхозник-староста следит за исправностью дорог, мостов, указательных знаков на своем участке.

Старосты получают специальные паспорта с точной характеристикой и описанием состояния участков. Каждый месяц общественной автодорожной инспекцией будет производиться проверка состояния дороги с отметкой в паспорте.

Таким образом больше 200 колхозников и колхозниц вовлечены в непосредственное наблюдение и контроль за охраной дорог и мостов.

На всех дорогах мы уже установили указательные знаки и предупредительные сигналы. Везде будут указаны точные границы дорог.

У трех основных дорог, идущих на территорию, обслуживаемую МТС, устанавливаются специальные арки-вороты с лозунгами «Передовой МТС — образцовые дороги»; «Въезжая на территорию Малотолкайской МТС, строго соблюдай установленные правила езды, не порть дороги!».

Конечно, не только дорогами будет заниматься автодорожная организация. Мы развертываем сейчас широкую кампанию за овладение техникой работы на тракторе. Все работники политотдела начали изучать трактор, чтобы к январю сдать экзамен на звание старших трактористов. Мы будем также изучать и автодело, чтобы позже сдать экзамен на шофера.

Автодорожную организацию мы сделаем центром технической учебы по овладению автоделом и трактором.

Мы обращаемся ко всем политотделам МТС с призывом взяться за свои автодорожные организации, поставить их крепко на ноги, помочь им, заставить их работать с наивысшей скоростью.

Хорошо работающая автодорожная организация — это большая помощь в борьбе за образцовые дороги, за овладение автомобилем и трактором.

Этот документ говорит сам за себя. Он лишний раз подтверждает крайнюю необходимость решительного развертывания автодорожной работы в колхозах, совхозах и МТС, он дает, правда, еще недостаточно полно разработанную, но несомненно конкретную программу практической работы низового звена.

Сюда сейчас должно быть направлено основное внимание, на этом участке в течение всего зимнего периода нужно сосредоточить лучшие силы, чтобы к началу весны в каждой МТС, в каждом совхозе и крупном колхозе была уже работоспособная автодорожная организация, подготовленная к борьбе за успех весеннего сева 1934 г., к борьбе за новый план дорожного строительства.

**к началу весеннего сева
в каждом колхозе, совхозе и МТС —
ИМЕТЬ РАБОТОСПОСОБНУЮ
ЯЧЕЙКУ АВТОДОРА!**

КРЕСТЬЯНСКИЕ ГРУЗЫ ПОШЛИ ПО ХОРОШЕЙ ДОРОГЕ

ДОСТИЖЕНИЯ АВТОДОРОВЦЕВ АРБАЖСКОГО РАЙОНА

Колхозники и трудящиеся единоличники охотно отозвались на призыв автодорожцев в дорожный месячник и двухдекадник помочь в строительстве и ремонте дорог в колхозах и селениях. И в этом немалую роль сыграли автодорожские коллективы Арбажского района.

Особенно хорошие образцы и опыт в дорожном строительстве показали автодорожцы Сорвижского коллектива. В период дорожных работ все активисты-автодорожцы были прикреплены к колхозам и селениям для проведения массово-агитационной работы и практической помощи в дорожном строительстве.

Автодорожцами проведено среди колхозников и единоличников 26 собраний и докладов. На дорожных участках развернулось индивидуальное и межбригадное социалистическое соревнование на лучшее качество и темпы строительства и ремонта дорог. Благодаря этому новая дорога в 3 км закончена и сдана в эксплуатацию до срока.

По инициативе коллектива проведено 2 массовых субботника по дорожному строительству с трудовым участием населения. В каждом колхозе и селе выбраны контрольные посты по охране дорог в составе 5 активистов-автодорожцев.

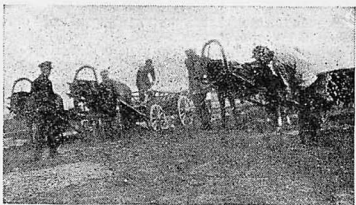
Задание по строительству и ремонту дорог выполнено на 376 проц., реализовано билетов 4-й всесоюзной автолотереи на 200 проц., рост членства составляет 100 проц., членские взносы за 1933 г. полностью уплачены. В коллективе регулярно проводятся заседания бюро и общие собрания членов.

Неплохо провел двухдекадник борьбы с бездорожьем коллектив калининской с.-х. артели. При участии колхозников и трудящихся единоличников построена новая километровая дорога, отремонтировано 2 км старой дороги, посажено 200 деревьев. Коллектив взял шефство над соседними участками протяжением в 6 км; при помощи шоферов участки приведены в хорошее состояние.

Автодорожцы в помощь колхозам организовали 2 субботника, в которых участвовало 15 конных и 65 пеших. План дорожительства по сельсовету перевыполнен.

Работа по дорожному строительству заметно оживилась. В с.-х. артели образцово поставлены охрана и содержание дорог, их систематически ухаживают и боронуют.

Коллектив Автодора с.-х. артели «Большевик» своими силами построил новую проезжую дорогу в 2 км; исключительно путем социалистических



В Алейском районе Восточносибирского края силами Автодора построено 50 км грунтовых дорог. На снимке — один из моментов строительства.

Из фотоальбома Восточносибирского крайсовета Автодора

субботников выстроен мост длиной в 25 пог. м, имеющий большое значение для связи с окрестными селениями. Дорога и мост приведены в безукоризненное состояние, по краям дороги посажено 400 деревьев.

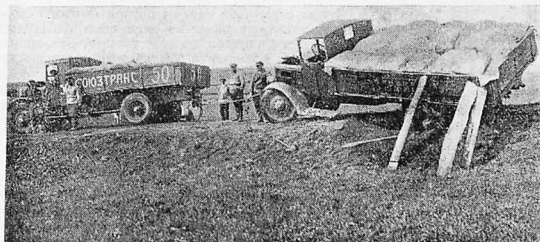
Автодорожцы коллектива колхоза «Власть советов» также имеют успехи в дорожном строительстве. Коллектив контрольное задание райсовета и сельсовета выполнил досрочно, построив прекрасную дорожную магистраль в 3 км. В краевом субботнике коллектив принял активное участие, выехав в Арбак на 45 конях, кроме того, участвовало 95 чел. без коней. Из числа лучших ударников коллектива сформированы проверочные бригады и сигнальные посты. В помощь сельсовету выделено 3 активиста-автодорожца для развертывания массовой работы.

Дороги в Арбажском районе с каждым днем становятся лучше. Большие перемены к улучшению намечаются на тракте Котельнич—Яранск. Районный план дорожительства выполнен на 183 проц., организовано 3 коллектива Автодора с 270 членами. Этим успехам немало способствовал энтузиаст-автодорожец, председатель оргбюро коллектива Арбажского сельсовета т. Корнев.

Колхозные кони, бодро потряхивая гривой, свободно проходят теперь там, где еще недавно тонули в грязи и люди и кони.

г. Горький

Вл. Рейтер



В самый разгар хлебных перевозок плохое состояние дорог приводит к простоям машин и прорывам в планах перевозок. На снимке — увязшая в грязи машина (Калачевский район)

УКРЕПИТЬ И УЛУЧШИТЬ

РАБОТУ ЦУДОРТРАНСА

ИТОГИ ЧИСТКИ ПАРТКОЛЛЕКТИВА

Недавно закончилась чистка партийной организации Цудортранса.

Комиссия по чистке под руководством т. Кадарьяна глубоко и всесторонне проанализировала работу Цудортранса как в прошлом, так и в этом году, в свете задач, поставленных перед ним партией и правительством.

Итоги прошлого хозяйственного года по Цудортрансу были крайне неудовлетворительны.

План дорожного строительства по стоимости выполнен на 72 проц., а план финансирования — на 91 проц., по объему же произведенных работ, по километражу выполнение плана едва достигало 69,5 проц. Это свидетельствовало о том, что директива правительства о снижении себестоимости строительства дорог не была выполнена.

В строительстве не осуществлен контроль рублем. Это привело к значительному перефинансированию.

Использование рабочей силы и средств механизации дорожных работ было чрезвычайно недостаточное. Например, коэффициент использования автотранспорта в Туркменистанской ССР был в прошлом году 0,27 проц.

Коэффициент использования машин на вывозке грузов снизился до 0,44 в IV квартале вместо 0,56 в предыдущем году.

Все это неизбежно обусловило резкое недовыполнение плана. Вывозка грузов понизилась более чем на 18 проц. против предыдущего года, в то же время себестоимость перевозок повысилась на 33 проц.

План строительства авторемонтных заводов был выполнен меньше чем на половину (49,6 проц.), на заводах ГАРО план оказался недовыполненным на 31,5 проц., а по вулканизационным мастерским — на 41 проц. Между тем средств на них было израсходовано 95 проц. плана. Таким образом по этим заводам и мастерским руководство Цудортранса допустило огромный перерасход средств и чрезвычайно высокую стоимость строительства.

Положение несколько улучшилось в текущем году, намечились некоторые сдвиги в выполнении плана строительства дорог, осуществляемого непосредственно Цудортрансом. Улучшилось выполнение плана трудозащиты населения в строительстве и ремонте дорог низовой сети, хотя здесь эти успехи связаны в значительной мере с инициативой местных партийных и советских органов. Однако старые негодные методы руководства Цудортранса не изменились. Значительная часть партийного коллектива не считала нужным изменять методы работы.

Важнейшее мероприятие — реорганизация Цудортранса на основе решений ЦК и СНК о перестройке работы в Донбассе и по НКПС — никак не может быть доведено до конца. Полтора месяца увязывается, согласовывается новая структура Цудортранса.

Канцелярско-бюрократические методы управления наиболее ярко проявились в работе НИУ, где руководство не только не знакомо с периферией, но не знает даже фамилий работников в своем секторе.

По тем же бюрократическим каналам продвигалось выполнение решений ЦК и СНК о подготовке шоферских кадров и об отправке на периферию молодых специалистов. До сих пор эти важнейшие решения не выполнены и в Цудортрансе невозможно получить сведений о том, сколько же подготовлено новых шоферов и сколько специалистов отправлено на места дорожного строительства.

Постановлением ЦК партии Цудортрансу поручалось организовать 20 школ для подготовки шоферов. Управление кадрами Цудортранса недавно разразилось рапортом, в котором сообщило Центральному комитету, что 20 школ создано в срок. Это был сознательный и преступный обман партии и пролетарской общности — никаких школ в действительности создано не было.

В Цудортрансе практиковалось преобладание новых капитальных вложений над освоением имеющихся капиталовложений.

Неверные установки и канцелярско-бюрократические методы работы привели к прорыву на ряде участков работы Цудортранса.

План капитального ремонта дорог союзного значения на 1 сентября выполнен только на 45,6 проц., республиканских — на 36,1 проц., местных — на 49 проц.

Выполнение годового плана капитального ремонта дорог находится под угрозой срыва.

Свековичные дороги находятся в большинстве в неурожайном состоянии: план строительства дорог здесь выполнен на 49 проц., план строительства мостов — на 59,5 проц., ремонт дорог — на 75 проц.

План автогужеперевозок выполнен всего на 25—30 проц.

Коэффициент использования парка Союзтранса не выше 0,54 при плане 0,68, т. е. недовыполнение составляет около 30 проц.

Для уяснения степени активности борьбы Цудортранса за качество характерно, что учет качественных показателей фактически отсутствует, так же, как и учет себестоимости. Но уже сейчас на важнейших дорожных строительствах — на Памире, по линии Фрунзе—Рыбинск, по Восточносибирскому тракту и ряду других фактическая себестоимость работ значительно превышает плановую.

Чтобы скрыть от партии позорные итоги своей деятельности, руководство ряда секторов Цудортранса практиковало зажим самокритики, граничивший со сговором о замалчивании недочетов.

Из 11 направленных в Цудортранс для освещения аппарата выдвиженцев-рабочих к настоящему времени осталось только 2. Остальные были или уволены под разными предлогами или вынуждены сами уйти под натиском враждебной обстановки, которая была создана вокруг них.

Неавторитетность, негодная расстановка сил в центральном аппарате, консерватизм и неповоротливость в отношении новых технических идей (целый год маринуется предложение техника т. Дорожнина о новом методе строительства мо-

Борьба с бездорожьем — важнейшая хозяйственно-политическая задача. На снимке видно, как на плохой дороге лошадь с помощью возницы с трудом тянет ничтожное количество груза



стов, обещающем миллионы экономии средств и материалов) дополняют характеристику ряда работников Цудортранса

Перед лицом всех этих фактов партийная организация Цудортранса оказалась далеко не на высоте своего положения. Вместо того чтобы повести борьбу против нездоровых тенденций, бюрократизма, волокиты, зажима самокритики, укоренившихся в практике Цудортранса, парт-организация плелась в хвосте событий. Как правило, решения бюро ячейки принимались после того, как дело разбиралось в ЦКК.

Парторганизация утратила политическую бдительность и проявила совершенно нетерпимый либерализм в отношении правопортунистических элементов.

Толмачевщине, выразителем которой в Цудортрансе явился Попонин, не было придано должного значения, контрреволюционные установки толмачевщины не были подвергнуты развернутой критике на основе решений партии.

Прямым результатом примиренчества к провозникам правопортунистических и контрреволюционных теорий толмачевщины явился зажим самокритики. Таким образом были замазаны вопросы об отпуске продуктов по запискам из столовой, вопрос о бюрократическом распределении

премий лицам, совершенно недостойным этих премий. В результате этого стенгазета выродилась в беззубый, никому ненужный листок.

Комиссия по чистке признала необходимым переизбрать бюро ячейки ВКП(б) Цудортранса, в декадный срок закончить перестройку аппарата управления на основе решений ЦК и СНК о Донбассе и НКПС, в декадный срок проверить состояние работы по выполнению решений партии о подготовке кадров, о строительстве 20 образцовых школ для шоферов, в декадный срок пересмотреть весь руководящий состав парт-органов, профессиональных и общественных организаций и добровольных обществ и подобрать для руководства ими авторитетных и стойких членов партии.

Комиссией исключены из партии девять человек (Филин, Блюм, Пышкало, Поздеев, Наркевич, Иткин, Пшеничников, Языков и Канторович); среди названных лиц шесть — заведующих секторами.

Решения комиссии, новый план работы нового бюро ячейки ВКП(б) должны быть использованы для развертывания большевистской самокритики и для коренного оздоровления руководящего органа дорожного строительства.

И. Ф.

„Наша партия очищает себя для того, чтобы стать еще более боеспособной, чтобы отточить себя, чтобы партийный молот лучше выковывал, чтобы наш аппарат лучше работал.“

Л. КАГАНОВИЧ

КОДЕКС ПОВЕДЕНИЯ ХОРОШЕГО ШОФЕРА

СТАТЬЯ I

ОТ РЕДАКЦИИ. С этого номера мы начинаем серию статей т. А. Тумяна, в которых впервые делается попытка сформулировать требования нашего социалистического автотранспорта к хорошему водителю.

Редакция обращается с просьбой к общественности наших гаражей — обсудить на собрании шоферов статьи т. Тумяна и сообщить в редакцию свои замечания и дополнения.

«Кодекс поведения хорошего шофера» должен быть создан с помощью всего коллектива шоферов СССР.

День за днем с истинно большевистским упорством и настойчивостью мы претворяем в жизнь величайший лозунг нашего вождя — «догнать и перегнать капиталистический мир».

Осуществление этого лозунга в области механизации транспорта имеет исключительное значение для наших социалистических городов.

В Стране советов автомобиль — один из основных факторов социалистической стройки, могучее средство связи между городом и деревней, колхозными полями и промышленными гигантами.

Водитель советской машины, так же, как индустриальный рабочий, — передовой боец за социалистические методы работы, за большевистские темпы развития всего нашего народного хозяйства.

Лучшим подтверждением этому служит каракумский пробег. Весь пробег — триумфальное шествие победоносной советской технической мысли и поразительной выдержки наших водителей.

Каракумский пробег выдвинул таких водителей машин (Куракин, Каспаров, Соловьев и др.), которые показали образцы социалистического отношения к автомобилю, умения управлять им и беречь его.

Десять тысяч километров пройдено каждой машиной по пескам, степям, горным тропам и непроходимым дорогам. Всеми участвовавшими в пробеге машинами пройдено в общей сложности двести тридцать тысяч километров и за весь этот огромный путь не было ни одной серьезной аварии, ни одной значительной поломки.

