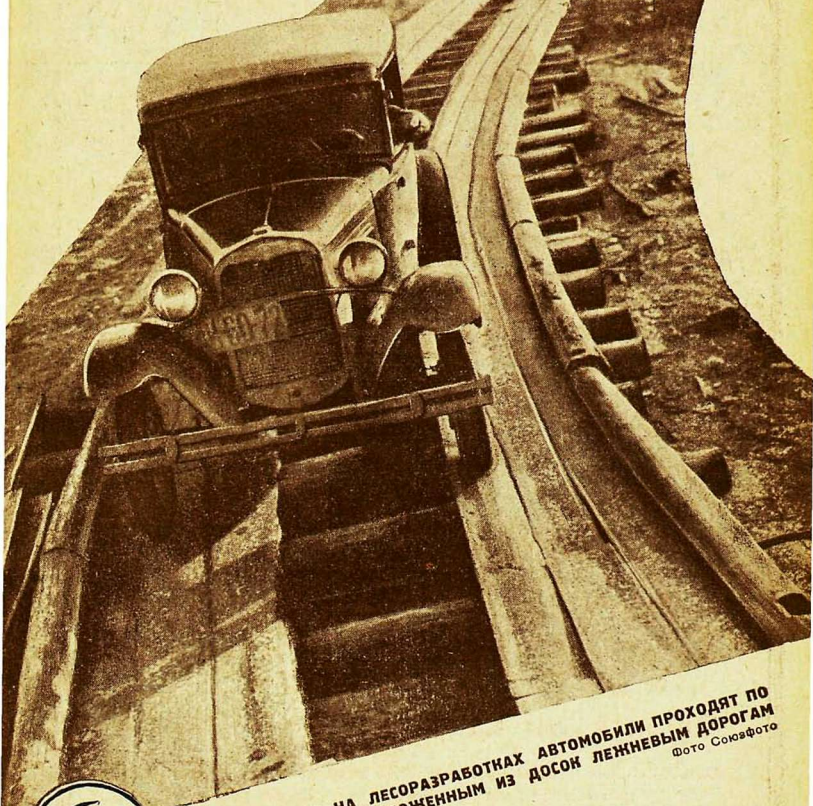


ЗА РУЛЕМ



В НАРЕЛИИ НА ЛЕСОРАЗРАБОТКАХ АВТОМОБИЛИ ПРОХОДЯТ ПО
СПЕЦИАЛЬНО ПРОЛОЖЕННЫМ ИЗ ДОСОК ЛЕЖНЕВЫМ ДОРОГАМ

ФОТО Союзфото

ПОПУЛЯРНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ
ВСЕСОЮЗНОГО ОБЩЕСТВА АВТОДОРВЫХОДИТ
ДВА РАЗА
В МЕСЯЦ

7 ГОД ИЗДАНИЯ

ЦС Автодора—Москва, угол Мяс-
ницкой и Фуркасовского п., д. 5/12
Телеф. 4-28-26.РЕДАКЦИЯ: Москва, 1-й Само-
течный пер., 17. Телеф. Д-1-23-87.Массово-тиражный сектор
тел. 6-51-69.ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1934 год:
на год—7 р. 20 к., 6 мес.—3 р.
60 к., 3 мес.—1 р. 80 к.РЕМОНТ ТРАКТОРОВ—
ВАЖНЕЙШИЙ УЧАСТОК ПОСЕВНОЙ

УСИЛИМ УЧАСТИЕ АВТОДОРА В ПРОВЕДЕНИИ ВЕСЕННЕГО СЕВА

Весна уже вступила на территорию Советского союза. В ряде южных районов еще с середины февраля начались полевые работы, появились на участках и первые тракторные колонны. Теперь буквально с каждым днем весна захватывает все новые и новые районы, стремительно продвигаясь по необъятным просторам полей с юга на север, с запада на восток.

Весенний сев этого года должен пройти, как никогда, организованно, положив начало быстрому подъему урожайности и повышению производительности социалистического сельского хозяйства, повышению его качества.

Сейчас уже все предпосылки для успешного выполнения этих задач созданы. Колхозы и совхозы далеко шагнули вперед в своем организационно-хозяйственном укреплении, они, как никогда раньше, вооружены тракторами, комбайнами, сельскохозяйственными машинами, минеральными удобрениями, подготовленными кадрами, т. е. всеми элементами передовой сельскохозяйственной техники.

Все дело теперь в умении во-время подготовиться к этой важнейшей кампании: в умении наиболее правильно использовать огромные возможности.

В первую очередь необходимо было привести в боевую готовность весь тракторный парк Союза, все сельскохозяйственные машины. Как выполнено это боевое задание партии и правительства?

По сведениям о ходе зимнего ремонта тракторов на 5 марта этого года в системе Наркомзема отремонтировано 91 288 тракторов или 82,4 проц. плана, а в системе Наркомсовхозов 29 000 тракторов или 70,2 проц. плана. Сопоставление с цифрами 1933 года говорит, правда, о значительном повышении темпов ремонта. Известно, что на 5 марта 1933 года было отремонтировано тракторов по системе НКЗ лишь 59,5 проц., а по системе Наркомсовхозов только 39,5 проц. Но тем не менее выполнение текущего ремонтного плана нельзя признать удовлетворительным.

Достаточно сравнить выполнение плана по отдельным краям и областям, чтобы убедиться, что в ряде мест отношение к ремонту тракторов—важнейшему звену подготовки к севу—безобразное.

Наряду с Арменией, Московской и Харьковской областями, Киргизией и Кара-Калпакской АССР, закончившими по МТС ремонтную кампанию, ЦЧО, Челябинский, Саратовский и Восточносибирский края сильно отстают.

До сих пор производится, главным образом, ремонт тракторов СТЗ, ХТЗ и путиловских фордзонов, а трактора иностранных марок многие ремонтные мастерские отложили на последнюю очередь. В результате имеется угроза того, что большое количество тракторов иностранных марок будет обречено в горячую пору сева на бездействие.

Наши тракторные гиганты неуклонно повышают количество и качество выпускаемой продукции. За 1933 г. было выпущено 73 370 тракторов, в январе этого года тракторные заводы дали около 7500 тракторов. Но если мы во-время не снабдим огромный тракторный парк запасными частями, он будет простаивать в течение длительного времени.

Ремонт тракторов—важнейший уча-
сток посевной 1
КОРЗУН—Как гараж Мосавтогвозда
боролся за экономии бензина 3
И. Ф-Н—Социалистический договор с
Чувашией в действии 4
Г. БЕЛЯЕВ—Как агитбригада «Шесте-
ренка» боролась с бездорожьем в
Башкирии 6
КЛИМ—Бесхозяйственность губит ты-
сячи тонн бензина и масел 7
Инж. Н. МЕНГЕЛ—Как колхозу, сов-
хозу и МТС правильно построить и
содержать свои дороги 8
Техн. РОДИОНОВ—Путевой лист—
важнейший элемент правильной
автоэксплуатации 11
Г. ДЕМИН—Ремонт тракторов—под-
готовка к посевной 12

Инж. КОРОСТЕЛИН—За внедрение
алюминиевых головок цилиндров
в автомобильных двигателях 15
АРС. ТУМАНЯН—Кодекс поведения
хорошего шофера 16
Всю силу пролетарского суда обру-
шить на дезорганизаторов авто-
транспорта 19
Ю.—Автоматическая коробка Остин-
Хале с бесконечным числом пере-
дач 21
ЮДОЛ—Американские автомобили
1934 г. 22
Д.—Применение резины в автостроении
Новости мировой автодорожной тех-
ники 26
Обмениваемся опытом гаражей 28
Из практики заграничных гаражей 29
Рабселькоры-автодорожцы шьют 30

МАРТ 1934 г.

6

А каково положение с обеспечением тракторного парка запасными частями?

По сведениям на 1 марта план I квартала по запасным частям к тракторам всех марок выполнен на 57 проц. и в том числе по СТЗ и ХТЗ на 80 проц. Эти цифры говорят о безусловном неблагоприятии на этом участке, что объясняется в первую очередь недостаточным вниманием к производству запчастей со стороны ряда заводов и их руководителей, имена которых публикуются в газете „Правда“, поздним размещением заказов, поздним уточнением спецификаций. Некоторые заводы (Крамшазовод, Коломенский) „выполнили“ задание на... 0 проц.

Сейчас внимание всей страны должно быть устремлено к полям колхозов и совхозов, которые должны дать в этом году новый рекордный урожай. Напряженное положение с выполнением плана подготовки к севу должно быть ликвидировано при активном участии всей общественности на основе испытанных методов соцсоревнования и ударничества. Немалую роль здесь призваны сыграть и автодорожские организации, непосредственно связанные с этим участком.

Автодор в течение ряда лет мобилизует свои силы на подготовку и проведение важнейших сельскохозяйственных кампаний. В прошлом году по данным 18 организаций во время весенней посевной кампании в совхозах, МТС и колхозах работало 478 ремонтных автодорожских бригад в составе 2 618 чел. и 11 передвижных ремонтных мастерских на автомашинах, которые отремонтировали 2 955 сельхозмашин, 1 551 трактор, 159 автомобилей и 202 мотора. На заводах, изготовляющих тракторные запчасти, работало 277 бригад и контрольных постов, обеспечивших несомненные достижения в борьбе за количество, комплектность и качество производства тракторных деталей. Подготовлено и направлено в совхозы, МТС и МТМ 2 582 тракториста, 1 782 шофера и 103 механика-ремонтнера. В порядке суботников отремонтировано 337 км подъездных путей и 378 мостов.

Эти достижения конечно недостаточны. Помощь севу со стороны автодорожских организаций в этом году должна быть значительно усилена.

К сожалению, Центральный совет Автодора до сих пор не располагает достаточными данными об участии автодорожских организаций в подготовке к севу. Учет и отчетность здесь поставлены крайне скверно, и поэтому не представляется возможным приводить какие-либо сводки. Остановимся на отдельных фактах.

Автодорожцы Ленинградской области отремонтировали 34 трактора и 98 сельхозмашин.

Украинский Автодор до 1 февраля послал в районы 43 ремонтных бригады, отремонтировал свыше 52 тракторов и автомашин, послал в МТС 50 специалистов-ремонтников, организовал несколько десятков кружков по подготовке трактористов и создал 23 базовых коллектива при МТС. Следует отметить, что эти достижения крайне недостаточны, тем более, что они в значительной мере объясняются активностью Автодора одной Донецкой области, который послал 17 ремонтных бригад, отремонтировал 23 трактора, 123 сельки и 117 различных сельхозмашин и подготовил к севу 57 трактористов.

Автодор Белоруссии отремонтировал 4 трактора и 3 автомашины, отправил в МТС 5 бригад по ремонту тракторов и сельхозорудий, создал 7 контрольных постов и 6 ударных бригад на заводах, изготовляющих запчасти (в Минске, Гомеле, Витебске и Могилеве) и организовал 10 коллективов в МТС.

Мы имеем примеры ударной работы отдельных автодорожских бригад, ремонтирующих тракторы сверхурочно в выходные дни. Так, например, бригада Автодора при Пермской МТС в сверхурочное время отремонтировала 2 трактора и 2 плуга. Автодор того же Пермского района провел аэросанный пробег по маршруту Пермь—Свердловск под лозунгом подготовки к севу и ремонту тракторного парка. Участники пробега в пути провели большую агитмассовую работу.

В Аджаристане автодорожские коллективы и группы юных друзей Автодора отремонтировали 213 штук сельхозинвентаря для колхозов „Аджара“, „За коллективизацию“ и „Авангард“ и приступили к ремонту инвентаря передового в Аджаристане колхоза им. Ворошилова. Мастерские Автодора здесь целиком переключились на выполнение посевных заданий.

Бежецкая МТМ Московской области при активном участии коллектива Автодора привела в боевую готовность все 114 тракторов, причем ударные бригады автодорожцев-ремонтников приняли на себя обязательство вместе со всей общественностью восстановить еще 20 тракторов, забракованных комиссией.

К сожалению, эти отрывочные сведения не дают полной картины участия Автодора в подготовке к посевной. Большинство сельскохозяйственных краев и областей пока ничего не сообщили о своей работе.

Но даже и по приведенным цифрам и фактам мы приходим к прямому выводу о том, что темпы помощи севу недостаточны, что местные организации недооценивают важности мобилизации автодорожской общественности на ремонт тракторов, на своевременное и комплектное изготовление запчастей, на восстановление и ремонт отдельных неспрошенных участков дорог, мостов и переправ, необходимых для срочной переброски посевных грузов.

По массово-производственному походу им. XVII партсъезда все автодорожские организации, от республиканских советов до низовых коллективов, взяли на себя различные обязательства, среди которых видное место занимало участие в весенней посевной. Эти обязательства в ряде краев и областей не выполнены, и среди них одно из первых мест по праву принадлежит Московским областному и городскому советам Автодора.

Причины этого ясны — они заключаются в неизжитой еще безответственности руководителей, в канцелярско-бюрократическом методе руководства, который еще в сильной степени присущ автодорожским организациям, а также почти в полном отсутствии проверки исполнения.

С этими основными недочетами нужно вести решительную борьбу. На фронте подготовки в 2 участия в весенней посевной активности Автодора необходимо резко повысить.

КАК ГАРАЖ МОСАВТОГРУЗА БОРОЛСЯ ЗА ЭКОНОМИЮ БЕНЗИНА

В № 23 журнала за 1933 г. в статье т. З. Аф-ева „Опыт перестройки эксплуатации машин в гараже Мосавтогруза“ были отмечены мероприятия, благодаря которым автотарк, находившийся в прорыве, выправился и добился значительного снижения нулевого пробега и увеличения тонно-километража.

Одним из результатов перестройки системы эксплуатации машин в автотарке является также уменьшение расхода бензина. Успехи автотарки в этой области представляют большой интерес.

Помещая на эту тему статью директора гаража т. Корзуна, редакция приглашает работников других автохозяйств также поделиться опытом своей работы как в этой области, так и в других.

Редакция считает, однако, что поскольку в 1933 г. был допущен перерасход бензина против плановых норм, борьба за экономию бензина была все же недостаточной, и в 1934 г. нужно добиться снижения против плановых норм.

Редакция

Два года назад плановая норма расхода бензина на 1 км в 1-м грузовом автотарке Мосавтогруза была 586 граммов. Но фактически горючего расходовалось гораздо больше,—перерасход составил 27,5 проц. В 1932 г. перерасход бензина несколько снизился, но все же он был довольно высоким,—при повышенной против 1931 г. норме в 598 граммов перерасход был более 15 проц.

В прошлом году картина в корне изменилась. Плановая норма была снижена до 574 граммов на 1 км. И при этой сниженной плановой норме средний расход бензина за год только на 2,5 проц. превалил норму.

Во втором квартале не только не было перерасхода, но даже удалось добиться некоторой экономии—1,3 проц.; в следующем квартале эта экономия была более чем утроена и составила 4,3 проц. от нормы. Но в четвертом квартале кривая расхода горючего вскопчила вверх—перерасход составил 7,3 проц. Эти 7,3 проц. в четвертом квартале и 3,2 проц. в первом квартале и определили среднюю за год в 2,5 проц. перерасхода. В сравнении же с 1932 г. прошлый год дал уменьшение расхода бензина в среднем на 14,4 проц., причем в большинстве месяцев разница против 1932 г. превышала эту среднюю годовую, доходя в марте до 21,4 проц., а в декабре—даже до 24,6 проц.

Если перевести эти проценты в реальные тонны горючего, в рубль, то получится, что парк сэкономил против 1932 г. 563 тонны бензина, стоимостью 180 тыс. руб. (по старым ценам). За весь прошлый год парк израсходовал количество бензина, которого хватило в предыдущем году только на 10 месяцев. Следовательно, парк сэкономил двухмесячную норму горючего. Вот результаты конкретной борьбы за экономию горючего.

Как же удалось парку добиться этого?

Три-четыре мероприятия в основном решили успех дела: введение премиальной системы за экономией горючего, ежедневный учет бензина, изучение моторов, инструктирование регулировщиков и т. д.

За экономией в расходе бензина шоферам была установлена премия в размере 75 проц., а затем и 80 проц. стоимости сэкономленного бензина. Была введена система премирования и для регулировщиков, механиков, техников и других лиц, так или иначе могущих влиять на расходование бензина.

Был введен ежедневный учет расхода горючего по каждой машине в отдельности. Одно-

временно был установлен контроль в целях борьбы с холостой работой мотора; был организован регулировочный цех, где ремонтировались карбюраторы и магнето. На всех карбюраторах были заменены жиклеры на меньший калибр.

Для установления фактической нормы расхода горючего, в зависимости от типов мотора, было проведено лабораторное испытание двух типов моторов в присутствии регулировщиков, и на основе этих данных разработана таблица норм расхода бензина на километры в соответствии с типом машины. Все регулировщики были пропущены через специальные курсы по повышению квалификации.

Была проведена большая массово-разъяснительная работа среди рабочих парка.

С апреля была введена система удержания за перерасход бензина, происшедший по вине шоферов.

В путевом листе шофера одновременно с заданием и расчетом заработка указывается и норма расхода бензина. Каждый шофер парка знает в любой момент, сколько ему надо израсходовать бензина, чтобы уложиться в норму.

За 11 месяцев 1933 г. было выплачено премий за экономию бензина 30 773 рубля, а удержано с апреля по ноябрь 5 670 руб.

Эта система введена недавно, но положительные результаты ее успели уже сказаться. Так, в январе 1934 г. на 1 км пробега было израсходовано бензина 554 грамма (96,5% плана), в феврале—510 граммов (89,1% плана), а в первой декаде марта—504 грамма (87,8% плана).

Новая система учета расхода горючего чрезвычайно выгодна не только предприятиям, но и каждому шоферу, так как дает ему возможность увеличить свой заработок путем экономии бензина.

Опыт парка заинтересовал многие автобазы Москвы, и некоторые крупные автопредприятия уже применяют его у себя.

Как показала проверка, большинство автобаз в Москве в прошлом году уложились в установленные нормы расхода бензина, поэтому в текущем году основная задача автопредприятий заключается в том, чтобы снизить фактический расход бензина ниже установленных норм.

С этой целью необходимо провести соревнование между автопредприятиями Москвы по одинаковым маркам машин на наибольшую экономно расходования бензина.

СОЦИАЛИСТИЧЕСКИЙ ДОГОВОР С ЧУВАШЕЙ В ДЕЙСТВИИ

ОБЗОР 3

Равняться на Горьковский край

После того, как договор с Чувашией был подписан, делегаты республик и областей вернулись из Чебоксар домой. Свеженькие экземпляры копий торжественного соглашения, под которым чернел длинный ряд подписей республик, краев и областей, горячие речи энтузиастов чувашских «американок», еще звучавшие в ушах, и самые эти «американки», покойные, ровные, такие гостеприимные и приветливые,—все это звало к немедленным действиям, к работе, к борьбе.

Некоторые так и сделали и с места в карьер поставили перед риками вопрос о камне, о песке, гравии, о подводах, привели в движение тысячные массы людей.

Так сделали в Горьковском крае.

Еще 11 ноября президиум крайисполкома дал директиву к началу декабря, т. е. ко времени открытия чувашского съезда, закончить и представить на утверждение окончательно разработанный план дорожного строительства на 1934 г. Ко времени окончания съезда в Горьком были окончательно проверены и утверждены дорожные планы почти по всем районам. При этом была дана новая установка: перейти на строительство дорог улучшенного типа.

