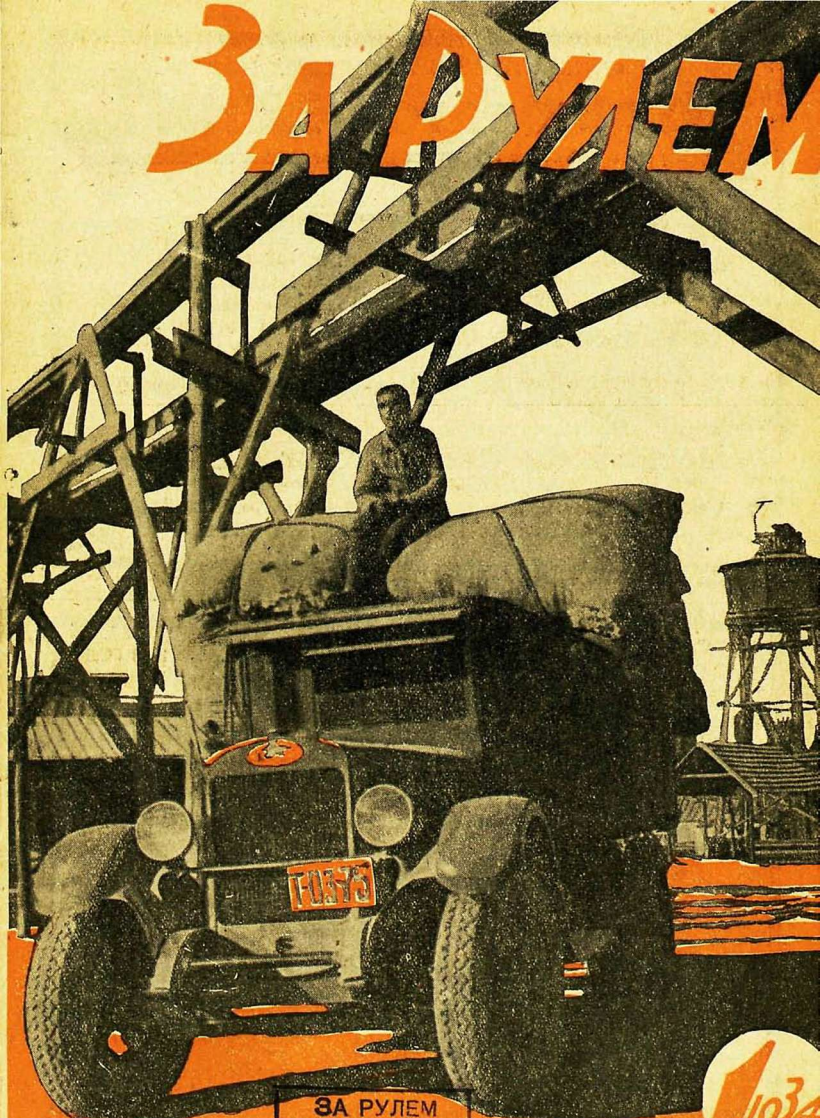


# ЗА РУЛЕМ



ЗА РУЛЕМ  
№ \_\_\_\_\_ 19\_\_ г.

1934

**ПОПУЛЯРНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ  
ВСЕСОЮЗНОГО ОБЩЕСТВА АВТОДОР**

ВЫХОДИТ  
ДВА РАЗА  
В МЕСЯЦ

7 ГОД ИЗДАНИЯ



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

РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстной бульвар, 11. Телефон 3-31-91.

Тиражи: А, 6, 15, 18, 23, 25, 29, 41.  
Массово-тиражный сектор.  
тел. 5-51-69.

ПОДПИСКАЯ ЦЕНА на 1934 год на год—7 р. 20 к., 6 мес.—3 р. 60 к., 3 мес.—1 р. 80 к.

# АВТОДОР ДОЛЖЕН РАПОРТОВАТЬ XVII ПАРТСЪЕЗДУ ОБ АКТИВНОМ УЧАСТИИ В ВЫПОЛНЕНИИ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ДОГОВОРА НА ЛИКВИДАЦИЮ БЕЗДОРОЖЬЯ В СССР

6 декабря в столице Чувашской республики Чебоксарах на съезде ударников дорожного строительства представители двадцати республик и областей подписали договор социалистического соревнования по ликвидации бездорожья. Этот договор подписали также представители Цудортранса СССР, Главдортранса РСФСР и Центрального совета Автотора. Арбитром соревнования выбрана редакция газеты „Известия“.

Не случайно всесоюзный договор был заключен в Чебоксарах—столице маленькой, в недавнем прошлом отсталой национальной республики. Слово—Чувашия в кругах дорожников—синонимом хороших дорог, образец большевистской борьбы с тяжелым наследием царизма—вековым расейским бездорожеством.

Чувашия является сейчас как бы неким всесоюзным дорожным университетом, куда приезжают из дальних краев и областей поучиться, перенять опыт и методы работы в дорожном строительстве.

Мы не будем здесь подробно перечислять достижения Чувашской республики. Об этом достаточно много писало в нашей печати. Разительные цифры перевыполнения планов в несколько раз, увеличение количества улучшенных дорог от 38 км в 1930 г. до 7 500 км. в 1933 г., необычайный энтузиазм и дружная работа местного населения по постройке дорог—все это заставило представителей различных краев и областей приехать сюда на съезд и здесь одновременно с подписанием договора посмотреть собственными глазами и убедиться в реальности чувашских достижений, перенести в своей родной край или область чувашские методы работы.

Гости, приехавшие на съезд, с жадным интересом вслушивались в речи чувашских ударников и местных дорожных работников. Заводили беседы в кулуарах, ездили на места, знакомились с материалами дортранса—все искали чудодейственного секрета, который преобразовал Чувашию и поставил ее по дорожному строительству на первое место в СССР.

Через несколько дней все выяснилось. Никаких особых технических новинок, никаких новых, неизвестных методов работы, никаких особенных изобретений обнаружить в Чувашии не удалось.

Чуваши применяли лишь испытанные, прекрасные, но всем известные методы. Они применяли шесть исторических условий т. Сталина, широко развернули методы социалистического соревнования и ударничества. При этом применяли их не на словах, а на деле, работали по-настоящему, по-большевистски.

У чувашей не было никаких особых преимуществ перед другими республиками и областями. Они не получили больше фондрированных материалов, дорожных машин или кадров, чем другие республики. И все же они добились огромных, блестящих успехов.

Нужно ли более убедительное доказательство реальности наших дорожных планов и их полной выполнимости при наличии крепкой большевистской воли и упорного желания?

СОДЕРЖАНИЕ:

Автотор должен рапортовать XVII партсъезду об активном участии в выполнении социалистического договора на ликвидацию бездорожья в СССР . . . . .	1
Л. ГОВОРОВ.—Двести километров зимней дороги в глухой тайге . . . . .	3
Придем к XVII съезду партии с новыми победой над бездорожеством . . . . .	4
М. СОЛОМОНОВ.— Дорога Москва — Горький — основной путь для машины завода ГАЗ . . . . .	6
Инж. В. ШЕРШЕВСКИЙ.— Что надо учесть и исправить в организации дорожных работ . . . . .	8
П. НАДЕЖДИНСКИЙ.— Опыты по изготовлению дорожных материалов из местного сырья . . . . .	9
Г. Д.—Современно и образцово подготовим тракторы к весенней посевной	10

Г. ДЕМИН.— Зимний ремонт тракторов . . . . .	12
И. Ф. Н.— Ударники за рулем . . . . .	15
М. С.— Потребитель требует автомобиль высокого качества. . . . .	17
ВАС. МАЛАКОВ.— Сделать диспетчера центральной фигурой в автотранспортном хозяйстве . . . . .	19
Е. КОНОНИЧКО.— Агротехническая колонна на полях и дорогах ЦЧО.	20
Арсен ТУМАНЯН.— Кодекс поведения хорошего шофера. . . . .	22
Обмениваемся опытом гаражей . . . . .	24
Новости мировой автотороженной техники . . . . .	26
Ю. Д. Л.— Автомобильная выставка в Лондоне . . . . .	28
Рабселькоры-автоторовцы пишут . . . . .	30
На общественный суд! . . . . .	32

ЯНВАРЬ 1934 г.

1

Вопросами дорожного строительства в Чувашской республике занимаются буквально все правительственные и общественные организации. Дорожное строительство рассматривается, как одна из важнейших хозяйственно-политических кампаний.

Однако это нисколько не помешало республике блестяще выполнить и другие хозяйственно-политические кампании, выполнить полностью и в срок все свои обязательства перед пролетарским государством и добиться чести быть занесенной на всесоюзную Красную доску газеты „Правда“.

Хорошие дороги в настоящее время сами по себе являются огромным агитационным фактором дальнейших побед и достижений. Чувашия ежегодно экономит около 20 млн. рублей на хороших дорогах, экономит тягло, сохраняет телеги. Хорошая дорога приблизила руководство республиканских органов к району и селу.

Чувашия, добившись таких успехов, выступила застрельщицей всесоюзного соревнования по дорожному строительству.

Соревнующиеся республика и области взяли на себя огромные, ответственные обязательства. Они обязались в течение 1934 и 1935 гг. „в основном ликвидировать на территории республики (края или области) проселки на межрайонных путях, на всех ответственных внутрирайонных направлениях и на подъездных путях к станциям ж. д., к пристаям, элеваторам, колхозам, совхозам, МТС, к источникам сырья (хлопковым, свекловичным районам и т. д.), заводам стройматериалов, построен в взамен их профилированные, улучшенные дороги, а на наиболее грузонапряженных участках—покрытые твердой одеждой“.

Это обязательство может быть выполнено лишь при условии мобилизации миллионов трудящихся на борьбу с бездорожьем, при условии массовой агитационно-разъяснительной работы, при условии привлечения к этому делу всех без исключения партийных, советских и общественных организаций и среди последних, в первую очередь, Автодора.

Мы не будем здесь перечислять по пунктам всех обязательств, взятых на себя соревнующимися республиками и областями, так как договор на социалистическое соревнование широко опубликован в центральной прессе.

Центральный совет Автодора, как один из участников договора, разрабатывает сейчас конкретные показатели своего участия во всесоюзном соревновании и даст в ближайшие дни соответствующие указания на места.

Однако уже самый текст договора на социалистическое соревнование в ряде пунктов возлагает на Автодор ряд серьезнейших обязательств, которые уже сейчас, немедленно, вместе с общим текстом договора должны быть обсуждены во всех коллективах, районных и областных организациях общества.

Договор требует, чтобы все сельские и поселковые улицы были превращены в образцовые участки дорог. К этой работе должны быть привлечены в первую очередь советы и сельские коллективы Автодора. Мобилизация трудящихся на дорожное строительство должна происходить при широкой массово-разъяснительной работе, используя для этого избыточные, красные уголки, коллективы Автодора и т. д.

Почти во всех других пунктах договора—будь то вопросы механизации или эксплуатации дорог, ликвидации обезлички, улучшение культурно-бытового обслуживания, улучшение качества работы, борьба с остатками кулачества— всюду для Автодора широкие поле деятельности, полная возможность показать себя полезным помощником партии и правительства в осуществлении исторической задачи—ликвидации векового бездорожья.

Одновременно с развертыванием автодорожной работы по дорожному строительству автодорожные организации должны немедленно включиться в поход имени XVII партсъезда и по всем другим показателям автодорожной работы.

Так, автодорожные организации на предприятиях автотранспорта могут рапортовать примерно следующими конкретными показателями своей работы: 1) очистка, замощение и ремонт дворов и подъездов предприятий; 2) приведение в образцовое состояние гаражей и повышение производительности автомашин; 3) помощь в организации контроля и учета, экономии горючего и резины; 4) увеличение большего числа шоферов и гаражных работников в автоучебу и борьба за высокое качество ее.

Автодорожные коллективы в совхозах, МТС и колхозах должны помочь приведению в образцовое состояние тракторных площадок МТМ, помочь повышению темпов и качества ремонта тракторов; конкретно участвовать в организации ремонта сельских дорог и переправ, участвовать в заготовке стройматериалов по дорожному строительству. Взять под постоянную охрану и содержание определенные участки дорог и мосты.

Автодорожные курсы, автошколы, учебные пункты и кружки должны рапортовать по следующим показателям: поголовная проверка курсантов и кружковцев с классовой точки зрения; охват курсантов регулярными политзанятиями, общественной работой и ударничеством в учебе, стопроцентное посещение занятий; качественные показатели по технической и общественно-политической подготовке курсантов.

Наконец, всякая организация Автодора должна взять на себя обязательства и рапортовать о полной реализации билетов лотерей и полном погашении задолженности; полностью ликвидировать задолженность по членским взносам и наладить образцовую финансовую отчетность по всем звеньям общества.

Всесоюзный поход Автодора должен дать тысячи образцовых ячеек и советов общества, достойных подписать рапорт Автодора XVII партсъезду.

В обращении чувашских колхозников совместно с делегатами соревнующихся республик, краев и областей ко всем колхозникам и единоличникам Советского союза есть одно важнейшее обязательство, подлежащее выполнению к XVII партсъезду. Это—выполнение на 50 проц. плана заготовки и вывозки материалов для дорожного строительства 1934 года.

Автодор Чувашии показал, какую огромную помощь партии и правительству могут оказать все автодорожные организации, которые по-настоящему возьмутся за дорожное строительство.

По примеру чувашских автодорожцев автодорожцы других соревнующихся краев и областей должны по-большевистски взяться за дорожное строительство. Первым, пробным экзаменом должно быть выполнение обязательства о 50-процентном выполнении плана заготовки дорожных материалов.

Начинается грандиозный большевистский штурм бездорожья. В бой вступает миллионная армия трудящихся Советского союза. В этих боях автодорожная организация должна быть в первых рядах.

# 200 КИЛОМЕТРОВ ЗИМНЕЙ ДОРОГИ В ГЛУХОЙ ТАЙГЕ

Узким местом Якутской АССР, обладающей огромными природными богатствами, является транспорт. Несколько сот шоссеиных автодорог и Лена с притоками—вод и все транспортные ресурсы шестой части СССР. Поэтому каждый успех в дорожном строительстве этой республики особенно важен.

В текущем году закончен и сдается в эксплуатацию Чуранский автозимник, построенный в один сезон. Этот тракт играет огромную роль в снабжении рабочих золотоносного Алданского района, в борьбе за увеличение золотодобычи.

До сих пор снабжение рабочих встречало большие затруднения. Своей продовольственной базы Алдан не имел. Район имеет грузовые машины и автобусы, но все же не успевает полностью снабжать Алдан.

Основную роль в снабжении Алдана продуктами и фуражем выполняла зимняя гужевая дорога из Исити (на Лене) до Томмота. По этой дороге из Виллойска—богатого скотоводческого района—идут по зимней дороге гужем мясо, масло и мороженое молоко, перегоняются партии скота по две-три тысячи голов в год. Но перевоз продовольствия гужем является большим накладным расходом.

В настоящее время здесь закончен Чуранский автозимник. На 200 км в глухой тайге, где трудно было передвигаться из-за буреломов и болот, раскорчеван просек в двенадцать метров ширины и проделаны земляные работы по nivelировке полотна дороги. Тракт запроектирован удачно—он прямой и имеет спокойный профиль. Поднявшись от Лены несколькими вырвами вдоль пологого «распада», дорога идет ровно, без больших подъемов, встретив реку Ботому, далее вдоль реки Торы, пересекает Амгу и выходит к реке Алдан.

Тракт оборудован через каждые 20 км зимовниками, в конечных пунктах построены большие гаражи.

В начале октября партии рабочих кончали работы. Удалялись большие камни, срывались последние неровности. Приехавшие подрывники рвали скалы.

В одном месте пришлось объехать тракт прежней дорогой: весь путь был пересечен массой изогнутых корней, земля между ними была выбита. Лошади, осторожно переступая, все время



Карта Чуранского автомобильного зимника

спотыкались о корни и камни или вязли в топких местах.

Дорога получила грузовые машины. С первым зимним путем они повезут алданским рабочим продукты питания.

Через два года этот зимник будет превращен в автодорогу, работающую круглый год, и тогда связь с Леной найдет ближайший выход.

В этом году произведены изыскания по продолжению Чуранского тракта до г. Якутска, и уже текущей зимой Чуран будет связан с Якутском автомобилями по реке Лене.

Л. Говоров

Встретим XVII съезд партии широким автодорожником походом за овладение автотранкторной и дорожной техникой, улучшение эксплуатации автопарка, сбережение резины и горючего, за десятки тысяч отремонтированных тракторов, за новые сотни тысяч километров улучшенных дорог.

# Придем к XVII съезду партии с новыми победами над бездорожьем

КО ВСЕМ КОЛХОЗНИКАМ, КОЛХОЗНИЦАМ И ЕДИНОЛИЧНИКАМ СТРАНЫ СОВЕТОВ  
КО ВСЕМ АВТОДОРОВЦАМ, ДРУЗЬЯМ ДОРОГИ

Товарищи!