Чтобы понять все значение этих цифр, чтобы оценить качество работы каракумовцев, достаточно указать, что в Москве в условиях усовершенствованных мостовых — асфальта, гудрона и брусчатки — одна авария приходится на 17 387 км пробега.



Руль советской машины нельзя передавать в руки классового врага. На снимке видно, как даже на ровной дороге «шофер» ухитрился разбить машину

Фото В. Коренева

А ведь каждая авария — это удар по нашему строительству, по рабочему снабжению, по государственному бюджету.

Вполне понятно, что с ростом транспорта, с ростом населения положение может ухудшиться еще больше, если мы теперь же не примем энергичных мер, если мы соответственно не подготовим и не воспитаем наши водительские кадры.

Равняться по каракумовцам — основная, повседневная задача наших гаражей и парков.

На большевистское воспитание шофера у нас пока что обращается слишком мало внимания. Этими вопросами обязаны заниматься не только школы и курсы по подготовке водителей, но и транспортные хозяйства, а главное — вся наша рабочая общественность и в первую очередь Автодор.

Отношение шофера к себе и своей профессии

Среди некоторой части водителей автомашин сложилось ошибочное мнение, будто работа шофера грязная и, находясь в гараже или сидя за рулем, невозможно соблюдать чистоту. Такое убеждение получило широкое распространение среди водителей грузовых машин. Даже на улицах пролетарской столицы нередко можно встретить за рулем шофера, который похож на трубочиста, до того он выпачкан и вымазан в грязи.

Необходимо бороться с этим самым решительным образом и твердо усвоить, что шофер имеет грязный вид только вследствие своей **собственной нечистоплотности**. Измазанный, испачканный вид шофера за рулем — самый верный показатель расхлябанности работника, его неаккуратности и ненадежности.

И, действительно, наблюдения над аварийщиками и злостными нарушителями правил уличного движения показали, что чаще всего совершают аварии, а также наплеватьски относятся к дисциплине улицы именно те, кто не привык уважать себя и свою профессию, кто недостаточно усвоил основы советской культуры.

Одно из основных требований, которое мы предъявляем к шоферу любой машины, заключается в том, чтобы его автомобиль имел **чистый, опрятный вид**, чтобы мотор **блестел** и чтобы вся машина была в полном порядке.

Борьба за **культурного, опрятного шофера** должна быть повседневной задачей наших профсоюзных, общественных организаций и самих транспортных хозяйств. Воспитать культурное отношение водителя к своим обязанностям нужно всеми мерами и в первую очередь мерами личного воздействия, широкой пропагандой основ гигиены и т. п. Однако наряду с мерами культурно-воспитательного характера необходимо осуществлять и меры административного воздействия, так как нередко неаккуратность водителя

влечет за собой порчу машины или отдельных ее механизмов.

Автору этих строк иногда приходилось видеть, как после грязной работы шофер мыл руки в баке с бензином, предназначенным для заправки машины. Наблюдались даже и такие случаи, когда в бак опускался грязный халат, и после того как он хорошо выжимался, полученная смесь сливалась в автомобильный бак для последующего питания мотора.

Политическая подготовка, повышение квалификации, широкое участие в профессиональной и общественной жизни — вот основные требования, которые предъявляются к любому рабочему Советского союза, в том числе, конечно, и к водителю транспорта.

Советский водитель должен хорошо знать, сколько ему необходимо перевезти за день, за декаду, месяц, квартал и за год!

Судьбы своей машины и всего своего предприятия не могут и не должны быть безразличны для советского водителя, и он обязан с одинаковым ожесточением драться как за свой личный транспортный план, так и за транспортный план всего предприятия.

Все это налагает на советского водителя обязанность самого активного участия в политической и общественной жизни страны, в выработке и усвоении всей производственной системы своего предприятия.

Советский водитель обязан постоянно улучшать свою работу, повышать свои производственные показатели. Отсюда необходимость углубления своих знаний, улучшения своей квалификации, критического отношения к себе и к окружающему.

В области культурного отношения к себе и к своей профессии от хорошего советского водителя требуется следующее:

1. Являясь на работу, он должен иметь чистый и опрятный вид.

2. С собой или на машине он постоянно должен иметь халат (гораздо лучше — комбинезон), перчатки, мыло и полотенце. Выполняя любую работу, связанную с возможностью загрязниться (смазка, смена покрышки, затягивание стержней и т. д.), шофер обязан предварительно надеть халат и по окончании работы — снять его, ни в коем случае не садясь в нем на сиденье. После каждой такой работы он должен промыть сместью керосина с маслом руки и насухо вытереть их специально предназначенными для этого «концами», а затем вымыть водой с мылом и вытереть полотенцем.

3. Всячески нужно избегать засорения бензина для заправки, а потому не допускать мытья рук и грязной материи в бензине для заправки машины.

4. Шофер должен выписывать какую-либо газету и быть в курсе политической и хозяйственной жизни страны.

5. Водитель должен интересоваться автомобильной страной, техническими усовершенствованиями машины и ее конструктивными особенностями, он должен повышать свою квалификацию, а поэтому обязан выписывать какой-либо специальный журнал и следить за всеми новинками в этой области.

6. В качестве члена определенного производственного коллектива советский шофер обязан активно участвовать в борьбе всего коллектива за лучшие производственные показатели пред-



Разбитая вдребезги машина — результат доверия негодному шоферу

приятия в целом и каждого члена в отдельности, помогая отстающим и делясь своим опытом и своими знаниями. Он должен аккуратно посещать производственные совещания, интересоваться и изучать специфические особенности своего хозяйства, выдвигать рационализаторские мероприятия, бороться со всеми искажениями и искривлениями правильной производственной линии и особенно за экономию горючего, резины и смазочных материалов. Шофер должен участвовать в борьбе за скорейшую автомобилизацию Союза и улучшение дорог и состоять членом Автодога.

7. Для облегчения и улучшения работы водителя на улицах города советский шофер обязан записываться в бригады милиции (бригады содействия милиции) и о всех явлениях, препятствующих нормальному движению транспорта по улицам и дорогам, своевременно сообщать в надлежащие органы (отдел регулирования уличного движения, транспортное управление и т. п.) для принятия необходимых мер.

8. Во всех случаях общения с людьми советский шофер обязан соблюдать корректность и вежливость, не допуская брани и ругани.

9. По характеру своей работы шоферу приходится каждый день тратить по несколько часов на ожидание пассажира или погрузки и выгрузки груза. Сознательный работник должен с максимальной пользой использовать эти часы ожидания для осмотра машины и повышения своей квалификации и своего умственного уровня. Для этого необходимо перед выездом на работу брать с собой какую-либо книгу или журнал и вместо праздного ожидания заняться чтением.

10. Подготовка кадров является одной из важнейших задач, обеспечивающей бурный рост механического транспорта. Жизнь показала, что наибольший процент шоферов — это в прошлом грузчики, которые в процессе своей работы имеют возможность ближе познакомиться с машиной и условиями ее работы. Советский водитель грузовых машин должен оказывать всемерное содействие рабочим грузчикам на своей машине в быстром усвоении основ управления и обращения с автомобилем. Такие непосредственные занятия с грузчиками в процессе самой работы будут иметь значение гораздо большее, чем последующая учеба на курсах.

Арсен Туманян

(Продолжение следует)

ПЕРВЫЙ СОВЕТСКИЙ ТРОЛЛЕЙБУС

ВЫШЕЛ НА ЛИНИЮ

XVI годовщина Октябрьской революции ознаменовалась еще одной победой рабочего класса. В Москве закончена первая троллейбусная линия протяжением в 7 км, от Белорусско-Балтийского вокзала до Окружной дороги, сданная 15 ноября в эксплуатацию. Первоначальные наметки предусматривали открытие троллейбусного сообщения лишь в начале 1934 г., но благодаря ударной работе проектировщиков и строителей и твердому и непосредственному руководству со стороны Московского комитета ВКП(б) во главе с т. Кагановичем и при ближайшем участии т. Хрущева первая линия открыта задолго до указанного срока. Движение по линии открыли два троллейбуса серии «Лазарь Каганович». В строительстве их принимали основное участие три завода — Ярославский автомобильный, давший шасси, Московский автомобильный им. Сталина, давший кузова и монтировавший троллейбусы, и «Динамо» (электрооборудование и моторы). Проектировал троллейбусы НАТИ.

В процессе производства удалось значительно снизить вес троллейбуса. Кузова весят на 500 кг меньше, чем предусматривал проект. Троллейбус перевозит 44 пассажира; мягких мест для сидения 37. Вес мотора 590 кг вместо 650; трамвайный мотор той же мощности весит 1 400 кг. Превышена и мощность мотора—88,5 л. с. вместо 82. Реверсивная рукоятка, находящаяся сбоку от контроллера, устанавливается на положении «вперед» или «назад»; водитель нажимает ногой педаль контроллера, и троллейбус на ходу быстро набирает скорость по мере нажатия педали.

Троллейбусам обеспечено большое будущее. Троллейбусное сообщение не требует рельсовых путей. Это дает громадную экономию в капитальных затратах по сравнению с трамвайными линиями. Один километр трамвайного пути обходится в 750 тыс. руб. На эту сумму можно построить 30 троллейбусов. Значительно меньше

идет металла и на самый троллейбус. Небольшой вес и пневматики хорошо сохраняют дорожное покрытие, в то время как трамваи разрушают его и вызывают частый ремонт дорог. Троллейбус не производит шума, как трамвай; в случае порчи одного троллейбуса движение не прекращается — испортившийся троллейбус отводит в сторону и движение продолжается.

Троллы — токосниматели, длиной в 4 м, позволяют троллейбусу отклоняться вправо и влево. Это большое удобство, которого не знает трамвай. Оно позволяет подходить вплотную к тротуару для посадки и высадки пассажиров. Понятно, что посадка и высадка пассажиров в таких условиях сводят до минимума возможность несчастных случаев на дорогах с интенсивным движением. Кроме того возможность обойти или обогнать встретившееся препятствие имеет большое значение для нормального движения транспорта общего пользования.

Скорость движения значительно выше, чем трамвая. Московские троллейбусы идут с технической скоростью в 40 км в час, выше чем автобус.

Целый ряд преимуществ имеет троллейбус и перед автобусом. Он надежнее в действии, не дает вредных отработанных газов, дыма, скорее набирает скорость, скорее тормозит благодаря наличию трех тормозов, его провозоспособность выше, чем автобуса. В этом отношении троллейбус уступает только трамваю. В эксплуатации троллейбус также дешевле автобуса. Его минус в сравнении с автобусом — зависимость от электростанции. Прекращение подачи тока останавливает движение троллейбусов. Автобус в этом отношении независим, точно так же, как и в выборе направления.

Все эти и другие положительные стороны троллейбусов открывают перед ним широкие будущее. Наметки Госплана предусматривают введение троллейбусов в тех пунктах, где пассажирское движение уже не может быть полностью обслужено автобусами и где электроэнергия имеется в достаточном количестве. Моссовет предполагает организовать троллейбусное сообщение и через центр города. После окончания стройки метрополитена явится возможность снять трамвайное движение в центре Москвы и возложить обслуживание наземного пассажирооборота на автобусы и троллейбусы.

Одна из трудностей параллельного трамвайного и троллейбусного сообщения состоит в неизбежности пересечения воздушной проводки. На первой московской троллейбусной линии это пересечение имеет место в трех местах и организовано так. Трамвайный провод на протяжении 1—1,5 м поднят под прямым углом на 20—30 см по отношению к своей линии. Троллейбусные провода (их два, так как заземление через рельсы здесь отсутствует) проходят на месте поднятого трамвайного, причем от дуги трамвайного вагона они защищены двумя проволоками с обеих сторон. При проходе трамвая через место пересечения ток выключается, свет на момент гаснет, но в силу инерции трамвай проходит мертвое пространство, и контакт с воздушной проводкой



Внутренний вид троллейбуса

Фото Е. Микилиной

Первый троллейбус на улицах
Москвы

Фото Е. Микулиной



восстановлен. Вне пунктов пересечения обе проводки подвешены в одной плоскости. На повороте цепочка из белых квадратов, нанесенных на асфальт (применяются на улицах Москвы, указывая

место остановки транспорта и переходов пешеходов), облегчает водителю троллейбуса держать линию.

Б. М.

ЗАДАЧА АВТОДОРА В ПРОВЕДЕНИИ ЗИМНЕГО РЕМОНТА ТРАКТОРОВ И КОМБАЙНОВ

Практика работы в совхозах показала, что основными причинами низкого коэффициента использования автомашин, тракторов и комбайнов являются: недостаток квалифицированных водителей, несвоевременный ремонт и выход машин в поле и несвоевременные способы заправки машин, следствием чего является громадный перерасход горючего и простой.

Задача Автодора заключается в том, чтобы в весеннюю посевную 1934 г. довести машинное использование до максимума.

Ни одной неисправной машины, ни одного простоя и холостого пробега из-за отсутствия запасных частей, из-за нерациональной постановки дела! — вот лозунг Автодора и автодорожца в настоящее время.

Для пополнения состава квалифицированных водителей Автодор теперь же должен развернуть работу по организации шоферских курсов. Эти курсы должны дать надежных водителей, хорошо знающих не только механизм управления, но и все происходящие внутри машины процессы. Нужно категорически запретить краткосрочные курсы, дающие право на управление машиной. Срок курсов нужно установить не менее 5—6 месяцев.

Кроме того совхозам и МТС нужно заблаговременно позаботиться о подготовке инструкторов и высококвалифицированных разъездных механиков, без которых немислима бесперебойная работа парков.

Несвоевременный ремонт машин в наших совхозах и МТС объясняется прежде всего недостаточным оборудованием и почти полным отсутствием режущего инструмента (резцов, фрез, сверл, пил, напильников, разверток и т. д.).

Вопрос о режущем инструменте для гаражей в мастерских в настоящее время является самым вопиющим и требует скорейшего разрешения.

Чтобы не быть застигнутым врасплох весной, нужно теперь же приступить к ремонту имеющихся автоклапанов и наконечников, к изготовлению усовершенствованных (закрытых с сетками) ведер, воронок и леек, а также стационарных и передвижных керосино-бензинсаправочных комбайнов, для обеспечения ими всех заправочных пунктов.

Вот приблизительно та практическая подготовительная работа, в которой может и должен принять участие Автодор в целом и каждый автодоровец, находящийся в совхозе или при МТС.

г. Киев

Техник Матвеев

РЕЖУЩИЙ ИНСТРУМЕНТ—В ГАРАЖИ И РЕМОНТНЫЕ МАСТЕРСКИЕ

Одной из основных причин неполного использования машин является отсутствие в гаражах и ремонтных мастерских режущего инструмента.

Слоху и рядом хорошо оборудованные мастерские совхозов и МТС простаивают из-за отсутствия резцов, сверл, напильников, разверток и т. д.

Изготовление режущего инструмента в условиях совхозов и МТС—дело чрезвычайно трудное. Для этого необходимы специальное оборудование, специальная сталь и квалифицированные рабочие-инструментальщики. Всего этого, конечно, в совхозах и МТС нет, и поэтому попытки изготовить

самостоятельно режущий инструмент всегда оканчивались неудачей.

Но режущий инструмент все же нужен — без него будут бездействовать мастерские, будут стоять, ожидая ремонта, автомашины, тракторы и комбайны.

На период зимнего капитального ремонта 1934 г. все ремонтные машино-тракторные мастерские должны иметь режущий инструмент высокого качества.

г. Киев

Л. М.

НОВОЕ МАГНЕТО КИЕВСКОГО ЗАВОДА „ЧЕРВОНИЙ ДВИГУН“

Огромное развитие автомобильного, тракторного, авиационного и мелкого моторостроения для различных хозяйственных нужд страны вызвало столь же огромную потребность в изготовлении к этим моторам магнето.

До последних лет магнето производилось только за границей.

Первым, ставшим на путь внедрения производства магнето в СССР, был московский Электрозавод, принявший за основу тип магнето «Синтилла». Однако производительность завода и потребность в разнообразных типах магнето не смогли исчерпать все более растущих нужд моторостроения.

Киевский завод «Червоний двигун» взял на себя задачу частично заполнить этот пробел, приступив к организации производства одно- и двухцилиндровых магнето (по типу Бош).