Развернули широкую сеть районных курсов для подготовки дорсельуполномоченных и дорожных бригадиров. На этих курсах обучается 2700 человек.

В районы было брошено около 100 работников дорожных органов и техникумов; они подняли на ноги более пятидесяти районов, провели в них дорожные совещания, на участках они организовали кустовые производственно-технические совещания и здесь по пунктам прорабатывали чебоксарский договор.



К сведению республик, краев и областей, подписавших с Чувашией договор о ликвидации бездорожья. На снимке — типичный вид чувашской сельской дороги (в Марьин-Посад)

С 15 января начался дорожный месячник.

На всесоюзной радиоперекличке дортрансов и автодорожных организаций представители Горьковского края доложили, что в результате дорожного месячника, закончившегося 15 февраля, годовой план заготовки строительных материалов выполнен на 60 проц. и все заготовленные материалы вывезены на места работ. Ремонт дорожных механизмов выполнен на 72 проц., а к 1 марта будет полностью закончен. Почти половина всех намеченных объектов строительства уже обеспечена окончательно утвержденными проектами.

С 1 марта Горьковский край будет полностью готов к развертыванию всего фронта дорожных работ. Так закончил свое сообщение представитель Горьковского края на радиоперекличке 17 февраля.

В других краях и областях поступили по-иному.

Миллион обещаний—ноль исполнения

Ленинградская и Западная области, не довольствуясь общим договором с Чувашской АССР, договорились о том, чтобы заключить между собой отдельный договор. Договор заключили и разослали по сельсоветам и колхозам. Великолепный договор! Все, что только возможно, предусмотрено и включено в этот ответственный документ: «К 15 января разработать конкретные планы и довести их до каждого сельсовета и колхоза, МТС и совхоза, дорожной бригады и дорожного участка», «не позднее 15 января проработать план капитального строительства и ремонта и развернуть соревнование»... «провести аэросанные пробег»... «пустить по районам культавтомобили», «провести радиопереклички, кольцевые лыжные пробеги физкультурников, агитационно оформить вокзалы, колхозные базары, подъезды... объявить конкурс... организовать дорожные бригады...».

При проверке, от этого пышного фейерверка взаимных обязательств и обещаний ничего не осталось. При проверке выяснилось, что «Лендортранс проявил недопустимую халатность в обеспечении строительства проектами,— так пишет в своем заключении инспектор Глаздортранса.—Зная еще в сентябре объекты нового дорожного строительства в 1934 г., Лендортранс своевременно не подготовил для них технических проектов и сейчас новое дорожное строительство фактическими проектами не обеспечено».

«К новому дорожному строительству Лендортранс проявил полное невнимание. Конское поголовье дортранса находится в истощенном состоянии. Механические средства не распределены между объектами. Автотранспорт работает на сторону. Заготовка строительных материалов проходит слабо. Вывозка—еще хуже».

К 10 февраля камня для нового дорожного строительства в области заготовили 47,3 проц., а вывезли 19 проц., гравия вывезли 21 проц., щебня заготовлено всего 11 проц. Еще хуже

обеспечены стройматериалами дороги низовой сети, изготовлено для них только 35—40 проц. необходимого количества. Совсем плохо с ремонтом дорожных машин—подготовлено не более 20 проц. машинного парка дортранса.

Вот с чем пришли на радиопереключку представители Лендортранса и Ленавтодора.

В Ленинградской области в этом году должны быть развернуты большие работы по постройке Архангелогородской и Приморской дорог и Киевского шоссе союзного значения, а также дороги на Карельском перешейке. На вопрос, как обеспечиваются эти дороги стройматериалами, последовало жалкое признание: «Плохо, железная дорога вагонов не дает. Для строительства Киевского шоссе не дано ни одного вагона».

Посмотрим теперь, какие успехи имеет соревнующаяся с Ленинградской Западная область.

Положение угрожает прорывом

В области важнейшими объектами дорожного строительства являются тракты Великолуцкий, Невельский, Усвяцкий и Велижский. Это—основные дорожные строительства, имеющие большое хозяйственно-экономическое значение для области.

Так вот по этим четырем важнейшим объектам положение на 10 февраля представлялось в таком виде. На тракт Невель—Сеньково вывезено 8,6 проц. стройматериалов, на участок Невель—Борисово—Велижск—25,8 проц., на тракт Великолуцк—Сеньково—13,9 проц. На другие участки ничего не вывезено.

Для того чтобы окончить к 10 марта вывозку стройматериалов на строительство Великолуцкого тракта, необходимо, чтобы ежедневно с 5 февраля работало не менее 2 000 подвод, фактически же с 25 января работает в среднем 220 подвод, т. е. немного более 10 проц. До февраля к реализации трудучастия районы не приступали, и планы трудучастия до сельсовета не доведены.

Таково же положение в общем и по тракту Невель—Борисов. Вместо 1 600 подвод, необходимых тракту ежедневно, работает не более 600.

Положение на строительстве трактов явно грозит прорывом. Материально-техническая подготовка нигде не годится, карьеры камня, песка и гравия не разрабатываются, качество заготавливаемых материалов скверное, дорожные рабочие не обеспечены жильем, лошади не имеют фуража. Райисполкомы недооценивают значения дорожного строительства, срывают мероприятия по прикреплению колхозов к участкам, срывают договорную работу по гужу.

Таково положение почти на всех трактах и не только на трактах, а и по всему фронту дорожных работ в области. К 15 февраля для нового дорожного строительства областного значения вывезено камня 39,2 проц., песка—12 проц., для низовых дорог вывезено 28 проц. камня, песка... 5,6 проц. К 15 февраля отремонтировано всего 9,5 проц. дорожных механизмов.

Как показала радиопереключка, почти во всех республиках, краях и областях картина в общем одинаковая. Всеми одинаково проявляется недооценка значения дорожного строительства, сплэш и рядом средства, отпущенные по бюджету на дорожное строительство, расходуются не по назначению. Дорожные организации не только не получают содействия со стороны местных органов, но во многих случаях послед-

ние срывают все мероприятия, которые дортрансы проводят собственными силами. Причина этого заключается в неумении местных органов сочетать дорожную работу с текущими хозяйственно-политическими кампаниями.

При этом надо отметить, что не только на местах, но и в центре и, прежде всего, в Цудортрансе и Главдортрансе нет еще должного поворота «лицом к дороге». Планы нового дорожного строительства были утверждены со значительным запозданием (только 20 января), до этого местные организации и дортрансы не знали объема работ, и это, несомненно, сыграло свою роль.

До конца февраля в аппаратах Цудортранса и Главдортранса господствует окончательно осужденная XVII съездом партии функционалка. Связь с местами работ у центральных органов дорожного строительства слабая и носит довольно случайный характер. В конце февраля в Управлении нового дорожного строительства Главдортранса имелись сведения только на 1—10 февраля, и то лишь от 6 краев и областей. В секторе низовых дорог сведения имелись также только на 1 февраля.

Сведения эти представляют собой общие цифры по краю или области и не дают никакого представления о положении дел на отдельных объектах дорожного строительства.

Если к этой статистической отчетности, присылаемой раз в месяц, прибавить «живую связь», представленную несколькими инспекторами, да случайные доношения,—то это будет все, что связывает центр с местами.

Такое положение перед лицом большой программы дорожного строительства в этом году, исчисляемого в сумме 330 млн. руб. только по РСФСР, внушает серьезную тревогу. До начала разворота дорожных работ осталось менее месяца.

Найти основное звено

Заместитель председателя Центрального совета Автодора Т. Данилов на радиопереключке, подводя итоги, сказал: «Плохо пока работают дорожные органы, но еще хуже—автодорожные организации».

Со стороны последних наблюдается неспособность найти основное звено, ухватившись за которое можно было бы потянуть всю цепь мероприятий содействия дорожному строительству. В этом находит свое отражение слабость автодорожной работы в деревне.

Между тем сама жизнь выдвигает новые формы и пути организации масс на борьбу с бездорожьем. Одной из таких форм является совместная работа Автодора с политотделами МТС под руководством последних. В печати уже были опубликованы сведения о дорожной автодорожной работе политотдела Подбельской МТС. Теперь уже имеются отклики на почин Подбельской МТС от других политотделов. Большую работу проводит Крестовская МТС (ЛЧО), Лоягская МТС (Белоруссия) и некоторые другие.

Широко использовать помощь политотделов МТС для развертывания дорожной работы колхозов—это одна из первоочередных задач автодорожных организаций.

Под руководством политотделов МТС, вместе с ними, автодорожные организации должны развертывать свою работу в колхозной деревне и в частности по дорожному строительству.

КАК АГИТБРИГАДА „ШЕСТЕРЕНКА“ БОРОЛАСЬ С БЕЗДОРОЖЬЕМ В БАШКИРИИ

В 1933 г. Башкирия добилась известных успехов в дорожном строительстве с трудучастием населения. Если в 1932 г. план дорожных работ был выполнен лишь на 70 проц., то в 1933 г. большой план выполнен на 97 проц.

Мы хотим здесь подробно остановиться на одном опыте, примененном в Башкирии, который сыграл большую организующую роль. Речь идет о местной агитхудожественной бригаде «Шестеренка», посланной Башавтодором совместно с республиканским Дортрансом во время проведения месячника по борьбе с бездорожьем.

Агитируя на митингах художественными выступлениями за хорошую дорогу и исправные мосты, крепко ударя по председателям риков, сельсоветов и колхозов, срывающих месячник по борьбе с бездорожьем, вручая им тут же рогожные знамена и рогожные портфели, бригада в результате блестяще справилась с порученной ей задачей.

Куда бы ни прибывала «Шестеренка», везде она производила сильное впечатление на колхозников и единоличников, показывая им на живых примерах, как надо работать по-ударному, как следует не только вскрывать, но и немедленно исправлять обнаруженные недочеты в дорожном строительстве с трудучастием населения. После выступлений агитбригады немедленно развертывалось соцсоревнование между отдельными колхозами и сельсоветами, колхозниками и единоличниками, которые начинали активно работать по постройке и ремонту дорог и мостов.

Не ограничиваясь массово-разъяснительной работой, «Шестеренка» принимала непосредственное участие в дорожном строительстве—нагружала и возила камни на дорогу, помогала разбивать дорожное полотно на участки, ремонтировала мосты и т. п.

В Архангельском сельсовете бригада вместе с райштабом сумела организовать субботник, какого по многочисленности участников и результатам проделанной работы там еще не видели. В субботнике приняли участие члены профсоюза, автодорожцы, колхозники и единоличники, причем среди них многие, выполнив положенные им по закону 6 трудовых, работали в порядке соревнования. Секретарь сельской ячейки Автодора т. Аук, отказавшийся до приезда бригады выходить на субботники, после поднесения ему на митинге черной грамоты работал так хорошо, что райштаб снял с него позорную грамоту и включил в красный список ударников.

Результаты субботника на месте были подведены в художественном выступлении бригады, умело осветившей положительные и отрицательные стороны проделанной работы. Наиболее отличившимся тут же были розданы денежные премии.

Приехала «Шестеренка» в особо отстающий Табынский сельсовет Красноуфольского района. Комсомол здесь не работает, учителя—тоже. Самокритика не в почете. Зам. секретаря ячейки ВКП(б) Ермаков арестовывает стенгазету за деловую критику работы сельсовета. Неудивительно поэтому, что к приезду бригады план ремонта дорог был выполнен только на 0,8 проц.

Бригада сразу же применила свои испытанные методы работы. Она созвала «митинг», на котором под аккомпанемент баянов участники пели частушки о плохих дорогах, песни об Автодоре, о бригадных методах работы. От имени райштаба «Шестеренка» преподнесла рогожное знамя спавшему до сих пор сельсовету, а председателю двух худших колхозов наградила рогожными портфелями.

Среди молчавших пока колхозников и единоличников начали раздаваться возгласы: «верно, правильно, неужели мы на последнем месте, завтра же выходим на дорогу...»

На сцене появился председатель сельсовета.—«Мы по заслугам получили позорное знамя,—говорил он.—В пятидневный срок снимем это позорное пятно». За ним выступили председатели колхозов, бригадиры, колхозники, единоличники. Каждый из них дал конкретное обязательство и все они вызвали друг друга на соревнование.

«Я завоевывал советскую власть, завтра выхожу завоевывать дорогу»,—говорил 60-летний красный партизан, не обязанный отработывать трудов дни на дорожном строительстве.

«Бригада правильно критиковала учительство, мы с завтрашнего дня все свободное время посвятим дорожному строительству»,—завила учительница, призывая всех выйти на работу.

Перелом совершился. На другой же день 105 человек и 37 подвод вышли драться за культурную дорогу. А ведь незадолго перед этим приехавший из Красноуфольска уполномоченный райкома, пробыв в Табынске 10 дней, еле-еле сумел привлечь на дорожное строительство 12 подвод.

После отъезда бригады дорожные работы в Табынске уже не приостанавливались, люди аккуратно выходили на рытье траншей и канав, подводы безостановочно подвозили к месту работ гравий и песок.

В Кармаксалинском и Белебеевском районах бригада добилась от директора МТС выделения колхозам на нужды дорожного строительства тракторов, которых до этого времени МТС упорно не давала.

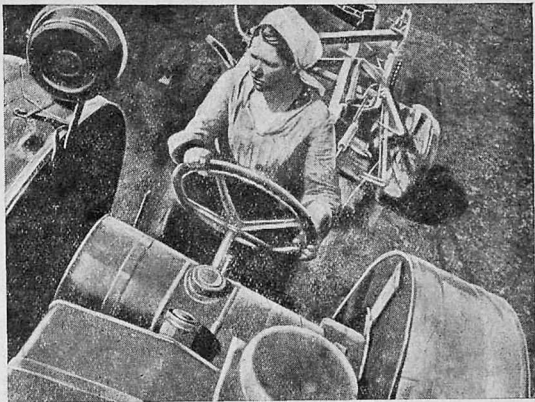
В Тублукшевском сельсовете Белебеевского района, в одной из самых отсталых деревень, бригада получила обязательство колхозников, колхозниц и единоличников закончить постройку и ремонт дорог до уборки путем ежедневного выхода на работу 104 человек и 45 подвод, что и было выполнено ими в срок и полностью.

В ряде районов бригада, связываясь с редакциями местных газет, выпускала специальные бюллетени и стенгазеты, освещавшие ход субботников.

Во время своей работы «Шестеренка» вскрыла немало крупных недочетов в работе дорожных органов и сельсоветов. Так, например, в селе Ирныкино, Архангельского района, бригада установила, что план дорожного строительства не был спущен дортрансом, там же оказалось, что недоимка по трудучастию за 1932 г. в сумме 37 тыс. руб. сельсоветом была самочинно сложена; Архангельский райдоротдел за 4 1/2 месяца выполнил работ только на 1868 руб., а содер-

Трудящиеся женщины великой Страны советов активно участвуют в борьбе за построение социализма, за индустриализацию страны, за мощное коллективизированное сельское хозяйство. На снимке — трактористка зерносовхоза „Гигант“ тов. Белякина за работой в поле

Фото Кундрюцкого (Союз фото)



жание штатов за то же время обошлось в 3 000 руб.; в Мемусе бригада обнаружила очко-вирательскую информацию о выполнении плана дорожного строительства—было указано 135 проц., а на деле оказалось 50, и т. д.

Всего за время месячника «Шестеренка» провела 24 агитхудожественных выступления, 4 552 трудодня и 2 432 конедня—выступлений итог ее

работы. Бригадой было организовано 6 субботников с охватом 1 746 человек и 900 подвод.

В общем. форма агитмассовой работы, применяемая «Шестеренкой», вполне себя оправдала, и ее ценный опыт Автодору необходимо учесть и использовать в текущем году во всех республиках, краях и областях.

Г. Беляев

БЕСХОЗЯЙСТВЕННОСТЬ ГУБИТ ТЫСЯЧИ ТОНН БЕНЗИНА И МАСЕЛ РАСТРАТЧИКИ ГОРЮЧЕГО

Что здесь творилось до июля—трудно установить, так как никакого учета не велось. Велики наши нефтяные богатства,—рассуждали в Сызрани шоферы,—и широко лились бензиновые реки в гаражах. За четыре месяца (июль—октябрь) 13 166 кг бензина перерасходовал гараж Киширкомбината.

Не лучше обстоит дело и по самому крупному в Сызрани гаражу—Автогужтреста Союзтранса. Здесь за III квартал перерасходовано горючего 1 507 кг и 1 132 кг масла. В октябре перерасход еще более увеличился—за один месяц перерасходовано горючего 2 891,1 кг и масла 1 216,4 л.

А вот отдельные факты расхода машинами по гаражу Автогужтреста. Водители машины № 181 Автогужтреста Меунаргий и Чечин в в октябре сделали 4 118 км и перерасходовали против нормы 692,7 кг горючего и 166 л смазочных.

Водители машины № 184 Поляков, Шутиков и Родионов за этот же месяц сделали 4 956 км, перерасходовав 159,6 кг. горючего и 125,6 литров смазочного.

Невольно бросается в глаза резкая разница в перерасходе горючего и смазочного, допущенном этими двумя машинами. Первая, сделав пробег всего на 838 км меньше второй, перерасходовала бензина почти в четыре раза меньше второй. Но повседневного индивидуального учета расхода горючего и масел отдельными машинами в гараже не ведется и поэтому нельзя

точно установить причины такого резкого расхождения в расходе горючего и масел.

Но если принять во внимание, что в октябре машина № 181 работала в районе вне постоянного контроля со стороны гаража и водителем ее был пресловутый Меунаргий, который в прошлом году по решению производственно-товарищеского суда был снят с работы за пьянку, то эта загадка станет более понятной. Там, где нет повседневного контроля, там, где за рулем сидят лодыри и пьяницы, там неизбежны растраты горючего, и наоборот, у хорошего водителя пережоги горючего меньше. Вот машина № 178 (ее водители Михайлов и Сурков) за III квартал не только не имела пережога, но получила экономно горючего 110,3 кг, а машина № 179 под водительством шоферов Шмоинина и Казакова дала экономии 902,3 кг, а бензина и 295,8 л масла. Кстати, почему никто из этих водителей до сих пор не премирован?

Хозяйственники автопарка объясняют перерасход «объективными» причинами, сваливая все на качество горючего. В действительности же главная вина—это отсутствие борьбы за экономно, плохое хранение и охрана горючего, примитивная заправка.

Пора покончить с этим безобразием на автотранспорте. Надо создать необходимые условия, обеспечивающие расход горючего и масел по нормам, а растратчиков горючего привлекать к ответственности.

Клим

Сызрань

КАК КОЛХОЗУ, СОВХОЗУ и МТС

ПРАВИЛЬНО ПОСТРОИТЬ И СОДЕРЖАТЬ СВОИ ДОРОГИ

СТАТЬЯ 3

Ликвидация бездорожья в Советском союзе должна быть осуществлена в течение ближайших лет. Этого требует соглашение на ликвидацию бездорожья, заключенный в Чувашии, об этом же говорит и решение IV сессии ВЦИК.

Автодорожная общественность должна уделять исключительное внимание вопросам постройки дорог и правильного их содержания, в первую очередь по сети сельских дорог и дорог специального назначения (подвездные, внутрикколхозные и др.).

ЦС Автодора поставил перед своими организациями задачу: в 1934 г. не только активно участвовать в мобилизации трудового населения на дорожные работы, но и непосредственно, своими силами, строить и ремонтировать дороги и мосты, а также постоянно наблюдать за содержанием отдельных участков.