У нас в Чувашской республике, в главном ее городе—Чебоксарах—состоялось торжество—съезд ударников-дорожников.

Это был большой праздник для всей Чувашии. На него съехались представители братских республик, краев и областей Советской страны. На празднике этом мы подвели итоги нашей трехлетней дружной работе и победоносной борьбе за хорошие дороги. Мы боролись упорно—все, как один.

И теперь мы можем сказать ленинской партии, ее вождю и нашему мудрому учителю т. Сталину, советскому правительству и трудящимся всего Союза.

У нас в Чувашии сейчас пролегают настоящие культурные дороги, по которым легко и быстро проезжают не только колхозные повозки, но и тракторы, автомобили, аэросани. В Чувашии нет больше непроезжих дорог. Этим мы можем гордиться. Победа дала нам право вызвать на социалистическое соревнование по строительству дорог республики, края и области нашей великой страны.

Что представляла собой Чувашия до великой Октябрьской революции?

Народ наш был отсталым, забитым. Он страдал от нищеты, болезней, невежества. У нас было развито колдовство, религиозные суеверия, чувашей жестоко эксплуатировали попы, купцы, царские чиновники и собственные богатей-мироеды. Чувашский народ медленно вырождался. Он погибал. Бездорожье отрезало нас от культурных областей, городов, от всего мира. Помещичье-полицейская Россия не строила у нас дорог, потому что не желала, чтобы чувашаи стали культурной народностью. Былой России нужна была темная, неграмотная, убогая Чувашия.

Октябрьская революция возродила наряду с другими угнетенными народами былой России и чувашей. Правильная, твердо проводимая национальная политика Ленина и Сталина, строительство в Советской стране фабрик и заводов, коллективизация сельского хозяйства—стали нашей подлинной опорой на путях к социали-

стическому будущему. Чувашия начала новую жизнь.

И для нас—чувашских колхозников—стало ясно, что сила и единство Советского союза—колхозный строй, индустриализация, социалистическое строительство—могут крепнуть и развиваться только в том случае, если мы покончим с отрезанностью сел от городских культурных, хозяйственных и административных центров. А для этого между селами и городами должны быть построены хорошие, легкопроезжие дороги.

Мы, колхозники Чувашии, поняли важность и роль дорог для роста всей страны. И, поняв это, сделали для себя такой вывод.

Надо мобилизоваться нам всем, принадлежь на борьбу с бездорожьем всем сообща. Тогда лишь мы сможем проложить скоро дороги, по которым преседет и крестьянская телега и самый тяжелый грузовик.

Мы, колхозники Чувашии, крепко запомнили лозунг т. Сталина о необходимости догнать и перегнать капиталистические страны. Но разве можно полностью осуществить этот лозунг, если в СССР не будет дорог, достойных страны строящегося социализма?

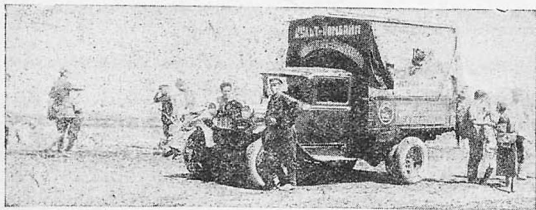
Три года упорной и нелегкой борьбы за культурную советскую дорогу совершенно изменили лицо Чувашии.

Чувашия теперь уже не край дорожных ухабов, выбоин, непроходимых топей, лесных дебрей, разобщающих между собой ее села и города и отрезавших ее от остальной страны. Чувашия дней второй пятилетки стала республикой образцовых дорог, покрывших всю территорию, тесно связавших между собой наши села и города. По чувашским дорогам сейчас круглый год свободно проезжают и телеги, и розвальни, и машины,—даже самые грузные,—не увязая и не калечась.

Хорошие дороги помогли нам сохранить тягло. Если раньше от узловой станции Канаш до нашей станции Чебоксары семьдесят километров проезжали в двое-трое суток, то теперь легковая машина покрывает этот путь в полтора часа, грузовая—в два с половиной часа, а обыкновенная крестьянская подвода—в 8—9 часов. Во времена

бездорожья колхозники и единоличники Чувашии грузили на подводы не более 8—10 пудов; больше не позволяли расхлябанные дороги. А теперь мы грузим на те же подводы по 40 пудов и они оборачиваются в три-четыре раза быстрее, чем раньше. Вот что значит укатанная, крепкая, правильно построенная дорога и прочные мосты.

На ускорении перевозок, увеличении грузооборота и сохранении тяговой силы мы ежегодно сберегаем до 20 млн. руб.



Агитавтомобиль чувашского Автодора объезжает участки дорожных работ.  
На снимке—остановка в пути

Фото Цыганова

Нужно ли долго говорить о том, что хорошие дороги делают наших колхозников зажиточнее, колхозы—богаче и культурнее, а пролетарское государство—сильнее? Все мы, колхозники Советского союза, должны понять, что быстрый обмен продуктами нашего труда, наша помощь городу и города—нам, словом, все то, что облегчает нам путь к зажиточности—крепко зависит от того, насколько мы сумеем покрыть наши огромные пространства проезжими, надежно выстроенными, внимательно охраняемыми дорогами.

И вот, собравшись здесь, в Чебоксарах, на первый всечувашский съезд по дорожному строительству, мы, ударники-дорожники, решили обратиться к вам, колхозникам Советского союза, к работникам Автодора, ко всем друзьям дорог с таким призывом:

— Следуйте нашему примеру. Перенимайте и обогащайте наш опыт. Стройте дороги самостоятельно, общими усилиями. Сделайте дорожные стройки кровным делом всех трудящихся. Разъясните всем, что строительство социализма требует образцовых путей сообщения. Положите конец бездорожью, тяжкому наследию прошлого.

Сегодня на съезде мы подписали договор социалистического соревнования по дорожному строительству. Этот договор скрепили своими подписями лучшие ударники-колхозники—строители дорог Чувашии, и приехавшие на съезд представители братских республик, краев и областей. Этот договор—наше общее серьезнейшее социалистическое обязательство. Оно должно быть выполнено во что бы то ни стало.

Вступая в социалистическое соревнование, мы, колхозники и автодорожцы Чувашии, поднимем всю массу колхозников и единоличников, чтобы по-ударному, соревнуясь друг с другом, покрыть нашу страну густой сетью превосходных социалистических дорог. Мы воспитаем из среды колхозников сведущих и умелых дорожных ма-



Группа ударников дорожного строительства Батыевского района Чувашской АССР

Фото Цыганова

стеров, техников. И под их руководством будем строить дороги высокого качества. Они должны быть не только ровными и прочными, но и красивыми. Деревья, кусты, фруктовые аллеи, посаженные вдоль дорог, будут защитой и от снежных заносов. Мы обязуемся бдительно следить за дорогами, оберегая их от порчи, износа и от злой руки классового врага.

Мы будем хранить наши дороги и беречь их, как общественную собственность, так же зорко, как стережем наше колхозное добро.

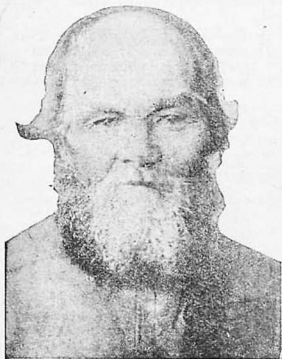
Сейчас—зима. Но, несмотря на нее и морозы, мы не сидим сложа руки. И зимой мы заботимся о наших дорогах. Мы заготовляем и вывозим на строительные участки камень, щебень, гравий, песок, лес—весь необходимый для дорожного строительства материал. Так следует поступать всем повсюду.

В январе открывается XVII съезд коммунистической партии. По примеру рабочих Москвы, объявивших к XVII съезду ленинской партии производственный поход, мы, колхозники Чувашии, решили мобилизовать себя, объявив дорожный поход. К XVII съезду партии мы даем коллективное слово по-ударному закончить подготовку к строительству дорог в 1934 г.

Мы обращаемся с призывом к колхозникам, автодорожцам, ко всем трудящимся Страны советов—встать в ряды дорожного всесоюзного похода. Дорожное соревнование после торжественного подписания договора должно превратиться в упорную, повседневную работу по благоустройству существующих дорог и прокладке новых.

Встретим же XVII съезд большевистской партии победами на дорожном фронте. Заготовим и вывезем ко дню открытия съезда партии не менее 50 проц. всех нужных для дорожных строек 1934 г. материалов. Твердо запомним, что социалистическому обществу нужна крепкая, широкая, усаженная зеленью, охраняемая всем населением дорога.

Обращение подписали: 547 делегатов всечувашского съезда ударников дорожного строительства и 63 члена делегаций от БССР, Ленинградской области, Татарской области, Удмуртской и Марийской автономных областей, ЦЧО, Западной и Винницкой областей, Урала, Средней Волги, Ивановской области и Муром.



Тов. Серебряный, 83 лет—один из лучших ударников дорожного строительства в Чувашии

Фото Цыганова

# ДОРОГА МОСКВА — ГОРЬКИЙ ОСНОВНОЙ ПУТЬ ДЛЯ МАШИН ЗАВОДА ГАЗ



Карта шоссе Москва — Горький

## План строительства 1933 года выполнен на 102 процента

Каракумовцы, как известно, недобрым словом отозвались о состоянии дороги Москва—Горький.

На многих участках отсутствовал песчаный слой, был испорчен поперечный и продольный профиль дороги. В щебеночном покрытии имелось значительное количество колеи, покрытие сильно выветрилось. Кора почти потеряла устойчивость и легко прорезывалась даже легкими грузовиками и конными повозками. По этой причине отправка автомашин самоходом из Горького в Москву и в ближайшие к Горькому центры всегда сопровождалась риском вывести машину из строя.

За последнее время положение на дороге Москва—Горький значительно изменилось к лучшему. С июля было приступлено к осуществлению работ первой очереди по приведению дороги в «автопроезжее состояние». Это начало разрешения задачи по созданию автомобильной дороги между Москвой и Горьким, инициатором которой является ЦС Автодора.

Программа первой очереди перевыполнена.

Стройшоссдор № 7 Цудортранса по всем данным справился с выполнением программы первой очереди. К XVI годовщине Октября план работ был выполнен на 102 проц.

Были произведены работы, главным образом, по устранению особо тяжелых препятствий для продвижения автомашин на всем протяжении дороги Москва—Горький; на ударных участках построено белое шоссе, произведена поверхностная обработка битумом, облегченная пропитка и асфальтобетонирование по существующей коре.

Реконструктивные работы произведены на протяжении 35,8 км. Улучшение и реконструкция шоссе произведены на участках с наибольшим движением автомашин в районе крупных центров: Москва, Ногинск, Владимир, Гороховец, Дзержинск, Горький.

Работы обошлись свыше 2 млн. руб., причем ЦС Автодора отпустил из своих средств 350 тыс. руб.

Работа протекала в довольно трудных условиях. Лучиные места и еще точно невыясненные геологические условия грунта в ряде участков вызывали значительные затруднения в



Профилировка и россыпь щебня при постройке гидротирированной дороги на 3-м участке шоссе Москва—Горький

Из фотоальбома  
Цудортранса



3-й участок шоссе Москва—  
Горький до гидроривания  
Из фотоальбома  
Цудортранса

работе. На строительстве нехватало квалифицированных кадров дорожных работников, испытывались частые затруднения в рабочей силе. Далеко не на всех строительных участках использовалось в достаточной мере трудовое участие местного заинтересованного населения. Автодорожные организации, как правило, не оказывали организованной помощи строительству.

При всем этом строительные работы шли все время довольно интенсивно. Дорожные механизмы работали с нормальной нагрузкой. В результате стройшоссдор мог к XVI годовщине Октября с полным основанием рапортовать Цудортрансу и ЦС Автодора о том, что «автомашины Горьковского завода могут идти самоходом по обеспеченной правильной эксплуатационной службой дороге, тем самым разгружая ж.-д. транспорт».

#### План строительства 1934 г.

На строительство дороги Москва—Горький в 1934 г. отпущено 10 млн. руб. Все капиталозождения на 1934 г., включая сюда эксплуатацию, ремонт, приобретение механического оборудования, возведение гражданских сооружений и пр., исчисляются в 19 млн. руб.

Все протяжение дороги Москва—Горький равняется 413,5 км. Усовершенствованные покрытия в головных и важнейших средних частях дороги имеются на протяжении 82,5 км.

В 1934 г. намечено устроить усовершенствованное покрытие протяжением 124,5 км на износных участках дороги с интенсивным движением (подъезды к Москве, Ногинску, Горьковцу, Держинску и Горькому).

При введении усовершенствованных покрытий в 1934 г. сохраняется существующая ширина в 5,5 м. Уширение до 8 м намечено только под Москвою, на расстоянии 12 км.

Исходя из основной задачи—создания в ближайшие два года автодороги с черным покрытием,—план работ 1934 г. предусматривает вместо перестройки белого шоссе перестройку с пропиткой битумом верхнего слоя.

Принимаются все меры к дальнейшему качественному улучшению работ. В капитальных работах вовсе не будет применяться поверх-

ностная обработка, она допускается лишь при текущем ремонте. Опыт показал, что следует избегать облегченной пропитки вследствие большого количества негодного для работ отхода (пыли), получаемого при крошении местного известняка. Асфальтобетон будет применяться с устройством основания в виде мостовой.

Несмотря на то, что работы будут вестись более усовершенствованными способами, чем в 1933 г., запроектировано значительное удешевление стоимости строительства, главным образом за счет удешевления стоимости заготовки щебня, лучшей организации труда, более полного и последовательного внедрения механизмов.

Общее снижение себестоимости строительства намечено на 20,8 проц., а по новым работам на 16 проц. Повышение производительности труда рассчитано на 18 проц.

К 1 января 1935 г. из общего протяжения 413 км дороги усовершенствованного покрытия будут на протяжении 207 км (82,5 км в 1933 г. плюс 124,5 км в 1934 г.). Остаются белые участки на протяжении половины всей дороги. Устройство усовершенствованной одежды в этой части должно быть закончено в 1935 г. Темпы строительства в этом году должны быть удвоены по сравнению с 1934 г.

\* \* \*

Участие автодорожных организаций в реконструкции автодороги Москва—Горький было в 1933 г. крайне незначительное. ЦС Автодора отпустил 360 тыс. руб. вместо намеченных 1 млн. руб. Автодорожные организации тех районов, по которым проходит автодорога, почти ничем не проявили своего участия в строительстве. Привлечение трудового участия населения в тех случаях, когда это имело место, происходило без активного участия Автодора.

На 1934 г. в строительстве дороги Москва—Горький вкладываются средства из госбюджета и ресурсы дорожных органов без учета материальных и организационных возможностей Автодора. А возможности имеются. Они должны быть направлены для наиболее успешного и скорейшего осуществления автодороги Москва—Горький.



# ЧТО НАДО УЧЕСТЬ И ИСПРАВИТЬ В ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНЫХ РАБОТ

## ИЗ ОПЫТА ДОРСТРОИТЕЛЬСТВА В ТАТАРИИ

Одним из важнейших моментов в дорожном строительстве с участием населения является планирование. Совершенно недопустимо, что утверждение плана строительства дорог низовой сети затягивается часто чуть ли не до начала строительства. Это приводит к тому, что зимний сезон заготовок стройматериалов оказывается упущенным, а дорожное строительство — дезорганизованным. Заготовка и вывозка материалов производится иногда в процессе самого строительства.

Обязательным должно быть утверждение планов строительства дорог низовой сети в начале зимы.

Еще зимой план строительства надо довести до сельсовета и колхоза, где он должен подвергнуться обсуждению, после чего план должен быть включен в производственный план колхоза, наряду с другими важнейшими работами.

### Постоянная дорожная бригада имеет ряд преимуществ

Практика дорожного строительства с трудовым участием населения выдвигает на первый план вопрос о наилучшем использовании трудовых ресурсов, о повышении производительности труда участвующего в работах населения.

В Татарской Республике в 1933 г. удалось частично проводить дорожные работы, организовав участие колхозного населения в форме постоянных дорожных бригад, выделенных самими колхозами и работавших непрерывно. Такая форма организации труда участия колхозного населения

имеет значительные преимущества перед бригадами с переменным составом. Постоянный состав бригад, приобретая навыки, значительно повышает производительность труда и качество работы. Практически установлено, что постоянные дорожные бригады при некотором навыке систематически перевыполняют задания. Кроме того существование постоянных бригад дает широкую возможность создать квалифицированные кадры дорожных работников. Сабинскому району Татарской Республики удалось таким образом, имея 7 наемных мостовщиков, обучить 30 мостовщиков из колхозников. Такой же результат был получен при работе плотников, работавших на мостах.