На прилагаемом рисунке представлен тип этого магнето, пробные партии которого уже прошли соответствующие испытания. Магнето по своему габариту и площадке соответствует стандартам европейских марок и собрано целиком из советских материалов.

Принятый к производству тип магнето под маркой ЧД-1 представляет собой стационарное магнето высокого напряжения с чередованием искры через 180°.

При выборе типа мы руководствовались тем, чтобы дать надежное магнето, легко осваиваемое в условиях неспециальной завода целиком из отечественных материалов, предусматривающее легкий переход от 2-цилиндровых к 4- и 6-цилиндровым типам.

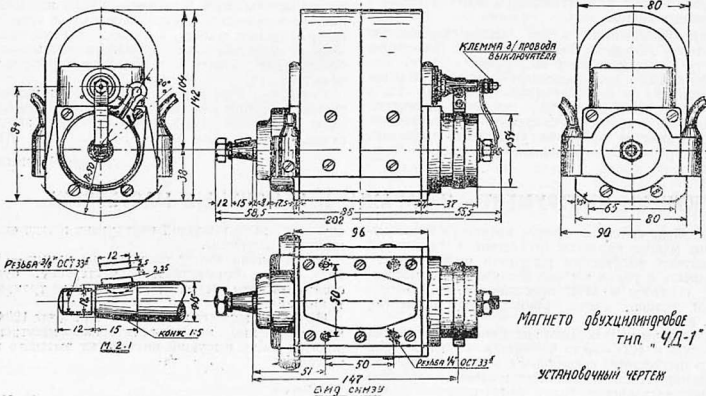
Конструкция магнето представляется в следующем виде: на основной алюминиевой площадке укреплены два железных башмака, являющихся

полусными наконечниками магнитов. К этим башмакам укреплены два подковообразных магнита. Торцы полюсных башмаков закрыты с обеих сторон двумя бронзовыми крышками, что в целом образует остов магнето. Сверху башмаки закрыты крышкой конденсатора. Внутри остова помещены якорь, вращающийся на двух шарикоподшипниках, установленных в бронзовых крышках остова. Якорь состоит из набора железных пластин (60 штук), охватываемых двумя боковинами. К торцам боковин якоря привинчены с обеих сторон бронзовые крышки, переходящие в ось. Якорь обмотан двумя обмотками: первичной — 160 витков и вторичной — 12 000. На одном конце якоря установлен коллектор высокого напряжения и этот же конец заканчивается конусом 1 : 5 для установки на нем приводной муфты. На другом конце якоря устанавливается прерыватель и выключательное устройство.

Конденсатор выведен в самостоятельную крышку, закрывающую сверху полость якоря, и представляет собой типовой стандартный конденсатор, применяемый для телефонов и радио. Прибегнуть к этому типу пришлось в виду легкости замены конденсатора в случаях его пробоя. Кроме того изъятие конденсатора из полости якоря (как в типе Бош) увеличивает размер магнитного потока, проходящего через обмотку.

Сконструированный прерыватель — упрощенного типа, легкосъемный и удобный для регулировки и защиты контактов. К центральному болту прерывателя прижата пружинка, служащая для отвода тока низкого напряжения к выключателю.

Регулировка моментов размыкания контактов производится путем перемещения обоймы на угол 20°. За весь период оборота якоря первичная



цепь замыкается на один момент — получения искры. Коллектор сделан в первой серии составным эбонитовым, а в дальнейшем будет изготовляться из пластмассы сплошным. По бокам коллектора к крышке крепятся два щеткодержателя. Вес магнето — 5,1 кг.

Испытание магнето было произведено в НАТИ. Характерными моментами испытания были: а) резкие пределы колебания оборотов от 100 до 4 000, при которых происходило нормальное искрообразование; б) ток короткого замыкания первичной обмотки составлял 2,18 ампер, в то время как у современных магнето Бош этот ток не превосходил 1,7 ампер.; в) продолжительность испытания составила 250 часов; г) испытание на отсыревание происходило путем переноса магнето с морозного воздуха в теплое помещение, что давало покрытие всех частей инеем, и в этих условиях работа магнето шла безотказно.

В итоге сравнительные данные с экспериментальными заграничного образца Бош показали не худ-

шие качества магнето ЧД-1. Недостатком явились низкокачественные материалы, из которых оно изготовлено.

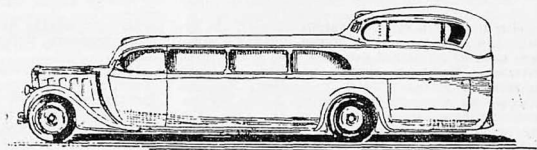
К трудностям организации этого производства в условиях Киева надо отнести отсутствие специализированного персонала и квалифицированных рабочих, хорошо знающих это производство; высокую точность в изготовлении отдельных деталей; необходимость специальных материалов, как-то: фибра, эбонит, специальные лаки, магнитная сталь и т. д.; значительные количества специальных приспособлений и инструмента.

Годовая программа завода предусматривает выпуск магнето до 40 тыс. штук. До конца текущего операционного года намечен выпуск 1 000 штук.

В настоящее время завод ведет интенсивную подготовку по развертыванию массового производства этих магнето.

Инж. Нестеровский

НОВЫЙ ФРАНЦУЗСКИЙ АВТОБУС С АВТОДИЗЕЛЕМ



На последнем парижском автомобильном салоне в октябре 1933 г. был выставлен новый очень оригинальный тип автобуса фирмы Бернарда с двигателем дизеля Гарднера.

Наиболее интересным в автобусе помимо оригинальной формы кузова является сам двигатель.

Двигатель этот шестицилиндровый четырехтактный с непосредственным распыливанием топлива; размеры цилиндров 108×125.

Главнейшее внимание при его конструировании было обращено на отсутствие дыма во время работы. Для этого в двигателе применен последний тип головки Рикардо, созданный специально для дизелей и дающий наиболее полное сгорание топлива, что понижает его расход и уменьшает дымление.

Особенностью двигателя является то, что он имеет не стандартное оборудование, а специальное, для него выпущенное этой же фирмой вплоть до инжекционного насоса.

Инжекционный насос против обычного разделен на две части, каждая по три секции, заключенные в два отдельных корпуса. Для обеспечения еще большей надежности действия все секции имеют специальный рычажок для регулировки и контроля.

Высокий класс точности, выдерживаемой фирмой в отношении главнейших деталей, достигается без индивидуальной подгонки, чем обеспечивается полнейшая сменность этих деталей.

Все это делает стоимость двигателя довольно высокой, но зато последний полностью удовлетворяет эксплуатационным требованиям автобуса.

Шасси автобуса, грузоподъемностью 7,5 т, рассчитано на 38 пассажирских мест, имеет весьма прочную раму с низкой посадкой.

Трансмиссия состоит из многодискового сцепления пятискоростной коробки передач, двойного карданного вала и главной червячной передачи.

Конструкция заднего моста позволяет задавать задним колесам некоторый угол с вертикалью (развал), не превышающей 3°, которая в настоящее время признана рациональной для лучшего использования пневматиков.

Мощные гидравлические тормоза на всех четырех колесах и на трансмиссии обеспечивают быстрое и плавное торможение. Наиболее оригинальной частью автобуса является кузов, которому придана весьма изящная и обтекаемая форма.

Как видно из рисунка, задняя часть автобуса имеет двухэтажное строение, причем нижняя часть предназначается для багажа (автобус этот дальнего следования), а в верхней части сделана пассажирская кабина, которая, незначительно выдаваясь над крышей и обладая хорошей обтекаемостью, лишь в минимальной степени может увеличить лобовое сопротивление, представляя зато большую комфортабельность пассажирам.



Техническая мощь Красной армии растет с каждым годом. В дни Октябрьской годовщины Красная армия демонстрирует всему миру свою высокую технику и дисциплинированность.

На снимке — моторизованная пехота проходит через Красную площадь

МАЛЕНЬКИЙ СМЕЖНИК

ТОРМОЗИТ РАБОТУ КОНВЕЙЕРА АВТОГИГАНТА

«Вы пытаетесь открыть дверцу кабины. Не думайте, что это так просто. Ручка и замок к ней — это едва ли не самый сложный узел в газовой машине. Требуется много сноровки, ловкости и навыка, чтобы попасть в машину. Закрыть дверь — не менее трудная задача. Замок отказывается действовать. И как часто во время езды на долю водителя выпадает сложная задача — одну руку держать на руле, другой придерживать дверцу...»

Так характеризовали продукцию завода Мосштамп № 2 на октябрьской конференции заводо-смежников ГАЗ.

Но это было в октябре, когда ГАЗ располагал некоторыми запасами этой продукции, и было из чего браковать. Затем положение резко ухудшилось: не было ни качества, ни количества.

5 ноября мы застали на Мосштампе № 2 такую картину. На заводе все время сидит представитель ГАЗ, ему на помощь ГУТАП дал своего представителя. Оба они заняты тем, чтобы «выжать» для ГАЗ турникеты. Третьего дня удалось получить 800 штук и отправить их в сверхсрочном порядке. Перспективы с получением этих деталей неопределенны и мрачны. Представитель ГАЗ сидит и вычисляет с карандашом в руках: если каждая машина на конвейере требует не менее 14 турникетов, то через сколько дней конвейер совершенно приостановится из-за этой досадной мелочи...

На заводе нехватает сырья, железных лент, цветного металла. Этой «объективной» трудностью заводоуправление прикрывалось все время. Колчугинский завод должен был дать 5 т цветного металла, а послал в течение лета 1,5 т и дальше не намерен послать до начала 1934 г. Срывает поставку металла и полуфабриката Миньярский, «Красный гвоздильщик» и другие заводы-поставщики.

Маленькую партию латуни и другого цветного металла можно было бы при таком «пожарном» случае получить тут же в Москве. Но оказывается, что многие штамповальные машины на заводе не

действуют, вышли из строя. Это уже «субъективная» трудность, которая характеризует состояние завода.

Изготовление штампов для автодеталей производится в одном экземпляре. Достаточно, чтобы единственный штамп испортился, и все производство автодеталей надолго приостанавливается, в то время как каждый час дорог. К тому же завод не имеет собственного транспорта, не имеет хотя бы одной грузовой машины. Вслух мечтают в заводоуправлении Мосштампа хотя бы об одном единственном грузовике. Сочувствует этим мечтам ГУТАП и представитель ГАЗ, но только платонически.

Нельзя ли дать Мосштампу грузовую машину? В этом должен быть заинтересован ГАЗ. Пусть одной «объективной» трудностью будет меньше.

* * *

Только здесь, знакомясь с обстановкой работы на заводе Мосштамп № 2, убеждаешься, от каких досадных мелочей зависит часто судьба конвейера автогигантов ГАЗ, им. Сталина, ЧТЗ, ХТЗ, СТЗ.

Вот в эти дни «сидим сидит» на Мосштампе не только представитель ГАЗ, но и Челябинского тракторного завода. В догонку ЧТЗ шлет тревожные телеграммы. Конвейер останавливается из-за невывыски штепсельных коробок и других небольших деталей.

Новый директор Мосштампа т. Шестопалов внев себя. Он сознает, что означает задержка в выпуске «сталинцев». Он шлет обзывающую «молнию» ЧТЗ.

Хоть умри, но в эти дни нужно дать для «сталинцев» требуемые автодетали. Директор тут же предлагает рабочему коллективу завода работать в выходной день — 6 ноября. Коллектив безоговорочно согласен, раз этого требуют конвейер ГАЗ и ЧТЗ. Но «ванны» неисправны. Необходимо их наладить, и нет химических принадлежностей и нет надежды их достать сегодня в течение нескольких часов. Работа завтрашнего дня отпа-



Танки стройным порядком проходят по Красной площади

Фото Е. Микулиной

дает. Могут работать только несколько цехов. Часы и дни уходят. Конвейер ЧТЗ и ГАЗ с напряжением ждет.

* * *

Недавно назначенный директор Мосштампа т. Шестопалов (вступил в исполнение обязанностей только 7 дней назад) рассказывает нам, что тут происходит. Рабочий коллектив завода — прекрасный коллектив, с ним можно преодолеть все трудности. Но расхлябанность руководства, фактическое отсутствие технического руководства в цехах, в ответственных местах сложного процесса, — вот, что ставит под угрозу срыва конвейеры автогигантов.

В кабинете прежнего директора завода т. Грачева были частые пьянки. За технологическим процессом никто не следил. Конструкторское бюро было пустым местом. Ведущие цеха запущены. Долго не достраивается решающий гальванический цех.

В процессе прохождения партийной чистки сняты с работы и переданы суду быв. директор завода, технический директор и секретарь партийной ячейки т. Малинин. Прежнее гнилое руководство снято, но осталось тяжелое наследие. Его необходимо как можно скорее в корне ликвидировать.

Наши автогиганты днями держат своих представителей на маленьком Мосштампе, чтобы выпросить, вымолить малую толику автодеталей для очередного конвейера, и странное дело — они не догадываются послать на Мосштамп своих специалистов, чтобы узнать, что собственно задерживает производство автодеталей, где узкое место. ГУТАП также перманентно представлен на Мосштампе, но скорее в качестве «нейтрального наблюдателя». Мосштамп находится в системе Наркомлегпрома и по ведомственной линии ГУТАП, выходит, ничего не может сделать.

Наркомлегпром со своей стороны никакой по-

мощи Мосштампу не оказывает. Робко раздается голос представителя ГАЗ, чтобы Мосштамп прекратил производство предметов ширпотреба, когда каждый станок его необходим для производства автодеталей. Но производство деталей для ширпотреба продолжается. Надо же оправдать нахождение Мосштампа в системе легкой промышленности.

Необходимо, как можно скорее покончить с этим совершенно недопустимым положением на Мосштампе. Следует немедленно принять все меры для обеспечения его сырьем и полуфабрикатами. Недостаточно забронировать для него фонды, цветных металлов, железных лент и проч. в полном соответствии с его производственными потребностями. Необходимо обязать заводы-поставщики планово отгружать сырье и полуфабрикаты в обусловленные сроки, помня, что Мосштамп очень важный смежник наших автотракторных предприятий.

Переоборудование и дооборудование этого завода не представляет каких-либо трудностей. Выполнив это необходимо в кратчайший срок.

Еще одна «деталь». Мы спросили директора т. Шестопалова, имеются ли на Мосштампе автодорожные ячейки. Оказывается, такой разновидности рабочей общности на заводе нет, во всяком случае она ничем себя не проявляет.

Мособлавтодор организовал встречу машин звездного пробега ГАЗ с московскими смежными предприятиями и на этом успокоился. Больше его не видать на Мосштампе.

Наши автодорожные организации должны усилить свою работу на Мосштампе, должны показать, каким уязвимым местом является этот мало заметный смежник для наших автогигантов и настоять на урегулировании его производства, обеспечении его сырьем, полуфабрикатами и оборудованием.

Н. Ростовский

ВНИМАНИЮ ПОДПИСЧИКОВ

В ДЕКАБРЕ КОНЧАЕТСЯ ВАША ПОДПИСКА. ВОЗБНОВИТЕ ПОДПИСКУ НА 1934 ГОД НЕМЕДЛЕННО.

ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ: Москва 6, Страстной бульвар, 11, Жургаз-объединение и повсеместно почтой и отделениями Союзпечати.

ЗАКРЕПИТЬ УСПЕХИ „КАУЧУКА“ В ПРОИЗВОДСТВЕ АВТОДЕТАЛЕЙ

Цех «техника» является основным на заводе «Каучук» по производству автодеталей для машин ГАЗ и завода им. Сталина. Начальник этого цеха т. Годунов признает, что еще совсем недавно качество и количество поставляемых деталей вызывали со стороны горьковцев «яростное возмущение». За короткий срок недодано ГАЗ около 4 тыс. деталей №47086/А, так как около 3 тыс. штук было забраковано. Неблагополучно было и с другими деталями.

Цех № 3 выпускал коробки клемм обычно без крепежной арматуры, контактные плоскости двух шпилек не были защищены, крышки коробок хрупкие. Резьба шпилек заливалась резиной и зачастую расстояния между центрами установленных гаек не выдерживалось, были отступления от чертежей.

Цех № 3 производит еще детали для магнето. Не приходится доказывать, что каждая магнето-деталь, сделанная небрежно, без соблюдения точных размеров, предвещает качество всего магнето, что больно бьет по всей автотракторной промышленности.