В помощь автодорожному коллективу в колхозе, совхозе и МТС редакция с этого номера журнала начинает печатание серии статей т. Менгел на тему о том, как правильно построить и содержать грунтовую дорогу.

В статье 2-й были даны общие сведения о материалах, применяемых при строительстве грунтовых дорог, и указывалось, как определить содержание глины в грунте.

В настоящей статье излагаются способы определения содержания песка и пыли в грунте, понятие о почвах и порядок заготовки строительных материалов.

Способ определения содержания песка и пыли в грунте и порядок заготовки строительных материалов

В специальный стакан, называемый мензуркой, с начерченными на нем делениями, показывающими объем его в кубических сантиметрах, насыпают 10 куб. см грунта, затем наливают до 100 куб. см воды и размешивают стеклянной палочкой. Через 1,5 мин. воду осторожно сливают. После этого снова наливают воду, опять перемешивают и выливают. Так делают до тех пор, пока вода не станет почти прозрачной. Это покажет, что пыль и глина совершенно вымыты, и в мензурке остался только песок.

Чистого песка после промывки грунта, конечно, меньше, чем было первоначально грунта, и по делениям мензурки легко определить, сколько имеется песка.

Так как первоначально грунта было 10 куб. см, то каждый 1 куб. см осадка составит 10 проц. всего грунта. Следовательно, для того чтобы узнать, сколько процентов песка находится в грунте, надо умножить объем (количество) осадка, показываемый делением мензурки, на 10.

Пример: Если в мензурке осталось песка объемом 4,2 куб. см, тогда полное содержание его в грунте: $4,2 \times 10 = 42$ проц.

Если в составе грунта глины оказалось 28 проц. и песка 42 проц., то все остальное приходится на долю пыли. То число, которое будет недоставать до 100 проц., и будет показывать, сколько процентов имеется в грунте пыли: $100 - (28 + 42) = 30$ проц.

Почвы

При проведении дорог мы имели дело главным образом с верхними—поверхностными—слоями земной коры, называемыми почвой. Грунты, образующие слой земли, находятся не в одинаковых условиях. Верхне-поверхностные слои подвергают действию температуры воздуха, на них влияют просачивающиеся воды, они изменяются под действием животной и растительной жизни.

Остатки растений и животной жизни—помет, кости и т. д.,—оставаясь на земле, разлагаются, образуя в конечном результате перегной, который впитывается в верхний слой почвы, придавая ей черный цвет. Так образуется чернозем или растительная земля (серого цвета).

Черноземы имеют всегда зернистую структуру (строение). В дорожном отношении качество их зависит главным образом от их состава: на глинистых черноземах дороги бывают плохими, они липки уже после небольших дождей, на черноземах песчаных дороги удовлетворительны.

Торф—это полуразложившиеся, полусгнившие остатки болотных растений. Торфяной грунт сильно сжимается, упруг и его трудно утрамбовать; во влажном состоянии он распадается. Как материал для дорог торф не годится.

Гравий представляет собой частицы горных пород размером от 2 мм до 6 см. Это превосходный материал для укрепления дорог. Однако кроме отдельных крупных зерен для укрепления проезда желательно в состав гравия при смешивать мелкий связующий материал в виде глины и песка (глины не более 15 проц. от количества гравия).

Заготовка гравия и песка

Гравий и песок или выкапываются из гор (карьерным способом) или добываются в поймах рек.

Заготовку гравия и песка следует производить зимой по удобному для проезда санному пути.

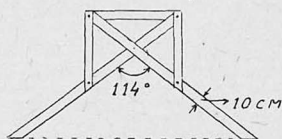


Рис. 1. Шаблон, сколачиваемый из деревянных реек, служит для оправки и обмера куч гравия и песка

Для отделения слишком крупного гравия и для предварительной очистки иногда материал пропускают на месте добычи через грохота.

Подвезенный к месту работ материал выставляется на обрезах или на полотне дороги в штабели (кучи) определенной формы. Обмер кучи

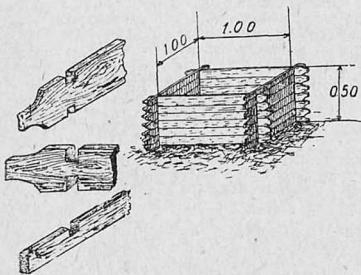


Рис. 2. Мерный бездонный ящик, служащий для обмера песка и гравия

производится после оправки его шаблоном (рис. 1), который сколачивается из деревянных реек толщиной 1,2 см. При проверке шаблон должен плотно прилегать к поверхности кучи со всех сторон. До выкладки материала в кучи следует очистить поверхность земли от снега и выровнять ее.

При приемке гравия и песка обычно до 20 проц. сдаваемых штабелей надо проверить мерным бездонным ящиком (рис. 2).

Разработка карьеров должна вестись под строгим наблюдением десятника; при этом должны соблюдаться два следующих важнейших условия: 1) должен быть обеспечен достаточно широкий фронт работ и 2) материал из карьера необходимо брать так, чтобы все время сохранялась наклонность стенок. Нельзя допускать работу подкломом, потому что такой способ разработки часто ведет к несчастным случаям.

Лесные материалы

Лесной материал в дорожном строительстве применяется преимущественно для постройки мостов и труб. Лес, идущий на мосты и трубы, должен быть зимней рубки. Он должен отвечать следующим основным требованиям:

а) бревна должны быть из здорового свежего леса, плотной, мелкослоистой древесины и прямостельные;

б) бревна не должны быть закомльстые; разница в толщине, в вершине и в комле не должна превышать 0,01 длины бревна;

в) бревна не должны быть сильно сучковатыми. Деревья с сучьями более 7,5 см должны применяться лишь на второстепенные части мостов.

При постройке мостов и труб преимущественно употребляется лес хвойных пород (ель, сосна). Из хвойных пород предпочтение должно быть отдано сосне, которая более тверда и крепка, чем ель, и меньше подвергается гниению. Ель следует применять не на сваи, насадки и прононы мостов, а на более второстепенные его части (перила, заборные стенки и др.).

Из других пород деревьев прекрасным материалом для мостов является лиственница, которая, будучи не слабее сосны, еще менее подвергается гниению.

Деревья более слабых пород можно употреблять только на временные мостики.

Заготовка леса

Бревна обычно заготавливаются зимой, когда качество их лучше, а вывозка легче по санному пути. Заготовленный зимою лес меньше подвергается гниению. Однако при заготовке леса зимой не следует производить валку в сильные морозы, так как мерзлое дерево весьма чувствительно к ударам, неизбежным при валке, и от хрупкости своей в это время может треснуть.

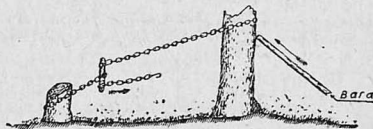


Рис. 3. Подрубленное дерево валият веревками и вагами, которыми упирают дерево

Чтобы повалить дерево с корнем, его сначала окапывают и обрубают корни близко от ствола. Подрубленное дерево валият веревками, вагами, которыми упирают дерево (рис. 3). Этот способ выгоден тем, что потом не требуется производить дорогостоящей корчевки, однако зимой он сопряжен с довольно большими неудобствами.

Чтобы повалить дерево без корня, ствол его подрубают топором (рис. 4), куда дерево будет валиться, и подпиливают с другой стороны. Чтобы не защемило пилы, вставляют в пропил клин, который также помогает направлять дерево при падении. Пилы употребляются обычные — поперечные.

Сваленные деревья очищают от сучьев и коры, распиливают на требуемые размеры и вывозят к месту работ, где складывают на подкладки из жердей или тонких бревен в трехрядные штабели. Складывать надо так, чтобы в каждом ряду комлы были обращены в одну сторону. Место для штабеля надо выбрать сухое, открытое. Не разрешается укладывать лес над канавами.

Прежде чем пускать лесоматериал в дело, надо его тщательно осмотреть, соответствует ли он техническим условиям как по качеству древе-

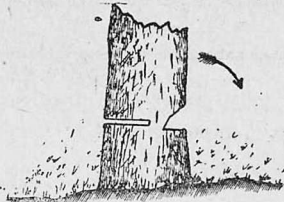


Рис. 4. Чтобы повалить дерево без корня, ствол его подрубают топором с той стороны куда дерево будет валиться, а подпиливают с противоположной стороны.

сны, так и по своей форме и размерам. При этом толщина бревен измеряется в его тонком конце (в отрубе) и округляется до целых сантиметров. На длину следует напускать около 20 см против требуемых размеров.

Если при выкладке лесоматериала в штабеля имеется опасение, что от быстрого высыхания могут появиться крупные трещины, то торцы лесоматериала окрашиваются или обмазываются известью или глиной.

Меры защиты дерева

Под влиянием влаги в дереве уже в постройке может начаться процесс гниения. Для того чтобы этого не допустить, дерево или обугливают, или

смэзывают смолой, или окрашивают масляной краской.

Уголь напитывается влагой и поверхностный водянистый слой предохраняет древесину. Обугливают те части древесины, которые находятся в грунте (тумбы, столбы и т. д.).

Осмолку можно применять лишь для леса, уже достаточно высушенного. В мостах осмаливаются все части, на которых может задержаться вода.

Окраска применяется для закрытия небольших трещин, где может скопиться вода. Краска образует достаточно плотную кору. Окрашивать можно также лишь совершенно высушенное дерево. Для окраски применяется масляная краска, клеевая не годится.

Инж. Менгел

СНЕГООЧИСТИТЕЛЬ ИНЖ. КАРПОВИЧА

По тракту Уральск—Гурьев автотранспортом перевозится зимой большое количество рыбы. Обычно перевозки проходили с перебоями из-за снежных заносов.

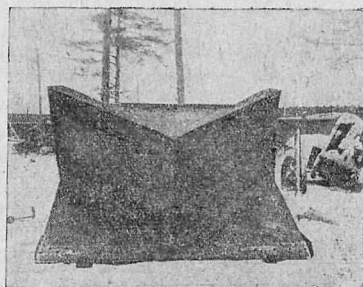
В текущем году на тракте проводятся испытания десяти снегоочистителей, сконструированных по заданию Центрального автоэксплуатационного института инж. Д. А. Карповичем.

Снегоочистители, названные ДАК-4, успешно выдержали испытание, и теперь благодаря им обеспечивается бесперебойная перевозка рыбы по тракту.

Снегоочистители работали с трактором «Сталинец» (ЧТЗ), очищали дорогу от снега высотой в 1 м, плотностью в 0,30—0,40 (норма 0,20). Вес снегоочистителя—0,6 т. Скорость очистки на прямой при высоте неуплотненного снега в 800 мм равна 8—10 км в час.

Снегоочистители упрощенного типа построены из дерева. Только крепления и наиболее ответственные детали сделаны из железа, в связи с чем достигается значительная экономия сортового железа и облегчается изготовление снегоочистителей в простейших мастерских. Построены снегоочистители по принципу действия лопаты.

Снегоочиститель состоит из трех частей: 1) деревянной платформы, наклоненной к дороге под углом 15°; 2) отвалов плужного типа, укрепленных на платформе с помощью деревянных шангаутов; 3) рассекающей рамы, соединенной шарнирно с платформой и шарнирно прикрепленной к тяговой площадке трактора. Рама расположена между гусеницами под трактором.



Снегоочиститель конструкции ЦАНИИ, вид спереди

Шарнирное соединение обеспечивает независимость положения снегоочистителя от комбайна трактора и позволяет снегоочистителю автоматически следовать за неровностями дороги. Для транспортного положения и прохождения бесснежных участков нож снегоочистителя может быть приподнят на 250 мм над полотном дороги.

В настоящее время начаты испытания снегоочистителя ДАК-6, приспособленного к автомобилю ГАЗ-АА. Скорость очистки при помощи этого снегоочистителя может быть доведена до 35 км в час.

ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА НА 1934 ГОД
НА ГАЗЕТУ „АВТОДОР“

орган ЦС Автодора, освещающую опыт автодоровской работы и борющуюся за укрепление автодоровских рядов.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА

9 мес. — 2 р. 70 к.

6 „ — 1 „ 80 „

3 „ — — 90 „

Подписка принимается: Москва 6, Страстной бульвар, 11, Жургазобъединение

и повсеместно почтой и отделениями Союзпечати.

ЖУРГАЗОБЪЕДИНЕНИЕ

ПУТЕВОЙ ЛИСТ — ВАЖНЕЙШИЙ ЭЛЕМЕНТ ПРАВИЛЬНОЙ АВТОЭКСПЛУАТАЦИИ

Путевой лист в правильной постановке эксплуатации автопарка играет колоссальную роль. Являясь первичным документом, на основе которого строится вся эксплуатационная работа предприятия, он дает фотографию рабочего дня машины. Мало того — путевой лист заключает в себе все данные для выведения эксплуатационных показателей, что дает возможность судить об эффективности работы машины и шофера, не говоря уже о том, что «путевка» иногда дает необходимый материал для установления срока и категории ремонта.

Однако некоторые легкомысленные хозяйственники недооценивают роль путевого листа, смотрят на него, как на обременяющую формальность. Последствием такого отношения является, во-первых, неправильный учет и, во-вторых, как результат такого учета, «дутые цифры». Особенно роль путевого листа недооценивают в провинции; здесь иногда путевка отсутствует совершенно, и сведения о работе машины записываются со слов шофера.

Это в корне неправильно. Путевой лист имеет важное организационное значение для автопарка. Для ясного представления о рабочем дне машины нужно иметь правильно составленный путевой лист.

Его не надо загружать излишними графами, он должен быть удобен для заполнения как шофером, так и нарядчиком гаража. В нем должны отмечаться položки в пути и их характер, время простоя под погрузкой-выгрузкой и проставляться данные для выведения эксплуатационных показателей.

Путевой лист для грузовой машины должен быть отпечатан на плотной бумаге (для удобства заполнения), форматом приблизительно 25×32 см. На обеих сторонах путевого листа в последовательном порядке следует расположить под номерами следующие 20 граф.

| №№ граф. | Лицевая сторона путевого листа |
|----------|---|
| 15 | Смена резины на линии (№ снятой и поставленной покрышки) |
| 16 | Расход горючего (штампы бензинометрических колонок) |
| 17 | Выполнение плана (заполняет шофер, подтверждает заказчик) |
| 18 | Смена шоферов на линии |
| 19 | Простой машины |
| 20 | Возврат с линии и причины возврата |

В левом углу путевки должно быть оставлено место для штампа автохозяйства. Это необходимо для того, чтобы при задержании шофера (в незрезвом виде, в случае тяжелых аварий, недоразумений с клиентами) можно было сообщить об этом администрации гаража. Штамп поэтому должен иметь точное наименование автохозяйства, его адрес и номер телефона. Графы с 1—5 в объяснении не нуждаются. Графа 6 предусматривает характер работы, от которой зависит расчет с шофером и грузчиком. Графа 7 дает нам полную характеристику водителя машины и, что важно, — его разряд (под разрядом подразумевается категория шофера). В зависимости от разряда шоферу дается работа той или иной трудности и машина, соответствующая квалификации водителя (факт, совершенно не принимающийся во внимание в провинции). Графа 12 является некоторым новшеством в деле ведения путевых листов. Она дает контрольные цифры по всем моментам работы машины и показывает степень выполнения трансфинплана за данный день. Вся лицевая сторона наряда заполняется в нарядной гаража. Шофером заполняется лишь часть графы 17. Графа 17 является собственно продолжением графы 12 и дает возможность судить о том, в какой мере по контрольным цифрам графы 12 выполнен план. Графа 18 предусматривает возможность смены шоферов на линии (как это бывает в период уборочной кампании при работе посменно). Картины простоя машины дают графы 19 и 20. Весь простой по вине шофера должен быть заверен заказчиком. В таком последовательном порядке и должен быть составлен путевой лист.

Как видно, большая часть работы по заполнению путевого листа падает на нарядную, избавляя шофера от непроизводительной траты времени. После сдачи путевого листа должен быть соответствующим образом проработан и скреплен подписями ответственных лиц по автоэксплуатации. Как правило, путевой лист шофер должен заполнять в момент погрузки-выгрузки, а не приезжая в гараж. В наших автохозяйствах привыкли делать это в гараже, где неизбежны ошибки в указании времени прибытия и отбытия.

При условии правильного и систематического ведения путевого листа он сможет оказать большое влияние на улучшение эксплуатации автопарка.

| №№ граф. | Лицевая сторона путевого листа |
|----------|--|
| 1 | Смена № |
| 2 | Машина (гаражный №) |
| 3 | Машина (городской №) |
| 4 | Марка |
| 5 | Тоннаж |
| 6 | Принцеп № |
| 7 | Сельно, поденно (подчеркнуть) |
| 8 | Шофер а) Фамилия б) Табельный № в) Разряд |
| 9 | Грузчики №№ |
| 10 | Показания спидометра (при выезде и возвращении) |
| 11 | Продолжительность работы |
| 12 | Выдача инструмента |
| 13 | Плановое задание (заполняется в нарядной) |
| 14 | Отметка и штамп дежурного слесаря о состоянии машины |

РЕМОНТ ТРАКТОРОВ — ПОДГОТОВКА К ПОСЕВНОЙ

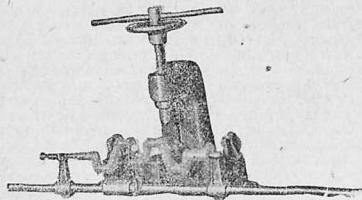
С
Т
АТЬЯ 6

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 «Ремонт тракторов». В этих статьях автор уделяет основное внимание вопросам выполнения отдельных ремонтных операций, опуская все монтажные работы, с которыми рабочие более знакомы.

РЕДАКЦИЯ

В этой статье мы даем описание техники ремонта кривошипно и распределительного механизмов. Одна из важнейших ремонтных операций — выводка эллипса на шейках коленчатых валов — автором этой статьи была описана в № 2 журнала «За рулем». Поэтому здесь мы на этом останавливаться не будем. Кроме того, простейшие монтажно-слесарные операции по подгонке частей кривошипно механизма и весь ремонт частей распределительного механизма был детально описан в статьях «Как ремонтировать тракторы», помещенных в 1933 г. в журнале «За рулем», №№ 6 и 11/12. Отсюда нет надобности повторять сказанное. В этой статье остается лишь указать на некоторые способы ремонта, которые практикуются в наших мастерских.

Ремонт коленчатого вала состоит в проверке его с помощью индикатора, в правке и в устранении эллипса. Прежде всего ремонтируемый вал должен быть проверен на изгиб. Для этого он устанавливается на специальной подставке, как это видно из рис. 1. К штанге подставки присоединяется индикатор, кончик которого вводится в соприкосновение со средней коренной шейкой вала. После того как это сделано, стрелка индикатора устанавливается на 0. Далее, медленно вращая коленчатый вал, наблюдают за отклонением стрелки индикатора. Если имеется прогиб вала, то производят его правку с помощью ручного или гидравлического пресса. Для того чтобы не попортить шейки вала, на которую будет нажимать шпindel, под него подкладывают медную пластинку толщиной в 2—3 мм. Во время правки вал контролируют индикатором. Как только прогиб оказывается устраненным, правку прекращают и выправленный вал подвергают вторичному контролю. При этом производится замер каждой из шеек вала с целью выявления эллипса.



2 Рис. 1. Проверка коленчатого вала

После того как установлена величина эллипса для каждой из шеек, производят проточку вала, причем коренные шейки протачиваются на токарном станке, а шатунные с помощью ручного прибора АМКО.