В то же время постоянные бригады требуют гораздо меньше технического надзора, что очень важно в виду недостатка техперсонала. Чрезвычайно важным преимуществом постоянных бригад является возможность добиваться лучших результатов в проведении социального соревнования и ударничества, чем при переменном составе бригады. Здесь попутно надо отметить, что дорожные организации не всегда правильно используют наличный техперсонал. Расстановка технических сил ведется в большинстве случаев без учета квалификации и индивидуальных способностей работника. Между тем необходимо учитывать, что в новых условиях работы техперсонал (от десятника до инженера) не может и не должен быть только техническим руководителем. Он должен сочетать свою работу по специальности с широкой массовой организационной работой вокруг дорожного строительства.

### Организовать на местах строительные дорожные дворы

В строительстве дорог низовой сети исключительно важной является механизация работ.

Все возрастающая из года в год потребность в дорожных машинах пока еще далеко не удовлетворяется нашими заводами. Однако надо считать обязательным, чтобы строительство грунтовых дорог было обеспечено достаточным количеством основных необходимых машин (грейдеры, утюги, канавокопатели, волокуши, катки).

Этот недостаток в дорожных машинах может и должен быть устранен путем массового изготовления простейших деревянных снарядов на специальных строительных дворах. Организация специальных строительных дворов для изготовления дорожных снарядов чрезвычайно проста, не требует больших затрат и имеет то преимущество, что дает возможность при одном квалифицированном руководителе в весьма короткий срок и по крайне низкому ценам изготовить значительное количество простейших снарядов.

Хотя Главдортранс неоднократно давал на места указания об изготовлении деревянных снарядов, однако массового производства их на местах у нас еще нет. Между тем в настоящее время это единственный реальный путь для удовлетворения самых насущных потребностей строительства грунтовых и гравийных дорог.

Приступая к подготовке строительства дорог в 1934 г., необходимо своевременно учесть эти недочеты и принять все меры к их устранению.

Инж. В. Г. Шерешевский



„Страдный путь“ автомобиля по бездорожью  
Фото Богдана и Прехнер

# Опыты по изготовлению ДОРОЖНЫХ МАТЕРИАЛОВ ИЗ МЕСТНОГО СЫРЬЯ

Использование местного сырья для получения строительных материалов вообще и дорожных в частности—серьезнейшая задача.

Штучные дорожные камни, плиты, блоки разрешают вторую задачу современного строительства—освоение индустриальных методов, устранение сезонности работ, уплотнение рабочего дня.

Штучный материал из местного сырья решает обе задачи одновременно и потому его значение в строительном деле огромно. К нему, естественно, привлекается внимание исследователей. Почти нет ни одного научно-исследовательского института, который не был бы увлечен этими заманчивыми задачами.

Академия коммунального хозяйства поставила, между прочим, четыре темы, отвечающие этим задачам: 1) отливка брусчатки из мартовских шлаков; 2) приготовление синтетического базальта; 3) изготовление центробежным способом плит из известково-трепельного раствора и 4) установление методики изготовления асфальтовых камней.

Вопрос о шлаковой брусчатке уже освещался на страницах журнала (№ 7—8 за 1933 г.). Здесь необходимо отметить, что академия в настоящее время сосредоточила свое внимание на мартовских шлаках, отодвинув временно вопрос о медных шлаках.

Развитие в огромных размерах металлургии с постройкой гигантов нашей промышленности—Магнитогорского, Челябинского, Кузнецкого, Халиловского и др., выдвигает вопрос об использовании их отходов—шлаков вообще и в частности мартовских. Одновременно промышленные районы требуют упорядочения дорожной сети, обслуживающей их. Таким образом использование местного сырья—шлаков—в дорожном деле является важнейшей задачей. Ее разрешение ожидается в ближайшие месяцы.

Вторая задача, выдвинутая проф. Алмазовым,—разработка и освоение методики приготовления синтетических базальтов,—остроумно поставлена автором также на базе использования местного сырья. Задача получения каменных изделий путем расплавления породы, в частности базальта, диабазы, уже разрешена техникой, но связана с большими трудностями: высокая температура плавки, необходимость дробления твердых материалов, ограниченность мест залежей сырья.

Эти затруднения устраняются в значительной мере, если плавить не породу, а расплавлять искусственную шихту из местных силикатных материалов, тогда понижается температура плав-

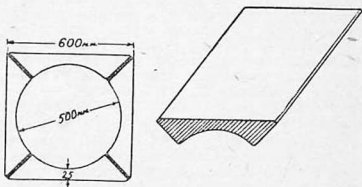


Схема плиты для тротуара и ее применяемые размеры

ки, устраняется дробление и дальний транспорт. Предварительные лабораторные опыты, проведенные проф. Алмазовым, дают уверенность в успешном освоении заводского изготовления синтетического базальта.

Известково-трепельные растворы относятся всецело к разряду местных материалов. Из этих растворов возможно изготовление плит для тротуаров высокой прочности, с применением центробежного способа. На рисунке показана схема производства плиты и примерные размеры. Готовится труба с наружными плоскими гранями и внутренней цилиндрической поверхностью; в соответствующей форме по диагоналям прикреплены вкладыши, при помощи которых готовая труба легко разделяется на четыре части. Полученные четыре плиты будут иметь нижнюю сводчатую и верхнюю плоскую поверхность. Плитам могут быть приданы любые размеры, отвечающие удобству работ и заданной прочности.

Последней—четвертой—задачей академии по дорожным материалам является разработка методики приготовления асфальтовых камней. Изготовление таких камней диктуется необходимостью, с одной стороны, устранения сезонности работ на асфальто-бетонных заводах, а с другой—получения штучного материала, выдерживающего дальнюю возку. Ряд заводов, проектирующихся и частью строящихся в системе Наркомхоза, уже включает это производство в свои планы.

Академия предполагает дать ответ по этой теме в ближайшее время, если не в исчерпывающей форме, то в виде первой наметки, подлежащей проверке на опытной установке в г. Горьком, где постройка соответствующего завода начата истекшим летом.

Н. Надеждинский

## ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА НА 1934 ГОД НА БЮЛЛЕТЕНЬ „АВТОДОР“

—орган ЦС Автодора, освещающий опыт автодорожной работы и борющийся за ускорение автодорожных рядов.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: 12 мес. — 3 р. 60 к.  
6 „ — 1 „ 80 „  
3 „ — — 90 „

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

ЖУРГАЗОБЪЕДИНЕНИЕ

# СВОЕВРЕМЕННО И ОБРАЗЦОВО ПОДГОТОВИМ ТРАКТОРЫ К ВЕСЕННЕЙ ПОСЕВНОЙ

В ремонтную кампанию 1933/34 г. мастерские совхозов и МТС должны отремонтировать все трактора к предстоящим с.-х. работам. Между тем во многих мастерских ремонт проводится чрезвычайно медленными темпами. Имеются такие МТМ, которые до сих пор не привели в надлежащее состояние ремонтное оборудование и инструмент. Есть МТС, которые до сих пор не укомплектованы запасными частями и материалами для ремонта.

Аткарская МТМ (Нижняя Волга), обслуживающая 8 МТС, должна отремонтировать в текущем году 247 тракторов. К 1 декабря она должна была сдать 80 тракторов разным МТС. Между тем на 15 ноября ни одного трактора не было отремонтировано.

Подобные явления наблюдаются и в других МТМ Нижневолжского края. Почти во всех 62 МТМ Нижней Волги не отремонтированы инструмент и ремонтное оборудование.

Зарегистрировано много случаев, когда потребность в запасных частях определялась наугад. Поэтому уже сейчас многие МТМ испытывают острый недостаток в некоторых ходовых запчастях, в то время как другие части имеются в мастерских в избытке.

Не лучше обстоит дело с ремонтом на Средней Волге. По программе ремонтные мастерские этого края должны отремонтировать 3200 машин. Однако к концу ноября были только составлены планы ремонта и отремонтирована часть оборудования.



Весеннему севу—здоровый трактор! На снимке—слесарь-ударник Мечетинской МТС (Крым) за капитальным ремонтом трактора

Фото Инсарова (Союзфото)

Красноярская МТС этого края испытывает недостаток в запасных частях. В этой же МТС производят переборку кузнечного цеха в слесарный, что срывает нормальный ход работ, в то время как особой нужды в этом нет.

В Борской МТС было решено приступить к ремонту 16 ноября, однако из-за недостаточно точной организации подготовки к ремонту этот срок отодвинут на неопределенное время.

Машино-тракторные станции Татарии оказались в еще худшем положении, чем мастерские Нижней и Средней Волги. Здесь некоторые мастерские занимаются ремонтом одних частей тракторов, в то время как другие мастерские ремонтируют другие части этих же машин. Например, задние мосты всех тракторов ремонтирует Высокогорская МТС, моторы для ремонта направляются в Казанскую, коленчатые валы ремонтируют в Бугульме. Такое положение говорит об обезличке и безответственности.

В Камышинской МТМ в октябре по программе должно было быть отремонтировано 40 тракторов, однако к настоящему времени отремонтировано только один трактор.

Дирекция МТМ ссылается на отсутствие запчастей, что вызывается недостатком средств, в то время как ближайшие должники ее должны уплатить МТМ более 15 тыс. руб. А ведь для закупки частей, необходимых этой МТМ для проведения ремонта всех тракторов, требуется всего 3 тыс. руб.

Наряду с этими отстающими мастерскими имеется целый ряд МТМ, которые вполне удовлетворительно справляются с ремонтом.

Так, например, Чердаклинская МТМ (Средняя Волга) перевыполняет программу ремонта. В мастерской введено обязательное маркирование деталей, годных к установке на ремонтируемые тракторы. В этой же мастерской из старых поломанных частей изготовляют новые. Отдельные детали восстанавливают путем применения разнообразных способов, предложенных работниками мастерской. Весь инструмент, начиная от простого напильника и кончая сложными специальными приборами, находится в образцовом порядке и строго учитывается. Ряд ремонтных работ рационализирован и выполняется в сроки, значительно меньше предусмотренных ремонтными нормами.

## Привести оборудование в полную готовность

Чтобы выполнить полностью и в срок ремонтную программу текущего года, мастерские обязаны уже сейчас провести целый ряд организационных мероприятий. В первую очередь необходимо подвергнуть ремонту все станки и оборудование, а также инструмент и приспособления.

Для ремонта станков и оборудования должны быть выделены лучшие кадры рабочих мастерских.

Целесообразно также привлечь специалистов, работающих на ближайших заводах и предприятиях.

Вопрос о запасных частях и материалах должен быть поставлен наравне с вопросами ремонта оборудования и инструмента. Запасные части, необходимые для ремонта тракторов,

должны быть немедленно закуплены на ближайших складах Сельхозснабремонта. При составлении заявок на запасные части следует руководствоваться отнюдь не «общими соображениями», а имеющимися в мастерской данными о состоянии машин, подлежащих ремонту. Требуя те или иные запасные части, нужно иметь готовые дефектные ведомости, если не на все, то хотя бы на первую партию тракторов. Точно так же надо поступать при закупке материалов.

Большинство запасных частей и материалов могут быть изысканы мастерской различными путями. Ряд деталей любая мастерская может обновлять, например, поршневые пальцы, бронзовые втулки, шариковые, роликовые подшипники и др.

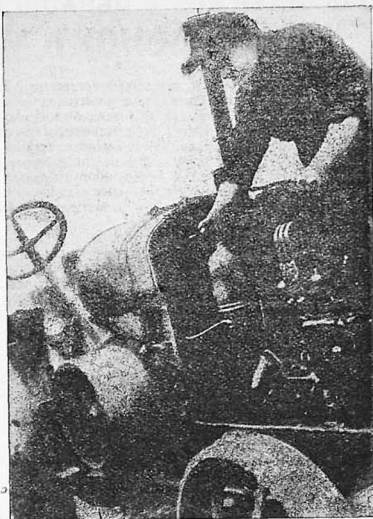
Наряду с обновлением частей многие мастерские имеют возможность изготовлять новые запасные части, как, например, поршневые кольца, арматуру и др.

Опыт изготовления этих деталей в достаточной мере доказал, что мастерские могут не только делать высококачественные тракторные части, но также значительно удешевлять производство этих частей по сравнению с заводами.

Нельзя забывать и о кадрах тракторно-ремонтных рабочих и о руководящем техническом персонале мастерских. Повышение квалификации рабочих, их правильный инструктаж—неотложные задачи дня.

По примеру прошлых лет, в этом году автодорожные организации должны оказать всестороннюю помощь тракторно-ремонтным мастерским. Ремонт оборудования, подбор запасных частей, инструктаж тракторно-ремонтных рабочих могут быть выполнены специальными бригадами Автодора.

Такие бригады в прошлом году работали на Урале, в Ленинградской области, в Чувашии и других местах. Они значительно помогли тракторно-ремонтным мастерским. В этом году по-



МТС Ново-Анненского района (Нижняя Волга) своевременно приступила к ремонту тракторов. На снимке—ударник т. Чиунов за работой

Фото Просвирова (Союзфото)

мощь автодорожных бригад не менее необходима, чем в прошлом году.

Г. Д.

## ПОКРЫТИЕ ПОРШНЕЙ ОЛОВОМ

Автомобильные и тракторные поршни часто подвергаются износу вследствие быстрого истирания поверхностей чугунного поршня о чугунный цилиндр, а изношенные поршни почти не поддаются восстановлению. Таким образом срок их службы иногда исчисляется всего в 1,5—2 тыс. часов.

Однако по примеру подшипников шатунов поршни могут быть покрыты защитным слоем олова, который после износа восстанавливается повторной полудой.

Срок службы поршня, покрытого оловянным слоем, значительно увеличивается.

Американская автопромышленность еще в прошлом году начала применять покрытие чугунных поршней автомобильных моторов оловом. По далеко не полным подсчетам в этом году автомобильные фирмы Америки выпускают более 40 проц. автомобилей с поршнями, покрытыми оловом.

Способы покрытия оловом и состав олова до настоящего момента держатся фирмами в секрете. Каждая фирма применяет свой состав и свои методы покрытия. Можно предположить, что в ближайшем будущем эти способы получат известность и будет установлен лучший состав для покрытия поршней.

Любопытно заметить, что у нас в СССР еще несколько лет назад отдельные изобретателями производились опыты по покрытию оловянным слоем поверхности поршней тракторов.

Наиболее удачные результаты были получены механиком арзамасской тракторно-ремонтной мастерской В. Ремером. Он производил полуду поршней следующим способом: поршень нагревался до температуры 500° и погружался в сплав олова. В различных случаях сплав для покрытия поршней составлялся из различных частей. Лучшим сплавом оказалось олово (85 проц.), сплавленное с медью (10 проц.) и с сурьмой (5 проц.). Однако указанный состав нельзя считать установленным, так как поршни, покрытые им, работали всего 150 часов. Если принять во внимание возможность достижения более стойкого сплава, то, конечно, срок службы поршней, покрытых им, может быть значительно увеличен. К тому же надо заметить, что поршни, покрытые сплавом, ставились на тракторы, у которых сила трения поршней по цилиндрам значительно выше, чем у автомобилей. Можно смело предположить, что ремеровский сплав, если бы им были покрыты автомобильные поршни, мог бы служить значительно больше 150 часов.

# Зимний ремонт тракторов

В настоящее время все мастерские совхозов и МТС нашего Союза заняты капитальным ремонтом тракторного парка. В этих мастерских работает большое количество малоквалифицированных рабочих, главным образом из состава трактористов. В целях повышения их квалификации, а следовательно, улучшения качества ремонта и ускорения его, — редакция журнала «За рулем» помещает серию статей т. Демина — «Зимний ремонт тракторов». В этих статьях автор уделяет основное внимание вопросам выполнения отдельных ремонтных операций, опуская все монтажные работы, с которыми рабочие более знакомы

С  
Т  
АТЬЯ 1

Перед ремонтом цилиндры подвергаются промеру. Промер цилиндра с помощью микрометрического нутрометра (рис. 1) производится так. В нутрометр устанавливают два калиброванных стержня, сумма длины которых должна быть равна нормальному размеру проверяемого цилиндра.

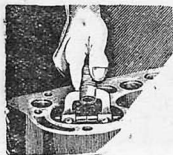


Рис. 1. Установка микрометрического нутрометра внутрь цилиндра

Через ручку микрометрического нутрометра пропускается шуп с таким расчетом, чтобы пластинки шупа оказались около стержней.

После того как это сделано, микрометрический нутрометр устанавливают в том или ином положении внутри цилиндра и производят замер зазора между калиброванными стержнями, вставленными в нутрометр. Необходимо указать, что пластинки шупа, вставляемые в зазор между стержнями нутрометра, должны входить с некоторым натягом, но не чересчур туго. В обратном случае результаты промера будут неточными.

Необходимо указать, что промер цилиндров должен производиться по точно установленным правилам. Прежде всего промер цилиндров начинают с первого цилиндра по ходу трактора.

При промере цилиндра устанавливают три основных момента его износа: потерю в окружности, конусность и выработку.

Потеря в окружности определяется двумя измерениями вдоль и поперек цилиндра (по блоку). При этом сначала измеряют продольный износ цилиндра и потом поперечный.