ГАЗ, как и другие автозаводы, имел все основания для недовольства автодетальными Каучука. Они не удовлетворяли их ни по своему качеству, ни по количеству. Но в начале ноября и особенно к шестнадцатой годовщине Октября положение резко изменилось к лучшему. Октябрьская программа по автодеталям для ГАЗ выполнена Каучуком на 153 проц., для завода им. Сталина — на 115 проц.

Чем объяснить такой резкий скачок? В плановом отделе объясняют это просто: заводская общественность, заводской актив обратили большое внимание на автодетали, которые были обычно в загоне в общем ходе производства Каучука. Нажали, мобилизовались, и вот результаты.

Следует еще прибавить, что в течение октября было обращено особое внимание на доделки, на выпуск комплектных частей. Раньше, если выпуск и держался на уровне 90—98 проц. плана, то продукция выпускалась некомплектная, от этого больше всего страдал конвейер ГАЗ. Теперь план перевыполнили, чтобы добиться полной комплектности выпуска продукции. Остается только закрепиться на достигнутом уровне и строго

следить за дальнейшей комплектностью в производстве.

Но каково качество продукции? В производственном отделе Каучука нам лаконичски заявили: в течение октября от ГАЗ не поступало рекламаций, следовательно, есть основание считать, что качество наших автодеталей улучшилось.

Это формальный ответ и потому неудовлетворительный. Часто на том же Каучуке указывали, что ГАЗ несвоевременно и неточно сигнализирует о плохом качестве автодеталей.

Более конкретно расшифровали положение вещей в цехе «техника». Там указывали на то, что решительный перелом в улучшении качества производства автодеталей произошел со времени приезда на завод газовских технических бригад (звездный пробег). Это не только всколыхнуло, мобилизовало рабочий коллектив Каучука, — технические бригады ГАЗ засели за общий стол с решающими бригадами Каучука и договорились до конца.

До сих пор жалобы ГАЗ носили общий характер. Порой сам ГАЗ не мог точно сказать, где и почему плохо с деталями Каучука. За общим столом уточнили чертежи, договорились относительно ряда моментов технологического процесса, относительно качеств, свойств и размеров резины СК и проч. К этому времени на Каучуке лучше освоили резину СК. Результаты налицо. Качество деталей больше удовлетворяет газовцев.

Эти результаты показывают, как важна дальнейшая производственная связь Каучука с ГАЗ, бригад ведущих цехов Каучука с соответствующими бригадами автогиганта.

С начала 1934 г. потребности ГАЗ в автодеталях Каучука значительно увеличатся. Производственная программа последнего в выпуске автодеталей возрастает. Перевыполнение октябрьской программы завода показывает, что предстоящее увеличение производства автодеталей на Каучуке вполне осуществимо.

Узким местом в работе Каучука являются металлические формы. Завод уже теперь чувствует острую нужду в них, так как Оргметалл систематически не выполняет своих обязательств по поставке железных форм.



Рабочие завода «Каучук» демонстрируют в дни Октябрьских торжеств

Фото Союзфото (Олейник)

До сих пор на таком крупном заводе, как Каучук, автодорожные ячейки находятся в зачаточном состоянии и не проявляют признаков жизни. Еще в начале октября Мособлавтодор собрался направить на завод специальную бригаду для оживления автодорожной работы. Но никаких следов этого оживления, как и пребывания самой бригады Мособлавтодора, к 6 ноября мы на заводе не обнаружили.

Вряд ли нужно доказывать необходимость усиления автодорожной работы на таком важном смежнике, каким является Каучук для автодорожной промышленности. Вот что говорит по этому поводу начальник цеха «техника» т. Годунов:

— Условия для развертывания большой конструкторной работы автодорожной организации у

нас, несомненно, налицо. Автодорожные бригады и посты должны вести в цехе наблюдение за ходом выполнения заказов автопромышленности. Они должны нести общественную ответственность за свои участки, своевременно доводя до сведения администрации, партии и профорганизаций о малейших неполадках и недоразумениях в производстве.

Автодорожные организации должны добиваться постоянной производственно-технической связи между смежником и автозаводом. При такой работе они, несомненно, завоюют авторитет среди рабочей массы своего завода.

Но раньше всего нужно, чтобы автодорожная организация существовала на Каучуке. Мы же тщетно разыскивали Автодор в цехах завода.

М. Надежин

РЕГЕНЕРАЦИЯ ОБТИРОЧНОГО МАТЕРИАЛА СЭКОНОМИТ ТЫСЯЧИ ТОНН МАСЛА И ТРЯПЬЯ

Для нашей бурно развертывающейся автотракторной промышленности снабжение ее обтирочным материалом приобретает значение большой и важной проблемы.

Несмотря на мощный рост промышленности и транспорта мы имеем значительный и все возрастающий дефицит обтирочных материалов. В 1931 г. дефицит составлял 68 проц., в 1932 г. — 73 проц., в этом году — 80 проц. Недостаток в снабжении обтирочным материалом в конечном счете ухудшает состояние машин и понижает их производительность.

Дефицит обтирочных материалов вызван, с одной стороны, огромным увеличением потребности в них, а с другой — уменьшением отходов тряпья, почти целиком используемого в настоящее время самой текстильной промышленностью. При этом качество используемых теперь обтирочных материалов крайне низкое (ветшь мелкая, пыльная, в ней имеются примеси опилок, твердых частиц кремнезема и т. п.), что приводит к порче механизмов и преждевременному их износу.

Встает вопрос об изыскании новых источников получения обтирочных материалов и о рационализации использования уже имеющихся ресурсов. О важности этого вопроса говорит хотя бы тот факт, что им вплотную занялась Московская городская РКК. И неудивительно, общая годовая стоимость обтирки составляет около 125 млн. руб.

В результате вмешательства московской РКК вопрос этот находится теперь на пути к разрешению. В частности установлена полная возможность повторного использования обтирочного тряпья путем регенерации, что до сих пор у нас не практиковалось.

Система правильной регенерации отработанных обтирочных материалов позволяет использовать их до 15 раз. При стоимости регенерации одной тонны в 300—400 руб. вместо 2—3 тыс. руб., которые приходится теперь платить за тонну обтирочного материала, годовая экономия составит около 75 млн. руб.

Одновременно при регенерации может быть также извлечено для дальнейшего промышленного использования дефицитное смазочное масло из отработанных обтирочных материалов. Этого

масла в обтирке имеется до 35 проц. от веса тряпья. Если учесть, что только одна Москва в 1932 г. употребила 65 тыс. т смазочного масла, то извлечение из этого количества 30 проц. составит около 20 тыс. т.

Необходимо также отметить, что при наличии регенерационной установки получается возможность обезжиривать засаленную спецодежду для ее повторного использования. Получающиеся же в результате регенерации (при сортировке) мелкие куски тряпья целиком являются сырьем для бумажно-толевой и ватной промышленности.

Несмотря на большие возможности использования отработанного обтирочного материала и громадную потребность в нем, в Москве имеется лишь несколько чрезвычайно примитивно устроенных моек: трест Универпром, артель Промутиль, утильзавод Белорусско-Балтийской ж. д., акционерное о-во «Продукт», Утвехрим и др.

В связи с тем, что в этих мойках нет правильно поставленного технологического процесса, мойка производится плохо — масло не отделяется. Тряпка отделяется небрежно, рвется, железные опилки не удаляются и т. д.

Техническое оборудование действующих моек ни в какой мере не обеспечивает многократного использования обтирки. Регенерацию же масла ни одна из организаций не производит. В артели Утвехрим выжатое масло сжигается как топливо.

Считая такое положение с обтирочным хозяйством нетерпимым, президиум МГ КК наметил ряд практических мер к коренному улучшению положения. Потребителям обтирочного материала даны указания о серьезной организации обтирочного хозяйства, о расходе, сборе и хранении отработанной масляной тряпки и концов, а также промасленной спецодежды (с обязательной сдачей последней взамен получаемой новой).

Моечная фабрика треста Универпром передается всеосозному объединению Союзутиль, а фабрика будет оборудована специальной регенерационной установкой.

Наконец, МГ КК ставит перед ЦКК — РКК вопрос о создании специального союзного треста по организации и ведению обтирочного хозяйства.

ОБЗОР НОВЕЙШИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ КОНСТРУКЦИЙ В САСШ

СТАТЬЯ 4[®]

Ходовая часть

Ходовая часть автомобиля состоит: 1) из рамы автомобиля, 2) рессор и их креплений, 3) передней и задней осей, 4) колес, 5) шин и 6) вспомогательных приборов, амортизаторов, стабилизаторов и т. д.

Рама автомобиля за последние годы получила существенные изменения. Для понижения общей высоты автомобиля лонжеронам рамы дан двойной изгиб в вертикальной плоскости (рис. 1), благодаря чему двигатель автомобиля остается на прежнем расстоянии от земли, а кузов понижается.

Понижение креплений двигателя невозможно вследствие уменьшения расстояния от картера до земли, а следовательно, и возможности пробития его при осадке рессор. Изгиб в задней части рамы предусматривает возможность достаточного колебания заднего моста при движении по неровной дороге.

В горизонтальной плоскости лонжероны часто не изгибаются и ставятся с сужением к передней части для возможности поворота передних колес на достаточный угол. Для придания раме большей жесткости вместо обычных поперечин применяются X-образные поперечины, расположенные примерно по середине длины рамы. Для пропуска карданного вала оставляется соответствующая шахта.

Укрепление передней части рамы производится А-образной поперечиной, не связанной с траверсой для крепления двигателя, а проходящей под ней. На рис. 1 представлена рама такой конструкции автомобиля Оберн.

На некоторых моделях применяются рамы, лонжероны которых имеют изгиб и в горизонтальной плоскости. На рис. 2 представлена рама автомобиля Форд, модель «40», с лонжеронами изогнутыми и в вертикальной плоскости и в горизонтальной. Изгиб лонжеронов в горизонтальной плоскости преследует ту цель, чтобы дать раме ширину, равную ширине кузова, благодаря чему подножку можно привернуть к лонжерону, не опуская ее еще ниже, обходясь без брызгови-ков.

Пример такой конструкции показан на рис. 3,

* См. «За рулем», №№ 20, 21, 22.

где видно, что кузов подходит прямо к подножке, и часть лонжерона при этом служит брызговиком. Благодаря применению рам указанных конструкций удалось довести общую высоту автомобиля с закрытым кузовом до 1 600 мм (Хадсон, Эссекс). В среднем общую высоту современного американского автомобиля следует считать около 1 650—1 700 мм.

Благодаря X-образным крестовинам современные рамы значительно прочнее и жестче, вследствие чего кузов меньше деформируется, не скрипит и не шумит. Ширина полки лонжерона колеблется от 44 до 76 мм, высота от 127 до 200 мм и толщина стенки от 3 до 4,5 мм.

Сечение лонжерона в тех случаях, когда он является продолжением кузова, применяется не с прямой линией стеной, а с выпуклой, как это изображено на рис. 1 и 2.

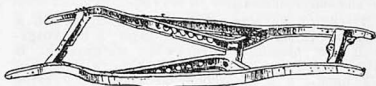


Рис. 2. Рама автомобиля Форд модель «40» с лонжеронами, изогнутыми в горизонтальной и вертикальной плоскости

Рессоры. Передние рессоры в подавляющем большинстве применяются прямые полуэллиптические, за исключением двух моделей Форд и двух моделей Континенталь, где употребляются поперечные рессоры. Длина рессор колеблется от 790 до 1 080 мм, в зависимости от типа автомобиля. Листы применяются шириной от 38 до 63 мм в количестве от 5 до 14 штук. Задние рессоры почти у всех моделей прямые полуэллиптические, за исключением двух моделей Форд с поперечными рессорами и двух моделей Континенталь с двойными полукантилеверными рессорами. Длина рессор колеблется от 1 350 до 1 550 мм, ширина листов от 38 до 63 мм, количество листов 5—12 штук. Совершенно непопаятым исключением является одна модель Франклин, монтированная на полных эллиптических рессорах, в то время как другие модели той же

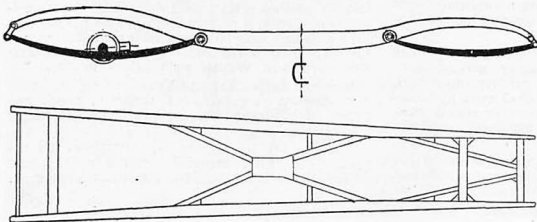


Рис. 1. Рама автомобиля Оберн с X-образными и А-образными поперечинами

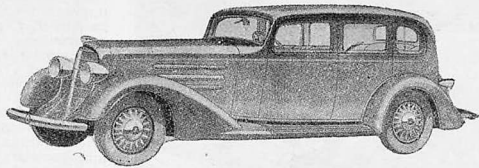


Рис. 3. Автомобиль „Олдсмобиля“, модель 1933 г.

марки имеют прямые полуэллиптические рессоры.

Передача толкающих и скручивающих усилий производится рессорами у 56 моделей (79 проц.), у остальных же 15 моделей (21 проц.) для этой цели применяются толкающие трубы, внутри которых проходит карданный вал и передний конец которых имеет шаровое соединение с картером коробки передач. К последней группе относятся такие марки, как Бюик, Кадиллак, Линкольн, Форд, Шевроле и др.

Для улучшения смазки листов рессоры последняя помещается в металлический кожух, предохраняющий ее кроме того от загрязнения. Стальной кожух получается путем обматывания рессоры полосовой сталью. Для понижения высоты автомобиля у большинства моделей рессоры крепятся не над осями, а под ними, как это изображено на рис. 1.

Крепление рессор в раме производится или на сержках или на резиновых буферах, причем буфера применяются для шарнирного конца рессоры, а сержки для подвижного конца. Сержки по своей конструкции могут быть разбиты на следующие типы: 1) палец вращается во втулке (37 моделей), 2) палец вращается на конусах (4 модели), 3) палец вращается на шариках (8 моделей), 4) палец и втулки с винтовой нарезкой (8 моделей), 5) палец поворачивается за счет упругости резиновой втулки (8 моделей), так называемый «Сайлент блок».

Пример такой подвески, применяемой на автомобилях Грехем, приведен на рис. 4.

Для уменьшения явления «шимми» передняя рессора подвешивается не как обычно (передний конец ее крепится на шарнире, а задний на сержке), а наоборот, как это изображено на рис. 1, причем со стороны рулевого управления рессора подвешивается более сложным способом, зато позволяющим рессоре удлиняться при силь-

ных ударах не вперед, а назад. Подвеска такого типа применяется на автомобилях Паккард.

Передняя ось. Передняя ось автомобиля с введением передних тормозов стала работать не только на изгиб в вертикальной плоскости, но и на изгиб в горизонтальной плоскости и на скручивание. Эти добавочные усилия возникают в момент торможения и доходят до значительной величины. Двухавровое сечение, применяющееся для балки оси, менее всего приспособлено для работы в таких условиях. Поэтому во избежание искривлений оси сечения балки были увеличены. В настоящее время начинает входить в употребление трубчатая передняя ось, отлично работающая в указанных условиях, но несколько сложная в производстве. В 1933 г. 7 моделей Хампмобил, Додж, Плимут и Франклин имеют трубчатую переднюю ось. Остальные модели применяют еще или двухавровые передние оси или же оси смешанного профиля. Средняя часть оси между рессорами — двухаврового сечения, а концы — круглого сечения.

Задняя ось. Задняя ось осталась в общем без изменения. Главным образом применяется цельная штампованная ось, в некоторых моделях штампованная разъемная. Разъем происходит в двух вертикальных плоскостях. Примером такой конструкции может служить задняя ось автомобиля Форд. Расстояние от картера задней оси до земли (клиренс) в новых моделях колеблется от 196 до 222 мм.