Для проточки коренных шеек вал укрепляется в центрах токарного станка (рис. 2). Проточку ведут в два прохода реза слева направо и справа налево, для того чтобы избежать конусности шейки.

Проточка шатунных шеек ручным прибором, как правило, производится без удаления вала из мотора. Однако этот способ имеет тот недостаток, что проточкой заняты два рабочих.

Это совершенно правильно отмечает в письме, присланном в ред. «За рулем», механик т. Сви́дский. В этом же письме он рекомендует для проточки коленчатый вал укреплять в специальной подставке. Недостатком способа проточки вала в подставке, предлагаемой т. Сви́дским, является трудность получения точности обработки шейки. Как был высоко квалифицирован и опытен ни был рабочий, производящий проточку, во время вращения прибора вокруг шейки вала в разных положениях его, нажим на рукоятку будет разной силы. Следовательно на шейке вала получатся неровности в виде волн. На это обстоятельство в свое время указывал целый ряд специалистов. Поэтому рекомендовать способ, предложенный т. Сви́дским, нельзя.

После проточки вала необходимо шлифовать шатунные шейки, пользуясь для этой цели усовершенствованным деревянным жимком, изготовленным по типу конструкции, предлагаемой т. Сви́дским (см. описание в следующем номере журнала «За рулем»).

Ремонт шатуна сводится к восстановлению подшипников и к правке его. Восстановление нижнего шатунного подшипника описано в предыдущей статье. Восстановление верхнего шатунного подшипника заключается либо в смене втулки, либо в производстве ее шлифовки. Правку шатуна можно производить с помощью двух шведских ключей, как это показано на рис. 3. Штун укрепляется на втулке универсального пальца прибора, служащего для проверки. Перед правкой в верхнюю головку шатуна вставляется поршневый палец. После того как это сделано, палец вводится в соприкосновение с выступами, имеющимися на подвижном столе прибора. Если оба конца пальца соприкасаются с поверхностями выступов, то, значит, штун не нуждается в правке. Если же соприкасается только один конец, то, следовательно, штун погнут и его нужно выправить.



Рис. 2. Проточка коленчатого вала на токарном станке

Ремонт поршня можно рекомендовать лишь в том случае, когда за недостатком новых запасных частей мастерская не может взамен снятых изношенных поршней установить новые. Ремонт старого поршня состоит в его раздаче и opravке на токарном станке. Раздача поршня производится путем его нагрева. Нагрев производится до температуры 800° , при которой поршень выдерживается в течение от 1 до $1\frac{1}{2}$ часов. После этого поршень охлаждают очень медленно вместе с печью.

Для подогрева поршня можно применять муфельную печь или пользоваться цементовальной печью. Проверка температуры нагрева поршня должна производиться при помощи конусов Зегера.

Для того, чтобы во время подогрева избежать окисления поршня и образования окалины на его поверхности, поршень необходимо окрасить огнеупорной краской. Огнеупорная краска может быть изготовлена по типу упроченной красок при формовке. Примерный состав такой краски будет: 10 проц. белой глины и 90 проц. воды или масла.

Увеличение объема поршня после операции подогрева выражается в 0,5—1 проц. Поршень увеличивается в своем объеме благодаря тому, что содержащийся в чугуне карбид при нагреве разлагается на углерод, отжиг и феррит.

Необходимо предупредить, что те поршни, которые подвергались такого же рода подогреву, расширяются на меньшую величину.

В области обновления поршней вышеописанным способом интересный опыт имеет зерносовхоз «Батрак». В этом зерносовхозе раздача поршня производилась следующим образом: старый поршень подогревали до бледнокрасного цвета в течение 10—15 минут. Этот подогрев производился с целью удаления с поверхности поршня масла и нагара.

После первого нагрева поршень охлаждали при температуре от 10 до 14° . Охлажденный поршень покрывался огнеупорной краской, состоящей из двух частей графита, одной части огнеупорной глины, одной части древесного толченого угля и двух частей воды.

Вторичным подогревом поршень доводили до вишневого цвета и выдерживали его в таком состоянии в течение 30 минут.

Расширенный поршень должен быть промерен. Промерка поршня должна производиться с помощью специального микрометра.

Промеренный поршень подвергается наружной проточке на токарном станке. Для этого он укрепляется с помощью специального приспособления, как это показано на рис. 4.

При ремонте поршня следует особенно тщательно отделать его поверхность так, чтобы не было глубоких рисок. Полезно после проточки отшлифовать поршень или отполировать его по цилиндру.

Наряду с наружной проточкой поршня должны быть соответствующим образом обработаны втулки в приливах поршня.

Ремонт поршневого пальца, так же как и ремонт поршня, сводится к раздаче изношенного пальца и к проточке.

Раздача поршневого пальца производится после предварительного нагрева его до красного каления с помощью паунона В и матрицы А (рис. 5). Палец помещается в матрицу, внутри пальца вкладывается своей узкой частью наконечник паунона. Наконечник паунона соединяется со штырем С. По штырю наносится несколько частых ударов средней силы до тех пор, пока наконечник паунона пройдет через весь палец.

После расширения палец необходимо промерить. Промерка пальца производится с помощью тех же инструментов, которые указывались ранее при описании проверки пальца перед ремонтом.

Проверенный палец протачивается на токарном станке.

По окончании проточки палец подвергают закалке. Для закалки палец подогревается в горне. В целях предохранения оборудования его покрывают огнеупорной краской. Температура подогрева для кали пальца определяется опытным путем. Хорошо закаленный палец не берет пилу, и, будучи помещенным под пресс, он не ломается и не крошится на мелкие куски, а раскалывается пополам.

Если поршневый палец был сильно сработан и подвергся глубокой проточке, то его цементированный слой уничтожился. Поэтому палец надо оцментировать.

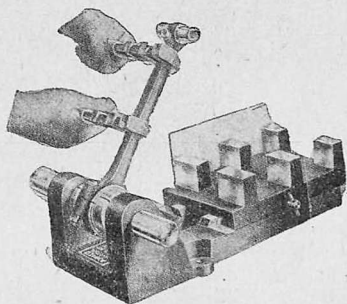


Рис. 3. Правка шатуна

Оцементированные пальцы следует подвигнуть калке и после калки произвести шлифовку с помощью наждачной шкурки.

Ремонт прочих деталей кривошипного механизма, к которым относятся поршневые кольца, стопорные болты, заглушки поршневого пальца

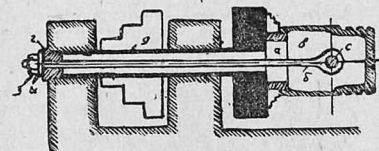


Рис. 4. Укрепление поршня на токарном станке

ца, должен производиться лишь в тех случаях, когда эти части имеют незначительные повреждения в виде царапин, забоин и т. д. В случае же поломки они должны заменяться новыми.

Ремонт распределительного механизма во всех стадиях может производиться согласно правилам, указанным в статье автора «Как ремонтировать тракторы» в журнале «За рулем» № 11—12 за 1933 г. К сказанному в этой статье

необходимо добавить, что в процессе ремонта деталей кривошипного механизма надо возможно шире использовать сварку. Так, напри-

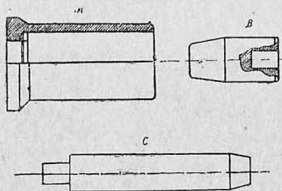


Рис. 5. Матрица, паунсон и наконечник для раздачи поршневого пальца

мер, вполне возможно в случае износа гнезд клапанов произвести наплавку чугуна вместо вставки колец. Также может быть наплавлен материал на изношенные кулачки распределительного вала. Тем более этот способ желателен для тех мастерских, которые в своем распоряжении имеют станки, могущие быть использованными для проточки кулачков.

Г. Демин

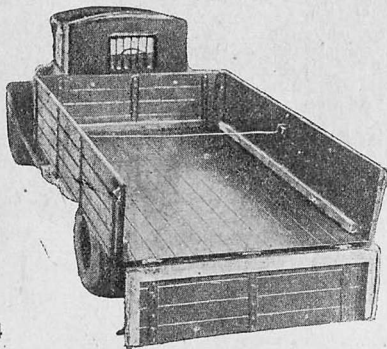
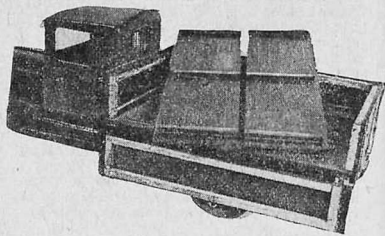
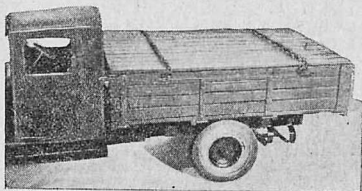
(Продолжение в следующем номере)

МОЖНО И НУЖНО ПЕРЕВОЗИТЬ ЗЕРНО БЕЗ ПОТЕРЬ

Центральным автомобильно-эксплуатационным институтом ЦАНИИ сконструировано приспособление кузова автомобиля для бестарной перевоз-

ки зерна. Это приспособление совершенно ликвидирует обычные при перевозке насыпью потери и хищения.

Внутри кузова, вдоль бортов набиваются плинтусы, между плинтусами и стенкой борта и полом делается войлочная тряпичная или резиновая прокладка. Кузов закрывается сверху крышкой, резиновой или деревянной (желательно последней, так как сохранность перевозимого зерна при запертой на замок деревянной крышке обеспечивается полностью). Щели в полу кузова, естественно, должны быть тщательно



заделаны. Внутри кузова имеется стяжка, при помощи которой крепятся борта.

При перевозке зерна низкого удельного веса — некондиционного, кузов приходится несколько наращивать для использования всей подъемной силы автомобиля; крышка в таких случаях прилагается уже к наращенному кузову.

Таким образом задачу создания специального кузова для бестарных перевозок зерна можно считать успешно разрешенной.

Б. Мазе

ЗА ВНЕДРЕНИЕ АЛЮМИНИЕВЫХ ГОЛОВЕК ЦИЛИНДРОВ В АВТОМОБИЛЬНЫХ ДВИГАТЕЛЯХ

В ПОРЯДКЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

С пуском Днепровской гидростанции расширение советской алюминиевой промышленности стало совершившимся фактом, и автомобильные заводы получают теперь широкую возможность применять алюминиевые сплавы для изготовления таких важнейших деталей, как поршни и головки цилиндров. В связи с этим мы можем производить первоклассные машины, стоящие в одном ряду с лучшими зарубежными образцами.

О значении алюминиевых сплавов для поршней говорилось очень много, значение же их для головок цилиндров должного освещения еще не получило.

Целнейшие свойства алюминиевых сплавов заключается в их легкости и большой теплопроводности, поэтому, примененные для головок цилиндров, они позволяют значительно повысить степень сжатия горючей смеси без опасения появления детонации (стук) и преждевременных вспышек), — в конечном счете они повышают мощность двигателя.

Но применение алюминиевых головок только с целью снижения веса двигателя нецелесообразно, так как при неизменной степени сжатия и увеличении интенсивности охлаждения головок цилиндров (вследствие повышенной теплопроводности алюминия), увеличится удельный расход топлива.

Поэтому при замене чугунных головок цилиндров алюминиевыми необходимо повысить степень сжатия смеси. Предел этого повышения зависит от формы камеры сжатия, от типа применяемого топлива и от общей конструкции двигателя, в каждом случае этот предел определяется отдельно.

Многочисленные сравнительные испытания двигателей, отличавшихся между собой только материалом головок цилиндров и степенью сжатия, показали, что двигатели с алюминиевыми головками и степенью сжатия 6,5:1 имеют следующие преимущества перед двигателями с чугунными головками и степенью сжатия 5—1.

Из приведенной таблицы следует, что алюминиевые головки повышают мощность двигателей на 10 проц., повышают крутящий момент на 7 проц., уменьшают расход горючего на 10,5 проц. Снижение веса двигателя получается равным 5 проц. и общего веса автомобиля — до 1 проц.

Необходимо отметить и другие положительные качества, которые имеют алюминиевые головки цилиндров. Они имеют также то преимущество перед чугунными, что дают более быстрый запуск и торможение двигателя, ввиду улучшения на 23 проц. очистки его камеры сжатия от сгоревших газов.

Вследствие лучшей теплопроводности алюминия понижается температура выхлопных газов. Повышается интенсивность действия всей системы охлаждения двигателя. Алюминий ускоряет перенос температуры в общем потоке циркулирующей воды: уменьшается количество осаждающегося углерода на головке поршня и стенках цилиндров, благодаря более полному сгоранию топлива, а от повышения равномерности горения топлива уменьшаются шумы и стук в цилиндрах. Вследствие улучшения условий охлаждения двигателя увеличивается число его оборотов, благодаря этому, а также уменьшению потерь тепла, происходящих от уменьшения длительности рабочего такта, повышается коэффициент полезного действия двигателей с алюминиевыми головками.

Опытами доказано, что при увеличении степени сжатия разрежение во всасывающей трубе двигателя увеличивается и вызывает увеличение коэффициента наполнения цилиндров горючей смесью. Поэтому объемная мощность двигателя сильно увеличивается.

Все это достигается главным образом благодаря применению алюминиевых головок цилиндров. Но бывает, что при наличии алюминиевых головок и повышенной степени сжатия никакого положительного эффекта в двигателе не наблюдается. Это часто происходит в том случае, если не установлены новые моменты открытия и закрытия выхлопных клапанов и если недоучтено положение запальных свечей. Запальные свечи должны ставиться в таких местах камеры сжатия, чтобы им были обеспечены максимально возможные скорость и степень охлаждения.

Чрезвычайно большого внимания требуют к себе конструктивные вопросы крепления алюминиевых головок к чугунным цилиндрам. Трудности возникают от неравенства коэффициентов теплового расширения алюминия и чугуна. Необходимо учитывать возникновение неодинаковых усилий в шпильках и болтах креплений при резком изменении режима работы двигателя.

В Америке наибольшей популярностью пользуются головки из боналита — сплава алюминия с медью, железом или магнием. Боналит чрезвычайно хорошо влияет на рабочий процесс двигателя.

| Сравниваемые факторы | Двигатели с алюминиевыми головками | Двигатели с чугунными головками |
|---|------------------------------------|---------------------------------|
| Мощность на 1000 см ³ объема камеры сжатия . . . | 23,1—23,7 л. с. | 20,7—21,0 л. с. |
| Крутящий момент в килограммометрах на 1000 см ³ объема камеры сжатия | 518—522 | 485—492 |
| Расход горючего в килограммах на 1 л. с. в час при максимальной мощности | 0,295 | 0,328 |

КОДЕКС ПОВЕДЕНИЯ ХОРОШЕГО ШОФЕРА

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

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

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

Первые статьи т. Туманяна напечатаны в журнале „За рулем“, №№ 23 и 24 за 1933 г. и в №№ 1, 2, 3 и 5 за 1934 г.

СТ
АТЬЯ 7

Неправильный обгон и невнимание к знакам — приводит к авариям

Порядок обгона одного вида транспорта другим четко и ясно формулирован примерными правилами уличного движения¹.

Тем не менее неправильный обгон являлся наиболее частой причиной происшествий на транспорте в прошлом и позапрошлом годах.

Дело в том, что большинство наших шоферов усвоило вредную привычку (в этом значительно повинны наши водительские курсы и школы) наплевать и легкомысленно относиться к уличной дисциплине.

Некоторым водителям, сидящим за рулем, «не терпится», им не хочется задержаться ни на секунду, они стремятся во что бы то ни стало проскочить, выбраться вперед.

У таких шоферов одновременно с притуплением сознания опасности теряется чувство ответственности.

Обгон всегда сопровождается увеличением скорости, а, следовательно, удлинением тормозного пути, что на узких дорогах или городских улицах с интенсивным движением представляет большую опасность, так как внезапное допознание на близком расстоянии препятствия и невозможность маневрирования неизменно влекут за собой столкновение.

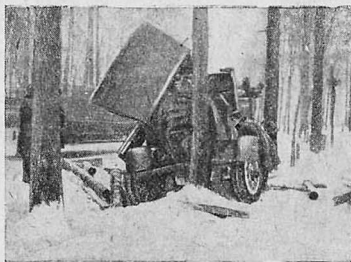
Среди разных моментов автомобильного движения обгон, особенно неправильный, скорее, чем что-либо другое, создает положение, влекущее за собой аварии и несчастные случаи.

В зависимости от создавшегося положения хороший шофер должен уметь дать своей машине такое направление или такое положение, которое максимально гарантировало бы от опасных последствий.

Трудность и сложность работы молодых водителей заключается именно в том, что слабая техника управления у них сочетается с отсутствием необходимых навыков и умения быстро выйти из аварийного положения. Этим и объясняется, что большинство аварий и наездов у молодых водителей происходит при обгоне.

Так случилось и 28 января в Москве.

Легковая машина — такси 2-го таксомоторного парка под управлением шофера Бородинова Е. З., имевшего всего лишь месячный водительский стаж, шла по улице Горького от Охотного ряда к Советской площади. Подъехав к ул. Белинского, Бородинов увидел перед собой ломоту подводу, которая пересекала ул. Горького, чтобы въехать во двор д. № 16.



Шофер Метростроя Бобрышев С. В., 24 лет, стаж 6 мес., проезжая по Поперечному переулку (Сокольники, Москва) при разезде с встречным экипажем не сумел вывернуть руль и с полного хода врезался в дерево. В результате машина разбита, а шофер Бобрышев получил ушибы

Фото автора

Шоферу такси нужно было чуть-чуть замедлить ход и выждать, пока подвода въедет в ворота.

Бородинову, однако, не терпелось: он «нажал на газ» и начал объезжать подводу, но не рассчитал и зацепил своим правым передним колесом за полок. Желая «спасти» положение, Бородинов круто повернул руль в левую сторону и очутился на путях встречного движения.

В это же время в обратном направлении под уклон шел автобус. Шофер автобуса, заметив на своем пути неожиданное препятствие, резко затормозил свою машину, но от резкого торможения зад автобуса занесло, ударом левого бока повернуло такси в обратную сторону и задней частью кузова прижало его к тротуару.

Иногда неверный обгон со стороны шофера вызывается неправильной ездой впереди находящегося экипажа.

В этом отношении особенно часто отличаются водители грузового транспорта.

Заняв середину проезжей части дороги или улицы, шофер ведет машину, не считаясь с требованиями более быстроходной машины.

В одном из журналов фашистской Германии («Форкерстехник» № 24 от 20 декабря 1933 г.) помещена пространная статья о «безопасности уличного движения».

Автор статьи, анализируя рост аварийности и травматизма в Берлине, между прочим пишет,

¹ См. «Примерные правила уличного движения Главного управления рабоче-крестьянской милиции», «обязательное постановление Цудортранса о „правилах движения автомобильного и грузового транспорта по дорогам СССР“ и, наконец, обязательное постановление местных исполкомов о правилах уличного движения».

что «зачастую быстроходные автомобили должны долгое время идти позади грузовика, пока водителю последнего не заблагорассудится уступить дорогу».

Существует строгое правило обгонять только слева, а уступать дорогу справа. Но водители грузовиков вместо того, чтобы уступать дорогу вправо, придерживаются больше левой стороны, отчего получается впечатление, что они умышленно хотят легкой автомобилем прижать к деревьям и тротуару».