Получившиеся результаты измерения записывают в специальный бланк. Запись может быть двойной: в первом случае записывают результаты поперечного измерения, а потом через знак минус результаты продольного измерения (например,  $4,015'' - 2,011''$ ); во втором случае записывают результат вычитания из первого числа второго (например,  $0,004''$ ).

Заключив измерение с целью определения потери в окружности, производят измерение цилиндра для установления его конусности. Принято считать, что конусностью цилиндра называют результат вычитания наименьшего размера из большего, который получился при измере-

нии верхней рабочей части цилиндра и нижней (например,  $4,015'' - 4,000'' = 0,015''$ ).

Выработка цилиндра определяется вследствие ряда повторных измерений в разных местах цилиндра. При этом из наибольшего размера цилиндра вычитается нормальный размер. Так, например, если при измерении цилиндра трактора «Фордзон» окажется, что максимальный размер равен  $4,015''$ , то выработка будет равна  $4,015'' - 4,000'' = 0,015''$ .

Результаты всех этих измерений заносятся в таблицу, представленную ниже. Сюда же заносятся дефекты цилиндра (задиры, царапины и т. д.).

№ цилиндра	Потеря окружности	Конусность	Выработка	Примечание
1 цилиндр и т. д.	0,004''	0,015''	0,015''	Царапины вдоль цилиндра

Измерение цилиндра с помощью индикатора «Стартер» представлено на рис. 2. Перед тем как приступить к измерениям, производят установку индикатора.

Далее, сказав контрольный стержень индикатора, индикатор вводят внутрь цилиндра и производят измерения в указанной выше последовательности. Необходимо отметить, что индикатор устанавливается на нормальный размер цилиндра и регулируется на ноль.

Измерение цилиндра индикатором ведется следующим образом. Прежде всего индикатор поворачивают в верхней части цилиндра вокруг его оси. Этим определяются по отклонениям стрелки индикатора в ту или другую сторону максимальные и минимальные размеры цилиндра, т. е. устанавливается его овальность.

Конусность цилиндра определяется передвижением индикатора от верхней до нижней части по рабочей части цилиндра.

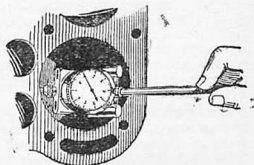


Рис. 2. Измерение цилиндра индикатором

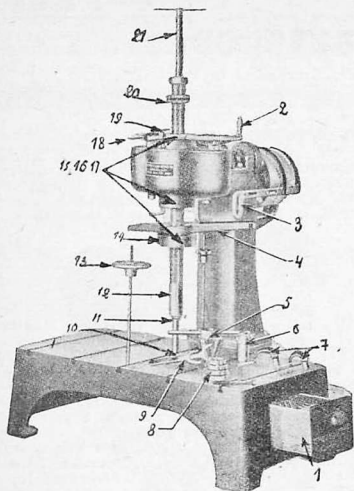


Рис. 3. Станок (X. Майерса) для расточки цилиндров

Максимальные показания индикатора при за- мере дают возможность установить выработку.

У тракторов СТЗ и ХТЗ в цилиндрах вставляются гильзы. При сильном износе гильз может быть произведена их смена.

Смена гильз производится весьма просто. В цилиндр устанавливается специальный съемник, с помощью которого производится вытягивание гильзы.

На место вытянутой гильзы устанавливается новая, если, конечно, старая гильза не может быть отремонтирована. Установка новой гильзы производится при определенной температуре. Обычно, устанавливая гильзу, ее смазывают суриком. При установке цилиндрической гильзы под нее помещают резиновую прокладку. Эта прокладка служит предохранением от попадания воды из рубашки блока мотора в цилиндр и картер.

Резиновая прокладка в форме кольца помещается в специальный кольцевой вырез в блоке. Благодаря тому что диаметр выреза несколько меньше диаметра кольца, последнее, будучи помещенным в вырез, образует складку.

Если рабочий относится невнимательно или он мало опытен, то, вставляя гильзу, может легко срезать складку, образованную кольцом. Результаты срезания складки сказываются отрицательно: вода из системы охлаждения попадает в цилиндр. Поэтому при установке кольца надо его смазать солидолом. Смазанное солидолом кольцо делается скользким и правильно располагается в вырезе.

Во время вставки гильзы, перед тем как она дойдет до резинового кольца, надо его расправить и уже после того как кольцо расправлено, гильзу подвинуть дальше, доотказа.

Значительно сложнее чем смена гильзы расточка цилиндра.

Для расточки цилиндров служит специальный станок: «Хенкли-Майерс»—НМ-7А. Этот станок представлен на рис. 3, где цифры имеют следующие обозначения: 1—ящик для инструмента, 2—ручка, служащая для подъема шпинделя, 3—рычаг с вилкой для перевода ремня с холостого на рабочий шкив, 4—установочная планка, 5—конусная втулка, имеющая разрез и служащая для нахождения центра, 6—втулка резцовой головки, 7—микрометры для установки резцов, 8—резцовые головки различных размеров, 9—набор ключей резцовых головок, 10—место направляющегося стержня, 11—место установки резцовой головки, 12—шпиндель, 13—маховичок, 14—направляющая муфта, 15, 16, 17—бронзовые втулки, 18—ручка для включения подачи, 19—ручка для выключения подачи, 20—гайка для установки глубины расщепки, 21—направляющий стержень.

Прежде всего блок мотора должен быть очищен от нагара, грязи и металлической пыли. Затем следует произвести промер цилиндров и установить тот диаметр для каждого цилиндра, на который должны они быть расточены. В соответствии с этими диаметрами производится установка резцов в резцовой головке. Расточку цилиндров начинают с первого цилиндра, а следовательно, и установку резцов в резцовой головке производят для этого цилиндра.

Установка трех резцов, которыми снабжается резцовая головка, производится следующим образом. Каждый из резцов имеет по установочному винту. Для установки резца отворачивается установочный винт. Далее, с помощью этого винта производят установку резца. Для проверки установки резца пользуются специальным микрометром.

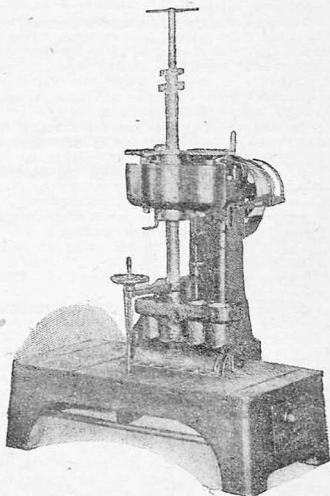


Рис. 4. Установка блока мотора на станке



Рис. 5. Плитка, подкладываемая под блок мотора

Круглый стержень этого микрометра помещают внутрь резцовой головки. Шпиндель микрометра подводится к режущей кромке резца. При этом необходимо помнить, что расстояние от центра круглого стержня микрометра равняется 1,5625 дюйма.

Установленные резцы закрепляются специальными гайками в резцовой головке.

После установки резцов и установки резцовой головки на шпиндель станка, на стол станка помещают предназначенный для расточки блок мотора. При этом через цилиндр, предназначенный для расточки, пропускается направляющий стержень, который имеет на себе разрезную центрирующую втулку.

Произведя эту операцию, опускают резцовую головку до растачиваемого цилиндра и производят укрепление установочной полосы на блоке мотора.



Рис. 6. Накладка

После закрепления блока можно приступить к расточке цилиндра.

Расточка цилиндра производится автоматически или может быть произведена вручную. Автоматическая расточка производится путем установки специальной гайки в соответствующее положение.

Установка блока мотора на станке «Хенкли-Майерс» представлена на рис. 4.

Расточка цилиндров может быть также произведена на описанном ранее сверлильном станке. Для производства расточки цилиндров на этом станке пользуются специальным приспособлением.

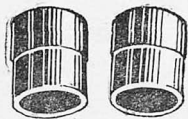


Рис. 7. Установочные пробки

Перед производством расточки необходимо соответствующим образом подготовить станок. Для этого нужно прежде всего сдвинуть вбок по колонне станка круглый стол. На нижнюю плиту следует установить специальную подставку. Подставка должна быть высотой, примерно, равна  $\frac{3}{4}$  высоты блока мотора со снятой крышкой и картером. На подставку помещается блок мотора, при этом под него подкладывают плиту, изображенную на рис. 5, и устанавливают на балке специальную накладку (рис. 6). Для установки накладки на блоке в два цилиндра блока

вставляют установочные пробки (рис. 7). После того как это сделано, производят соединение шпинделя сверлильного станка со специальным



Рис. 8. Добавочный шпиндель

шпинделем (рис. 8). Для этой цели пользуются муфтой, изображенной на рис. 9. Перед тем как произвести установку специального шпинделя, его соединяют с резцовой головкой.



Рис. 9. Соединительная муфта

Расточку цилиндра сначала ведут помощью резцовой головки, в которой укреплены обдирочные листы. Окончательная отделка цилиндра производится с помощью головки с укрепленными в ней чистовыми резцами.

Расточка цилиндра у тракторов ЧТЗ может быть произведена лишь с помощью крупного прибора. Такой прибор изготавливается фирмой «Сторм» (рис. 10). Этот станок позволяет производить расточку цилиндров диаметром до 11 дюймов и имеет длину подачи 30 дюймов. Станок приводится в движение электромотором. Шпиндель прибора делает 1500 оборотов в минуту. Перед расточкой цилиндр укреп-

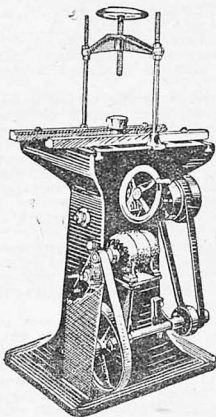


Рис. 10. Станок (Сторм) для расточки цилиндра

ляется на подвижных параллелях стола с помощью прижимного винта. В общем расточка производится так же, как это описано в отношении прибора «Хенкли-Майерс».

Г. Демин

(Продолжение следует)

# Ударники за рулем

НА ВСЕСОЮЗНОМ СЛЕТЕ УДАРНИКОВ-ШОФЕРОВ

Ведь это в порядке вещей...

В числе участников всесоюзного слета Изготовителей авиотранспорта были лучшие шоферы Москвы, Ленинграда, Иванова, Одессы, Харькова, Баку и других городов, и среди них каракумовцы.



Тов. Кайланен — ударник-шофер гаража Ленснабтранса, перевыполняющий все производственные показатели

Зарисовка худ. Владимирского

Командор пробега т. Мирецкий и его заместитель т. Катушкин рассказывают о всех трудностях огромного похода, которые были успешно преодолены водителями, приведшими свои машины к финишу в полной исправности. Это заслуга нашей социалистической автомобильной промышленности, это заслуга наших лучших водительских кадров, давших прекрасные образцы подлинно социалистического отношения к машинам.

## Тормоз на три дня

А вот «образцы», которые продемонстрировали каракумовцам тифлиссские горе-водители.

— Мы, каракумовцы, — рассказывает т. Катушкин, — в пустыне, за пять тысяч километров от Москвы, соблюдали строго дисциплину, правила московского уличного движения, и как же были мы все возмущены, когда в Тифлисе увидели на улицах безобразнейшее автохулиганство, езду со скоростью 60 км в час, езду исключительно на тормозах и сигналах. Нам жаловались тифлиссские водители на плохие тормоза, — больше трех дней не выдерживают они в руках у тифлиссских авторевителей.

Решительный протест против автохулиганства, вредительства, рвачества, позорного шоферского звания, требование беспощадного изгнания из шоферских рядов пролезших негодных элементов — вот основной тон всех выступлений на товарищеской встрече ударников-шоферов.

После выступлений тт. Мирецкого и Катушкина стали подниматься со своих мест ударники руля.

## Ни одной аварии

— Я был грузчиком, — говорит т. Калыда, — ездил с шоферами и полюбил машину. С 1918 г. работаю на машине. В начале прошлого года дали мне Форд. Моя машина прошла 52 тыс. км, и я не знаю, что такое авария.

В гараже решили, что пора машине Калыды, сделавшей 52 тыс. км, на капитальный ремонт, но Калыда зарпостовал, потребовал назначения комиссии для осмотра, и члены комиссии, тщательно осмотрев машину, бережно закрыли мотор, крепко пожали руку Калыды — «Форд исправен и может сделать еще 30 тыс. км».

Тов. Калыда на этой машине дает следующие показатели: в ноябре план пробега выполнен на 115 проц., общий пробег в километрах — на 139,3 проц., в том числе с грузом — на 127,1 проц., перевезено грузов 137 проц. плана, расход горючего на 29,5 проц. ниже плана.

Тов. Даманский — бывший шофер, механик, начальник автоколонны Харьковской базы Союзтранса, теперь член ЦК союза шоферов и авиарботников, подтверждает на собственном опыте, что при надлежащем уходе, при любовном отношении к машине рассказанное т. Калыдой в порядке вещей, в этом нет ничего удивительного.

Получив в августе автоколонну в составе десяти грузовиков, т. Даманский решил доказать, что машины могут работать без ремонта. Все десять грузовиков его колонны прошли 20 тыс. км на сеноуборочных работах и вернулись обратно своим ходом; только две машины потребовали ремонта.

## 122 тыс. километров без единого ремонта

Тогда поднялся со своего места за столом президиума слета т. Котов и, обращаясь к присутствующим, сказал:

— Я присутствую здесь как член президиума ЦК. Руконятка машины сломала мне руку и я должен был оставить рулевую баранку. Но я могу рассказать кое-что полезного для молодых кадров.

И т. Котов рассказывает, что, покидая свой Кадиляк, он записал 122 тыс. км. За эти 122 тыс. км машина не имела ни одного ремонта, за исключением двух притирок клапанов.

— Как-то вечером в гараже, взяв с нашим Кадиляком, мы со сменичком договорились, что нашу машину не будут видеть в мастерской. Правда, — поясняет т. Котов, — в нашем ЦИКовском гараже была такая постанова, что будь ты трижды лодырь, а здесь лодырем не будешь и машина твоя должна быть в порядке, потому что администрация гаража совместно с общественностью систематически производила осмотр машин, тотчас же после того, как они становились в гараж. И если машину шофер бросал в плохом состоянии, то об этом знали



все. Мы в гараже не очень-то уважали таких шоферов и гнали их.

Тяжелый шоферский труд на машине и возле машины, неусыпная забота о ровном дыхании мотора, о целостности резины, о каждом клапане машины в этот вечер, в товарищеской среде ударников, съехавшихся с разных концов Союза, освещался новым светом и становился делом доблести, делом чести и героизма.

### „Я действительно люблю свою машину“

— Я не умею хорошо говорить,— начал, заметно волнуясь, т. Кайланен, шофер гаража Ленснабтранса,— как-то некогда разговаривать.

И он прочел рапорт:

«Автобаза, включившись с 1 октября с 68 машинами во всесоюзный конкурс, добилась следующих показателей: коэффициент использования

Что же касается самого т. Кайланена, то он свои производственные показатели перевыполняет: план грузооборота выполнен в ноябре на 187 проц., план в тонно-километрах— на 165 проц., простоев за весь месяц— 1 час.

— Я действительно люблю свою машину,— говорит т. Кайланен, откладывая рапорт.— На мою долю не выпало работать на новеньком Автокаре. Мне дали машину старую, несколько месяцев она стояла брошенная всеми. Я попросил дать мне эту машину, и вот два года работаю на ней и перевыполняю полученные задания. За все время я не сменил на машине ни одной покрышки.

### Восемь раз премирован

Тов. Емелина — лучшего шофера-производственника и общественника, члена ивановского областного комитета союза шоферов и члена президиума автосекции Центрального совета Автодора, послали на слет ударники-хозрасчетники Ивановской области—участники всесоюзного конкурса на лучшее автопредприятие.

Тов. Емелина работает в ивановском горпотребсоюзе с 1931 г. и за это время он был восемь раз премирован. Так же как и т. Кайланен, он признается: «Я люблю свою машину и всячески охраняю ее и она служит мне и помогает успешно выполнять и перевыполнять план, экономить горючее и резину».

И, действительно, план в машиночасах им выполнен в ноябре на 115 проц., перевезено грузов 95,1 проц., общий пробег в километрах— 171 проц. плана, расход горючего— на 15 проц. ниже нормы.

### Основное звено

Это был парад героев автотранспорта—старых ветеранов автомобильной баранки и молодых водителей, впервые почувствовавших и полюбивших бодрую музыку мотора.

Тов. Перепелкин—заместитель начальника Цудорттранса—говорил:

— Основное звено, костяк в деле правильной эксплуатации транспорта—хороший водительский состав. У хорошего водителя машина ходит большой срок без ремонта, у хорошего водителя 100-процентная эксплуатация машин, у него цела резина и исправен мотор.