Колеса и шины. Размер колес на последних моделях значительно уменьшился и диаметр обода доходит до 16". Моделей с колесами в 16" имеется 3 шт., в 17" — 54 шт., в 18" — 10 шт. и в 19" — 4 шт. Колеса применяются из деревянных и проволочными спицами и штампованные. Штампованное колесо со спицами см. на рис. 3. Последний тип колес начинает применяться все

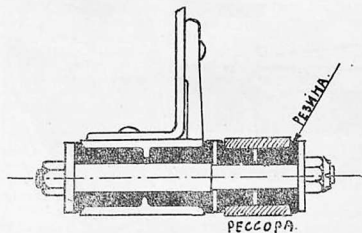


Рис. 4. Подвеска на резине

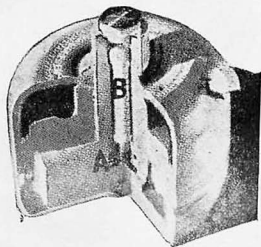


Рис. 5. Амортизатор автомобиля Студебеккер с температурной регулировкой

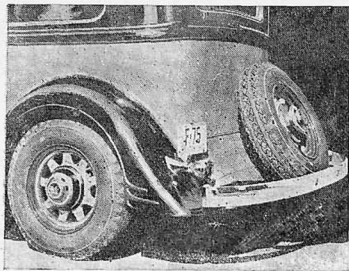


Рис. 6. Задняя часть кузова обтекаемой формы

больше и больше. Для удобства монтажа покрышек начинают все больше и больше применять обода с глубокой выемкой, хорошо известные у нас по автомобилям Форд. С такими ободами сейчас уже имеется 64 модели, на остальных же моделях обода с пружинным кольцом, по типу Форд-АА.

Размер шин становится все больше и больше и колеблется от 5,25" для легких машин до 7,50" для тяжелых машин.

Некоторые резиновые фирмы начали выпускать цветные шины под цвет кузовов. Цветной делается только боковая поверхность шины, протектор же остается серым. Шины применяются исключительно баллонные с полотном Корд.

Амортизаторы. Применяемые в настоящее время амортизаторы относятся к гидравлическому

типу. Механические амортизаторы больше не применяются. По роду действия они могут быть двойными, т. е. действующими в обе стороны, и одинарными, действующими в одну сторону. Амортизаторами двойного действия оборудовано 55 моделей (77,5 проц.), на долю же одинарных амортизаторов приходится всего 16 моделей (22,5 проц.). В зависимости от условий дороги действие амортизаторов различно: на плохих дорогах амортизаторы должны быть сильнее, а на хороших слабее. В отношении регулировки применяемые амортизаторы делятся на четыре типа:

1) амортизаторы, не регулируемые на ходу автомобиля; регулировка их возможна только от руки, причем каждого амортизатора отдельно; действие амортизатора в зависимости от дороги не изменяется;

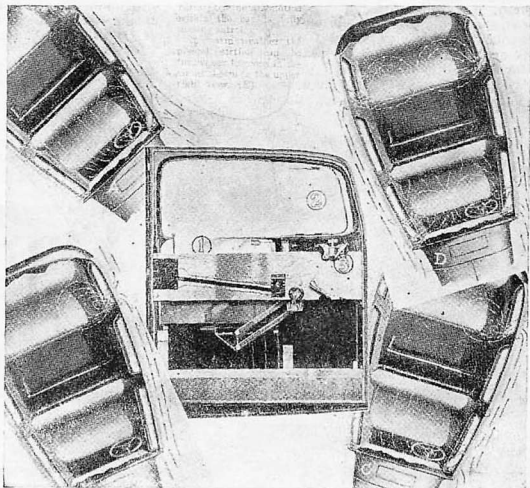
2) амортизаторы с ручной регулировкой; регулировка производится при помощи тросов, приводимых в действие рукояткой, помещенной на переднем щитке автомобиля; такие амортизаторы возможно регулировать на ходу автомобиля, в зависимости от степени неровности дороги;

3) инерционные амортизаторы; регулировка их производится автоматически, в зависимости от толчков, получаемых рамой автомобиля; таким образом амортизатор сам приспосабливается к неровностям дороги;

4) автоматические амортизаторы; регулировка их производится автоматически, в зависимости от температуры жидкости амортизатора, с увеличением температуры вязкость жидкости уменьшается и амортизатор начинает действовать слабее. Изменение температуры жидкости может произойти от изменения наружной температуры, а также и от работы самого амортизатора.

Чтобы сделать действие амортизатора постоянным по величине, применяется регулировка от-

Рис. 7. Движение воздуха внутри кузова



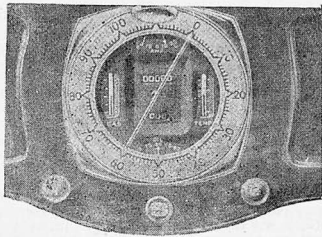


Рис. 8. Контрольные приборы.

версия для прохода жидкости, в зависимости от ее температуры. На рис. 5 изображен амортизатор автомобиля Студебеккер с температурной регулировкой. Клапан А под влиянием термостата В поворачивается и перекрывает отверстие для прохода жидкости из одной полости в другую в большей или меньшей степени, чем и изменяется сопротивление амортизатора. Изображенный амортизатор — двойного действия.

Действие амортизатора с инерционной регулировкой основано на следующем принципе. В корпусе амортизатора помещен груз, эксцентрично укрепленный и поддерживаемый пружиной, натяжение которой может регулироваться. При колебаниях рамы груз тоже начинает поворачиваться вокруг своей оси и открывает больше или меньше клапан для прохода жидкости, чем изменяется сопротивление амортизатора. Амортизаторы такой конструкции применяются на автомобилях Бюнк, Кадилак и др.

По моделям амортизаторы распределяются следующим образом. Амортизаторами с инерционной регулировкой оборудовано 8 моделей (11,3 проц.), амортизаторами с тепловой регулировкой снабжено 17 моделей (24 проц.) Ручная регулировка с переднего щитка имеется у 8 моделей (11,3 проц.) и, наконец, на 38 моделях стоят амортизаторы без возможности регулировки на ходу автомобиля. Таким образом амортизаторами с возможностью регулировки оборудовано 33 модели (46,6 проц.).

Стабилизаторы, т. е. приспособления, превращающие угловые колебания кузова в колебания параллельные его вертикальной оси, начинают только входить в употребление. Таким стабилизатором оборудованы 8-цилиндровые модели Хэпмобиль.

Кузова и оборудование автомобилей

Небьющиеся стекла, появившиеся несколько лет назад, сейчас уже являются стандартным оборудованием современного автомобиля.

Небьющиеся переднее стекло монтировано на 66 моделях (93 проц.), и только 5 моделей (Эссекс, Хадсон и Виллис и др.) ставят эти стекла за отдельную плату. Небьющиеся стекла для всех окон применяют только 25 моделей (35,2 проц.) — это Паккард, Линкольн, Кадилак, Пирс-Арроу, Студебеккер и др. Открытые кузова постепенно выходят из употребления, и в 1933 г. они были только на 25 моделях (35,2 проц.), остальные же модели не только не оборудуются ими, но они не значатся даже в спецификациях.

Большинство кузовов позволяет переодеть переднее сиденье для удобства посадки водителя на 50—100 мм, точно так же регулируется и угол

наклона рулевой колонки и позволяет приближать или удалять рулевое колесо от сиденья на 50—130 мм.

Наружные очертания кузовов получают все более и более обтекаемую форму как спереди, так и сзади, как это изображено на рис. 3 и 6. Для того чтобы уменьшить возможность поддувания воздуха под крылья, передние крылья загibaются спереди очень низко и имеют боковины. Точно так же устроены и задние крылья (рис. 3 и 6).

Большое внимание обращено на вентиляцию закрытых кузовов. С этой целью в передней части кузова устраивается клапан Д (рис. 7), открывающийся против хода автомобиля. При помощи этого клапана очень хорошо вентилируется нижняя часть отделения водителя. Для того чтобы провентилировать верхнюю часть и в особенности заднее отделение, стенки боковых окон делаются из двух частей. Одна часть, обозначенная на рис. 7 цифрой 1, может опускаться и подниматься обычным образом, вторая часть, обозначенная цифрой 2, может при помощи рукоятки 3 только поворачиваться вокруг вертикальной оси. При повернутом стекле 2 воздух начинает проникать в кузов и, совершая там круговорот, выходит из него. Картина движения воздуха внутри кузова представлена на рис. 7.

Такое устройство стекол окончательно освободило закрытые кузова от их довольно существенного недостатка — духоты в летнее время, оставляя все их преимущества.

Закрытые кузова начинают понемногу радиофицироваться. Антенну и всю проводку для установки радиоприемника имеют 44 модели (62 проц.), стоимость которых уже включена в цену автомобиля. Остальные модели радиофицируют свои кузова за отдельную цену. Стоимость самого радиоприемника колеблется от 30 до 70 долл., в зависимости от его мощности.

Отопление кузовов не предусматривается ни на одной модели и в стандартное оборудование не входит, но может быть установлено за отдельную плату.

Замки-выключатели зажигания имеются на всех моделях. Большинство моделей имеет замки, выключающие только зажигание, но некоторыми фирмами применяются комбинированные замки. Замок, выключающий зажигание и запирающий руль, установлен на 15 моделях (21,1 проц.), замок, выключающий зажигание и запирающий рукоятку коробки передач, установлен на 7 моделях (9,9 проц.).

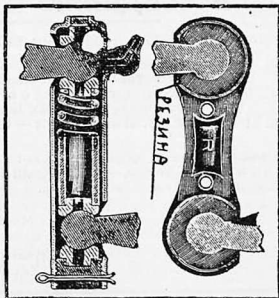


Рис. 9. Звено амортизатора

Указатели уровня бензина применяются двух типов — электрические и гидравлические. Электрическими указателями оборудовано 42 модели (69 проц.), гидравлическими — 29 моделей (31 проц.). Термометры, указывающие температуру воды в радиаторе, входят в стандартное оборудование всех моделей, за исключением двух моделей Форд, Плимут и Виллис. Для удобства наблюдения все приборы располагаются на одном общем щитке, а в некоторых случаях даже совмещаются в одном приборе (рис. 8). Большая стрелка показывает скорость движения автомобиля; внутри шкалы спидометра справа и слева помещены указатели температуры воды и количества бензина, наверху и внизу — амперметр и указатель давления масла, а в середине — счетчик пройденного расстояния. Часы входят в оборудование только наиболее дорогих марок и установлены на 24 моделях.

Все описанные выше модели относятся к различным маркам, часть которых объединена в концерны, а часть самостоятельна. Число марок, а вместе с тем и заводов сокращается с каждым годом и в настоящее время достигает 32. Наиболее крупным концерном является Дженерал Моторс Корпорейшен.

На первом месте по выпуску стоит Шевроле, на втором Форд, на третьем Плимут. Все они относятся к классу дешевых автомобилей. На шестом месте стоит уже автомобиль тяжелого типа марки Бюик, наиболее популярный среди машин своего класса.

Заключение

В заключение остается сказать, что конструкция автомобиля за последние годы несомненно улучшилась. Автомобиль стал мощнее, экономичнее и менее подвержен поломкам и неполадкам. Механизмы шасси стали прочнее и долговечнее и сам автомобиль комфортабельнее.

Из приведенного обзора можно сделать ряд выводов и для СССР.

Многие из перечисленных механизмов и усовершенствований следовало бы ввести у нас, на наших легковых и грузовых автомобилях.

Крепление упорного треугольника передней оси автомобилей ГАЗ-А, АА и ААА следовало бы перенести с картера маховика на раму, что спасло бы картер от поломок, как это и сделано на новых

моделях Форд. Само крепление следовало бы монтировать на резине вместо металлических вкладышей, что значительно удлинит бы срок службы крепления и не требовало бы ухода.

Сережки рессор тоже необходимо изменить и вместо втулок, требующих смазки и периодической смены, поставить резину, не нуждающуюся ни в смазке, ни в смене.

Соединительные звенья амортизаторов, постоянно срабатывающиеся и теряющиеся, тоже можно заменить звеньями более новой конструкции, изображенной на рис. 9.

На легковых машинах, несомненно, надо увеличить размер шин и вместо 28×4,75 монтировать 29×5,25, что уменьшило бы износ и предохранило шасси от растрясывания.

Двигатель модели А следовало бы заменить более современным и усовершенствованным двигателем модели В, имеющим кроме того и большую мощность, что особенно важно для грузовых машин.

Введение синхронизатора в коробку передач как легковых, так и грузовых автомобилей значительно увеличит срок службы шестерен, даже при меньшей квалификации водителя.

Установка сервомеханизма для выключения сцепления облегчит работу водителя, в особенности на автобусах. То же самое можно сказать и об установке вакуума Бустера в тормозную систему грузовых автомобилей. Автоматизация рабочего процесса двигателя, несомненно, увеличит срок службы последнего, а установка охладителя масла предотвратит во многих случаях плавление подшипников.

Целый ряд других усовершенствований может быть с успехом применен на наших машинах, что увеличит их надежность, срок службы и экономичность. Все мероприятия такого рода не требуют коренных преобразований и могут быть выполнены существующим на заводах оборудованием.

Все, что сделано нового в этой области, испытано на практике и дало хорошие результаты, и нет никаких оснований отказываться от улучшения конструкции наших машин. С незначительными преобразованиями из наших моделей можно легко получить модели 1934 г., не уступающие зарубежным образцам.

Инж. И. Дюмулен

К СВЕДЕНИЮ

ячек. Автодора, автодорожных предприятий, учебных заведений и книготорговых организаций

Вышли из печати следующие книги библиотеки „За рулем“

- Вып. 7—8. Гильдебранд и Вага — **Англо-русский и русско-английский автомобильный словарь.** Цена — 1 р.
 Вып. 9—10. инж. А. Страментов и Е. Меркулов — **Строительство усовершенствованных мостовых.** Цена — 1 р.
 Вып. 11—12. инж. В. Некрасов — **Снегоочистка на дорогах и улицах.** Цена — 1 р.

В ближайшее время выйдет из печати книга проф. Е. Чудакова и инженеров Г. Зимилова и Н. Люде — **Автомобили ГАЗ. Устройство, уход и ремонт.** В книге 12 печ. листов и 207 рисунков и чертежей.

Заказы и деньги
 направлять в адрес: Москва, 6, Страстной бульвар, 11,
Жургазобъединение, массово-тиражный сектор.

Заказы выполняются только по получению денег.
 Книготорговыми организациями склада.

Журналино-газетное объединение

Обмениваемся опытом *Таразский*

УСТРАНИТЬ НЕДОСТАТКИ ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ АВТОМОБИЛЯ ФОРД

Предложение шофера Крымдортранса
т. Жемчужникова

Распределитель системы зажигания в автомобилях Форд является дефицитной деталью. По своей конструкции он очень громоздок, хрупок и подвержен частым поломкам, что вызывает простои машин при отсутствии запасного распределителя.

Для избежания этого я предлагаю на машине Форд ставить такой же распределитель, как на АМО-3, т. е. гораздо более компактный и, следовательно, менее подверженный повреждению. За одно не мешало бы вообще всю систему зажигания заменить такой, как в машине АМО-3. Это даст тройную выгоду: во-первых, некоторую стандартизацию; во-вторых, большую надежность в действии и, наконец, в-третьих, автоматическое опережение момента вспышки. Отсутствие последнего особенно заметно у нас на горных дорогах Крыма с их разнообразным режимом работы мотора.

НЕСКОЛЬКО СЛОВ О ТРАКТОРАХ СТЗ И ХТЗ

Предложение моториста Григорьева А., Москва

Нередко случается, что тракторы СТЗ и ХТЗ выбывают из строя из-за того, что в корытцах почти нет масла.

Вскрытие картера обнаруживает, что сетка масляного фильтра покрыта толстым слоем вещества, напоминающего гуталин. Между тем это никогда не случается с фордами, работающими на том же масле. Очевидно причину следует искать не в качестве масла, а в системе подачи масла у СТЗ, которая не совсем пригодна в наших условиях эксплуатации.

Предлагаю обсудить мои предложения об улучшении тракторов СТЗ и ХТЗ.

1. Ввести у тракторов СТЗ и ХТЗ подачу масла по системе Форд-А, заменив клапанную масляную ванну наружным баллоном наподобие маслоочистителя Пюрелетор для подачи смазки к подшипникам шатунов самотеком. При такой подаче опадает надобность в манометрах, часто вводящих в заблуждение; существующие шестеренчатые маслонасосы, в отличие от поршневых, работают безотказно и не требуют манометра Форд.

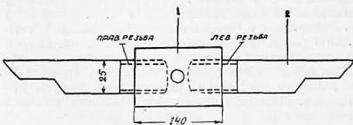
Если подача масла по техническим причинам неприменима, можно поставить масляное корытце типа Форд-А, с небольшим изменением корпуса масляного фильтра. Его надо увеличить за счет

РЕССОРНАЯ РАСПОРКА

Предложение т. Соколова, мастера
3-го парка «Мосавтогруз»

Постановка передних рессор в условиях гаражной работы обычно производится при помощи домкратов, что отнимает значительное время.