В этом фашистский журнал, очевидно не без оснований, видит проявление классовой ненависти рабочих к буржуазии и отдельным представителям фашистского режима, поэтому автор статьи разъясняет шоферам грузовых машин: «Водители грузовиков не должны видеть в водителе легковой автомобиля «хозяина», «любителя». В настоящее время легковой автомобиль больше используется для служебных поездок, чем для катания».

Это признание фашистского автора представляет для нас несомненный интерес. В Германии в процессе репрессивных классовых боев фашистские эксплуататоры, хозяева легковых машин, в рабочих вызывают одно только желание—«прижать их к деревьям или тротуару».

Но такое поведение шофера грузовых машин не может существовать у нас, где сами рабочие и крестьяне являются хозяевами всей страны.

Хороший советский шофер обязан всегда правильно обгонять машину и немедленно уступать дорогу сворачиванием вправо, как только услышит сигнал обгоняющего экипажа.

Невнимание к знакам стоит жизни людям.

Невнимание водителей к дорожным знакам и сигналам есть одно из проявлений нетерпимого в Советской стране лихачества.

Не все дороги и особенно не все городские улицы обладают однородными условиями для одинаковой езды по ним всех видов транспорта. В Москве, например, имеются улицы с пересекающими их путепроводами железных дорог. Высота этих путепроводов различна и в зависимости от этого ограничена высота погрузки для свободного проезда под ними. Все эти путепроводы в местах пересечения с проезжими дорогами оборудованы соответствующими знаками о предельной высоте погрузки.

Тем не менее немало было случаев аварий, иногда сопровождавшихся человеческими жертвами, вызванных исключительно тем, что шо-

фер не желал обращать внимания на знаки. Сколько разрушено навесов и ворот, попорчено грузов в результате «лихих» поездок и езды «на-авось».

На пересечении железнодорожных путей с проезжими дорогами—переездах—устанавливаются специальные знаки, установленные в международной практике.

История транспортного движения знает немало жутких катастроф, происшедших на таких переездах из-за невнимания к предупредительным знакам. Достаточно вспомнить случаи наезда поезда на пассажирский трамвай в Ленинграде, на автобус в Москве (Остаповское шоссе, у ст. Павшино и др.), наезд на такси у ст. Перово, когда объятую пламенем машину (бензин загорелся в момент столкновения) паровоз протаскил 150 метров и в результате вместе с машиной заживо сгорели шофер и трое пассажиров, чтобы оценить всю опасность неосторожного проезда через переезд.

Учитывая особую опасность неохраемого переезда, предупреждающий знак устанавливается в двух местах. Кроме того, от водителя, согласно обязательному постановлению Цудортранса, требуется соблюдение следующего порядка следования через железнодорожную линию:

а) водитель обязан подъезжать к переезду со скоростью не более 10 км в час;

б) он должен остановить машину в 10 м от переезда и

в) проехать дальше он может лишь после того, как убедится в безопасности переезда через линию.

Все ли водители автотранспорта добросовестно выполняют требуемые правила проезда?

К сожалению, не все и не всегда. Вот, например, Кулаков М. Е., шофер 2-го грузового парка Мосавтогруза (Москва).

Ему 28 лет и шофером он работает только шесть месяцев. Казалось, это обстоятельство должно было побудить Кулакова к особой осторожности и бдительности. Ничуть не бывало.

Кулаков управлял грузовой машиной АМО-3 и с грузом ехал из Москвы в совхоз.

Было 12 часов.

Проезжая неохраемый переезд у моста № 6 Московско-Курской ж. д., Кулаков не обратил внимания на правила движения через переезды, не выяснил предварительно безопасность переезда и въехал на железнодорожный путь. В это время из Москвы шел пассажирский поезд № 171.

Шофер Мосавтогруза Кулаков М. Е., не удостоверившись в безопасности проезда через неохраемый переезд, въехал на ж.-д. линию и был сбит настигшим его поездом. При столкновении убит агент и ранен сам Кулаков. Машина совершенно разбита

Фото автора



Машинист не успел своевременно остановить поезд, т. к. грузовик для него оказался совершенно неожиданно и, кроме того, дорога в этом месте идет под уклон. На полном ходу паровоз ударил в правый бок машины и отбросил ее метров на десять в сторону. При столкновении был убит на месте ехавший в кабине пассажир, а сам Кулаков получил средние ранения.

Машина совершенно разбита и негодна для восстановления (см. фото).

К таким же печальным последствиям приводит и невниманье водителей к уличным знакам и сигналам, в особенности световорным.

В целях улучшения и усовершенствования уличной сигнализации в последние годы в крупных промышленных центрах СССР (Москва, Ленинград, Харьков и др.) применяются трехзначные, а в Москве, кроме того, и стрелочные светофоры.

Управление производится путем смены световых сигналов или же движением стрелки по цветным секторам стрелочного светофора.

Зеленый цвет означает, что путь свободен; красный—путь закрыт, желтый—призывной к вниманию.

Продолжительность горения каждого сигнала зависит от мощности потоков. В Москве на многих перекрестках установлены автоматические светофоры; у них чередование сигналов происходит в соответствии с мощностью потоков для каждого участка.

Как правило, на полную смену световых сигналов дается одна минута, а именно: по 25 секунд для красного и зеленого и по 5 секунд для желтого. Таким образом, если водитель подъехал к перекрестку в тот момент, когда стрелка с зеленого сектора перешла на желтый или же после зеленого светового сигнала зажегся желтый, ему понадобится лишь 30 секунд ожидания, чтобы вновь продолжать свой путь. Но и этих 30 секунд многим водителям кажется чересчур много (обычно время ожидания колеблется в среднем от 10 до 20 секунд) и они, не дожидаясь зеленого сигнала, двигаются по закрытому пути и часто становятся жертвой своей опрометчивости и нетерпения.

Беспрекословное подчинение дорожным и уличным сигналам и знакам—одно из важнейших условий работы хорошего шофера.

По правилам уличного и внегородского движения «при несчастных случаях» водитель обязан немедленно остановиться, оказать пострадавшему первую помощь и сообщить о случившемся постовому милиционеру или в орган РК милиции.

Существующие правила требуют, чтобы:

Во всех случаях наезда или сшиба человека водитель немедленно обязан остановиться, соблюдая установленные правила,—предварительно дать сигнал, подыхать к правому тротуару или обочине дороги и затянуть ручной тормоз. Затем он должен подойти к пострадавшему и оказать ему помощь.

Многие наиболее сознательные и культурные водители московских машин обычно держат при себе самые необходимые медикаменты (бинт, вата, эфир, йод и т. д.), которые очень часто нужны бываюг им самим. Такие водители во всех случаях незначительных ранений и ушибов и отдаленности от места происшествия аптеки или лечебного заведения сами оказывают необходимую первую медицинскую помощь (промыть и перевязать царапину или небольшую рану); если же раны носят более серьезные

характер и состояние пострадавшего позволяет, водитель обязан посадить его в свою машину и доставить в ближайшую больницу, амбулаторию или же аптеку. В более тяжелых случаях необходимо срочно вызвать карету скорой помощи (в больших городах) или же доставить пострадавшего ближайшего врача.

К сожалению, среди наших водителей иногда встречаются такие, которые после наезда или сшиба человека оставляют его на месте в беспомощном состоянии, а сами пытаются скрыться. Подобные проявления следует рассматривать как позорные и преступные.

Так именно рассматривает действия подобных водителей и наш пролетарский суд. В Москве шоферы Антипов и Седов были присуждены судом к высшей мере социальной защиты именно за то, что, наехав на трамвайных рабочих, занятых ремонтом путей, не остановились, а вздумали скрыться. Характерно, что подавляющая масса таких водителей оказывалась или алкоголиками или же выходцами из чуждой нам среды. Наиболее законченным и ярким типом такого шофера-преступника является шофер научно-исследовательского института НКПС гр. Мержинский, Борис Федорович.

Мержинскому 28 лет. Право на управление машиной он получил в 1932 г. и, несмотря на столь короткий срок работы, успел уже «отличиться». Четыре раза был он оштрафован за нарушения правил уличного движения, имеет судимости, алкоголик.

1 января 1934 г. в 10 час. Мержинский на легковой машине, проезжая по Маросейке (Москва), у дома № 13 сшиб гражданку Танхильсон и нанес ей ушибы всего тела. Оказавшись на месте происшествия милиционером машина была остановлена и пострадавшая усажена в кузов с целью доставки в ближайшую больницу. Мержинский, воспользовавшись тем, что милиционер перед тем, как сесть в машину, заговорил с подошедшим другим работником милиции, включил скорость и сильным рывком повел машину в сторону Покровки. Не обращая внимания на свистки милиционера и крики граждан, Мержинский усилил скорость и, свернув в ближайший переулок, скрылся от погони.

Мержинский гнал машину из переулка в переулок, не обращая никакого внимания на стоны и просьбы своей обесилевшей жертвы.

Такая бешеная гонка продолжалась более 30 минут. Наконец, Мержинский «угомонился», доехал до середины Армянского переулка, остановился и со словами «далее не поеду, машина испортилась и руки себе порезал», начал высаживать пострадавшую Танхильсон. Несмотря на ее мольбы проехать еще один квартал и довести ее до ее квартиры, он категорически отказался и настоял на своем. Гражданка Танхильсон была высажена в тяжелом состоянии и с помощью прохожих доставлена домой. А Мержинский, сбросив в глухом переулке полубессознательную жертву, спокойно поехал к приятелю праздновать встречу нового года.

С чувством глубокого возмущения вся водительская масса должна встретить гнусные действия лиц, подобных Мержинскому.

Но Мержинские кое-где еще свили себе прочное гнездо. Пользуясь отсутствием классовой бдительности среди руководителей маленьких «карликовых» хозяйств, они творят свое черное дело, дискредитируя и позора почетную работу водителя социалистического транспорта.

Арс. Туманян

(Окончание следует)

Всю силу пролетарского суда обрушить на дезорганизаторов автотранспорта

ПОДНИМЕМ ЯРОСТЬ МАСС ПРОТИВ АВАРИЙЩИКОВ

Варварское и хищническое отношение к автомашине ухудшает работу автотранспорта, приносит огромный вред нашему социалистическому хозяйству.

Сведения из гор. Горького — родины советского автомобилестроения, Малгобека — крупнейшего нефтяного района, большого свеклосовхоза, ряда МТС Северокавказского края — ярко характеризуют безобразное использование автомашин.

Преступное лихачество и безответственность мешают росту нашего молодого автотранспорта.

На местах общественность, администрация, прокуратура зачастую не организуют должного большевистского отпора хулиганствующим элементам.

Такое положение дальше не может быть терпимо.

Редакция журнала „За рулем“ печатает ниже ряд корреспонденций о безобразном отношении к автомашинам и обращается к своим читателям с просьбой сообщать о всех наиболее значительных случаях проявления автолихачества, хулиганства, нарушения правил уличного движения, аварий для того, чтобы заклеить их в печати.

Редакция

ХУЛИГАНСТВО, ЛИХАЧЕСТВО, ПЬЯНСТВО—

ВОТ СТИЛЬ РАБОТЫ МОЗДОКСКИХ АВТОРАБОТНИКОВ

Это письмо я пишу под впечатлением статей, напечатанных в № 24 журнала «За рулем». Верно журнал пишет, что у нас в ряде городов Союза отношение к машине варварское. Но виноваты в этом не только одни шоферы, — 50 проц. вины падает на административно-хозяйственный и технический персонал.

Я пишу из Северокавказского края, из Моздокского района.

В автопарке Грознефти, работающем на стройке Малгобекских промыслов, творится какое-то столпотворение — машины ломаются, разбираются, а затем отправляются на ремонт в Грозный.

Аварии стали настолько обычным явлением, что на них уже никто не обращает внимания. Характерно, что в городе около столовых и пивных всегда автомобильная биржа. Это шоферы вместе с пассажирами «обедают» и «закусывают».

Руководители автобазы Грознефти на это не обращают внимания, так как они сами выпивают с шоферами.

Для того чтобы поступить на работу в гараж Моздокской автобазы Грознефти, надо «угостить» зав. гаражем т. Смирнова или механика Селецкого. Это «начальство» проповедует среди шоферов теорию «ударничества», которая заключается в том, чтобы никому не уступать дороги ни на миллиметр.

При полном попустительстве таких завгаров расцветают махровые цветы автохулиганства. Так, например, для перевозки труб и бревен с ЗИСов снимаются борта кузова и на платформе устанавливаются две поперечные перекладины с крючьями, на которые грузятся бревна, доски и трубы, концы которых зачастую выступают впереди радиатора. Вот этими выступающими вперед концами труб и бревен «лихачи» стараются

попасть в кабинку чужого автомобиля и в встречных лошадей. Колхозники, встречающиеся с такими «крылатками», далеко сворачивают в сторону и облебенно вздыхают, когда встреча проходит благополучно.

Во дворе гаража базы в большом количестве разбросаны всякие детали: рассыпанные рессоры, аккумуляторы, пластины и банки, компрессоры, шестерни, различные подшипники, шарниры Гука и прочие «мелочи», как говорит начальство. И в то же время имеются постоянно жалобы на недостаток запчастей.

Механическая мастерская базы должна бы заниматься ремонтом своих машин, но заведующий т. Рубанов и механик Селецкий с успехом ремонтируют за приличное вознаграждение моторы соседним овцеводческим совхозам. Например, с 29 декабря по 3 января за плату... в 850 руб. был отремонтирован фордовский блок Дагестанского совхоза «Червленые буруны». Деньги были поделены между собой начальством гаража. Вот какие картины можно видеть в маленьком городке Моздоке.

Не лучше, если не хуже, положение в районе.

В Моздокском районе, одном из наиболее передовых в крае, имеется около 300—400 машин.

Наурская МТС имеет три полуторки ГАЗ и две легковые ГАЗ, причем полуторки получены весной 1933 г., а легковые осенью. К осени все грузовики оказались основательно угробленными и требовали восстановительного ремонта, а 25 декабря в новом автогараже МТС из-за халатности администрации сгорели и легковые машины.

Не лучше дело обстоит и в Смирновской МТС, где на грузовых машинах развезает начальство да шоферы возят пассажиров. То же самое и в Интернациональной и в Кановской МТС, с той лишь разницей, что они успели уже доканать свои машины. В Моздокской МТС на политог-

дельскую легковую и директорскую полторку поставили комбайновские моторы, разобрал два комбайна.

Грузовики ЗИС-3 в этой МТС настолько «умно» эксплуатировались, что шоферы на одних пассажирах зарабатывали по 80—100 рублей за рейс.

Все эти далеко не радостные картины приходится наблюдать каждый день.

На борьбу с этим злом должна выступить общественность в лице Автодора, но райсовет куда-то умудрился исчезнуть, а никем не руководимые члены рассеялись.

В. Зубков

Моздок

ГОРЬКИЙ — ГОРОД АВАРИЙЩИКОВ

В г. Горьком я работаю около года. В течение многих лет своей водительской работы я нигде не видел таких безобразных нарушений правил уличного движения, как в Горьком. По количеству аварий этот город несомненно стоит на первом месте в Союзе.

К сожалению, я не имею статистических данных о количестве аварий по городу в целом, но в автозаводском районе, в котором я работаю, я из интереса веду запись несчастных случаев с автомобилями. И вот какая здесь получается картина.

С 1 ноября прошлого года по 1 января этого года, т. е. за два месяца, произошло 50 серьезных аварий (сравнительно незначительные аварии в это число не входят).

6 ноября 1933 г. полугораторонный грузовик сшиб ломового извозчика, смял вдребезги тележку и убил насмерть лошадь. Автобус ЯЗ-6 с пассажирами свалился в канаву глубиной в 2 метра.

Задеть извозчика, сбить борт в тележке, повредить часть груза, у машины смять крыло, свернуть борт ящика—это в автозаводском районе не считается аварией.

Несмотря на то, что на перекрестках стоят постовые регулировщики уличного движения, машины переезжают со скоростью минимумом 20—25 км, вообще же на улицах езда машин достигает 75 км в час.

Быстрая езда—это основная причина аварий. Второй причиной является то обстоятельство, что большинство водителей при встречах не включает рассеянный свет, а едет с освещением, как прожектор. Яркий свет встречной машины слепит и от этого бывают несчастные случаи. Почти 20 проц. всех машин в Горьком не имеют в фарах рифленых стекол, вместо них вставлены простые стекла, которые и отражают свет, как прожектор.

Крайдортранс не обращает внимания на большое количество аварий и ничего не предпринимает для создания сети общественных (нештатных) инспекторов для контроля движения и привлечения к ответственности нарушителей правил.

Я полностью одобряю заметку г. Громова в журнале «За рулем» № 1 1934 г. «Теория и практика в Горьковском крайдортрансе», где описаны существующие в гордортрансе порядки. Со своей стороны должен к этому добавить, что теория горьковского крайдортранса никуда не годится, она совершенно не оправдывает себя на практике.

Наш гараж автозавода ГАЗ должен показать пример сознательной и культурной работы водителя автомашин. Полученное гаражом переходящее красное знамя крайкома союза шоферов мы должны поднять на борьбу с авариями.

А. Яковлев

Горький

БЕНЗИН ИЗ БОЧКИ КАЧАЮТ НАСОСОМ

По решению партии и правительства Тула должна стать новым центром металлургии. В связи с этим в Тулу ежедневно прибывают новые автомашины.

К наступающей весне возросший автопарк Тулы как никогда должен быть на высоте своего положения, так как от этого зависит успех строительства Тульского металлокомбината и других ведущих предприятий Тулы.

Однако то, что сейчас происходит с обслуживанием автотранспорта, внушает серьезное беспокойство за нормальную эксплуатацию автомашин.

Дело в том, что отпуск бензина и смазочных для машин совершенно не организован. Бензин машины получают на Хлебной площади, простаивая в очереди часами; горючее хранится тут же, где торгуют керосином, и, чтобы проехать к месту отпуска бензина, нужно продирается сквозь керосиновую очередь. Склад Нептесиндката находится в 6 км от места отпуска бензина, и часто бывает так, что заведующий керосино-бензиновым пунктом бежит по городу в поисках машины для доставки бензина со

склада на пункт. Все это отражается на темпах работы автотранспорта.

Бензин и масло из бочек качают насосом в баки. При этом большое количество смазочного и горючего разливается.

Если подчитать, во что обходится простой машин у «колонки» и допотопный порядок разливки, то получится огромная сумма денег и огромная трата дорогого горючего материала.

Совершенно ясно, что существующий порядок обслуживания автотранспорта никуда не годится. Нужно сейчас же приступить к установке автоматической бензинораздаточной колонки.

О приобретении колонки-автомата уже давно идут разговоры, выносятся резолюции, но дальше этого дело не идет.

Нужен крутой поворот всех заинтересованных организаций в деле постановки автоматической колонки. Застрельщиком этого дела должен быть Автодор, он должен добиться, чтобы дело это было доведено до конца и к весне снабжение горючим и смазочным автотранспорта Тулы было упорядочено.

Тула

Цилиндр

АВТОМАТИЧЕСКАЯ КОРОБКА ОСТИН-ХАЙС С БЕСКОНЕЧНЫМ ЧИСЛОМ ПЕРЕДАЧ

В 1934 г. на английских автомобилях Остин, модель 16, по желанию покупателя устанавливается автоматическая коробка передач весьма оригинальной, хотя и несколько сложной конструкции (система Хайс).