Тов. Перепелкин покаялся на этом вечере:

— Водительскому составу мы не уделяли того внимания, какое он заслуживал. Такая установка была в корне неправильна. В деле эксплуатации автомобильного транспорта шофер является основной фигурой. Мы должны за ним следить, должны его знать, изучить и помочь ему повысить квалификацию, закреплять достижения в освоении производства. Вот на чем нужно в дальнейшем заострить внимание.

И. Ф.—н



Тов. Емелина — лучший шофер-производственник и общественник гаража Ивановского горпотребсоюза, член президиума автосекции ЦС Автодора

Зарисовка худ. Владимирского

парка увеличился с 0,54 до 0,70 в ноябре, выход машин на линию—88,7 проц., производственная программа выполнена на 95,5 проц. За это время была только одна авария»...

**Шофер—основная фигура в эксплуатации автомобильного парка**  
**ВЫРАСТИМ ДЕСЯТКИ ТЫСЯЧ ИЗОТОВЫХ—**  
**ГЕРОЕВ АВТОМОБИЛЬНОГО РУЛЯ**

# ПОТРЕБИТЕЛЬ ТРЕБУЕТ АВТОМОБИЛЕЙ ВЫСОКОГО КАЧЕСТВА

Вопросы эксплуатации автомашин на месгах изучаются плохо. Автдоровские организации не фиксируют на этом внимания автохозяев МТС и совхозов. Обычно в этих хозяйствах нет учета дефектов машин в работе, не фиксируются поломки машин и причины, их вызвавшие.

Большой интерес представляет начин автосекции ЦС Автотора, предпринявшей изучение вопросов эксплуатации машин в условиях лаших крупных МТС и совхозов. В течение октября бригада автосекции под руководством инж. Панютина тщательно ознакомила с работой автомашин ГАЗ (грузовых и отчасти легковых) в крупнейших совхозах и МТС Средней и Нижней Волги и Северного Кавказа.

В ряде случаев это обследование производилось совместно с инструкторами ГАЗ, изучающими на месте работу машин.

## Что обнаружила бригада ЦС Автотора

Работники обследованных совхозов и МТС (до 25 отдельных хозяйств и в том числе автобаз) единодушно подтверждают высокое качество двигателя и основных агрегатов автомобиля ГАЗ, но отмечают целый ряд мелких дефектов, значительно понижающих эксплуатационные качества машины. Эти дефекты, как общее правило, падают на те части и детали машин, которые производятся заводами-смежниками.

Машины в обследованных хозяйствах ходят без планового-предупредительного ремонта. Ремонт, обычно, производится после поломки или порчи той или другой детали. Такое отношение к машине, как и вся постановка эксплуатации, дает основание недоверчиво относиться к жалобам потребителей на качество автомашин.

Больше всего жалуются на поломки отдельных частей двигателя после пробега машины 25—30 тыс. км. Это чаще всего происходит из-за сработки поршней и колец и невозможности

замены их другими ввиду острой нехватки запасных частей. Если же замена поршней и производится, то часто это делается без предварительной расточки и шлифовки цилиндров блока и, естественно, новый поршень служит недолго.

Много жалоб поступает на плохую термообработку поршневых пальцев—они мягки и срабатываются, начиная сильно стучать после пробега в 25—30 км. Качество прокладок головки двигателя также невысокое—прокладка жестка и неравномерна по толщине, быстро пробивается.

Особенно многочисленны жалобы на лопасти вентилятора, дающие трещины, на шкивки верхних вентиляторов, разваливающихся по частям, на храповики заводной рукоятки, срывающиеся через короткое время, и т. д.

Уязвимым местом является промежуточный вал коробки скоростей и шарнир Гука. Порча этих деталей приводит к длительному простоя машины. Необходимо изменить конструкцию их и систему смазки.

Часто жалуются на передок машины, который начинает вильять на ходу, главным образом из-за выхода из строя опорных подшипников цапф.

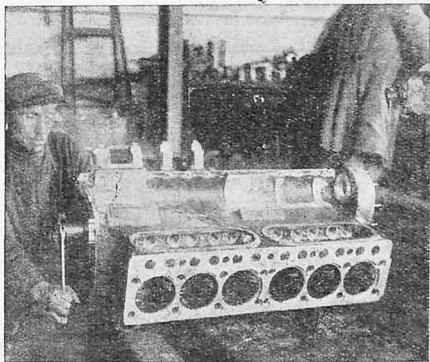
Работники автохозяйств отмечали также ряд недочетов зажигания. Почти ни у одной машины не работают фабричные конденсаторы, давая пробой после пробега 15 тыс. км. Аккумуляторы после пробега 3—4 тыс. км дают короткое замыкание. Острая нехватка запасных аккумуляторов заставляет многие хозяйства снимать стартеры с машины, оставляя заводку вручную. Фары совершенно неудовлетворительны, сигнал быстро перестает работать.

Часты случаи поломки передней траверсы рамы, особенно при больших перекосах при езде по плохим дорогам. Почти у всех машин быстро отлетают боковины капота и ломаются крылья.

Общезвестна плохая работа спидометров завода «Авиоприбор» и плохое качество стекла. Ручки дверей кабины сделаны из плохого сплава

К XVII партсъезду Ярославский автозавод осваивает производство автомобилей с дизельным двигателем. На снимке — сборка советского автомобильного дизеля на Ярославском автозаводе

Фото Румянцева  
(Союзфото)



и отлетают почти тотчас по выпуске машины с конвейера.

ГАЗ почему-то перестал снабжать бензиновый бак фильтрами, и вся грязь при заправке попадает прямо в бак. Фильтр необходимо восстановить.

В легковых машинах, кроме указанных выше дефектов, наблюдается быстрое разбалтывание кузова. Дверцы перестают закрываться, ручки дверей и замки изнашиваются чрезвычайно быстро, портятся пружины сиденья, быстро портится верх. Жалуются также на скверную окраску кузова.

Потребители указывают на желательность установки регулятора оборотов двигателя, установки компрессора для шин, магнетного зажигания, улучшения конструкции смазки шарнира Гукса.

Кузов легкой машины должен быть более жестким, следует лучше крепить рулевую колонку, увеличить опорную поверхность, усилить хромированные крылья и пр.

### Плохое снабжение запчастями

Обеспечение потребителей запчастями крайне неудовлетворительное, особенно учитывая большое количество импортных автомашин Форд выпуска 1929—1931 гг., сильно изношенных, прошедших все амортизационные сроки и требующих запасных частей выше обычной нормы.

Достаточно сказать, что на Северном Кавказе на 3112 автомашин в обследованных хозяйствах получено от ГАЗ всего 19½ комплектов запчастей и то неполных. Нехватает ряда остродефицитных деталей. В то же время ГАЗ засылает большое количество неходовых деталей, которые мертвым капиталом валяются на складах.

Хозяйства вынуждены изготавливать большое количество дефицитных деталей в своих мастерских кустарными средствами из случайных материалов, что никак не обеспечивает надлежащего качества и сроков службы частей и деталей, а также отрывает их от текущего ремонта.

Все это приводит к увеличению стоимости эксплуатации автопарка и простоев машин в ремонте.

Снабжение деталями и запасными частями носит беспланный и случайный характер. Особенно это наблюдается на Северном Кавказе. Те хозяйства, которые ближе к базе Авторемснаб,

получают дефицитные части в достаточном количестве, в то время как отдаленные хозяйства «не успевают» получить из новой партии запчастей самые необходимые.

Хозяйства особенно жалуются на безобразную работу отдела сбыта ГАЗ. Ни одна партия запчастей, присланных заводом, не соответствует счету и фактурам. Излишки, нехватки, неправильная маркировка, ошибки в расценках, небрежная упаковка и т. д. приводит к тому, что ни одна партия полученных запчастей не проходит без арбитража и судебного дела.

### Некоторые выводы

Конечно, нельзя обвинять во всем производителя—автозавод. Автохозяйства часто сами виноваты в том, что дефекты в машинах, дефекты в снабжении машин запчастями и деталями не устраняются. Они сами редко сигнализируют об этом.

Часто прямой причиной плохой работы является скверное обращение с машинами, плохая постановка их эксплуатации, отсутствие правильного ремонта. Самы автохозяйства часто не знают, где кончаются объективные и где начинаются субъективные причины плохой эксплуатации машин.

Автодорские организации на местах еще не выключились по-настоящему в разработку всех вопросов, связанных с правильной постановкой эксплуатации машин.

Автосекция ЦС Автодора сделала очень полезное дело, послав своих представителей для изучения постановки эксплуатации автомашин в типичных совхозах и МТС важнейших сельскохозяйственных районов. Но это мероприятие было проведено без участия местных автодорских организаций.

Характерно, что обследованные хозяйства не знали о созыве конференции потребителей при Горьковском автозаводе.

Нужно, чтобы автодорские организации немедленно занялись изучением вопросов эксплуатации автомашин, их качества, причин дефектов, частых простоев и ремонтов, дороговизны эксплуатации машин и пр.

Объективные заключения автодорских организаций по этим животрепещущим вопросам несомненно принесут огромную пользу улучшению качества наших автомашин.

М. С.

## ВНИМАНИЮ РАБОТНИКОВ АВТОТРАНСПОРТА и АВТОДОРОВЦЕВ



ВЫШЛА ИЗ ПЕЧАТИ, РАССЫЛАЕТСЯ ПОДПИСЧИКАМ и ПОСТУПИЛА В ПРОДАЖУ в СЕРИИ „БИБЛИОТЕКА ЗА РУЛЕМ“ КНИГА проф. Е. ЧУДАКОВА, инж. Г. ЗИМЕЛЕВА и инж. Н. ЛЮДЕ

### АВТОМОБИЛИ „ГАЗ“

(АВТОМОБИЛИ ГОРЬКОВСКОГО ЗАВОДА ГАЗ-А и АА)

### УСТРОЙСТВО, УХОД, РЕМОНТ

Книга „Автомобили ГАЗ“ поможет гаражному работнику, шоферу, автодворцу правильно эксплуатировать машину, беречь ее и является подробным руководством по уходу и ремонту грузовых и легковых автомобилей Горьковского автозавода. Книга „Автомобиль ГАЗ“ впервые дает материалы, основанные на опыте эксплуатации автомобилей ГАЗ в советских условиях. В книге — 10 печатных листов и свыше 200 чертежей и рисунков. Цена 2 рубля.

ЗАКАЗЫ и ПОЧТОВЫЕ ПЕРЕВОДЫ на КНИГУ НАПРАВЛЯТЬ по АДРЕСУ: МОСКВА 6, Страстной бульвар, 11, Жургазобъединение, Массово-тиражный сектор. Продажа во всех книжных магазинах. ЖУРГАЗОБЪЕДИНЕНИЕ

# СДЕЛАТЬ ДИСПЕТЧЕРА ЦЕНТРАЛЬНОЙ ФИГУРОЙ

## В АВТОТРАНСПОРТНОМ ХОЗЯЙСТВЕ

### К СОЗЫВУ ВСЕСОЮЗНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ПО ДИСПЕТЧИРОВАНИЮ

Эксплуатация автомашин до сих пор происходит самостоим, что является причиной простоев при приеме или сдаче грузов, пробегов без груза, отлучек шоферов с машинами—«на сторону», неполной загрузки тоннажа и в итоге—систематического невыполнения траншпланна.

На железнодорожном транспорте эксплуатация подвижного состава мыслится на основе диспетчирования, т. е. системы, при которой одно лицо на определенном участке руководит движением транспорта по заранее составленному плану, корректирует этот план в процессе выполнения, проверяет выполнение и ведет точный учет работы.

Диспетчер—центральная фигура в регулировании железнодорожного транспорта, таковым он должен быть и на автотранспорте, куда система диспетчирования перенесена в конце 1931 г.

Но в действительности на автотранспорте не сумели учесть роли диспетчера. В Киеве, который в истории развития автотранспорта считается пионером диспетчирования, не сумели уберечь и закрепить первые кадры диспетчеров.

Одной из причин ухода диспетчеров явилось неправильное установление им зарплаты. Временные затруднения с горючим и посылку автомашин на весеннюю и уборочную кампании здесь связали с необходимостью перемещения людей, даже поговаривали, что диспетчерский аппарат... накладной расход.

Так или иначе, в результате недооценки диспетчирования лучшие автотранспортники оставили эту работу и вернулись в кабину автомашин. На место опытного диспетчера стали люди малоопытные, которые были неспособны поднять дело диспетчирования на должную высоту. Таким образом фактически диспетчирование было сорвано. Так было в Киеве.

И это же наблюдается в ряде других городов. Элементарные правила диспетчирования не соблюдаются. За записями в диспетчерских книжках не следят, по ним никаких мер не принимают, за срыв плана для каждой автомашини никто не отвечает, диспетчерские распоряжения игнорируются,—такова практика диспетчирования в настоящее время.

Между тем диспетчерская система именно тем ценна, что она позволяет благодаря записям своевременно вскрыть недостатки в работе, видеть конкретных виновников всех неполадок и принять в отношении их необходимые меры. Диспетчерская книга поэтому должна быть оперативным документом в повседневной работе.

Доступ к диспетчерской книге должен быть открыт и профорганизации. Реагирование на диспетчерские записи треугольника в целом будет содействовать повышению авторитета диспетчера и упорочию единоначалия. Технически подготовленный диспетчер, подкрепленный авторитетом треугольника,—это крупный фактор в борьбе за выполнение траншпланна. Вот почему ставя вопрос о диспетчировании на автотранспорте, надо в первую очередь ставить вопрос о кадрах, их подготовке, их зарплате. Несомненно, очередной всесоюзный съезд по диспетчированию эти вопросы не обойдет.

Одновременно должно быть проведено строгое разделение функций в секторе эксплуата-

ции между его звеньями: частями, группами, отделами и т. п.

Намеченная всесоюзной конференцией по диспетчированию (в 1932 г.) структура предусматривает в основном две части: грузовую, т. е. приемно-сдаточную, и диспетчерскую.

Грузовая часть заключает договоры с клиентурой, ведет приемом заявкам на перевозку, учитывает прибытие и отправление грузов, составляет общий план перевозок на сутки или смену.

В этой структуре есть некоторый параллелизм в части договора с клиентурой. Так, например, при начальнике сектора эксплуатации, помимо начальника грузовой части, предусматривается еще должник коммерческого доверенного, что является излишним.

Кроме того существующая структура совершенно упускает вопрос изучения грузопотоков, который передается особой комиссии. Фактически грузовая часть работает на основе самотека, а отсюда сплошь и рядом жалобы на местах на нехватку грузов и т. п.

Диспетчерская часть, согласно структуре, занимается разверткой общего плана перевозок на смену (сутки) между всеми автомашиннами, выпускаемыми в эксплуатацию, т. е. доводит план-задание до каждого водителя. Это основная и самая ответственная работа в области планирования. В действительности же, получая план-задание на смену, шофер сплошь и рядом не знает, что от него требуется в отношении тонно-километража. Поэтому, давая шоферу задание, надо точно указывать в маршруте тонно-километраж по каждой езде отдельно и за смену в целом. Надо тут же указать и категорию груза, расценки за каждую операцию и за всю смену.

Только тот план даст стимул к выполнению, который наряду с четким обозначением всех этапов работы одновременно показывает и оплату по его выполнению.

План-задание должен быть четок и доступен пониманию шофера. Время на операции по приему и сдаче груза надо обозначать в минутах, например: на погрузку—20 мин., на пробег—15 мин. и т. д.

Особое значение в работе диспетчерской группы приобретает составление графика. Здесь важна точность, полнота и своевременность учета работы автомашинны.

Диспетчерская часть должна проверять выполнение плана, корректировать его в процессе выполнения, наконец, вести учет. Это должно проводиться через дежурного диспетчера.

Теперь, как никогда, уместно поставить вопрос о выезде диспетчера на линию для руководства и проверки работы на местах погрузки и разгрузки, для изучения условий работы.

И, наконец, отдельно теперь же надо разрешить задачу о телефонной аппаратуре и связи вообще.

Нужно попытаться осуществить принцип «красной» лампочки в отношении диспетчерского аппарата, а также пользование шофером телефона-автоматом (на основе предварительной договоренности с телефонными станциями).

Вот в сущности те основные моменты, к которым мы хотим привлечь внимание всесоюзной конференции по диспетчированию.

Вас. Малаков

# АГИТРЕМОНТНАЯ АВТОКОЛОННА НА ПОЛЯХ И ДОРОГАХ ЦЧО

Центральный совет Автодора совместно с Цудортрансом и редакцией «Комсомольской правды» в конце июля направил в свекловичные районы ЦЧО агитремонтную автоколонну.

В составе колонны, помимо командорской машины, были автомобиль-мастерская, автомобиль-типография и агитмассовая машина. На кузовах была смонтирована выставка по автотранспортному и дорожному делу.

Агитавтоколонна в течение трех месяцев проделала огромную работу в пяти районах ЦЧО—Обоянском, Ивнянском, Медвенском, Весело-Юпанском и Белгородском.