Мастером 3-го парка «Мосавтогруз» т. Соколовым предложена распорка, облегчающая поста-



новку передних рессор без применения домкрата. Распорка состоит из муфты (1), которая при вращении сдвигает и раздвигает распорки (2). Муфта вращается куском газовой трубы или металлическим круглым стержнем, который просовывается в отверстие муфты. Указанная распорка применяется на машинах Форд-АА.

боковых сеток, так как имеющаяся на дне картера грязь засасывается насосом в сетку и засоряет ее и маслопроходы; масляную магистраль № 230 можно не изменять.

2. Снабдить маслянивую пробку надписью о назначении ее и отверстия регулятора.

3. Устроить съемный люк в дне картера, чтобы можно было снять фильтр для промывки, не снимая самого картера.

4. Распорную тягу передней оси № 17 (по каталогу) расширить у шарового соединения, чтобы снимать картер, не снимая вилки (тяги).

5. Чтобы не терять шпоры задних колес, гайки не укреплять граверными шайбами, а шплинтовать.

6. Указатель ВМТ ставить не на маховике, к которому трудно добраться, а взять установку нахождение ВМТ шпилькой, как у Форда. На маховике же, по возможности, разбить градусы примерно от 0 до 33, так как, например, магнето Сцинтилла ставится ниже ВМТ. Чтобы правильно поставить это магнето, приходится снимать радиатор и отсчитывать градусы по шкиву коленчатого вала, что слишком сложно для «вчерашнего пахаря Митьки» (выражение т. Кагановича).

Попутно с этим предлагаю на регулирующих иглах водной поплавковой камеры ставить щепочки, чтобы эти иглы не терялись.

НОВЫЙ ЛЕГКИЙ АВТотРАКТОРНЫЙ ДИЗЕЛЬ

Главное достоинство двигателей дизель заключается в их способности работать на тяжелом топливе. Кроме того нормальный бензиновый двигатель на 1 л. с./час расходует 320—350 г топлива, а дизель только 200—250 г.

Вот почему сейчас так много внимания уделяется дизелям и проблема дизелизации нашего автотракторного парка является одной из важнейших проблем настоящего времени.

В конце текущего года НКТП проводится международный конкурс на пробег дизельных автомобилей и тракторов. Результаты конкурса выявят лучшие типы дизелей. Однако нельзя думать, что выбором лучшего типа дизеля проблема дизелизации автотракторного парка будет разрешена. Предстоит еще большая работа по устранению и ослаблению присущих всем дизелям крупных недостатков, а именно: по снижению высокого собственного веса дизелей (на 1 л. с. мощности) по сравнению с бензиновыми двигателями и снижению повышенного износа поршней, цилиндров и подшипников шатунов и коленчатого вала. Недостатки дизелей обуславливаются чрезвычайно высоким давлением, развиваемым внутри цилиндров. Дизеля требуют более частого ремонта своих частей.

Недостатки двигателей дизеля должны преодолеваться двумя путями: правильной организацией обслуживания и ремонта и уменьшением веса дизелей за счет применения легких сплавов и изменения конструкции деталей.

По такому пути идет западная техника. Особенно заметны тенденции к разработке новых оригинальных конструкций, дающих резкое понижение веса дизелей.

Интересным образцом новейших легких дизелей может служить двигатель Митчелл, главнейшие особенности которого заключаются в том, что его цилиндры расположены в форме двух параллельных звезд, по три цилиндра в каждой звезде, и камеры сжатия расположены на пересечении геометрических осей трех цилиндров (рис. 1).

Двигатель имеет всего шесть цилиндров размером 72,9×95,22 мм. Общий объем камер сжатия — 2 375 куб. см. При 2 000 об./мин. двигатель развивает 65 л. с. и работает по двухтактному циклу.

Нижние вертикальные цилиндры А имеют только выхлопные окна Б, которые открываются поршнями при приближении к нижней мертвой точке, а верхние (наклонные) цилиндры В имеют только впускные окна Г и передаточные каналы Д в своих смежных стенках. Диаметры и ход поршней всех трех цилиндров каждой звезды одинаковы, но форма головок поршней в наклонных цилиндрах отличается от формы головок поршней в вертикальных цилиндрах. Это сделано с целью улучшить формы камер сжатия.

Расположение впускных окон только в верхних цилиндрах и выпускных — только в нижних цилиндрах является чрезвычайно благоприятным фактором для двухтактного двигателя, ибо здесь получается прямоточная продувка. Для улучшения продувки и повышения коэффициента наполнения цилиндров нижний коленчатый вал смещен вперед на 24° по отношению к верхним коленчатым валам, так что выпускные окна Г открываются и закрываются ранее передаточных каналов Д.

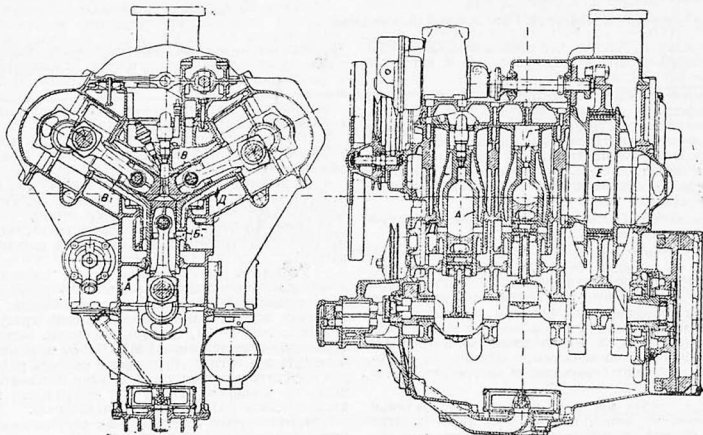


Рис. 1. Поперечный и продольный разрезы дизеля Митчелл

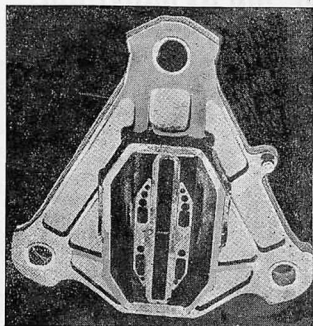


Рис. 2. Предельная плита с рамкой компрессора дизеля Митчелл

Фазы распределения в верхних цилиндрах отстают от соответствующих фаз в нижних цилиндрах и потому объемы камер сжатия в двигателе получаются минимальными при нижнем мертвом положении поршней вертикальных цилиндров, когда поршни верхних цилиндров еще не достигли этого положения.

Выхлопные окна открываются с опережением в 70° угла поворота коленчатого вала относительно нижней мертвой точки, а закрываются с опозданием в 38° относительно этой же точки. Передаточные каналы Д открываются с опережением в 38° относительно нижней мертвой точки и закрываются с опозданием в 54° относительно этой же точки.

Здесь получается интервал между моментами открытия выхлопных окон и открытия передаточных каналов. В продолжение 76° угла поворота коленчатого вала выхлопные окна и передаточные каналы остаются открытыми, а в продолжение дальнейших 16° (из расчета $38^\circ + 54^\circ - 76^\circ = 16^\circ$) открытыми остаются только передаточные каналы. Следовательно, продувка цилиндров происходит в течение 76° угла поворота коленчатого вала и после закрытия выхлопных окон воздух еще продолжает в течение 16° поступать в нижние цилиндры, что способствует повышению степени сжатия смеси в цилиндрах.

Двигатель имеет три коленчатых вала. Каждые два цилиндра параллельных звезд имеют свой коленчатый вал. Все три вала связаны концевыми шейками при помощи одной треугольной плиты (рис. 2). Каждый коленчатый вал имеет три шейки. Две шейки повернуты на 180° относительно друг друга и связаны с шатунами поршней, а третья шейка, направленная к маховику вместе с шейками двух других валов, заложена в треугольную плиту, которая описывает окружность радиусом, равным ходу поршня.

Для уменьшения влияния центробежной силы треугольная плита отлита из легкого алюминиево-магниевого сплава и шейки колен вала снабжены противовесами. Если бы фазы распределения во всех цилиндрах были одинаковы, то силы инерции возвратно движущихся масс были бы тоже одинаковы, но ввиду сдвига фаз в 24° между верхними и нижними цилиндрами, здесь

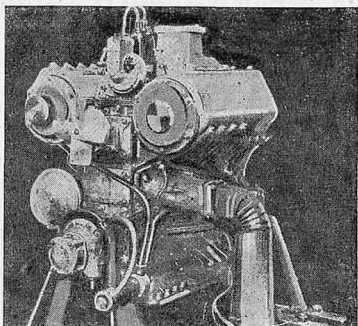


Рис. 3. Общий вид экспериментального дизеля Митчелл 65 л. с.

имеется некоторая неуравновешенность сил инерции.

Двигатель снабжен компрессором поршневого типа двойного действия, который служит для продувки и наполнения цилиндров сжатым воздухом. Он расположен внутри треугольной плиты и образует прямоугольную коробку Е. Эта коробка участвует в общем вращении треугольной плиты, но ее боковины остаются неподвижными. Внутри коробки находится неподвижный поршень и скользящий клапан, разделяющие коробку компрессора на две камеры. От клапана отходят каналы к вертикальным цилиндрам таким образом, что когда объем одной камеры компрессора увеличивается, клапан открывается и атмосферный воздух проникает в цилиндры, когда же объем этой камеры уменьшается, клапан соединяет цилиндр с ресивером. Здесь, конечно, предусмотрена непроницаемость воздуха между поршнем и стенками камеры.

Степень сжатия смеси с учетом недействующей части хода поршней и разности фаз в верхних и нижних камерах равна 15 : 1. Среднее эффективное давление на поршни равно 6,2 кг на 1 кв. см. Средний расход топлива достигает 260 г на 1 л. с./час. Подача воздуха в цилиндры производится под давлением 1,5 атм. Большой расход топлива объясняется очень малыми размерами этого двигателя, построенного с экспериментальными целями (рис. 3). Удельная его мощность равна 27,3 л. с. на 1 л объема цилиндров. Цилиндры не имеют ни съемных головок, ни клапанов и механизмов управления клапанами. Эти упрощения оправдывают наличие в двигателе трех коленчатых валов и треугольной соединительной плиты.

* В зависимости от потребной мощности число звезд, образуемых цилиндром, может быть увеличено до трех, четырех и больше, т. е. двигатель может иметь 9, 12 и больше цилиндров. С увеличением числа цилиндров удельная мощность двигателя резко возрастает. Последнее обстоятельство объясняет, почему двигателю Митчелл заграничные специальные круги уделяют чрезвычайно большое внимание.

УСОВЕРШЕНСТВОВАТЬ УЛИЧНУЮ СИГНАЛИЗАЦИЮ

Рис. 1. Светофоры на фонарном столбе в Париже имеют только один красный свет; а—фонари светофора



Принятая у нас в Союзе система установки светофоров имеет целый ряд неудобств.

1. Светофоры плохо видны из машин, стоящих или идущих близко от перекрестка, в особенности когда машина закрыта или с поднятым верхом, и поэтому, чтобы следить за светофором, шоферу приходится нагибаться или высовывать голову, что затрудняет управление машиной.

2. Стоящий перед перекрестком трамвай обычно закрывает светофор от взора водителей машин.

3. Светофор должен регулировать движение как экипажей, так и пешеходов, а между тем если он находится сверху и в центре перекрестка, то пешеход считает, что он поставлен не для него, а только для регулирования движения экипажей.

4. Наши светофоры, имея три огня: красный, желтый и зеленый, слишком громоздки и требуют соответствующей проводки и системы переключения.

Для улучшения сигнализации полезно использовать опыт крупнейших городов Запада и в частности Парижа.

В Париже установлена световая сигнализация, хотя местами применяется и комбинированная. Однако эта световая сигнализация отличается от нашей тем, что светофоры не подвешены над мостовой, а прикреплены к столбам, установленным у панели, не выше трех метров.

Светофор имеет не три света, а только один **красный**. Когда он горит, это означает, что проезд и проход закрыты.

Такая сигнализация удобна как для водителя, так и для пешехода, не требует установки не одного фонаря на перекрестке, а четырех, что связано с большими первоначальными затратами. В Париже применяется также установка не четырех, а только одного фонаря на перекрестках. Тип и форму светофоров см. на рис. 1 и 2.

На рис. 1 изображен установленный на перекрестке одной из главных улиц светофор с двумя красными фонарями, причем один из них дает свет в одну сторону, другой — в другую. Улица, выходящая на главную, не имеет светофора и из нее можно выехать только тогда, когда закрыт светофор на главной улице, т. е. движение закрыто, что и видно из снимка — машины стоят, пропуская машину с другой улицы.

Рис. 2 изображает положение одного из светофоров, установленных по одному на каждом углу. Такая установка подчеркивает, что светофор регулирует движение пешехода.

Светофоры укрепляются на фонарных столбах и установка их не требует никаких затрат кроме сигнального фонаря.

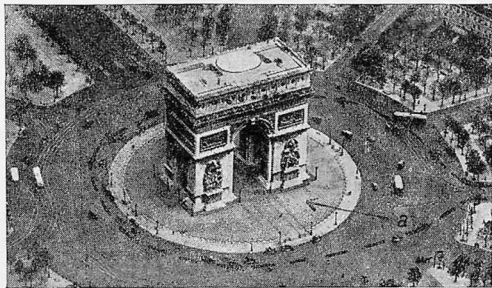
На перекрестках использованы для регулирования уличного движения скверы, памятники, фонтаны и клумбы. Это совершенно ново и в СССР пока не применяется. Принцип регулирования прост, не требует светофоров и регулировщиков и основан на том, что всякая машина, выходящая с улицы к этому пункту регулировки, должна идти направо, при этом совершенно отсутствует встречное движение и упрощается езда.

Этот принцип наглядно показан на рис. 3, где на площадь с аркой выходят 13 улиц и пунктом регулировки служит арка с круглым основанием. Все движение на этой площади никем не регулируется и совершается по вышеуказанному принципу, хотя в часы наиболее интенсивной езды вся площадь загружена автомоби-



Рис. 2. Светофор находится на краю панели на углу улицы: а—фонарь светофора, б—электрзвонок (звонит, когда загорается фонарь)

Рис. 3. Площадь, где пунктом регулировки является площадка с аркой



лями. Никакие повороты в таких местах не допускаются, и в случае надобности вы должны объехать кругом этого пункта. Например, вы выезжаете с улицы «А» на площадь с аркой и хотите повернуть обратно в эту улицу, для этого необходимо объехать кругом этой арки и только тогда поехать обратно по улице «А». **Вы всегда следуете закону движения направо.** Во время этого кругового движения вы будете уклоняться в ту сторону, куда вам нужно выехать, не мешая движению других машин.

На рис. 4 показан сквер, служащий пунктом регулировки. Этот способ находит в последнее время все большее применение в западноевропейских городах, потому что он прост, надежен и почти не требует обслуживания. Однако не на каждом перекрестке или площади имеется памятник или сквер, а постановка их обходится дорого и требует много места.

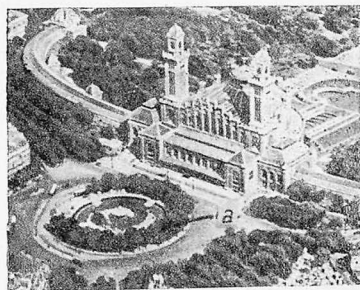


Рис. 4. Площадь, где пунктом регулировки является сквер (а)

Тот же принцип использован для нового вида светофоров (мостовые круглые светофоры). Их форма и тип показаны на рис. 5. Круг очень мал, но он может иметь любой диаметр и состоять из нескольких фонарей той или иной формы или столбов. Этими же мостовыми светофорами обозначаются места поворота на площадях, имеющих некруглую форму. В наших условиях целесообразно перенять эту систему регулирования уличного движения, используя памятники, фонтаны и другие предметы, служащие для украшения города.

Однако из-за снега не во всех городах Союза возможно применение мостовых светофоров, поэтому их можно устанавливать на столбах или делать возвышение из земли с бетонным бортом.

П а р и ж

Т.