Основное ее отличие от существующих коробок заключается в том, что число передач в ней неограничено и передаточное отношение может изменяться бесконечно от 4:1 до 1:1,7. Кроме того, как это чаще всего бывает, в коробке с бесконечным числом передач, передаточное отношение изменяется совершенно автоматически. Водитель должен лишь выключать педаль при трогании с места. Рычаг сохранен у Остина исключительно для перемены переднего хода на задний и наоборот.

Основой конструкции является принцип шарикоподшипника, у которого шарики находятся между двумя кольцами и закреплены в обоймах. Если затормозить обоймы и не позволить им вращаться, шарики будут передавать вращение, скажем, внешнего кольца внутреннему в обратном направлении. Таким образом, коробка Остин — шестеренчатая, а frictionная. Передача осуществляется не посредством зацепления, а посредством трения.

Как видно из рисунка, шарики заменены шестью роликами 5, вернее, частью шариков, подлежащей сопряженности с кольцами. Кольцами являются диски-маховички 3 и 4 — ведущие, приводимые во вращение валом 1 от двигателя, и диск 7 — ведомый, соединенный кожухом 8 с карданным валом. Буксование роликов предотвращается давлением пружинных приспособлений 9, 10 и 11, автоматически увеличивающих давление при увеличении передаточного отношения. Это давление обеспечивает нормальную работу frictionной передачи, но

не допускает радиального перемещения роликов для перемены передач.

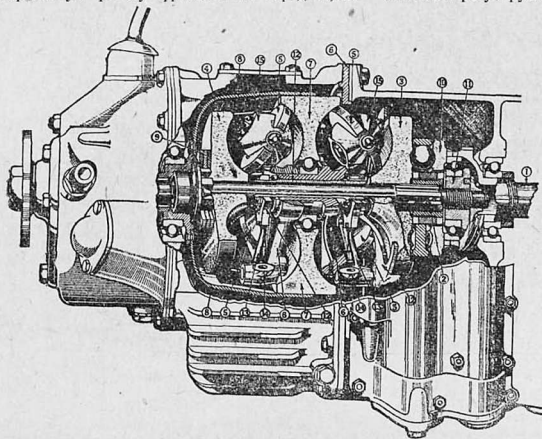
Положение, показанное на рисунке, соответствует самой нижней или самой большой передаче (медленный ход). Вращение передается с меньшей окружности ведущих дисков на большую ведомого. Ролики 5 могут поворачиваться на своих осях и менять положение. Тогда отношение между окружностями ведущих и ведомого дисков меняется, меняется и передаточное отношение.

Самой интересной деталью коробки Остин-Хайс является устройство для перемены передач. Вместо передвижения роликов по радиусу сразу заметно изменяется угол, составляемый плоскостью роликов с вертикальной плоскостью, проведенной через ось коробки, и ролики сами переходят на новую окружность, т. е. на новое передаточное отношение. Золотник переключения 12 может быть смещен по окружности и передвигает рычаг 13, который через посредство шаровых соединений 15 наклоняет ролики 5. Ролики передвигаются по спирали и для их перемещения не требуется никакого физического усилия.

Золотник 12 системой рычагов, не показанных на рисунке, связан с масляным цилиндром переключения передач. Цилиндр наполнен маслом под давлением, создаваемым масляным насосом. Насос вращается от вала двигателя. При повышении числа оборотов двигателя, т. е. при необходимости повышения мощности, давление насоса увеличивается, поршень в цилиндре передвигается и перемещает золотник 12, устанавливая большую передачу. Мощность на колесах увеличивается, а двигатель продолжает работать нормально, без перегрузки. Коробка автоматически регулирует постоянство оборотов двигателя и изменение оборотов колес. Водитель может при помощи специального клапана изменять давление в насосе и тем самым повышать или понижать обороты двигателя. Сама же трансмиссия, вне зависимости от числа оборотов двигателя, работает полностью автоматически.

Большой спрос на Остин, модель 16, хорошие данные испытаний и отзывы прессы, специалистов и владельцев машин, говорят о конструктивных и эксплуатационных достоинствах коробки Остин-Хайс.

Ю.

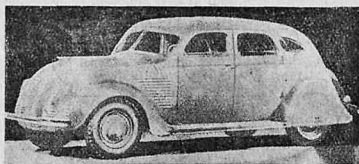


Разрез коробки передач Остин-Хайс

АМЕРИКАНСКИЕ АВТОМОБИЛИ 1934 г.

НЕЗАВИСИМАЯ ПОДВЕСКА КОЛЕС И ОБТЕКАЕМОСТЬ КУЗОВА ЗАВОЕВАЛИ СОВРЕМЕННЫЙ АВТОМОБИЛЬ

В начале 1934 г. в американском автостроении наблюдается некоторый подъем. Подъем этот объясняется двумя основными причинами: небывалым падением курса доллара, сделавшим американские машины более конкурентоспособными на внешнем рынке (американскую машину выгодно купить — в переводе на валюту других стран она стоит дешевле), и рекламной



Фиг. 1. Обтекаемый автомобиль Де-Сото

шумихой в связи с появлением новых в американских условиях конструкций. Эти конструкции, так же как и улучшения уже существующих, представляют большой интерес, в особенности для нас, поскольку мы ориентируемся главным образом на стандартные американские машины.

Через американские конструкции текущего года красной нитью проходит независимая подвеска колес и обтекаемость кузова. Из 78 типов автомобилей 27 имеют независимую подвеску передних колес. Это автомобили «Дженерал Моторс» (все марки — от маленького Шевроле до Кадилака), Крайслер, Гудзон-Эссекс, Нэш. Американцы вводят независимую подвеску значительно решительнее, но не менее продуманно, чем европейцы. Поэтому неудивительно, что все четыре концерна совершенно отказались от поперечных листовых рессор обычного типа и остановились на наиболее совершенных конструкциях подвески, появившейся в Европе совсем недавно — именно на спиральных рессорах. Введение в американских машинах независимой подвески, которая увеличивает проходимость по плохим дорогам, устойчивость машины и спокойствие хода говорит за то, что и нам надо обратить серьезное внимание на этот принцип подвески.

Устройство независимой подвески нашим читателям знакомо из предыдущих номеров журнала «За рулем». Поэтому достаточно будет описать лишь конструктивные отличия американской подвески от европейской.

Каждое переднее колесо подвешивается к раме на двух качающихся рычагах (фиг. 2). Между нижним рычагом и специальной подушкой рамы расположена спиральная пружина, которая и воспринимает колебания колеса. Схема показывает возможность значительного смещения каждого колеса в отдельности и ту особенность, что колеса всегда перемещаются в вертикальной плоскости, чем устраняется характерный для большинства машин с независимой подвеской большой «развал» колес, понижающий устойчивость машины.

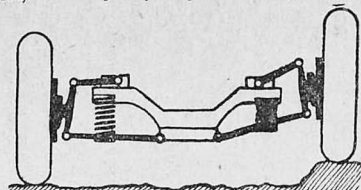
Гудзон-Эссекс остается при обычных листо-

вых продольных рессорах, но делает их независимыми друг от друга (фиг. 3). Для этого средняя часть оси вырезана и заменена двумя рычагами, связанными шарнирами с оставленными концами оси. При колебаниях одного колеса колеблется лишь один конец оси, на другой же конец колебания не передаются, хотя концы остаются шарнирно связанными при помощи рычагов.

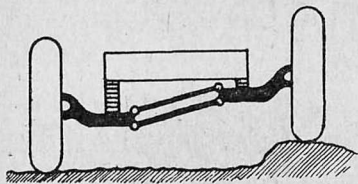
В дополнение к независимой подвеске большинство фирм употребляет усовершенствованные амортизаторы, чаще всего — прямого действия, без рычажных сочленений. Независимая подвеска передних колес устранила необходимость повышения рамы над осью и позволила продвинуть моторный агрегат, а вместе с ним и пассажирские места вперед. Задние места, до сих пор помещавшиеся на беспокойной части рамы над задней осью, передвинулись на наиболее спокойное место — между осями. Указанные нововведения сделали езду в автомобиле более спокойной в любых дорожных условиях.

Обтекаемость автомобилей стала злобой дня. На первый взгляд кажется, что она не оправдывает того интереса, который ей уделяется. Однако практика и расчет показали, что путем одного лишь изменения формы кузова (без внесения изменений в механизмы шасси) можно достигнуть увеличения скорости или соответственного уменьшения расхода горючего (при прежней скорости до 30—50 проц.). С каждым днем становится все яснее и яснее невозможность достигнуть идеальной обтекаемости при двигателе, расположенном спереди. В настоящее время ни для кого не являются спорными преимущества заднего расположения двигателя. Американцы ведут в печати подготовку к переходу на двигатель, расположенный сзади, но сейчас мода и вкусы покупателя не позволяют еще без риска черенить на массовое производство автомобилей с задними двигателями. Пока же американцы продолжают максимально приближать формы существующих автомобилей к идеальной обтекаемой форме.

Фары утоплены в передних крыльях. Задние колеса целиком закрыты щитами, передние крылья имеют закругления со всех сторон и охватывающую колеса форму, запасные колеса и багажник, скрытые в «хвосте» кузова. Образцы обтекаемых автомобилей с двигателем, расположенным спереди, являются Крайслер и Де-Сото (фиг. 1), модель «Эрфлю» (воздушный поток). У них кузов расширен настолько, что ко-



Фиг. 2. Схема подвески автомобиля Додж (корпорация Крайслер)



Фиг. 3. Схема подвески автомобиля Тераплан (Гудзон-Эссекс)

леса и крылья почти совсем утоплены в нем. На каждом сиденье могут поместиться 3 человека. Капот не суживается в передней части, как это было раньше, а захватывает все пространство и прикрывает частично передние колеса. Фары вделаны в капот. Принимая во внимание то, что Де-Сото и Крайслер имеют независимую подвеску, их можно считать интереснейшими машинами январского автосалона в Нью-Йорке. Хороши также кузова Виллис, Хаммобил, Кадиллак.

В конструкции рамы установился своего рода стандарт—X-образный траверс и выгнутые и низко опущенные лонжероны. Автоматизация продолжает свое триумфальное шествие: сервоцепления, сервотормозы, механизмы свободного хода и т. д. получили повсеместное распространение.

Двигатели почти не изменились: «перевернутые» карбюраторы, отбалансированные валы, подвеска на резиновых подушках. Исключение составляет Грэхем, первый серийный американский автомобиль с компрессором. Компрессор приводится во вращение от вала динамо посредством червяка и шестерни со спиральным зубом. Вал компрессора вращается в 5,75 раз скорее, чем коленчатый вал. При максимальном числе оборотов двигателя (4000) это дает 23 000 оборотов компрессора. Компрессор позволяет доводить скорость машины до 160 км в час при сравнительно небольшом расходе горючего.

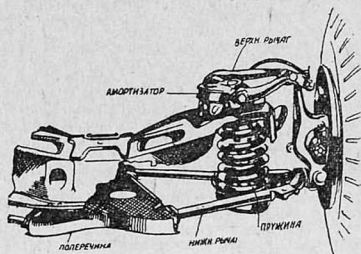
Большинство фирм выпускает автомобили с 6 и 8-цилиндровыми двигателями. 4-цилиндровые

машины остались лишь у Виллиса и Континентали. Континенталь прекратил производство 6-цилиндровых машин, так же как и Студебеккер производство малой модели Рокне. Нэш создал новую марку—Лафайет—легкий 6-цилиндровый автомобиль.

Кузова становятся еще более просторными и удобными. Кресла широки, наклон их регулируется, остова кресел сделаны из хромированных стальных труб. Безвихревая вентиляция в различных комбинациях останавливается и приоткрывающихся стекол устанавливается абсолютно на всех американских автомобилях.

Щитки приборов переселились с центра доски на право, перед рулевой колонкой. Водитель смотрит на приборы сквозь рулевое колесо.

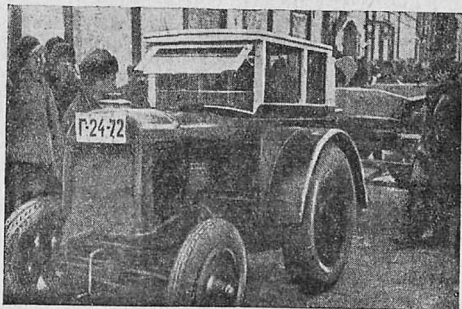
Вообще же автозаводы, за исключением упомянутых нами передовых фирм, не дали новых интересных конструкций. Надо думать, что это объясняется в значительной мере затиснем перед приближающимся поворотом в автострое-



Фиг. 4. Детали подвески Бьюнк

нии, уже вполне ощутимым и очень недалеким. Речь идет, повидимому, о перенесении двигателя на задний конец шасси. Но об этом можно будет говорить позднее.

Юдол



Для защиты шоферов от холода на тракторе-тягаче сделана застекленная кабинка. Первые тракторы-тягачи с закрытой кабиной появились на улицах Москвы

Фото Кислова (Союзфото)

Применение резины в автостроении

Стремление конструкторов создать спокойный и бесшумный автомобиль привело за последние годы к дополнительному применению резины в автомобиле. Долгое время единственной резиновой деталью автомобиля были шины. Теперь деталей из резины немало и в двигателе и в ходовой части автомобиля. Вес резиновых частей современного автомобиля составляет примерно 5% общего веса машины. Если учесть легкость резины (в особенности по отношению к металлу), то степень распространения резины в автомобиле окажется очень высокой. Нет сомнений, что в будущем этот долговечный, упругий и гибкий материал займет еще большее место в автомобильных конструкциях.

Автомобильные шины значительно улучшились. Если срок службы довоенной машины исчислялся в 5—6 тыс. км, то теперь он исчисляется в 25—40 тыс. км. Высокая приемистость и тормозящий эффект современного автомобиля, отражающийся на состоянии шин, компенсируется улучшением дорожных покрытий, так что увеличение долговечности шин следует отнести непосредственно к их качеству. Сделав поправку на повышение средней скорости автомобиля за последние 20 лет, мы увидим, что «жизнь» шины сейчас в полтора раза дольше. Изменился и вид шины. Шина увеличилась в размерах, давление в ней понижено. Это дает большее спокойствие езды. Большие шины упростили колесное производство, но заставили изменить конструкцию осей и тормозов и увеличить крылья. Шины большого сечения, вплоть до так называемых «сверхбаллонов», являющихся в настоящее время стандартным оборудованием автомобиля.

В системах подвески автомобилей резина также нашла себе место. В нормальных рессорных подвесках она прокладывается между рессорой и осью и в серьгах рессор. Она уничтожает скрип рессоры, исключает необходимость смазки, а в серьгах оказывает службу в качестве амортизатора. Для уменьшения скрипа рессор в последнее время между листами рессор также начали прокладывать резиновые листы.

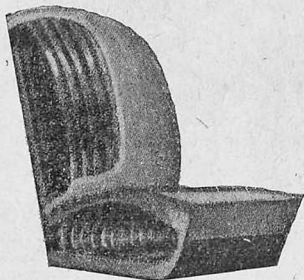


Рис. 1. Резиновые автомобильные кресла

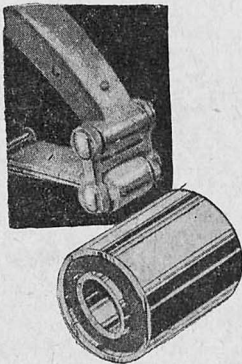


Рис. 2. Серьга рессоры с втулкой «Силентблок»

Многие конструктора заменили рессорную подвеску резиновой. В автомобиле Сенса-де-Лаво рессоры замещены цилиндрами, заполненными частью резиной, в которых ходит поршень, связанный с осью рычагом. При колебании колес поршень совершает движение в цилиндре, упираясь в резиновые буфера. Подобная система установлена на французских автомобилях Леон-Лень. Варианты резиновой подвески имеются на автомобилях Ровер, Свасс и др. Такая подвеска показала прекрасные данные, и езда на автомобилях, снабженных ею, очень спокойна даже на плохой дороге. Конструктора легковых автомобилей нередко применяют резиновые ленточные амортизаторы авиационного типа.

Особенным успехом за последние 2—3 года пользуется «плавающая подвеска» двигателя. Двигатель лежит непосредственно на раме, а на 3—4 резиновых подушках, препятствующих передаче его колебаний на кузов и разбалтыванию мест соединений при перекосах рамы.

Из резины же сделана приводная лента вентилятора, соединительные шланги трубопроводов охлаждения и бесчисленное множество прокладок (пробки радиатора и бензобака и др.).

Резиновые накладки для сцепления и тормозных барабанов, универсальные напирни, резиновые прокладки между различными деталями шасси и рамы, резиновые кронштейны тормозных валков—все это позволяет сделать автомобиль более легким, комфортабельным и надежным.

Однако наибольшее распространение резина получила в кузовном деле и в отделе машины. Скрип кузова всегда был одной из неприятных особенностей автомобильной езды. Сейчас на Западе монтаж частей кузова и установка его на раму не обходится без резиновых прокладок, уничтожающих скрежет трущихся листов ме-

тала. Следует особо отметить систему Силентблок: весь кузов скрепляется не металлическими болтами, а пустотелыми трубками с резиновыми втулками. Такой кузов совершенно бесшумен.

Пружинные кресла нередко заменяются резиновыми. Металлический каркас оббивается толстой резиной необходимой формы. Кресла удобны, мягки. Резиновые подстилки, коврики, накладки на педали, ручки, буфера дверей и капота, втулки в дверных петлях, щетки стеклоочистителя дополняют оборудование автомобильного кузова.

Электрооборудование автомобиля немисливо без резиновой изоляции. Теперь оно пополнилось колпачками для свечей и в последнее время... резиновыми фарами, ослабляющими передачу толчков на лампочку.

Наши фото показывают некоторые резиновые элементы автомобиля: шину «сверхбаллон», резиновую серьгу, втулку Силентблок и кресло, применяемые в современных автомобилях.

Д. Рис. 3. Шины „сверхбаллон“



ПЛАЧЕВНОЕ СОСТОЯНИЕ АВТОРЕМОНТА НА ЗОЛОТОМЕДНОМ КОМБИНАТЕ

Если Баймакский золотомедный комбинат систематически не выполняет свою производственную программу, то этому виной подъездные пути и дороги, которые находятся в таком состоянии, что, поработав один летний сезон, автомашины выходят из строя. Немалая доля вины в этом падает и на водителей машин, крайне безобразно обращающихся с автомобилями.

Часто можно слышать от шоферов: «По таким дорогам можно голову сломать, не только машину».

Каракумский пробег показал, что наши советские машины могут ходить и по плохим дорогам, если достаточна забота и внимание водителя к своей машине. Но в Баймаке никакой воспитательной работы с шоферами не ведется. Не один раз шоферы спустили машины под откос. Как правило, 50—60 проц. автопарка проstaatивает в ремонте. Нередко на зимних дорогах можно видеть беспризорные машины, брошенные в пути по тракту Баймак—Магнитогорск.

Дорожное строительство в Баймакском районе подвигается слабо. План по трудучастию

не выполнен. Дорожное дело в районе находится в беспризорном состоянии; рик своевременно не уделил внимания дорожному отделу и в результате зав. дорожным т. Субхамгулов, он же ответственный руководитель Райавтодора, растратил 6 тыс. руб. общественных денег, а также средства Автодора. Конечно, автодорожной работы с шоферами по борьбе с аварийностью и за сохранность автопарка не было.