Участники агитавтоколонны добились значительных результатов в борьбе с прорывами в копке и возке свеклы, помогли улучшению работы автопарков и мастерских при МТС и совхозах, мобилизовали массы колхозников на дорожные работы, вызвали к жизни и создали ряд автодорожных коллективов при политотделах МТС и колхозах, провели колоссальную агитмассовую работу.

В каждом районе, в каждом совхозе и колхозе выездная редакция, сопровождавшая колонну, выпускала боевые газеты, листовки, лозунги, воззвания. Колхозники, комсомольцы активно помогали выездной редакции собирать материал для печати.

Опыт свыше чем трехмесячной работы автоколонны показал, что эта форма работы при правильной организации дела может дать огромный эффект.

Работа автоколонны вызвала единодушную положительную оценку. Лучшие отзывы дали начальники политотделов тех МТС, в районе которых побывала колонна. Зам. начальника политсектора МТС ЦЧО отметил работу автоколонны в специальном письме на имя начальника политуправления НКЗ СССР т. Крищичко.

Облесполком и политсектор МТС ЦЧО наградили колонну почетным красным знаменем и грамотой.

Опыт работы автоколонны в пяти районах ЦЧО за осуществление исторического указания т. Сталина превратить колхозы в большевистские, а колхозников в зажиточных—надо немедленно изучить и приступить к организации нескольких автоколонн к весенней посевной 1934 г.

Ниже мы помещаем очерк участницы агитколонны т. Ел. Кононенко, рисующий один из эпизодов работы колонны—ликвидацию прорыва в одном из самых отсталых сельсоветов Обоянского района—Псельце.

## ШТУРМ ПСЕЛЬЦА

Это был тяжелый ночной переход по неизведанным дорогам. Фары тревожили глушь и ночь. Авто прсваливались в мокрые ямы. Иногда командорская машина резко останавливалась, потому что куда-то исчезала дорога и, словно из-под земли, вырастала речка.

Приказывал рупор:

— Осторожно! Тише! Остановитесь!

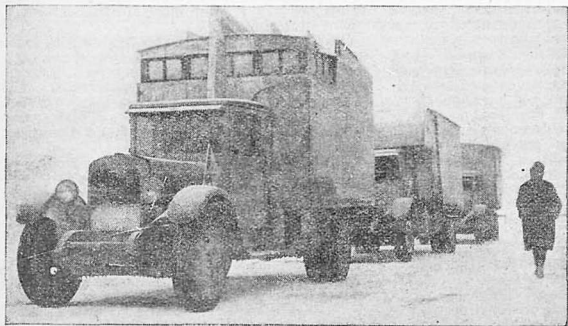
При свете фар рассматривали географические карты. Куда ехать? Куда идет дорога? Но есть такие дороги, которых еще не знают географы.

Пошли ощупью. Оказалось, переход в глубинку столь знакомой ЦЧО может быть сложным, точно какая-нибудь дальняя экспедиция.

Дряхлые мосты, кривые проселочные дороги, ухабы, кочки заставляли вздрагивать иногда даже наших шоферов, закаленных в переходах.

...На рассвете мы выехали в сонный Псельце. Автомашины остановились.

...Огромное село, расцеленное оврагами. Пять колхозов. Прорыв. Свекла теряет сахаристость.



Финиш пробега агитавтоколонны, организованной Автодором, Цудортрансом и редакцией «Комсомольской правды», после трехмесячной работы в свекловичных районах ЦЧО. На снимке—машины пришли в Парк культуры и отдыха в Москве

Фото Шингарева  
(Союзфото)

Кулацкие ставленники очень тонко и хитро выступают за невыход колхозников на работу.

Во всех пяти колхозах только несколько коммунистов и комсомольцев, а есть колхоз, где нет ни одного коммуниста.

Автоколонна решила помочь пселецким колхозам выйти из прорыва.

Стоянка авто превратилась в штаб по уборке урожая. Бригада «Комсомольской правды» раскинула палатку редакции. Рядом в автотинографии наборщики торопливо разбирают шрифты, взбудораженный дорожной тряской.

К вечеру вышла боевая летучка. «Не покладая рук, честно работать!» «Смуть позор с Псельца»,—говорили аналиты газеты.

Как только вышла газета, мы все, участники колонны—журналисты, печатники, шоферы, ремонтные рабочие—пошли на ток, косьбу, на свекловичные плантации, в избы—проводить группу читку и беседы.

Отпечатали специальное обращение ко всем колхозникам и единоличникам Псельца. «Сытная и культурная жизнь—в наших руках»,—так называлось это обращение.

Через несколько часов снова вышла газета, посвященная борьбе за высокую дисциплину труда: «Не дайте лодырю по ветру пустить колхоз». Здесь уже были имена тунеядцев и лучших людей колхозов.

Мы начали с расстановки сил и с выявления людей, мешающих уборке.

Вспоминается колхоз «IX съезд ВЛКСМ»... В поле мы взяли имена людей, не вышедших на работу. Где они? Почему не вышли? Мы пошли по избам к этим людям.

Значительная часть этих людей оказалась симулянтами. По предложению нашей автоколонны исключили из колхоза злостного лодыря Егора Ципурина.

Организована круглосуточная работа молотилки и скирдование. В эту же ночь колхозный ток был в движении, Молотил и сам председатель колхоза.

Агитмассовая машина колонны привезла в поле газеты... Она шла прямо по полю, прыгая и качаясь.

Помнится, на ветряной мельнице установили киноэкран. Трещали сверчки и киноаппарат. Пахло гречихой и бензином.

Толпа колхозников наступала на машину. Здесь были люди, впервые увидевшие кино. Они жадно следили за экраном. Потом они плясали вместе с нами, и наш шофер поочередно приглашал на танцы колхозных девушек...

...Колхоз «Вперед»... Ни на свекле, ни на обмолоте здесь не было ни одного человека. Работники автоколонны помогли расставить силы. В темную ночь на 10 августа пустили в ход сложную молотилку.

...Ходили по избам к единоличникам, чтобы привлечь их к обработке колхозной сахарной свеклы.

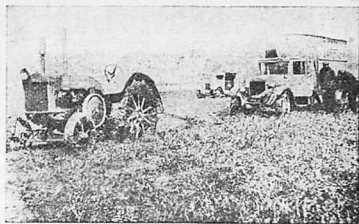
...У сельсовета вывесили доски позора и почета.

«Смуть с Псельца позор прорыва!»—говорила доска.

Крупными буквами написал наш художник имена ударников и трутней.

У доски толпились возбужденные люди...

...А бригада шоферов пошла в колхоз «VI съезд советов». Она созвала бригадиров,



Машины агитавтоколонны частенько застревали на плохих дорогах ЦХО.

На снимке—трактор вытаскивает застрявшую машину  
Фото Воронцова

составила вместе с ними четкий план уборки и хлебосдачи. Шофер Саша Юрьев, славный водитель машины «Комсомольской правды», которая никогда не давала перебоев, держал горячую речь к колхозникам.

Начали ночное скирдование... Шофер машины № 4 Маслов предложил при обмолоте хлебов завершивать ометы соломы при помощи «журавлей». Это сэкономило время и рабочую силу. Казалось бы, «механизация» простейшая до первобытности: крестец соломы подавальщик подает на омет за шесть раз, а «журавль» это стал делать за один раз. Наш шофер-авторовец оказался изобретательным. Он предложил женщинам делать заготовку переваять для вязки снопов с вечера... Женщины согласились...

...Наша ремонтная группа в первый же час приезда в Пселец горячо взялась за дело и отремонтировала конную косилку второй бригаде колхоза «Вперед».

Мне пришлось быть в бригаде, когда увезли «раненую» косилку к нашим «врачам» из ремонтной автомашины. Колхозники злились—косилка сорвала ход косовицы.

Огромную радость вызвало выздоровление молотилки колхоза «Путь к социализму». Молотилка упрямо молчала, вокруг нее скопились холмы хлеба, люди бессильно опустили руки. Ремонт требовал фрезеровки и токарного станка, но механики нашей колонны, проявив терпение и сообразительность, сделали ремонт вручную.

...Вице-командор т. Пачковский, очевидно, долго будет помнить рейс в колхоз «Новая жизнь». Машина прямо пришла на ток, где работали две полусложных молотилки... Там обнаружили ряд безобразий—зерно шло прямо в солому, в полову, колосья вымолачивались халтурно.

Мы предложили прекратить обмолот, провели на ток беседу с колхозниками. Нарочный поспекал в политотдел...

Прямо в авто шло совещание с председателями колхозов «Новая жизнь» и «Красная звезда»...

Ночью наши машины заглохли... Наши родные «голубые антилопы», как мы их в шутку звали, дремали, чтобы с рассветом выйти снова в поле... Только в автотинографии горел свет—шел набор очередной боевой летучки... А на крыше авто разговаривало, хохотало, шумело радио—передавали концерт из Варшавы...

Участница автоколонны Елена Кононенко

# КОДЕКС ПОВЕДЕНИЯ ХОРОШЕГО ШОФЕРА

ОТ РЕДАКЦИИ. В серии статей т. А. Тумяняна делается попытка сформулировать требования нашего социалистического автотранспорта к хорошему водителю.

Редакция обращается с просьбой к общественности наших гаражей — обсудить на собраниях шоферов статьи т. Тумяняна и сообщить в редакцию свои замечания и добавления.

„Кодекс поведения хорошего шофера“ должен быть создан с помощью всего коллектива шоферов СССР.

Первые статьи т. Тумяняна напечатаны в журнале „За рулем“, №№ 23 и 24 за 1933 г.

С  
Т  
АТЬЯ 3

## Уход за машиной

Мы уже указывали, что хороший шофер должен произвести первую тщательную проверку состояния своей машины непосредственно после окончания работы, т. е. после возвращения в гараж.

В гараже, где нет специальной моечной бригады и обязанность мойки возложена на водителя, он прежде всего должен сам ее вымыть и вытереть.



Результат неумелой езды по скользкой дороге. Такси стоял у края дороги. Шофер грузовой машины, шедший в том же направлении, не сумел во время остановить или повернуть машину и сзади наехал на такси. От удара такси был отброшен в сторону, свалившись в канаву

Из фотоальбома московского ОРУД

Проверка машины непосредственно после работы имеет важное значение по двум причинам: при обнаружении каких-либо поломок или повреждений шофер имеет возможность заблаговременно сделать об этом заявку для исправления их в ночное время, что сокращает простой в ремонте; если же производством мелкого ремонта поручено ему, он должен тут же произвести его сам, не откладывая этого дела до следующего утра.

Надлежащая проверка машины и своевременное устранение дефектов предохраняют шофера от возможной опасности, а машину от порчи и гибели.

К сожалению, многие шоферы считают это правило для себя необязательным.

Вот пример: шофер 5-й пожарной станции г. Москвы т. Чурбаков И. Я. 2 декабря этого года в 3 ч. 15 м. после пожара он возвращался к себе в гараж.

На Воробьевском шоссе против дома № 43 внезапно на полном ходу пожарную машину

АМО повело вправо; она въехала на бульвар, с силой ударила радиатором в дерево, после чего ее отбросило на шоссе и перевернуло на левый бок поперек дороги. При аварии пострадал старший пожарный по рукам т. Сергеев, а машина получила серьезные повреждения и надолго выбыла из строя.

Что же послужило причиной аварии?

При тщательном осмотре машины оказалось, что коренной лист правой передней рессоры сзади был сломан раньше, а передний конец наполовину имел также сжатый надлом. На быстром ходу от сотрясения передний конец рессоры сломался, ось несколько отогшла и машину потянуло в сторону.

Если бы Чурбаков относился к своим обязанностям более добросовестно и своевременно осмотрел бы машину, он, несомненно, до выезда из гаража сменил бы дефектный лист рессоры и предотвратил бы катастрофу, тем более что он работал на одном из серьезнейших и ответственнейших участков нашего хозяйства.

Особенно тщательно нужно проверять машину после выхода из ремонта. В больших гаражах шофер обычно делает письменную заявку на необходимый ремонт и на основании этой заявки



Тов. Кузнецов Ф. — один из лучших шоферов гаража треста Мострикогаз, участник Каракумского пробега. Зарисовка худ. Владимирского

выписывается наряд на исправление бригаде монтажников. По окончании ремонта производивший исправление делает отметку в наряде и машина вновь поступает в эксплуатацию.

Нам известны случаи, когда ремонтный рабочий по заявке шофера решительно ничего не делал, но с математической точностью представлял количество «затраченных» на ремонт часов и минут. Хотя подобные рвачи на наших предприятиях встречаются редко, тем не менее шофер не гарантирован, что заявленный им ремонт будет выполнен добросовестно. Контролируя работу монтажных бригад, шофер не только заботится о хорошем состоянии своей машины, но и способствует повышению производительности труда и улучшению качества продукции всего предприятия.

Убедившись, что техническое состояние машины удовлетворительно, шофер обязан выполнить ряд неотложных требований по уходу за ней.

Осуществление правильного ухода за машиной обуславливается каждодневным выполнением четырех основных требований, а именно: а) чисткой, б) смазкой, в) подтягиванием ослабевших частей и г) регулировкой.

### Чистка машины

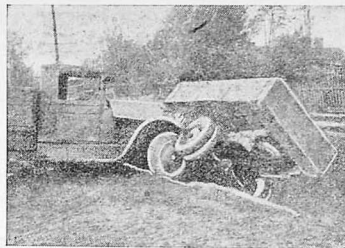
Опрятное состояние машины—одно из основных требований, которое предъявляется шоферу, причем машина должна быть опрятной и чистой не только снаружи.

СССР—единственная в мире страна, где подавляющая часть всего автомобильного парка состоит из грузовых машин.

Гигантский рост народного хозяйства и невиданные темпы социалистического строительства заставили наши транспортные предприятия принять все меры к максимальному использованию имеющегося в их распоряжении подвижного состава. В то время как в капиталистических странах грузовая машина работает в среднем 7—8 часов, а в связи с кризисом значительно меньше, у нас та же машина находится в эксплуатации 18—20 часов, а иногда и круглые сутки.

Работа наших машин протекает в невероятно тяжелых условиях. Пыль, грязь, песок, снег и т. п.—вот та среда, которая постоянно окружает нашу машину и которые во время ее движения являются самыми опасными и злейшими врагами автомобиля. Непусынная борьба с этими врагами должна быть повседневной заботой хорошего водителя.

Каракумский пробег дал нам блестящий предостерегающий урок пагубного влияния пыли и грязи



Столкновение двух грузовиков на Шоссе энтузиастов в Москве

Из фотоальбома московского ОРУД

на механизмы машины и одновременно благотворное действие принятых предохранительных мер.

Каракумовцы во время своего исторического пробега встречали не одну сотню и тысячу машин, наблюдали и сравнивали их состояние, количество пройденного километража до постановки в капитальный ремонт и во всех случаях, когда машина оказывалась в отличном состоянии, опрятной и чистой, она делала до 40 тыс. км, прежде чем стать в капитальный ремонт.

«А когда машина скверная, грязная, крылья сломаны, фары разбиты, на моторе и особенно коробке воз грязь,—шофер всегда ссылается, что то-то у машины плохо, и это скверно, и до капитального ремонта едва-едва дотягивает до 8—10 тыс. км» (из статьи инж. Соломонилина, «За рулем», № 22).

От хорошего советского шофера, независимо от того, работает ли он в среднеазиатских степях или же на асфальтированных улицах пролетарской столицы, мы требуем, чтобы каждый день он смывал грязь со своей машины и протирал мотор, чтобы хоть в декаду раз промывал мотор керосином, а во время смены масла в картере тем же керосином промывал нижнюю часть картера, коробку скоростей и картер сцепления.

Для бесперебойной работы аккумулятора в предохранения контактов от окисления необходимо очистить окись на клеммах и контактное соединение снаружи смазать тавотом.

Примерно один раз в месяц нужно проверять воду в аккумуляторе и доливать его дистиллированной водой.

Арсен Туманьян

**БОРЬБА ЗА ТЕХНИЧЕСКИ ГРАМОТНОГО, КВАЛИФИЦИРОВАННОГО И ПОЛИТИЧЕСКИ СОЗНАТЕЛЬНОГО ШОФЕРА — ВАЖНЕЙШАЯ ЗАДАЧА АВТОДОРОВСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ.**

**Руль советской машины должен быть в надежных, крепких руках**



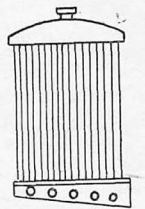
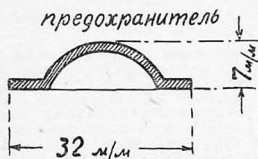
# Обмениваемся опытом Таражский

## ПРЕДОХРАНИТЕЛЬ ПРОТИВ ТЕЧИ ВОДЫ ЧЕРЕЗ ЗАКЛЕПКИ РАДИАТОРА

Предложение механика Боброва и шофера Колесникова, гараж Курской МТС

У большинства радиаторов при работе на плохих дорогах появляется течь в заклепках, крепящих к нижней бачку планку, служащую для установки радиатора на раме.