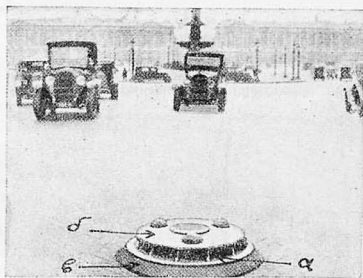
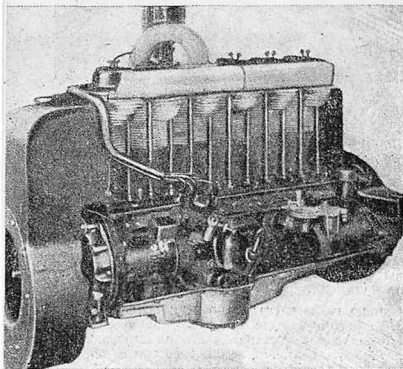


Рис. 5. Мостовой круглый светофор. Обозначения на снимке: а—стекло, б—металл, в—бетон

НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТО

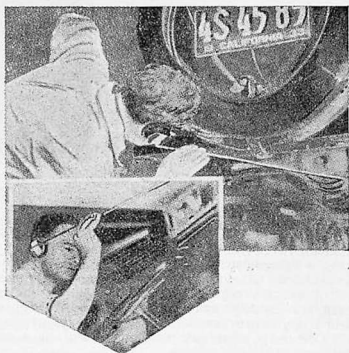
ДВИГАТЕЛЬ ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ И ТРАКТОРОВ С ВОЗДУШНЫМ ОХЛАЖДЕНИЕМ

До сих пор воздушное охлаждение применялось на грузовиках лишь в единичных случаях, а на тракторе не применялось вовсе. Теперь американская компания Демен и Марк



приступила к массовому производству двигателей с воздушным охлаждением для различных видов грузовиков и тракторов. На фото—вид шестицилиндрового воздушноохлаждаемого грузового двигателя. Труба обдува снята.

ИНСТРУМЕНТ ДЛЯ ВЫСЛУШИВАНИЯ НЕПОЛАДОК АВТОМОБИЛЯ



Выпущенный за границей новый инструмент для проверки работы всех частей автомобиля имеет форму длинной трубки с наушником, включающим звукоусилитель.

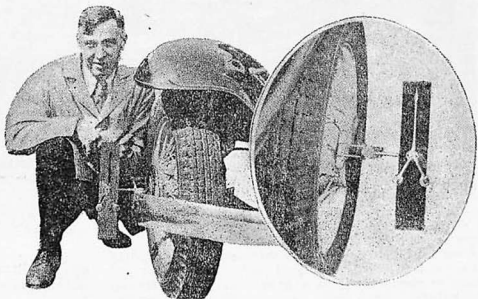
Прикладывая тонкий конец трубки к проверяемой части, можно сразу уловить характерный или необычный шум в клапанных пружинах, сцеплении, тормозах и других частях.

ПРИБОР ДЛЯ ПРОВЕРКИ УСТАНОВКИ КОЛЕС

В Америке выпущен новый прибор для проверки правильной установки колес относительно осей.

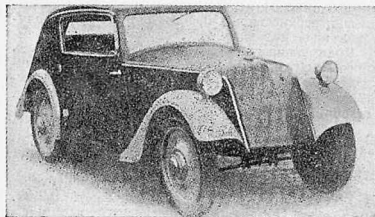
Прибор, прикрепляемый к центру ступицы, имеет шкалу с делениями и балансир со стрелкой, показывающей отклонение колеса от правильного положения.

Прибор подходит к автомобилю любой марки.



ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

НОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ - МАЛЮТКА



Известная своими трехколесками немецкая фирма Голиаф сконструировала недавно четырехколесный автомобиль - малютку. Его характеристика: двигатель двухцилиндровый, двухтактный, расположен сзади и охлаждается воздухом. Развивая скорость до 70 км в час, новый Голиаф берет 4 пассажиров и расходует всего 6 л горючего на 100 км.

КОГДА МЕНЯТЬ МАСЛО В КАРТЕРЕ

В САСШ выпущен прибор, помогающий шоферу определить, когда нужно спустить масло из картера и заменить его новым.

Аппарат, состоящий в основном из фотоэлемента и источника света, определяет пригодность масла в картере по осадку в нем.

Чрезвычайно вредным считается даже однопроцентный осадок, образовавшийся из пыли



и нагара. Нанеся на стеклышко каплю масла из картера, помещают его между фотоэлементом и источником света, после чего интенсивность осадка отмечается на шкале. Установлено, что наибольшее загрязнение получается при скорости езды, равной 70—80 км в час, в сравнении с которой скорость в 40—50 км в час дает десятикратную экономию масла.

СЪЕМНЫЕ АВТОБУСНЫЕ СИДЕНЬЯ

Изображенные на рисунке съемные сиденья, появившиеся за последнее время на американских автобусах, обладают тем преимуществом



перед обычными автобусными сиденьями, что их можно выносить для периодической чистки и дезинфекции. Сиденье состоит из металлического корпуса и съемного дивана.

ПРИСПОСОБЛЕНИЯ ДЛЯ РАЗГРУЗКИ ГРУЗОВИКОВ

Для облегчения разгрузки грузовиков от бочек и другой клади в Америке введены следующие приспособления.

Задняя стенка платформы грузовика спускается на шарнирах, держащих ее в горизонтальном положении, и образует ступень для постепенного спуска багажа.



Это устройство требует значительно меньшей затраты сил при разгрузке и предохраняет грузы от поломок.

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ

Тов. Гаврилко (Красноярск, Восточно-Сибирский край)

1. Как установить зажигание при системе зажигания от аккумулятора?

1. Установить поршень первого цилиндра в верхнее мертвое положение после такта сжатия.

2. Снять крышку распределителя и поставить рычаг опережения зажигания на самое позднее зажигание.

3. В этот момент контакты прерывателя должны начать расходиться. Если этого нет, то нужно нижеследующее.

4. Отвернуть зажимной винт кулачковой шайбы и повернуть шайбу пока контакты прерывателя не начнут расходиться.

5. Закрепить винт кулачковой шайбы и, заметив контакт, против которого встала пластинка распределителя и направление вращения его, надеть крышку.

6. Присоединить провод контакта, против которого стоит пластинка распределителя, к свече первого цилиндра.

7. Остальные провода (по направлению вращения распределителя) присоединять согласно порядку работы цилиндров. Например, при порядке 1—3—4—2 от второго контакта к третьему цилиндру, от третьего контакта к четвертому цилиндру, от четвертого контакта к второму цилиндру.

2. Как установить зажигание при системе зажигания от магнето?

1. Установить поршень первого цилиндра в верхнюю мертвую точку после такта сжатия.

2. Повернуть якорь магнето пока контакты прерывателя не начнут расходиться. При этом края выступов якоря должны отойти на 2—3 мм от полюсных башмаков магнитных дуг. Если этого нет, то необходимо следующее.

3. Отвернуть центральный болт и, освободив прерыватель, повертывать якорь пока он не встанет в должное положение, и закрепить болт. Эта операция производится лишь в случае среза шпонки прерывателя.

4. Заметить направление вращения распределителя и контакт, против которого встала щетка распределителя.

5. Провод, ведущий к свече первого цилиндра, присоединить к контакту, против которого встала щетка распределителя.

6. Свечи остальных цилиндров соединить проводами с контактами распределителя, руководствуясь порядком работы двигателя и направлением вращения распределителя.

Тов. Лерберг (Чемальский аймак, Чемал, Ойратская автономная область)

1. Каков рецепт составления пайки алюминия?

Края спаиваемых частей разогреваются до температуры более низкой, чем точка плавления алюминиевого сплава, из которого сделана деталь, и шов заполняется более легкоплавким расплавленным припоем.

Пайка не допускается в ответственных деталях, которые передают значительные усилия или подвержены в работе высокому нагреву.

Пайкой можно исправлять небольшие дефекты (например, мелкие трещины, небольшие утя-

жины, пороки литья и т. п.) в малоответственных деталях или в неответственных местах ответственных деталей. Для пайки алюминиевых деталей необходимо: 1) подготовить и очистить спаиваемые поверхности, 2) подогреть детали, 3) облудить швы и запаять.

Края спаиваемых поверхностей должны быть предварительно очищены и, если возможно, скошены по всей длине и толщине — для увеличения площади соприкосновения припоя с телом детали.

После этого стенки шва тщательно очищаются: 1) промывкой бензином или керосином, 2) щетками, 3) вышабриванием или подобными механическими приемами очистки.

Особенное внимание нужно обратить на полное удаление масла и жиров с поверхности пайки. Для этого поверхность протирается керосином или бензином и после испарения бензина медленнее нагревают очищаемое место пламенем паяльной лампы. Образовавшийся темный налет удаляют шабером или скребками.

Далее нужно облудить спаиваемые поверхности и заполнить шов припоем, причем для обслуживания и для заполнения шва употребляют один и тот же припой и обе операции производят сразу.

Перед пайкой место пайки подвергается медленному нагреву в пламени паяльной лампы (восстановительном). Конец нагрева определяется началом плавления палочки припоя при ее присоединении к нагреваемой детали. При этой температуре производится еще раз механическая очистка поверхности, не извлекая ее из пламени, при помощи шабера, скребка или напильника. После очистки поверхности палочка припоя расплавляется и жидкий припой заполняет поверхность. Эта операция также производится в пламени лампы. После того нагрев прекращается и при помощи стального скребка под слоем жидкого припоя производится тщательное соскабливание верхнего слоя алюминия со всей поверхности, покрытой припоем. После этого припой дают застыть.

Место, подлежащее запайке, необходимо во время лужения и пайки держать в горизонтальном положении.

В качестве припоев для алюминия могут быть рекомендованы:

Химический состав (в %)

Цинк	Олово	Алюминий	Кадмий	Фосфор, олово	Свинец
25	55	—	20	—	—
25	40	15	20	—	—
33	63	1	—	3	—
8	78	9	5	—	—
9	86	5	—	—	—
75	—	5	20	—	—
30	35	—	—	—	35

РАБСЕЛЬКОРЫ-АВТОДОРОВЦЫ

— *ншшшш*

ОПЫТ ПЕРЕСТРОЙКИ ЭКСПЛУАТАЦИИ МАШИН В ГАРАЖЕ МОСАВТОГРУЗА

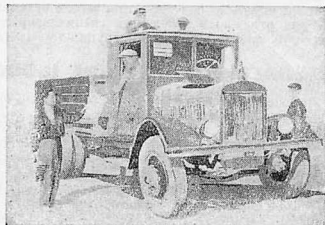
Система эксплуатации машин, существовавшая в 1-м грузовом автопарке Мосавтогруза, когда машины предоставлялись в распоряжение заказчика, приводила к тому, что машина по выходе из гаража совершенно утрачивала с ним связь. Руководство гаража лишилось возможности влиять на грузоперевозки с целью рационализации их и т. д. Эта система породила безответственность, значительно ухудшая качественные и количественные показатели работы парка.

С середины июня парк перешел на новую систему эксплуатации машин. Прежде всего автопарк отказался от предоставления машин в распоряжение потребителей и вместо этого перешел на систему приема предварительных заявок на перевозку грузов, которые парк целиком принимал на себя.

В виде опыта эксплуатация одной колонны — второй — в 70 машин была переведена на систему **плановой разрядки машин**; шофер получал определенный план перевозок с указанием маршрута и времени прибытия и отбытия, а также и времени на погрузку и выгрузку. Все эти показатели давались, исходя из плана работы машины. В путевых листах таксировалась также зарплата, которую шофер должен получить при выполнении плана, указанного в путевом листе. Кроме того парк для снижения нулевого пробега максимально использовал обратные поездки, для чего часть машин обеспечивалась своими грузчиками, часть же — грузчиками потребителей, по договоренности с ними.

В результате нулевой пробег машин в этот день снизился до 17,3 проц. против 49,8 проц., которые давали остальные машины. План в тонно-километрах на одну машино-смену по этим машинам выполнен был в этот день на 125 проц. По тонно-километрам колонна план за июнь выполнила на 95,4 проц., остальные же машины — на 55,2 проц.; по тонно-грузам колонна выполнила план на 64,4 проц., остальные же машины — на 53,4 проц.; нулевой пробег по колонне — 43 проц., по остальным машинам — 49 проц.

Если сравнить работу колонны по месяцам, то получим такие данные (в проц.):



Председатель рабочкома колонны московских автотранспортников, работавшей на ст. Курганная Сев.-кав. края передает шоферу в пути газеты и литературу

Фото Комова

	Нулевой пробег (факт.)	(% вып. плана.)
Апрель	46	70
Май	48	83,5
Июнь	30,8	96,6

В III квартале уже весь парк был переведен на новую систему эксплуатации машин.

Кроме того парк организовал специальную диспетчерскую службу.

В результате перехода на новую систему парк добился следующих результатов. Нулевой пробег в III квартале снизился до 40 проц., причем по отдельным колоннам — до 29—31 проц., в то время как за первое полугодие он достигал 50,2 проц. Если в первом полугодии план по тонно-километрам был выполнен на 67 проц., то в III квартале выполнение плана составило уже 81 проц. а по тонно-грузам 68,3 проц. против 57,3 проц. в первом полугодии; тонно-километраж и в III квартале возрос по сравнению со II кварталом на 1 700 тыс. км.

Предварительные итоги перестройки говорят о том, что в автопарке Мосавтогруза есть определенный сдвиг в сторону улучшения работы, этот сдвиг надо закрепить, поставив задачей улучшить техническое состояние машин, строго придерживаться графика плано-предупредительных ремонтов и выпускать на линию только здоровую машину.

З. Аф—ев

ДОРОГА — ПРИЧИНА МАССОВОЙ ПОРЧИ МАШИН

Орел ежедневно пополняется новыми автомашинами, а дороги разрушаются. Короткий путь на нефтесклад, дорога на мельницу «2 Ц», на ст. Кромская-платформа и Орел III — это быстрый путь к массовой гибели машин. Проходящие здесь на рытвинах, через ямы и бугры автомашины (до 30—40 в день) ломают рессоры, рвут покрышки и расшатывают кузов.

Никто не обращает внимания на то, что на 3—4 дорогах в Орле изо дня в день быстро разрушается городская автотранспорт. Статьи в «Орловской правде», отмечающие безобразное состояние дорог, остаются без внимания.

Между тем при некотором внимании к этому вопросу вовсе не трудно исправить разрушенные дороги, так как под рукой сколько угодно ломаного кирпича, щебня и т. п., годного для засыпки ям и замощения дорог материала.

Три-четыре автодорожковских субботника могли бы ликвидировать тяжелое бездорожье на важных дорожных участках в Орле.

Орловскому Автодору пора проснуться и пробудить к жизни автодорожковскую общественность.

СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ КРУЖКИ ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ КВАЛИФИКАЦИИ

Винницкий авторемонтный завод имеет ответственную задачу — дать Винницкой области к началу нового года 2 тыс. отремонтированных тракторов. Задача нелегкая, принимая во внимание недостаток кадров квалифицированных рабочих.

Чтобы выйти из положения на заводе организован ряд отдельных небольших специализированных кружков, где небольшая группа (3—4 чело-

века) изучает только один какой-либо процесс или небольшую группу их: например, кружок по расточке цилиндров, кружок по расточке шатунов и т. д.

Такие специализированные кружки имеют большой успех среди рабочих и с большой охотой учащаются ими.

Винница

Ю—ц

СДЕЛАЕМ ВАЖНЕЙШИЕ ШОССЕ ПРОЕЗЖИМИ И ЗИМОЙ

Автодвижение зимой по основным шоссе Горький — Москва, Москва — Харьков, Москва — Ленинград вполне возможно. Это подтвердилось на опыте личных поездок пишущего эти строки с 20 октября 1932 г. по 12 января 1933 г. по маршруту Орел — Москва, Москва — Харьков.

Основное — борьба со снежными заносами. Но с этим при минимальных затратах можно успешно бороться. На шоссе Харьков — Москва в декабре 1932 г. был применен метод установки самим населением (результат агитационного пробега Москва — Севастополь) оградительных щитов из снега, в частности на персоне Тула — Серпухов.

Этот метод дал блестящие результаты. Работа по установке щитов из снежных кирпичиков была проведена школьниками. Работа легкая, спорная и вполне и всюду осуществимая при активности ячеек Автодора и доротделов риков. Заблаговременно надо к селениям прикрепить определенные участки дороги и методом соцсоревнования между селениями, при инициативе Автодора и участии риков заинтересовать население. Зимняя прозжаемость шоссе будет тогда вполне обеспечена.