Райсовета Автодора фактически не существует. Только недавно выделено оргбюро, которому предстоит проделать большую работу—организовать райсовет, выдвинуть в него лучших ударников автопарка, организовать автодорожские ячейки во всех промышленных точках золотомедного комбината, во всех колхозах и совхозах района, повести решительную борьбу с недобросовестным отношением водителей к машинам, организовать автодорожцев на борьбу с бездорожьем, в тисках которого находится цветная промышленность Баймака.

Богомолов

Баймак, Баш. АССР.

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.

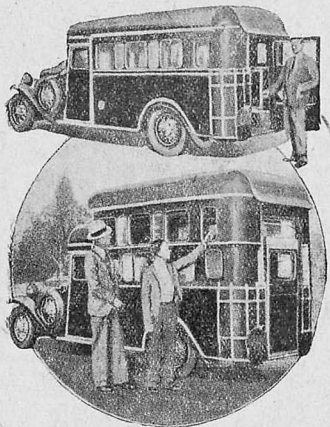
2. Все запросы писать разборчиво и чернилами, так как карандаш при пересылке письма стирается. **Не разборчивые запросы разбираться не будут.**

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

НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТО

ДВУХЭТАЖНЫЙ АВТОМОБИЛЬ С ВЫДВИЖНЫМ ВЕРХОМ

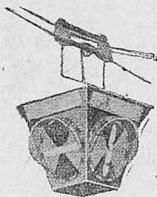
Американец Томпсон построил для загородных поездок автомобиль с выдвижным верхом. При нажатии кнопки верхнее спальное купе.



устроенное в нижнем так, что окна обоих сопадают, поднимается и образует второй этаж. К потолку верхнего отделения привязан матрас, расстилаемый по всему его основанию, превращающий на ночь купе в спальную.

СВЕТОФОР - ЧАСЫ

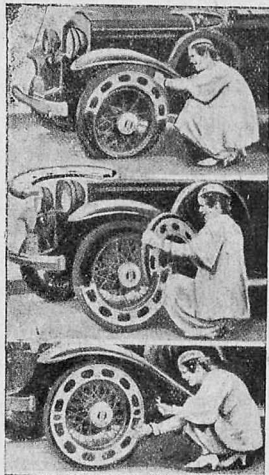
Новый американский сигнальный фонарь для регулирования уличного движения на перекрестках снабжен часовым механизмом и циферблатами. По каждому из 4 дисков фонаря движется



белая стрелка, отсчитывающая секунды и показывающая водителям машин, сколько времени у них остается на ускорение или замедление хода до перехода красного сигнального огня

ПРОТЕЗ НА КОЛЕСО ПРИ СПУЩЕННОЙ ШИНЕ

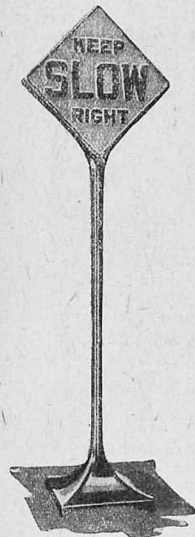
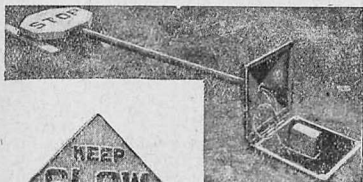
В САСШ появились в продаже новые колеса для немедленной замены проколотых или спущивших воздух шин. Колесо, состоящее из двух алюминиевых плоских половинок, обрамленных по окружности тонкими шинами, надевается непосредственно на спущенную шину в течение двух минут без применения каких-либо инструментов.



Сперва надевают верхнюю половину, внутренний желобчатый край которой охватывает обод колеса автомобиля. Затем, прокатив машину вперед так, чтобы эта половина очутилась внизу (рис. 2), надевают таким же образом вторую половину, после чего их прикрепляют друг к другу винтами при помощи небольшого ключа. Колесо, имеющее такой «протез», может служить в течение еще нескольких часов.

в зеленый или наоборот. Зоны (четвертушки) красных огней занимают на диске поперечное положение, а зеленых—продольное. Стрелка совершает полный оборот по кругу в течение 2 минут. При прохождении ее по половине окружности на красный сигнал—«остановку» приходится 25 сек., на переходный период—5 сек., на зеленый «путь свободен»—25 сек. и на вторую паузу—5 сек.

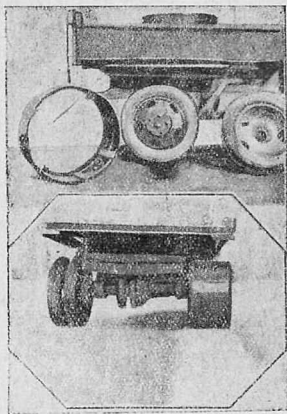
ДОРОЖНЫЙ СИГНАЛ С АККУМУЛЯТОРОМ



На дорогах, отдаленных от электрической сети, установка светящихся сигналов вызывает большие трудности. В целях устранения этого недостатка в Америке выпущены сигнальные знаки, освещение которых осуществляется током от батареи аккумуляторов, помещенных в герметически закрытой коробке под сигналом. В зависимости от типа батареи сигнал не нуждается в осмотре от 6 до 15 месяцев. Стоимость эксплуатации такого сигнала обходится в 1 цент (1,4 коп.) в день.

ГРУЗОВИК - КАТОК

Грузовик, имеющий двойные задние колеса, легко может быть превращен в дорожный каток при помощи специальных бандажей.

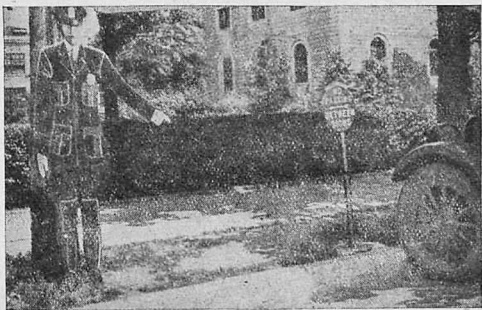


Перед установкой бандажа из шин выпускается воздух, после чего снимается наружное колесо, прикрепляемое после надевания бандажа на прежнее место, затем следует накачивание шин.

СВОЕОБРАЗНЫЙ ДОРОЖНЫЙ ЗНАК

Учитывая психологию американских автомобильных „лихачей“ и их страх перед штрафующими полисменами, в некоторых штатах США запретительный дорожный знак выполнен в виде чучела полисмена, запрещающего проезд.

Власти находят, что это помогает.



Обмениваемся опытом *Татарской*

ШАРИК ВМЕСТО КЛАПАНА БЕНЗИНОВОЙ ПМППЫ АМО-3

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ШОФЕРА В. М. ИВАНОВА, Г. КИРСАНОВ, ЦЧО

В бензиновой помпе АМО-3 часто портятся клапаны, нарушая тем подачу бензина. Предлагаю заменить клапаны шариками диаметром 8,5—9,0 мм от шарикоподшипников. Для установки шарика надо отвернуть пробку, находящуюся над отстойником, вынуть клапан и пружину. Хвост пробки спилить, чтобы не зажать шарик, и, положив его вместо клапана, завернуть пробку.

Из второй клапанной камеры также удаляются клапан и пружинка вместе с диском и на-

правляющим стержнем. Так как вторая камера большего диаметра, то в последнюю надо вставить медное кольцо высотой в 10 мм и толщиной в 0,5 мм для направления шарика. В полученный колодец кладется шарик и заворачивается пробка. Такое устройство обеспечивает непрерывную и надежную работу насоса. Такой насос был поставлен на машину и хорошо работает уже восемь с половиной месяцев.

ХРАНЕНИЕ БАТАРЕИ

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ШОФЕРА ИВАНОВА, Г. КИРСАНОВ, ЦЧО

Многие совхозы и МТС хранят свои машины в период ремонта в холодных сараях, совершенно не заботясь о батареях, которые, постепенно разряжаясь, сульфатируются, замерзают и ломаются. Поэтому на период зимнего ремонта батарей надо снять, зарядить на местных станциях. После этого электролит вылить в стеклян-

ную бутылку, батарею промыть дистиллированной водой 3—4 раза, и только после этого поставить на хранение в теплое помещение. При первой необходимости батарею снова заливают электролитом, предварительно профильтрованным, крепостью 22° по Боме. Примерно через час батарея готова к употреблению.

ПУСК ДВИГАТЕЛЯ ФОРД НА ТЯЖЕЛОМ ТОПЛИВЕ

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ШОФЕРА МИЛОВАНОВА, А., ТУРКСИБ, КАРАТАЛСТРОЙ

Для более легкого пуска двигателя Форд при работе на тяжелых топливах предлагаю следующий способ.

Установить спускной краник внизу поплавковой камеры для спуска топлива. В верхней части

камеры сделать отверстие с пробкой или поставить краник с чашечкой для заливки бензина хорошего качества. Таким образом, двигатель легко пускается на бензине, быстро прогревается и спокойно переходит на тяжелое топливо.

ИЗМЕНЕНИЕ ЗАБИРНОГО ШТУЦЕРА ПОЖАРНОГО АВТОМОБИЛЯ ГАЗ

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ШОФЕРА АНАНЬЕВА, СТ. ОСИПОВИЧИ, Зап. ж. д. ПОЖАРНАЯ КОМАНДА

Забирный штуцер поставлен настолько низко, что часто задевает почву, в особенности когда колеса попали в колею. Благодаря этому штуцера все время ломаются. Поэтому предлагаю:

- 1) поднять его выше и сделать разветвление;

- 2) сделать переход с 2,5 д на 4 д. Кроме того крылья поставлены настолько низко, что борты их задевают шины. Необходимо крылья поднять выше и болты заменить винтом с головкой.

ПРИМЕНЕНИЕ КОНТАКТОВ КАТУШЕК „ФОРДЗОН“ ДЛЯ ПРЕРЫВАТЕЛЕЙ МАГНЕТО

ПРЕДЛОЖЕНИЕ тов. РОДИОНОВА, МЕХАНИКА ЗВК N стрелковой ДИВИЗИИ

Контакт вынимается из пластины вибратора и облуживается, точно так же зачищается и облуживается рычажок прерывателя или винт его в зависимости от того, куда припаивается контакт.

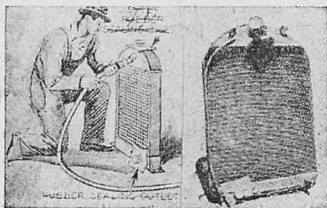
Припайка контактов производится на примусе, если же в рычажке имеется фибра, то припайку можно производить просто паяльником. Чем тоньше будет слой олова, тем прочнее припаяется контакт. Случаев отскакивания контактов в моей практике не было.

ИЗ ПРАКТИКИ ЗАГРАНИЧНЫХ ГАРАЖЕЙ

КАК УСТАНОВИТЬ МЕСТО ТЕЧИ В РАДИАТОРЕ

Чтобы установить, где находится отверстие, через которое вытекает вода из радиатора, применяется следующий простой способ.

Вырезав из старой автомобильной камеры кусочки размером в 10—12 кв. см, покрывают ими пробку воронки радиатора и нижнего спускного отверстия, туго привязав их шланговыми стяжками, чтобы они не пропускали воды.



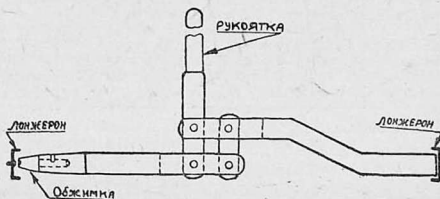
Вставив затем в верхний соединительный водной патрубков шланг с пущенной под напором водой, наполняют ею радиатор. Из поврежденного места тотчас же брызнет вода.

Отметив место течи, спускают из радиатора воду и тщательно запаивают отверстие, после чего для проверки прочности сплавки еще раз наливает воду в радиатор.

ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ДЛЯ КЛЕПКИ РАМЫ

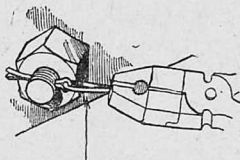
При клепке автомобильных рам головка поддерживается обычно рабочим с помощью железной поддержки, представляющей собой круглый стержень с лункой на одном из концов. При работе с подобным инструментом рабочий быстро утомляется, так как работа эта не легкая.

На нашем эскизе приведена специальная фордовская державка, с помощью которой рабочий затрачивает для поддержки заклепки самое минимальное усилие. Державка состоит из трех шарнирно-соединенных рычагов; один из них несет на своем конце съемную обжимку, второй — согнутый — является упорным и третий — вертикальный — служит рукояткой. Чтобы плотно прижать заклепку к стенке лонжерона, следует всю державку, как показано на эскизе, поместить между лонжеронами и отвести рукой вправо рукоятку.



УДАЛЕНИЕ ШПЛИНТА

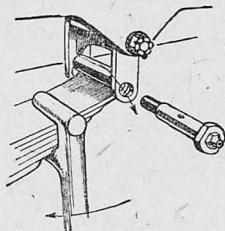
При удалении молотком туго сидящего в отверстии болта шплинта резьба на болте часто забивается, поэтому целесообразно удалять



шплинт. Это можно делать с помощью куска проволоки и плоскогубцев, как показано у нас на рисунке.

РЫЧАГ ДЛЯ УСТАНОВКИ РЕССОР НА ШАССИ

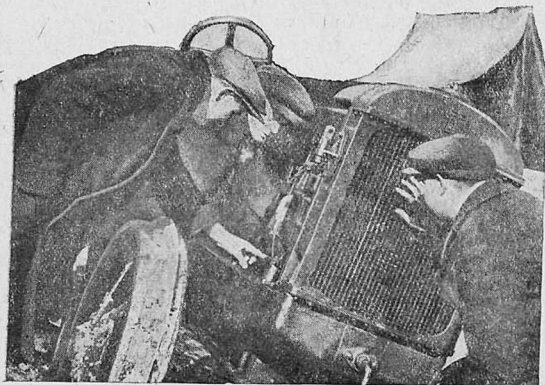
При постановке рессоры часто случается, что отверстия ушков рессоры не совпадают с соответствующими отверстиями в сержках, так что



рессорный болт невозможно поставить. В этом случае рессору следует выправить. Легче всего это осуществляется посредством рычага, оканчивающегося вилкой.

РАБСЕЛЬКОРЫ-АВТОДОРОВЦЫ

КШШУТ



Приемочная комиссия совхоза им. Сталина (Армавирский р-н, Северокавказского края) осматривает принятый из ремонта трактор для посевной кампании

Фото Швер-Шевченко (Союзфото)

РЕМОНТ ТРАКТОРОВ ОКОНЧЕН ДО СРОКА

Неруссовская МТС (ЦЧО) одержала победу в подготовке к весеннему севу. Ремонт тракторов окончен раньше срока на месяц и 5 дней. Таким образом обязательства, принятые на себя ремонтными бригадами выполнены полностью. Задача была нелегкая.

Баббита не было; Облтрактор не дал в МТС баббита; материально-бытовые условия были не из блестящих; среди отдельных трактористов проявлялись кулацкие настроения.

Но все эти трудности при активнейшем участии начальника политотдела т. Кудинова были преодолены. Подкулачников Кошелевых и Мо-

синых, пытавшихся сорвать ремонт, трактористы изгнали из своих рядов; баббит был получен, лучшие ударники Голобоков Алевша, Селиванов, Крюков и другие взяли на буксир отстававших, и план ремонта 18 тракторов был выполнен досрочно.

Вслед за ремонтом тракторов Неруссовская МТС переключилась на ремонт сельхозмашин.

Под руководством политотдела и эта ответственная задача будет с успехом выполнена.

Весенний сев покажет пример хорошего качества работы и большевистского руководства.
Дмитровск, ЦЧО Бархатов

НУЖНО ПРОЯВИТЬ ЗАБОТУ ОБ ОКОНЧИВШИХ ЗАОЧНИКАХ

Я, тракторист Дьячкинской МТС, работаю трактористом 3 года. За это время я вполне овладел техникой трактора, комбайна и локомотива. Теперь у меня большая тяга к овладению техникой автомобиля. Но добиться этой цели я не могу.

Я в 1932 г. записался на заочные курсы по автоделу, но они потом закрылись из-за отсутствия бумаги, как мне сообщили из Центрального совета Автодора.

В прошлом году я записался на вновь организованные заочные курсы. Эти курсы я окончил и послал контрольную работу на оценку в Центральный совет Автодора.

По окончании заочных курсов я должен проходить практическую езду в местном совете Автодора, к которому я прикреплен.

30 января я зашел в местный совет выяснить вопрос о практической езде и вообще о получении практики. Но в райсовете Автодора мне сказали, что курсов по организации и проведению практики с заочниками пока еще нет и вряд ли они будут, потому что нет, мол, машин у них.

Где же мне подкрепить свои теоретические знания соответствующей практикой? Этот вопрос интересует не только меня, но и всех наших заочников, окончивших курсы ЦС Автодора. Прошу помочь нашему совету Автодора в организации специального кружка по овладению автоделом.

П. Усачев

Ст. Тарасовка
Азово-Черноморский край

Отв. редактор Н. ОСИНСКИЙ.

Зам. редактора Н. БЕЛЯЕВ.

Издатель Журналино-газетное объединение

Уполном. Главлита В-79868. Техред Н. Свешников Изд. № 62. Зак. тип. 180 Тираж 60.000. СтАт Б-178×250 мм.
1 бум. лист. Колич. знаков в 1 бум. листе 211 700.

Журнал сдан в набор 25 февраля 1934 г. Подписан к печати 14 марта 1934 г. Приступлено типогр. к печати 15 марта 1934 г.

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

4-я заочная конференция читателей „ЗА РУЛЕМ“

Читатель, ты должен помочь улучшить качество журнала БУДЬ АКТИВНЫМ УЧАСТНИКОМ ЗАОЧНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ

Прочтите внимательно, заполните и опустите в почтовый ящик,
не наклеивая марки. **Сделайте это немедленно!**

(Если места в листке не хватит — пишите отдельно на бумаге).

1. Фамилия, возраст

2. Соц. полож. (рабочий, колхозник, красноармеец, служащий).....

3. Место работы

4. Кем работает (шофер, тракторист, дорожник, ремонтник и т. д.)

5. Состоите ли членом Автодора и управляете ли машиной

5. Какие отделы, статьи, фото вам понравились больше всего за последнее время

7. Какие темы вас интересуют больше всего (автомобильные, дорожные, военные, Автодор на местах и т. д.)

8. Удовлетворяет ли вас журнал в целом

9. Какие статьи, заметки и фото вам не понравились и каковы, по вашему мнению, недостатки журнала

10. Какие отдельные вопросы необходимо осветить в журнале (укажите подробно)

11. С какого времени читаете журнал

12. На каком почтовом отд. подписались и аккуратно ли получаете журнал

13. Ваш адрес и подпись

(Еще раз внимательно прочтите свои ответы, дополните пропущенное).