заклепку, попадает под шайбу и не может пройти наружу.



Благодаря расшатыванию заклепок течь не устраняема, даже если головки опаять оловом.

Для устранения течи делается выпуклая шайба из латуни и припаивается над головкой заклепки. Таким образом вода, пройдя через за-

Изготовление таких предохранителей возможно в любом гараже. Желательно, чтобы на автозаводах учли это и такие шайбы напаявали бы сразу.

## ПЕРЕДЕЛКА ВЕРХНЕЙ ГОЛОВКИ ШАТУНА СТЗ И ХТЗ

Предложение тов. Урюпина, М. Б., Глушица, Средневожский край

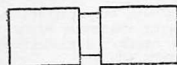
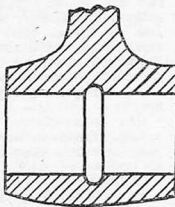


рис. 1



У двигателей тракторов СТЗ и ХТЗ в верхней головке шатуна имеется втулка с кольцевой проточкой посредине, как это показано на рис. 1. Вследствие такого устройства головка шатуна вырабатывается неравномерно. Та часть, которая находится против выточки, не вырабатывается вовсе, а в остальных местах головка срабатывается. Поэтому новую втулку без расточки головки поставить невозможно.

Для устранения этого нужно в головке шатуна сделать кольцевую проточку глубиной 3 мм, примерно так, как это сделано у шатуна Форд, а на втулке тоже сделать такую же кольцевую проточку. Благодаря этому головку шатуна не придется растачивать при перемене втулки.

### ОТ РЕДАКЦИИ

1. При всех запросах по технической консультации указывать, про какую именно машину идет речь: Форд-А, АМО-3, Я-5 и т. д.
2. Все запросы писать разборчиво и чернилами, так как карандаш при пересылке письма, стирается. Неразборчивые запросы разбираться не будут.
3. Обязательно указывать адрес разборчивым почерком, а также и адресата, в противном случае ответы посылать невозможно.
4. При вопросах о неисправностях и поломках нужно указать характер дорог. Пыль грязь, солончаки. Имеется ли гараж, или машины стоят под открытым небом. Состояние дорог, шоссе, грунт, хорошая дорога, разбитая, с выбоинами. Сколько километров машина проехала.

В отношении электрооборудования машин завода им. Сталина точно указывать, какие агрегаты стоят (например, динамомашинка Бош, стартер Делько, щиток Сцинтилла и т. д.).

## КРЕПЛЕНИЕ ГОЛОВКИ УПОРНОЙ ВИЛКИ ПЕРЕДНЕЙ ОСИ ФОРД-АА

Предложение автотехника Шварцбейн, г. Сталин, Донбасс

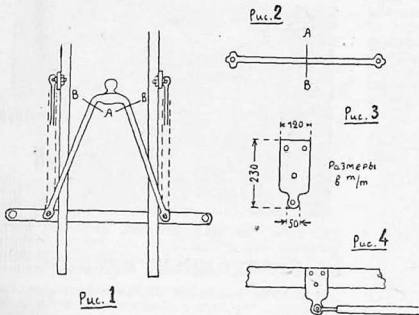
Одним из слабых мест грузового автомобиля Форд-АА является крепление шаровой головки упорной вилки на картере сцепления. При ударе передней оси картер сцепления или ло-

механиком гаража Сталинского отделения «Ву-контракт», т. А. Масленниковым.

Крепление вилки переносится с картера сцепления на раму автомобиля. Для этого от упорной вилки отрезается головка по линии АВ, как это показано на рис. 1. Затем берется поперечная рулевая тяга трактора «Фордзон» и разрезается пополам (рис. 2). Из листового железа вырезается шарниродержатель, как это показано на рис. 3, и в нем укрепляется шаровый палец. Шарниродержатель при помощи трех болтов укрепляется на раме, дыры для болтов уже имеются около крепления лап картера двигателя. Затем отрезок поперечной тяги вставляется в оставшуюся часть вилки и укрепляется на шаровом пальце (рис. 4).

Установив переднюю ось на свое место, для чего надо проверить базу автомобиля, сваривают отрезок упорной вилки с отрезком тяги. При такой конструкции все удары передней оси воспринимаются непосредственно рамой автомобиля, и картер сцепления не ломается.

Произведенные специальные опыты дали вполне удовлетворительные результаты. Такая переделка очень проста и может быть произведена в любом гараже.



пается или дает трещины, опасные для дальнейшего движения автомобиля. Тов. Шварцбейн предлагает использовать опыт, произведенный

## ПРОВЕРКА ШИН НА ХОДУ АВТОМОБИЛЯ

Предложение для шоферов-новичков шофера Коренюгина, Северокавказский край, Казанская МТС

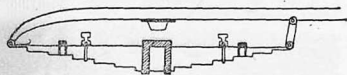
Молодые шоферы очень часто не замечают, что у них спустила одна из задних шин, в особенности при двухскатных колесах, и продолжают езду.

Предлагаемый мной способ проверки состояния шин состоит в следующем. На хорошей ровной дороге, при одинаковом давлении шин правой

и левой стороны и при равномерном распределении груза, козырек над передним стеклом располагается горизонтально. Если же козырек имеет уклон в правую или левую сторону, то это показывает, что шины данной стороны имеют меньшее давление или прокол. При этом нужно немедленно остановиться и проверить шины.

## БУФЕРА ДЛЯ ПЕРЕДНИХ РЕССОР АМО

Предложение шофера т. Сергеева, Ленинград



На переднюю рессору при помощи стремянок привертываются два резиновых буфера. Буфер имеет посредине своей высоты прорез для увеличения мягкости, а внизу сквозное отверстие, через которое пропускается железная  $\frac{1}{4}$  дюйма стремянка. Грузовой автомобиль АМО-3 гаража фабрики «Скорход», снабженный таким буфером, имел за 100 тыс. км пробега только одну поломку передней рессоры.

## ОЧИСТКА ТОРМОЗНЫХ КОЛОДОК ОТ ГРЯЗИ

Предложение шофера А. Зеленихина, г. Балахна, Горьковского края

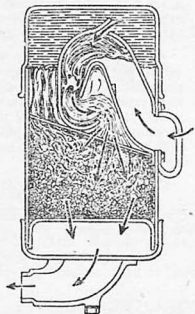
При движении автомобилей по грязным глинистым дорогам тормозные колодки быстро засасываются от попадающей на них грязи и глины, вследствие чего тормоза перестают работать. Промывку колодок в этом случае обычно производят керосином, но даже при большом расходе керосина глина и грязь обмываются плохо.

Гораздо лучше глина и грязь обмываются струей воды из шланга. После промывки водой можно протереть колодки керосином. Таким образом тормоза будут хорошо промыты, и керосин сэкономлен.

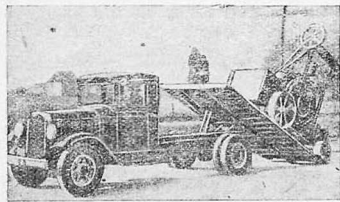
Указанный способ проверен на практике и дал хорошие результаты.

## НОВЫЙ ВОЗДУХООЧИСТИТЕЛЬ ПОДВЕСКА БЕРЛЬЕ

Новый, выпущенный в Америке воздухоочиститель Хенди-Перфекцион изображен в разрезе на нашем рисунке. Принцип действия его весьма прост. Обе полости очистителя—верхняя и нижняя—заполнены маслом и отделены друг от друга фильтром-сеткой. Воздух проникает в очиститель по трубе и засасывает капельки масла из верхней полости, на которые и осаживается пыль. Дальше воздух проходит через две сетки, а масло оседает вместе с пылью на дно очистителя, где пыль скопляется.

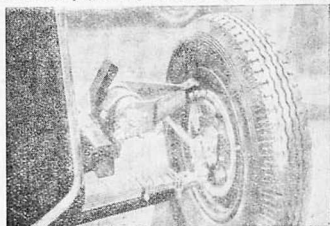


## ПЛАТФОРМА ДЛЯ ПОГРУЗКИ ТЕЖЕЛЫХ МЕХАНИЗМОВ



На нашем рисунке показан способ погрузки тяжелой дорожной машины на 2-тонный грузовик Додж. Как видно из этого рисунка, платформа грузовика сделана более удлиненной с таким расчетом, что при действии опрокидывающего механизма задний конец ее опирается на дорогу. С помощью ручной лебедки, укрепленной на другом конце, погружаемая машина тягивается на платформу, которая по мере продвижения машины опускается на шасси и принимает нормальное положение. Погрузка подобной машины осуществляется одним человеком и занимает  $8\frac{1}{2}$  минут.

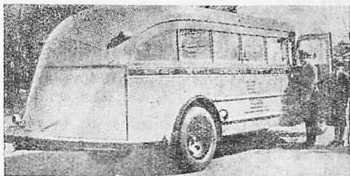
Вторую поперечную рессору или качающиеся рычаги, применяемые обычно при независимой подвеске, фирма Берлье заменила мощным амортизатором, выполняющим как свою основную функцию, так и новые.



тизатором, выполняющим как свою основную функцию, так и новые.

## БЫСТРОХОДНЫЙ АВТОБУС

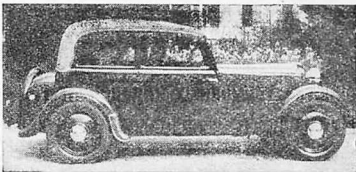
В Америке выпущена первая экспериментальная модель автобуса с обтекаемым кузовом, рассчитанная на 16 пассажирских сиденьях мест. Обтекаемый кузов автобуса выполнен целиком из листовой стали. Цель выпуска подобных



автобусов—повысить скорость рейсов на междугородних линиях и в то же время снизить расход топлива и смазочного масла.

## ОРИГИНАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

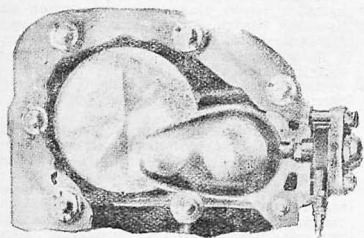
Немецкая фирма НАГ выпустила в этом году автомобиль особой конструкции, отличающийся отсутствием рамы (задние колеса крепятся к кузову, передние—вместе со всем механизмом), с приводом на передние колеса. Автомобиль имеет независимую подвеску колес, воздушно-



охлаждаемый двигатель с лежащими цилиндрами, самонесущий кузов и т. д. Этот автомобиль пользуется в Германии большим успехом. На фото—автомобиль НАГ, модель Форан.

# ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

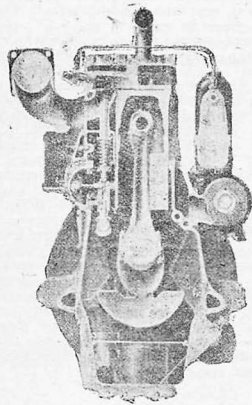
## ОДНОКЛАПАННЫЙ ДИЗЕЛЬ



Американская компания дизельмоторов построила новый тип дизеля. Его отличительная особенность — наличие лишь одного клапана в каждом цилиндре.

Принцип действия нового дизеля заключается в следующем.

При ходе всасывания распыленное топливо затягивается в цилиндр. При ходе выхлопа отработанные газы через тот же клапан выталки-

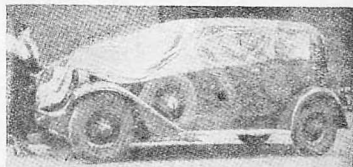


ваются наружу по трубке, выполненной наподобие Вентури (как в фордовском карбюраторе). В это время топливо не может попасть в цилиндр, так как поток отработанных газов не допускает его к клапану. При последующем ходе всасывания отработанные газы продолжают по инерции двигаться наружу, а топливо снова засасывается в цилиндр.

На фото — разрез двигателя и вид камеры сгорания сверху.

## ЗАЩИТНЫЙ ПОЛОГ ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ

Для защиты машин от дождя и снега в Америке выпущены брезентовые пологи, прикрепляемые сзади к кузову в виде портьера.



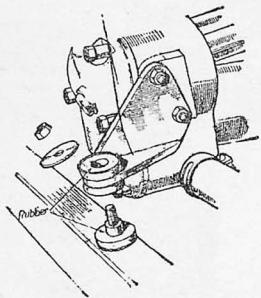
Брезент, намотанный на валик, автоматически распаивается при дергании за шнур, наподобие раскрытия парашюта. Одновременно с пологом выдвигается и поддерживающий его стальной каркас.

**КАЖДЫЙ АВТОДОРОВЕЦ  
ДОЛЖЕН ЧИТАТЬ И ВЫПИСЫВАТЬ**

**ЖУРНАЛ „ЗА РУЛЕМ“  
„БИБЛИОТЕКУ ЗА РУЛЕМ“  
И БЮЛЛЕТЕНЬ „АВТОДОР“**

# АВТОМОБИЛЬНАЯ ВЫСТАВКА В ЛОНДОНЕ

Связанное со словом «Олимпия» (так называется ежегодная автовыставка в Лондоне) представление о консервативности английской автотехники отходит в прошлое. Олимпия последних лет и в особенности 1933 г.—это уже демонстрация машин, отличающихся многими усовершенствованиями и вполне современными деталями конструкции. Даже сверхконсервативный Ролльс-Ройс показывает обтекаемые



Подвеска двигателя Джовет на резине

кузова (однако с традиционными угловатыми капотом и радиатором) и коробку передач с синхронизатором.

На выставке доминируют легкие четырех- и шестицилиндровые автомобили, стоящие от 100 до 250 фунтов стерлингов и таким образом рассчитанные на массового покупателя. Потребность именно в таких автомобилях заставила ряд фирм, выпускавших раньше роскошные большие машины, приступить к производству легких машин. Таковы Санбим, новые модели Ровер, Стандарт, Триумф, Уольслей, Моррис, Зингер, Воксхолл. Это же требование покупателя побуждает конструкторов проектировать машины, управление и уход за которыми максимально упрощены: автомобилями управляют и занимаются сами владельцы. Английские автомобили теперь все поголовно имеют синхронизированные, полуавтоматические или вовсе автоматические коробки передач, централизованный контроль над органами двигателя, автоматические приспособления для регулирования этих органов, механические «джеки» (домкраты) и т. д. Эту характеристику нужно дополнить еще обтекае-

мыми или близкими к ним кузовами и стремлением сделать ход автомобиля как можно более спокойным. Последнее привело, наконец, и в Англию к независимой подвеске колес, которую признали теперь такие солидные фирмы, как Кросслей, Санбим, Альвис, и к установке двигателя на резине в машинах всех типов, начиная с больших люксовых машин и кончая двухцилиндровым Джоветом. Неменьшее распространение получила резина и в кузовостроении (Сидентблук), обеспечив тем самым бесшумность и долговечность кузова.

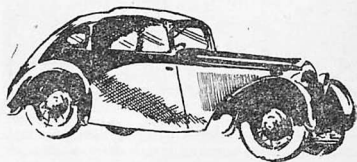
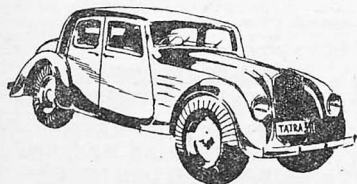
Весьма характерную для Олимпии группу автомобилей составляют спортивные автомобили. Под спортивным автомобилем в Англии подразумевается машина с форсированным двигателем, усиленной и опущенной рамой, обтекаемым кузовом и разными безделушками, позволяющими заменить настоящее спортивное оборудование. Особенной популярностью пользуются так называемые «спортсалоны» — закрытые машины упомянутого типа. В этой категории почти каждая фирма имеет одну-две модели машин.

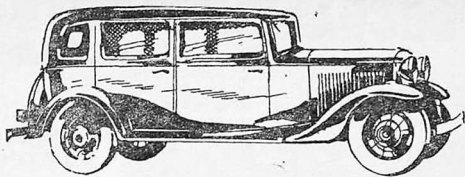
Англия не производит ни одной восьмицилиндровой машины, если не считать англо-французского Дерби. Все «восемьмерки» — заграничные. Интересно отметить, что V-образное расположение цилиндров отсутствует. Все автомобили — однорядные.

Форд, как и в прошлом году, организовал отдельную выставку, где наряду со стандартными в Англии моделями «18», «В» и «Гепри-8» (Малютка), показывает новую модель V—8—40 и «Империал» на шасси с базой 3,1 м.

Основной шаблон машин мало чем отличается от прошлогоднего. Но на выставке имеются один-два «гвоздя», которые говорят за сдвиг автоконструкций с рельс рутинности. Это в первую очередь Дросслей. Наши читатели помнят, какой фурор произвел два года назад автомобиль Бюрнея, обтекаемый и с двигателем, расположенным сзади. После целой серии подражаний и копий автомобиль Бюрнея возродился теперь в образе нового Кросслея, сконструированного еще более удачно. Это значит, что вопрос об установке двигателя сзади не снят с повестки дня.