А. Кекшев

Березовая, Горьковский край

СДАЮТ НОРМЫ „ГОТ“

В целях развертывания массового движения за овладение автотехникой среди трудящихся сызранский Автодор организует работу по сдаче норм «ГОТ» («Готов овладеть техникой»).

При совете Автодора создана специальная комиссия, куда для сдачи норм ГОТ может явиться каждый трудящийся.

Объем комплекса ГОТ предусматривает следующие нормы знаний и требований, предъявляемых владельцу значка: умение управлять машиной (автомобилем, трактором, мотоциклом или моторной лодкой любой системы), знание основных законов работы двигателя и взаимодействия отдельных частей, знание основных типов дорог, устройство и содержание их, знание правил уличного движения и пр.

Для подготовки изучения комплекса ГОТ Автодор организует передачу лекций через местный радиоузел и кружки «готовцев» на предприятиях.

Каждый трудящийся, сдавший зачеты по нормам комплекса ГОТ, получает любительские права управления машиной и значок ГОТ. Наличие значка ГОТ дает впоследствии владельцу ряд преимуществ: обучение на платных курсах Автодора с 30-процентной скидкой оплаты, получение автородовской литературы по твердым ценам, преимущество при поступлении в учебные заведения о-ва Автодор и проч.

АИМ

Сызрань

НУЖНЫ КАТАЛОГИ-ЦЕННИКИ АВТОЧАСТЕЙ

Наличие существующих каталогов авточастей и тракторных частей ни в коей мере не удовлетворяет требованиям автохозяйств.

Вместо этих устаревших каталогов необходимо издать сборники каталогов-ценников.

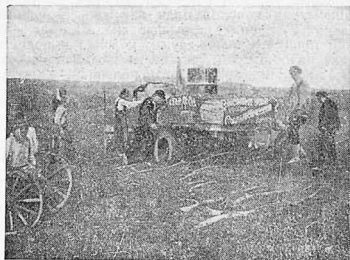
Сборники-каталоги на детали к советским маркам машин ЯЗ, АМО, ГАЗ, ХТЗ, СТЗ, ЧТЗ и ХПЗ должны быть выпущены с указанием цен на детали и примерного среднего эксплуатационного срока службы детали (в условных километрах пробега, а для тракторов — в машино-часах), а также с указанием порядка дачи заявок и получения деталей по ним.

Одновременно должны быть выпущены справочники-ценники на ремонт машин авторемонтными заводами.

За это дело должна взяться автородовская печать и общественность. Выпуском этих справочников-ценников будет дана возможность правильного составления контрольных цифр и транфинпланов автохозяйств и на 50 проц. прекратится неразбериха в получении авточастей и бесполезных командировок за ними.

Березовая заводь

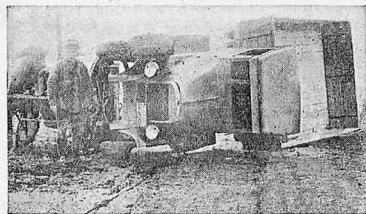
К.



Грузовик, застрявший на болотистой дороге Вост.-сиб. края. Чтобы продвигаться дальше, приходится подкладывать под колеса кустарник

Из фото-альбома Восточносибирского крайдортранса

На общественный суд!



Образец безобразной постановки эксплуатации машин. Шофер динасового завода Сериков уснул за рулем машины и наскочил на трактор

САМОДУР ЗА РУЛЕМ

Только в июле полученные Гуковской МТС две новые грузовые машины уже разбиты, исковерканы и приведены в негодность.

У машины системы Форд-АА завода им. Молотова в течение полутора месяцев эксплуатации разбит картер маховика, отбиты лапы крепления мотора, разбита вдребезги передняя рессора, разряжен аккумулятор, причинен целый ряд других повреждений. «Героем» этих дел является сам директор МТС т. Попов.

Своей властью т. Попов посадил водителями

машин курсантов, не имеющих права управлять машиной. Курсанты и угробили машину.

Вторую машину искалечил т. Попов собственноручно. Приказав шоферам сдать ему руль, т. Попов сам повел машину. В результате разбита передняя рессора, приведен в негодность аккумулятор, испорчены шестерни коробки передач, побит кузов и т. д.

Так, в короткое время из-за самодурства директора МТС лишилась двух грузовых машин.

Гуковская МТС, Сев.-кав. край В. К.

КТО ОТВЕЧАЕТ ЗА АВТОТРАНСПОРТ ДИНАСОВОГО ЗАВОДА

В г. Гришино (Донбасс) строится динасовый завод. При заводе имеется автопарк в количестве 28 автомашин, подвозящих кварцит к заводу.

Несмотря на большое значение для стройки автотранспорта машины находятся в беспризорном состоянии.

Гаража нет. Машины стоят под открытым небом в любую погоду. Мастерской нет. Заведующий автопарком т. Царик — технически человек малограмотный. О плано-предупредительном ремонте он не заботится. Машины эксплуатируются до тех пор, пока только в состоянии двигаться: ремонтировать их негде.

В довершение всего этого состав шоферов очень плохой — более 20 проц. шоферов не имеют права на управление машиной. Отдел кадров принимает всех без разбора.

Сын заведующего автопарком Царик, также не имея прав шофера, правит машиной; однажды он заехал в глубокую канаву, другой раз — начал сбивать столбы у шоссе.

Все это остается безнаказанным. Пора проверить состав шоферов и оздоровить автотранспорт на ответственной стройке.

И. А.

Гришино, Донбасс

РАБОТАЮТ БЕЗ ПЛАНА И УЧЕТА

Сызранские автотранспортные организации из месяца в месяц не выполняют своих транфинпланов. Почти 40 проц. машин гаража ежедневно простаивает.

В гараже комбината СПО ни заведующий, ни кто-либо другой представления о транфинплане не имеет. Наличие ходового парка определяют «на-глазок» в 75 проц.

Гараж в августе дал 8 тыс. руб. убытка, в сентябре — 4 тыс. руб.; стоимость перевозок на машине обходится дороже, чем на гужтранспорте. Борьбы за экономно горючего не ведется. Гараж Автогужтреста вместо установленной транфин-

планом средней нормы 201 г на тонно-километр фактически расходует 230 г. В гараже СПО также действуют «на глазок» — сам зав. гаражом норм расхода горючего не знает, когда-то как будто кто-то установил норму в 180 г, но точно это неизвестно; фактически же расходует 190 г.

Аккуратные шоферы, дающие экономно горючего, нигде не премируются. Да и против шоферов, расходующих горючее свыше нормы, тоже мер никаких не принимается.

Рабкор

Сызрань

ЧТО ВЫ ЗНАЕТЕ ГАЗ? ОБ АВТОМОБИЛЕ

СЕРИЯ **3**

1. Может ли педаль сцепления автомобиля ГАЗ иметь холостой ход?
2. Для чего в крышке коробки распределительных шестерен двигателя ввернута выступающая вперед шпилька?
3. Чем отличается способ присоединения аккумулятора на автомобилях ГАЗ от принятого на других машинах?
4. Что надо сделать, если при верхнем положении рычажка ГАЗ двигатель делает слишком много оборотов?
5. Почему очиститель переднего стекла хорошо работает при малых оборотах двигателя и хуже при больших?
6. Чем регулируется сила зарядного тока от динамо?
7. От какого вала идет передача на спидометр?
8. Что произойдет, если присоединить спидометр к валу сцепления?
9. Какое давление воздуха должно быть в шинах легкового автомобиля ГАЗ?
10. Зачем с передней осью соединена вилка,

укрепленная шаровым концом к картеру сцепления?

11. Каково назначение двух штанг, идущих от картера заднего моста?

12. Что вы сделаете, если в дороге у вас двигатель начнет «чихать» и глохнуть?

13. Какая из передних рессор нагружается на повороте больше — левая или правая?

14. Почему при остановках необходимо выключать зажигание?

15. В какой последовательности работают цилиндры двигателя ГАЗ?

16. Что произойдет, если передние тормоза будут брать слишком резко?

17. Как произведи покрытие воздушной заслонки карбюратора при заводке двигателя вручную?

18. Сколько болтов надо отвернуть для разборки карбюратора?

19. В каком положении устанавливается поршень в цилиндре при сборке?

20. Чем регулируется зазор между толкателем и клапаном двигателя ГАЗ?

Каждый правильный ответ дает полных два очка. Приблизительно правильный — одно очко, неправильный — ничего.

ОТВЕТЫ ПО СЕРИИ № 2 „ЧТО ВЫ ЗНАЕТЕ ОБ АВТОМОБИЛЕ АМО-3“

1. 2 400.
2. Потому что выхлопной клапан нагревается больше и сильнее расширяется.
3. Коренные подшипники смазываются через маслосборные трубки непосредственно от насоса. Шатунные же — через каналы, сделанные в коленчатом валу.
4. Два. Один войлочный — снаружи, второй сетчатый — внизу картера.
5. Можно. Зажигание может быть и от обмотки и от магнето.
6. Шатуны и поршни.
7. ВМТ (верхняя мертвая точка) и НМТ (нижняя мертвая точка). Видеть их можно через смотровое окошко в картере маховика. Служат они для установки зажигания.
8. Нельзя. Зубья у маховиков для этих стартеров разные.
9. В новом АМО палец вращается в поршне, в старом — в шатуне.
10. Нет. Шатунные — шпильками, коренные — проволокой.

11. Расположить зазоры колец равномерно по окружности (на 120° друг от друга).

12. Порядок зажигания 1—5—3—6—2—4. Эти цифры отлиты на выхлопной трубе под словом «АМО».

13. 60 километров.

14. АМО-3 имеет вентилятор спереди. У старого АМО (Ф-15) вентилятором служит маховик, расположенный сзади мотора.

15. В подшипники будет поступать неочищенное масло. В фильтр сделан на этот случай перепускной клапан.

16. На расстояние около 200 км.

17. Сцепление буксует от износа накладок — ферродо — или от замасливания их.

18. На заднем ходу.

19. В передних шинах давление 5 атмосфер, в задних 5,5.

20. На тихом — из аккумулятора, на быстром — от динамо.

Контрольные ответы по 3-й серии будут помещены в следующем номере.

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ**

Зам. редактора **Н. БЕЛЯЕВ**

Издатель **Журнально-газетное объединение**

Уполн. Главлита В—70185. Техред. И. Свешников. З. Т. № 27. Тираж 41.000. СтАз Б-5—176×250 мм. 1 бум. лист.

Колич. знаков в 1 бум. листе 211 700.

Изд. № 342. Журнал сдан в набор 11 ноября. Подписан к печати 28 ноября. Приступлено типогр. к печати 2 декабря.

Набрано в 7-й типографии „Искра Революции“, Мособлполиграф. Москва, Филипповский, пер., 13.

Отпечатано в типографии Журнально-газетного объединения, 1-й Самотечный пер., 17.

ПРИНИМАЕТСЯ ПОДПИСКА НА 1934 ГОД

АРХИТЕКТУРА

орган Союза советских архитекторов.

Подписная цена: год—72 р., 6 мес.—36 р., 3 мес.—18 р.

ТЕАТР И ДРАМАТУРГИЯ

общественно-политический художественный журнал театра, драматургии и критики.

Подписная цена: год—72 р., 6 мес.—36 р., 3 мес.—18 р.

СОВЕТСКОЕ КИНО

орган Российской ассоциации революционной кинематографии.

Подписная цена: год—18 р., 6 мес.—9 р., 3 мес.—4 р. 50 к.

ЛИТЕРАТУРНОЕ НАСЛЕДСТВО

ставит своей задачей марксистско-ленинскую разработку теории русской общественной мысли и истории литературы.

Подписная цена: год—42 р., 6 мес.—21 р.

Подписка принимается; Москва, 6, Страстной бульвар, 11, Жургазобъединение и повсеместно почтой и отделениями Союзпечати.

Журнально-газетное объединение

ПРИНИМАЕТСЯ ПОДПИСКА НА 1934 г.

ЗА РУЛЕМ

орган ЦС Автодора. Массовый популярный двухнедельный иллюстрированный журнал, освещающий вопросы автостроения, автоэксплуатации, дорожного строительства и др.

Подписная цена: год—7 р. 20 к., 6 мес.—3 р. 60 к., 3 мес.—1 р. 80 к.

АВТОДОР

—двухнедельный бюллетень, освещающий опыт автодоровской работы,— борется за укрепление автодоровских рядов.

Подписная цена: год—3 р. 60 к., 6 мес.—1 р. 80 к., 3 мес.—90 к.

БИБЛИОТЕКА ЗА РУЛЕМ

— популярно техническая серия книжек, посвященная различным вопросам авто-тракторного и дорожного дела и могущая служить учебным пособием для автодоровского актива, учащихся автодорожных курсов и техникумов и гаражных работников. 24 выпуска в год.

Подписная цена: год—9 р., 6 мес.—4 р. 50 к., 3 мес.—2 р. 25 к.

Подписка принимается; Москва 6, Ст. астной бульвар, 11, Жургазобъединение и повсеместно почтой и отделениями Союзпечати.

Журнально-газетное объединение

ОТКРЫТ ПРИЕМ ПОДПИСКИ
на 2-ю серию биографий
под общим названием

ЖИЗНЬ ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫХ ЛЮДЕЙ

В течение 1934 года будут изданы 24 выпуска биографий:

Желябов— автор А. К. Воронский	Ульрих фон Гутен— автор Ал. Дейч
Вагнер— автор проф. Сидоров	Чехов— автор Ю. Соболев
Фр. Бекон— автор А. В. Луначарский	Леонардо да Винчи— автор А. Дживилегов.
Бальзак— автор П. Сухотин	Марат— автор Г. Фридлянд
Вольтер— автор Д. Горбков	Лассаль— автор Г. Зиновьев
Магеллан— автор М. Кольцов	Бессемер— автор М. Лесников
Эдисон— автор М. Лапиров-Скобло	Радищев— автор Жижка
Лермонтов— автор К. Большаков	Форд— автор Н. Беллев
Салтыков-Щедрин— автор Я. Эльсберг- Шапиршейн	Некрасов— автор Л. Каменев
Франклин— автор В. Владимиров	Майер— автор Милонов и др.

издаваемых при ближайшем участии М. Горького

Журнально-газетное объединение выпускает в 1934 г. 2-ю серию книг, посвященных биографиям выдающихся исторических деятелей, работавших в области науки, техники, политики, литературы, искусства и других отраслях культуры.

К написанию биографий привлечены лучшие советские писатели, журналисты и ученые.

Каждая биография будет изложена в живой увлекательной форме, снабжена иллюстрациями научного и бытового характера.

Подписная цена: год (24 кн.)—
25 р. 20 к., 6 мес. (12 кн.)—
12 р. 60 к., 3 мес. (6 кн.)—
6 р. 30 к.

Подписка принимается: Москва 6, Страстной бульвар, 11, Жургазобъединение и повсеместно почтой и отд. Союзпечати.

Жургазобъединение

ВНИМАНИЮ РАБОТНИКОВ и членов Осоавиахима и ПВО
ПРИНИМАЕТСЯ ПОДПИСКА НА 1934 ГОД

ОСОАВИАХИМ

**ХИМИЯ и
ОБОРОНА**

САМОЛЕТ

орган ЦС
Осоавиахима.

Двухнедельный
иллюстрированный
массовый
ежегодный журнал.

Подписная цена:
год—6 р.
6 мес.—3 р.
3 мес.—1 р. 50 к.

орган ЦС Осоавиахима по вопросам химии и ПВО, рассчитанный на широкие массы осоавиахимовцев, в первую очередь на актив, охваченный химической, военно-химической и противовоздушной работой.

Подписная цена: год—
6 р., 6 мес.—3 р.,
3 мес.—1 р. 50 к.

орган ЦС Осоавиахима. Журнал рассчитан на авиационный актив Осоавиахима, работников гражданского воздушного флота, на квалифицированные кадры рабочих и средний командный состав авио-промышленности.

Подписная цена: год—
9 р., 6 мес.—4 р. 50 к.,
3 мес.—2 р. 25 к.

Подписка принимается: Москва 6, Страстной бульвар, 11, Жургазобъединение и повсеместно почтой и отделениями Союзпечати.

Жургазобъединение