ЧЕТВЕРТАЯ ЗАОЧНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ЧИТАТЕЛЕЙ
ЖУРНАЛА „ЗА РУЛЕМ“

Складывается и опускается в
почтовый ящик **БЕЗ МАРКИ**
Сделайте это немедленно

Пересылка анкеты оплачена

МОСКВА ЦЕНТР, ПОЧТАМТ,
АБОНЕМЕНТНЫЙ ЯЩИК № 1053

РЕДАКЦИИ ЖУРНАЛА
„ЗА РУЛЕМ“

„ЗА РУЛЕМ“ СТАРАЕТСЯ ПОМОЧЬ ТЕБЕ В РАБОТЕ И УЧЕБЕ—ТЫ ДОЛЖЕН ПОМОЧЬ
РЕДАКЦИИ ДАЛЬШЕ УЛУЧШИТЬ НУЖНЫЙ ТЕБЕ ЖУРНАЛ

Л
и
н
и
и
Л
в
с
е
р
е
з
а

ОФИЦИАЛЬНАЯ ТАБЛИЦА

Тираж выигрышей по билетам 4-го разряда 4-й Всесоюзной лотереи АВТОДОРА

Тираж произведен в г. Москве, в Большом зале Консерватории (ул. Герцена, д. 13) 4 и 5 февраля с. г.
Всего в тираже разыграно 9.068 выигрышей на сумму 312 000 р.

| № № серий | № № лотер. билет. | Стоим. выпл. в руб. | № № серий | № № лотер. билет. | Стоим. выпл. в руб. | № № серий | № № лотер. билет. | Стоим. выпл. в руб. | № № серий | № № лотер. билет. | Стоим. выпл. в руб. | № № серий | № № лотер. билет. | Стоим. выпл. в руб. | № № серий | № № лотер. билет. | Стоим. выпл. в руб. |
|-----------|-------------------|---------------------|-----------|-------------------|---------------------|-----------|-------------------|---------------------|-----------|-------------------|---------------------|-----------|-------------------|---------------------|-----------|-------------------|---------------------|
| 00106 | 33 300 | 01927 | 15 300 | 04144 | 1-100 | 10 07043 | 33 150 | 09676 | 57 300 | 12586 | 1-100 | 40 | | | | | |
| 00115 | 12 150 | 02024 | 77 150 | 04158 | 1-100 | 10 07048 | 24 200 | 09705 | 21 300 | 12627 | | 98 | 300 | | | | |
| 00134 | 31 300 | 02088 | 95 300 | 04327 | 1-160 | 10 07065 | 1-100 | 10 09745 | 26 3000 | 12628 | | 46 | 300 | | | | |
| 00197 | 09 200 | 02106 | 10 300 | 04350 | 62 200 | 07227 | 46 3000 | 09768 | 86 150 | 12697 | | 22 | 150 | | | | |
| 00215 | 08 300 | 02121 | 37 150 | 04399 | 1-100 | 10 07256 | 63 200 | 09808 | 16 300 | 12718 | | 85 | 300 | | | | |
| 00221 | 57 200 | 02208 | 1-100 | 10 04400 | 94 150 | 07276 | 92 300 | 09825 | 41 200 | 12810 | | 80 | 500 | | | | |
| 00226 | 78 3000 | 02282 | 1-100 | 10 04413 | 16 150 | 07416 | 67 200 | 09855 | 1-100 | 10 12829 | | 54 | 500 | | | | |
| 00250 | 08 300 | 02317 | 1-100 | 10 04452 | 12 200 | 07418 | 1-100 | 10 09898 | 07 300 | 12867 | | 93 | 300 | | | | |
| 00266 | 48 300 | 02321 | 1-100 | 40 04456 | 20 300 | 07465 | 97 300 | 10027 | 23 5000 | 12913 | | 44 | 150 | | | | |
| 00272 | 27 500 | 02327 | 1-100 | 10 04495 | 80 300 | 07587 | 70 500 | 10029 | 92 300 | 12918 | | 31 | 300 | | | | |
| 00277 | 1-100 | 10 02367 | 81 300 | 04523 | 76 5000 | 07672 | 1-100 | 10 10123 | 65 300 | 12925 | | 68 | 300 | | | | |
| 00293 | 1-100 | 40 02373 | 03 300 | 04550 | 1-100 | 10 07695 | 29 300 | 10178 | 69 200 | 12927 | | 39 | 300 | | | | |
| 00325 | 28 200 | 02397 | 19 300 | 04570 | 22 300 | 07724 | 49 200 | 10192 | 1-100 | 10 12956 | | 90 | 3000 | | | | |
| 00328 | 16 150 | 02400 | 1-100 | 10 04605 | 84 150 | 07797 | 26 300 | 10283 | 22 300 | 13008 | | 18 | 150 | | | | |
| 00344 | 38 3000 | 02403 | 66 300 | 04655 | 11 5000 | 07872 | 67 300 | 10332 | 93 3000 | 13009 | 1-100 | 10 | | | | | |
| 00389 | 29 300 | 02422 | 56 300 | 04752 | 15 150 | 08001 | 51 300 | 10359 | 1-100 | 10 13047 | | 10 | 150 | | | | |
| 00402 | 12 300 | 02425 | 66 300 | 04756 | 20 300 | 08018 | 1-100 | 10 10448 | 06 150 | 13083 | | 40 | 300 | | | | |
| 00587 | 55 300 | 02434 | 59 150 | 04786 | 22 150 | 08093 | 59 300 | 10466 | 10 300 | 13107 | | 42 | 300 | | | | |
| 00732 | 1-100 | 10 02451 | 1-100 | 40 04789 | 52 300 | 08113 | 17 300 | 10509 | 81 300 | 13175 | | 96 | 150 | | | | |
| 00751 | 43 3000 | 02513 | 1-100 | 10 04954 | 26 300 | 08258 | 1-100 | 10 10553 | 1-100 | 10 13298 | | 16 | 300 | | | | |
| 00809 | 17 300 | 02533 | 03 300 | 05005 | 1-100 | 10 08278 | 66 300 | 10557 | 55 300 | 13307 | | 100 | 300 | | | | |
| 00832 | 1-100 | 10 02549 | 1-100 | 10 05012 | 28 300 | 08280 | 39 150 | 10570 | 28 300 | 13358 | | 39 | 300 | | | | |
| 00842 | 71 200 | 02570 | 35 200 | 05054 | 75 150 | 08315 | 55 300 | 10680 | 53 150 | 13361 | 1-100 | 10 | | | | | |
| 00847 | 75 150 | 02632 | 92 150 | 05132 | 87 300 | 08375 | 48 300 | 10695 | 95 300 | 13393 | | 91 | 300 | | | | |
| 00896 | 12 300 | 02754 | 33 300 | 05226 | 31 300 | 08398 | 73 150 | 10789 | 24 300 | 13409 | 1-100 | 10 | | | | | |
| 00899 | 47 150 | 02838 | 42 150 | 05265 | 67 300 | 08399 | 28 300 | 10829 | 78 150 | 13502 | | 65 | 300 | | | | |
| 00922 | 1-100 | 10 02859 | 88 500 | 05285 | 53 300 | 08425 | 84 300 | 10874 | 89 300 | 13559 | | 44 | 300 | | | | |
| 00933 | 01 150 | 02876 | 1-100 | 10 05345 | 08 500 | 08468 | 1-100 | 10 10962 | 70 3000 | 13669 | 1-100 | 10 | | | | | |
| 00953 | 74 500 | 02969 | 50 300 | 05374 | 71 300 | 08476 | 02 300 | 11012 | 51 200 | 13783 | | 40 | 300 | | | | |
| 01016 | 75 500 | 02990 | 09 200 | 05412 | 57 200 | 08497 | 79 150 | 11091 | 1-100 | 10 13785 | | 92 | 300 | | | | |
| 01052 | 94 500 | 02992 | 02 300 | 05428 | 15 300 | 08501 | 34 300 | 11095 | 82 200 | 13812 | | 91 | 300 | | | | |
| 01061 | 34 300 | 03022 | 66 200 | 05429 | 79 300 | 08524 | 12 200 | 11174 | 57 300 | 13815 | | 59 | 150 | | | | |
| 01088 | 1-100 | 10 03063 | 81 5000 | 05515 | 61 300 | 08581 | 78 150 | 11176 | 80 300 | 13826 | | 37 | 500 | | | | |
| 01096 | 1-100 | 10 03217 | 87 3000 | 05611 | 23 150 | 08583 | 97 150 | 11259 | 03 300 | 13901 | | 93 | 300 | | | | |
| 01108 | 49 300 | 03311 | 18 300 | 05619 | 99 150 | 08597 | 94 300 | 11271 | 35 150 | 13962 | | 96 | 150 | | | | |
| 01139 | 85 300 | 03324 | 19 200 | 05735 | 88 150 | 08613 | 76 150 | 11302 | 43 150 | 14143 | | 34 | 300 | | | | |
| 01167 | 34 150 | 03355 | 53 150 | 05741 | 98 200 | 08614 | 40 150 | 11352 | 22 200 | 14145 | | 100 | 3000 | | | | |
| 01190 | 1-100 | 10 03404 | 78 300 | 05845 | 46 300 | 08701 | 81 300 | 11403 | 37 3000 | 14169 | | 15 | 5000 | | | | |
| 01196 | 30 5000 | 03411 | 1-100 | 10 05867 | 73 300 | 08716 | 75 300 | 11473 | 29 300 | 14180 | | 78 | 300 | | | | |
| 01214 | 12 300 | 03420 | 1-100 | 10 05977 | 100 300 | 08782 | 44 300 | 11492 | 70 150 | 14311 | | 44 | 300 | | | | |
| 01239 | 90 300 | 03493 | 30 300 | 05998 | 51 300 | 08836 | 73 300 | 11547 | 01 200 | 14323 | | 11 | 300 | | | | |
| 01279 | 13 3000 | 03508 | 98 150 | 05998 | 94 300 | 08914 | 100 150 | 11635 | 68 500 | 14368 | 1-100 | 10 | | | | | |
| 01290 | 71 300 | 03527 | 90 150 | 06035 | 1-100 | 10 08996 | 82 300 | 11658 | 03 300 | 14441 | | 77 | 150 | | | | |
| 01307 | 1-100 | 40 03570 | 08 300 | 06094 | 93 300 | 09016 | 38 300 | 11873 | 1-100 | 10 14505 | | 23 | 5000 | | | | |
| 01357 | 22 300 | 03574 | 98 150 | 06204 | 16 300 | 09025 | 60 3000 | 11994 | 88 150 | 14519 | | 26 | 500 | | | | |
| 01382 | 30 300 | 03589 | 44 300 | 06407 | 34 200 | 09033 | 93 300 | 12073 | 1-100 | 10 14576 | | 32 | 300 | | | | |
| 01488 | 06 150 | 03591 | 1-100 | 10 06433 | 71 300 | 09034 | 62 300 | 12102 | 82 150 | 14663 | | 67 | 300 | | | | |
| 01552 | 60 300 | 03619 | 28 300 | 06443 | 1-100 | 10 09043 | 68 150 | 12148 | 32 200 | 14690 | | 44 | 300 | | | | |
| 01571 | 78 150 | 03662 | 73 300 | 06520 | 70 300 | 09126 | 1-100 | 10 12162 | 63 300 | 14766 | | 08 | 150 | | | | |
| 01598 | 89 150 | 03836 | 1-100 | 10 08552 | 1-100 | 10 09149 | 15 300 | 12261 | 1-100 | 10 14799 | 1-100 | 10 | | | | | |
| 01637 | 28 200 | 03850 | 44 300 | 06700 | 80 500 | 09161 | 82 300 | 12383 | 1-100 | 10 14846 | 1-100 | 10 | | | | | |
| 01649 | 99 300 | 03861 | 90 150 | 06723 | 93 500 | 09168 | 1-100 | 40 12385 | 21 300 | 14888 | | 51 | 150 | | | | |
| 01692 | 68 200 | 03878 | 1-100 | 10 06780 | 1-100 | 10 09193 | 1-100 | 10 12399 | 15 300 | 15109 | 1-100 | 10 | | | | | |
| 01756 | 27 150 | 03885 | 74 500 | 06847 | 32 300 | 09330 | 43 300 | 12463 | 45 500 | 15138 | | 49 | 300 | | | | |
| 01828 | 1-100 | 10 03897 | 16 150 | 06858 | 14 300 | 09558 | 24 300 | 12492 | 38 300 | 15296 | 1-100 | 10 | | | | | |
| 01890 | 100 200 | 03943 | 73 300 | 06983 | 91 300 | 09626 | 71 150 | 12493 | 88 300 | 15368 | 1-100 | 10 | | | | | |
| 01890 | 80 200 | 03960 | 1-100 | 10 07040 | 80 300 | 09636 | 42 200 | 12579 | 83 300 | 15372 | 1-100 | 10 | | | | | |

| № № серий | № № лотер. билет. | Сюм. выигр. в руб. | № № серий | № № лотер. билет. | Сюм. выигр. в руб. | № № серий | № № лотер. билет. | Сюм. выигр. в руб. | № № серий | № № лотер. билет. | Сюм. выигр. в руб. | № № серий | № № лотер. билет. | Сюм. выигр. в руб. | № № серий | № № лотер. билет. | Сюм. выигр. в руб. |
|-----------|-------------------|--------------------|-----------|-------------------|--------------------|-----------|-------------------|--------------------|-----------|-------------------|--------------------|-----------|-------------------|--------------------|-----------|-------------------|--------------------|
| 15375 | 13 | 150 | 15958 | 1-100 | 10 | 16918 | 58 | 150 | 17690 | 63 | 300 | 18344 | 88 | 5000 | 19231 | 20 | 300 |
| 15383 | 50 | 300 | 16034 | 84 | 300 | 16921 | 90 | 300 | 17740 | 73 | 150 | 18419 | 28 | 150 | 19270 | 11 | 200 |
| 15432 | 1-100 | 10 | 16106 | 1-100 | 10 | 16928 | 1-100 | 10 | 17759 | 93 | 200 | 18508 | 12 | 150 | 19279 | 1-100 | 10 |
| 15456 | 1-100 | 10 | 16133 | 43 | 300 | 17061 | 27 | 300 | 17792 | 40 | 300 | 18563 | 40 | 300 | 19316 | 19 | 300 |
| 15458 | 1-100 | 10 | 16205 | 33 | 300 | 17063 | 65 | 300 | 17800 | 85 | 300 | 18590 | 69 | 150 | 19395 | 27 | 200 |
| 15622 | 21 | 150 | 16222 | 93 | 200 | 17085 | 05 | 300 | 17801 | 99 | 300 | 18636 | 1-100 | 10 | 19506 | 48 | 200 |
| 15636 | 83 | 300 | 16232 | 13 | 300 | 17111 | 61 | 150 | 17841 | 13 | 150 | 18646 | 1-100 | 10 | 19511 | 14 | 150 |
| 15713 | 93 | 5000 | 16233 | 1-100 | 10 | 17126 | 72 | 300 | 17841 | 23 | 150 | 18659 | 41 | 500 | 19566 | 76 | 150 |
| 15719 | 57 | 300 | 16238 | 1-100 | 10 | 17131 | 85 | 200 | 17876 | 60 | 150 | 18892 | 07 | 300 | 19569 | 54 | 300 |
| 15727 | 1-100 | 10 | 16299 | 92 | 500 | 17153 | 60 | 300 | 17900 | 47 | 300 | 18959 | 70 | 150 | 19571 | 57 | 300 |
| 15774 | 20 | 300 | 16334 | 40 | 300 | 17171 | 34 | 500 | 17916 | 06 | 5000 | 19018 | 19 | 300 | 19588 | 15 | 300 |
| 15802 | 1-100 | 10 | 16399 | 17 | 150 | 17218 | 61 | 300 | 17920 | 97 | 300 | 19047 | 72 | 3000 | 19618 | 75 | 300 |
| 15804 | 1-100 | 10 | 16489 | 1-100 | 10 | 17302 | 1-100 | 10 | 17923 | 94 | 200 | 19081 | 24 | 150 | 19659 | 37 | 300 |
| 15861 | 44 | 200 | 16534 | 85 | 300 | 17313 | 63 | 300 | 18025 | 80 | 200 | 19126 | 35 | 3000 | 19666 | 48 | 300 |
| 15882 | 23 | 300 | 16656 | 38 | 150 | 17413 | 94 | 300 | 18089 | 07 | 300 | 19162 | 78 | 150 | 19674 | 25 | 5000 |
| 15885 | 40 | 200 | 16657 | 43 | 300 | 17414 | 89 | 3000 | 18118 | 1-100 | 10 | 19197 | 73 | 300 | 19844 | 03 | 150 |
| 15889 | 75 | 300 | 16723 | 94 | 150 | 17593 | 1-100 | 10 | 18191 | 1-100 | 10 | 19198 | 53 | 500 | 19851 | 90 | 5000 |
| 15901 | 78 | 300 | 16796 | 33 | 300 | 17642 | 32 | 300 | 18299 | 15 | 300 | 19203 | 45 | 300 | 19971 | 04 | 300 |
| 15915 | 1-100 | 10 | 16834 | 70 | 300 | 17669 | 76 | 300 | 18303 | 89 | 300 | 19206 | 1-100 | 10 | | | |

Порядок получения выигрышей:

1. Выигрыши, по желанию выигравшего, выдаются вещами или деньгами, согласно списка выигрышей.
2. Денежная выплата выигрышей в 10, 40 рублей производится немедленно по предъявлении билета всеми учреждениями Госбанка, а также госрудсберкассами.
3. Для получения всех выигрышей вещами, а также для получения выигрышей деньгами от 100 руб. и выше выигравшие пересылают свои билеты открытым ценным письмом по адресу: Москва, Фуркасовский пер. 12/5—Лотерейному комитету Автодора. При пересылке билета выигравший указывает свое желание получить выигрыш натурой и чем именно, или деньгами, одновременно сообщая свой почтовый адрес, точно и разборчиво написанный, а также, если выигрыш предназначен к получению натурой—наименование ближайшей железнодорожной станции или пристани.
4. Выигрыши пересылаются выигравшим за счет Лотерейного комитета.
5. Срок заявки на получение выигрыша вещами устанавливается в 4 месяца, а для оплаты деньгами—в 6 месяцев со дня опубликования таблицы выигрышей в газете «Известия ЦИК СССР и ВЦИК» или «Экономическая жизнь».
6. Выигрыши, не востребованные держателями в 6-месячный срок со дня тиража, поступают в распоряжение о-ва Автодор.
7. Никакие заявки об утере, краже и т. д. Лоткомом не принимаются. Все справки по вопросам лотереи, связанные с получением выигрышей, можно получить в Лотерейном комитете по адресу: Москва, Фуркасовский пер., 12/5. Кроме того, все справки выдаются во всех отделениях Автодора.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ Тиражной комиссии нач. Союзтранса — Перепелкин
 Зам. пред. от Мособлавтодора — Пашинин
 " " " Мосгоравтодора — Смирнов
 " " " Наркомфина СССР — Зарембо

ЧЛЕНЫ ТИРАЖНОЙ КОМИССИИ:

От МОСПС — Розин; от союза шоферов — Балалыкин; от МК ВЛКСМ — Тарасов; от Московского ГорФО — Локшина; от ЦС Автодора — Сосновский; от Леноблавтодора: Пуховский, Гомеров, Ивановский; от Башавтодора: Кулагин, Кондратьев, Хлесткин, Ганев; от Мособлавтодора: Бойков, Закегей; от Военно-транспорт. академ. — Колотилов; от РККА — Гапонов; от Штаба Моск. воен. окр. — Старостин; от Ногинского райсовета — Курочкин; от Сталинского райсовета — Куклев; от Держжинского райсовета — Завьялов; от Ленинского райсовета — Макшанов; от зав. им. Сталина — Кондратов; от Электрозавода — Литвинов; от зав. «Шарикоподшипник» — Голованов; от зав. №1004 — Балакирев; от зав. «Металлоурак» — Тимошкин; от зав. №22—Пономарев; от зав. им. Ильича—Сычев; от химзавода им. Войкова — Алексеев; от Асфальтового завода — Шумиллина; Представитель НК РКИ — Подлесный; представитель Фрунзенского РКИ — Гончаренко.