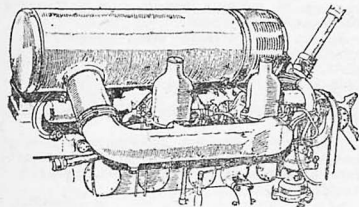
Кросслей имеет независимую подвеску передних и задних колес. Шестицилиндровый двигатель расположен за задней осью, а коробка передач (с постоянным зацеплением шестерен) — перед ней, что обеспечивает более равномерную нагрузку на оси, чем при блоке, целиком выдвинутом за заднюю ось, как у Бюрнея. Кузов, как уже сказано, имеет обтекаемую форму. Несколько сложна система охлаждения, так как радиатор находится спереди.





Новый империял-лимузин Форд на удлиненном шасси

Другой «гвоздь» Олимпиады — чешский Татра, не успевший появиться на Парижской выставке. В основу его положены старые принципы Татры,



Воздухоочиститель и двойной карбюратор нового Бентлея

дополненные новыми деталями. Двигатель Татры — с четырьмя горизонтальными диаметрально

противоположными цилиндрами. Двигатель охлаждается воздухом при помощи турбовентилятора «Рама», как и прежде, состоит из центральной трубы. Подвеска колес — независимая, на поперечных рессорах. Татра имеет дифференциал, исключающий буксование одного из задних колес и предотвращающий заносы. В дополнение ко всему на шасси Татра установлен обтекаемый кузов совершенно нового типа. Крылья отсутствуют, колеса и фары утоплены в кузове.

Нельзя не отметить появления вышедшего было в прошлом году из строя Бентлея (выпускаемого Ролльс-Ройсом), который из машины для аристократов превратился в ультраспортивный автомобиль, снабженный всеми современными механизмами.

Неплохой пример обтекаемого автомобиля представляет собой Хиллмен-Аэроминкс. Большинство же фирм дальше слегка наклоненного переднего стекла и радиатора, запасного колеса, спрятанного в кузове, и фаруков крыльев не пошли.

Юдол

## КОНКУРС на лучшее распространение ЖУРНАЛА „ЗА РУЛЕМ“, БИБЛИОТЕКИ „ЗА РУЛЕМ“ и БЮЛЛЕТЕНЯ „АВТОДОР“

1. Конкурс проводится с 1 декабря 1933 г. по 1 марта 1934 г.
2. В конкурсе могут принять участие все общественные распространители, члены ячеек о-ва „Автодор“, работники производственных предприятий, автотранспорта, а также отдельные читатели и подписчики, заинтересованные в широком распространении журнала „За рулем“, библиотеки „За рулем“ и бюллетеня „Автодор“.
3. Премиируются товарищи, добившиеся наилучших результатов по охвату подпиской на журнал „За рулем“, библиотеку „За рулем“ и бюллетень „Автодор“ на наиболее длительный срок.
4. Для премирования установлены следующие премии:

О д н а 1-я премия — путевка в южный дом отдыха — 300 р.  
Д в е 2-х премий — фотоаппарат с фотопринадлежностями, стоимостью — 200 р.  
Т р и 3-х премий — часы, стоимостью — 130 р.  
П я т ь 4-х премий — комплект резины к велосипеду (2 покрышки и 2 камеры) стоимостью — 50 р.  
К р о м е т о г о к а ж д о м у а к т и в и с т у, с о б р а щ е н н о м у 10 г о д о в ы х п о д п и с к о м о д н о в р е м е н н о у с т а н а в л и в а е т с я б е с п л а т н о 1 п о д п и с к а н а г о д н а э т о ж е и з д а н и е.

Премии присуждаются жюри конкурса не позднее 20 марта 1934 г. с опубликованием об этом в журнале „За рулем“ и бюллетене „Автодор“.

Подписная цена: „За рулем“ — 12 мес. — 7 р. 20 к., 6 мес. — 3 р. 60 к.  
Библиотека „За рулем“ — 12 мес. — 9 р., 6 мес. — 4 р. 50 к.  
„Автодор“ — 12 мес. — 3 р. 60 к., 6 мес. — 1 р. 80 к.

Подписка оформляется на подписных листах, которые вместе с деньгами должны пересылаться: Москва 6, Страстной бульвар, 11, Журнально-газетное объединение, Массово-тиражный сектор.  
На подписных листах нужно сделать пометки: «К конкурсу на журнал „За рулем“, Библиотеку „За рулем“ и бюллетень „Автодор“ и обязательно ясно указывать фамилию и адрес общественного распространителя.

Жургазобъединение.

Форма подписного листа

Подписной лист на подписку журнала ..... на 1934 г.

№ п. по пор.	Фамилия подписчика	Адрес подписчика	Кол-во экз.	Срок подписки	Сумма	Расписка подписчика

Общественный распространитель . . . . .

Адрес . . . . .

Когда переведены деньги

# РАБСЕЛЬКОРЫ-АВТОДОРОВЦЫ

шут



Бригада имени журнала „За рулем“ на Сталинградском Тракторном заводе. Все члены бригады — активные автодорожцы

## „ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА“ В ГОРЬКОВСКОМ КРАЙДОРТРАНСЕ

— Что должен сделать, если сшибешь человека?

Шофер молчит.

— Вези на свалку!

Такого рода вопросами и ответами потешают себя и других члены экзаменационно-технической комиссии крайдортранса при сдаче шоферской теории.

Каждый из членов комиссии, поощряемый всеобщим хохотом, придумывает для сдающих теоретические вопросы повеселее.

— А ну, делай крючок, — командует экзаменатор.

Сдающий теорию путается, сбивается, тогда член комиссии строго обращается к нему и советуется подзаняться.

— Приходи в следующий раз, ты не подготовлен.

Так дортрансовские шутники по несколько раз

## СДАЮТ В УТИЛЬ ГОДНЫЕ К РАБОТЕ ТРАКТОРА

Рабставшая в Токаревской МТС (ЦЧО) на уборочной кампании ремонтная бригада «Красного путиловца» обнаружила факты, свидетельствующие об извращении некоторыми МТС решений партии и правительства о выбраковке тракторов.

В Токаревской МТС было выбраковано для сдачи в утиль 6 тракторов, которые, как оказалось, можно было восстановить, что и сделала бригада.

Полетаевская МТС имеет 19 разобранных тракторов «Фордзон-путиловец», выбракованных еще два года назад. Их на 50 проц. можно восстановить не более, чем через 10 дней.

То же самое и в Жердевской МТС. Здесь 10 тракторов валяются во дворе, часть их можно найти в мастерской, кузнице и т. д. В МТС

## СУББОТНИК ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ГАРАЖА

Постановлением высших органов контрольная цифра для вывоза в этом году из Гурьевских промыслов рыбоделов составляет 5500 т. На этой работе будет занято 150 автомашин и 2000 подвод. Этим же постановлением Союзрыббтупу предложено построить в Гурьеве гараж на 15 ходовых машин с оборудованием мастерской для ремонта.

Ударным субботником всего коллектива трудящихся Союзрыббтупа началась стройка гаража. Несмотря на разговоры о невозможности выполнения этого задания из-за отсутствия многих стройматериалов на месте, трудности их доставки в Гурьев, работа в основном была выполнена.

С помощью местных директивных организаций и энтузиазма рабочих к 5 октября кладка гаража была выполнена на 75 проц., конюшни — на 90 проц.

Гурьевский округ

Абоимов

заставляют приходить на комиссию, писать всеческие анкеты, платить по 12 руб., часами простаивать в очередях.

Пять рублей надо платить в комиссию за «теорию» и семь рублей за «практику».

«Теорией», как мы видели, любят заниматься в комиссии, но практика признана делом скучным и невыгодным. Поэтому и автомашина, специально на этот предмет предназначенная, отдана на сторону для коммерческой эксплуатации. Шоферы же, сдающие практику, должны сами разыскивать свободную машину, и предприимчивые шоферы умудряются заработать большие суммы, беря по 10 руб. с каждого сдающего практику.

Нам думается, что с такой «теорией» и с такой практикой (в кавычках и без кавычек) необходимо поскорее покончить.

Горький

Громов

даже не знают, из каких колхозов эти тракторы.

В Трактороцентре полагают, что фактически «Фордзон-путиловцы» уже отжили свое время, на смену им приходят гусеничные трактора и потому их можно сбрасывать на свалку.

Это явное игнорирование решения партии и правительства о выбраковке тракторов. Трактора старых марок можно использовать если не на пахоте, то на стационарной работе, на молотье, на мельнице, на распиловке леса и т. д.

Автодорским организациям ЦЧО нужно проверить все эти факты и мобилизовать общественность против недопустимо халатного отношения ряда МТС к использованию старых тракторов.

Д. Красинский

## СТАРЫЕ ДОРОГИ РАЗРУШИЛИ, А НОВЫХ НЕ ПОСТРОИЛИ

Мышкинский район Ивановской области дает государству ежегодно сотни тонн льна, получая взамен необходимые товары. Но все эти товары надо подвозить к станции и со станции, а колхозы в осеннее время сделать этого не могут. Дороги настолько скверны, что нет возможности по ним ездить. Колхозники ждут наступления зимы для восстановления связи с районом.

Единственное шоссе на станцию Волга пришло в полную негодность и требует капитального ремонта.

В совхозе и МТС есть свой автотранспорт, но использовать его с полной нагрузкой нельзя. Лыновсохоз расположен от района в 15 км, а автомашину держат в городе, так как она ни в какое время года, даже летом, не может попасть в совхоз. МТС обслуживает не один десяток колхозов, но в период посевной и уборочной кампаний, когда необходима быстрая пе-

реброска людей и грузов, МТС не может установить связь с колхозами.

Райдоротедел два года назад взялся за ремонт старой дороги и прокладку новых, но получилось так, что лучше бы он не начинал. Два года прокладывает доротедел дорогу, а результаты ничтожные. На полкилометра изрыли землю, подготовили грунт для настлания камнем, прорыли на полкилометра канавы, запасли камень, построили два деревянных моста и... на этом успокоились.

Мосты без присмотра приходят в негодность, канавы засоряются, трактора разрушают приготовленный для настлания грунт.

Рождественский тракт, который предназначен для связи МТС с колхозами, также недоделан: подготовлен грунт, вырыты канавы, построены мосты, а кладка камнем не производится. В результате стараний дортранса колхозники лишились и той плохой дороги, какую они имели.

Ж. Д.

Ивановская обл.

## ТОРГОВАЯ „ПОЛИТИКА ОРС“ ГОРЬКОВСКОГО АВТОЗАВОДА

ОРС Горьковского автозавода им. Молотова открыл магазин авточастей некондиционного качества. Но и стоимость деталей некондиционных в ряде случаев выше стоимости полноценных деталей.

Никаких скидок на некондиционность нет. Наоборот—делают наценку. Так, деталь АА-7061—главный вал коробки передач—в Авторемснабе стоит 3 р. 20 к., а в магазине ОРСа... 13 р. 20 к.! Прокладки головки блока, бывшие в употреблении, стоят в магазине столько же, сколько и новые в Авторемснабе.

Такая торговая «политика» никуда не годится. Необходимо все детали некондиционного качества передавать Авторемснабу, который делает на них скидку до 30 проц.

А. Кекшиев

П. о. «Березовая завод»

## МЕЛОЧИ СРЫВАЮТ ВАЖНОЕ ДЕЛО

Организованные Бауманским транспортным отделом курсы по повышению квалификации шоферов дезорганизует ряд неурегулированных вопросов.

Между курсами и администрацией гаража Мосгаз нет до сих пор договоренности о предоставлении шоферам возможности посещать курсы.

По этой причине заведующий гаражом т. Серединский не отпускает шоферов в часы занятий на курсы и отказывает им в соответствующем приспособлении графика выходных дней.

В редких же случаях, когда шоферу удается договориться со своим сменищиком и явиться на курсы, то зачастую здание курсов оказывается пустующим по причине... невзыскания платы за помещение.

Недопустимо, чтобы важное дело переподготовки шоферских кадров срывалось из-за таких мелочей.

Лобанов

Москва, гараж Мосгаз

## ТЕЛЕЖКИ С ПОКРЫШКАМИ, МАШИНЫ БЕЗ РЕЗИНЫ

В Харьковском авторемснабе дефицитные новые автокамеры и покрышки для грузовых фордов используются для тележек, перевозящих оwoчи.

Вероятно в Авторемснабе сейчас исключительно изобилие этих камер и покрышек. Но в таком случае не следует забывать, что в районах грузовые машины слишком часто бездействуют именно из-за отсутствия там покрышек и камер. Не рациональнее ли на тележки класть старую резину, а свободные излишки новой резины передавать для покрытия острой нужды в ней в районах?

Л. Вельгам

Харьков

## НЕЛЬЗЯ ДОЛЬШЕ ТЕРПЕТЬ БЕЗДОРОЖЬЕ

Часто местные организации, имея немало возможностей для успешной борьбы с бездорожьем, ничего в этом направлении не делают. Возьмем для примера г. Ливны (ЛЧО). Вокруг города имеются каменные карьеры, а дороги неблагоустроены. Дорога на мельницу в таком скверном состоянии, что после дождя по ней нельзя проехать.

Городские дороги, особенно путь на станцию, имеют «гиблые» места, которые не только во время дождя, но и в сухую погоду с трудом проходимы. Мосты требуют ремонта.

Судьба посланных в Ливны машин для разгрузки мельницы была очень печальна. Машины, проработав 2 1/2 месяца, вышли из строя и потребовали капитального ремонта.

Для того чтобы дороги не были беспризорными, надо прикрепить к каждому колхозу и совхозу определенный участок дороги. Нужно следить также за тем, чтобы деньги, предназначенные на строительство дорог, не расходовались на другие цели.

Ливны

А. Николаевский



# На общественный суд!



Автомобиль, свалившийся с моста при резком торможении на скользком месте

Фото Кашина

## АВАРИЙНЫЕ ГЕРОИ

Главным героем катастрофы, жертвой которой явился новенький Форд-А, является Ворчилов А. А.

В 12 час. ночи 16 ноября Ворчилов самовольно взял машину Черниговского облсельхозснаба и отправился с компанией друзей в увеселительную прогулку. Утром разбитая и изуродованная машина была доставлена в Киев.

Через два дня по дороге из Чернигова в Киев опять была разбита машина, на этот раз Свиноводтреста. Машину загубил водитель Фурс, имевший в прошлом тяжелую аварию с человеческими жертвами.

«Герои» эти достаточно потрудились на поприще автомобилизации, с этого поприща пора их снять.

Киев

Рыбцкий

## РАЗВАЛ И ПЬЯНКИ В ГАРАЖЕ ТУЛЬСКОГО МОССНАБСБЫТА

Гараж Тульского отделения Мосснабсбыта к началу фсеюзного конкурса на лучшую организацию по проведению уборочной оказался в позорном прорыве. Из четырех машин на ходу были две, да и те ежечасно становились в ремонт. Машина Яз № 4 стоит в ремонте больше года.

Труddисциплина среди шоферов отсутствует, машины все обезличены, в гараже идет пьянка, качество ремонта плохое, простои огромны.

В гараже текучесть рабочей силы приняла катастрофический характер, но борьбы с этим никто не ведет.

Сонсоревнование и ударничество не проводятся, плано-предупредительный ремонт не практикуется. Графиков работы и ремонта нет.

На чистке ячейки Мосснабсбыта все безобразия в гараже были вскрыты, было решено снять заagara Нестеровича, но каким-то путем он еще до сих пор с работы не снят и продолжает разлагать рабочих гаража.

Поршень

Тула

## АВТОМАШИНЫ ВСТРЕЧАЮТ ЗИМУ НА ДВОРЕ

Гараж керамического завода им. Крупской является самым крупным автохозяйством в г. Славянске,— в нем 15 автомобилей, трактор и один дорожный грейдер. Основная работа транспорта заключается в доставке глины с карьера к заводу на расстоянии 25 км.

Машины получены совсем недавно, но уже нуждаются в ремонте. Это объясняется плохим руководством автопарка, в результате чего шоферы заинтересованы не в сбережении машины, а в тонно-километраже. Отсюда—частые аварии, поломки, преждевременный износ машин, резины и т. д.

Гараж вмещает только пять машин. Остальные десять остаются на зиму на дворе. Мастерской гараж не имеет, хотя есть три слесари. Гараж холодный, машины тоже не отплены—они не имеют ни стекол, ни крыш.

„Зенит“

Славянский

Отв. редактор Н. ОСИНСКИЙ.

Зам. редактора Н. БЕЛЯЕВ.

Издатель Журнально-газетное объединение

Уполн. Главлита В—73423.

Техред Н. Свешников Изд. № 3. З. Т. 63.

Тираж 60.000.

СтАт Б—176×250 мм.

1 бум. лист. Кодич. знаков в 1 бум. листе 211 700.

Журнал дан в набор 14 декабря 1933 г. Подписан к печати 4 января 1934 г. Приступлено типогр. к печати 8 января 1934 г.

Типография Журнально-газетного объединения, Москва, 1-й Самотечный пер., д. 17.