

ЗА РУЛЕМ



ЦЕНТРАЛЬНЫЙ
АВТОДОРОЖНЫЙ
КЛУБ
ОТКРЫТ!

1.9.3.4

12

ЖУРНАЛЬНО-ГАЗЕТНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ

ЦС Автодора—Москва, Маросей-
ка, 3/13. Телеф. 4-84-65.РЕДАКЦИЯ: Москва, 1-й Само-
течный пер., 17. Телеф. Д-1-23-87.
Трамвай: 26, 11, 14.Массово-тиражный сектор
Тел. 5-51-69.ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1934 год:
на год—7 р. 20 к., 6 мес.—3 р.
60 к., 3 мес.—1 р. 80 к.

ДА ДИМ

КОМСОМОЛЬСКОЙ И БЕСПАРТИЙНОЙ МОЛОДЕЖИ

ЗНАНИЕ АВТОМОБИЛЬНОГО И ТРАКТОРНОГО МОТОРА

Растет и ширится в нашей стране движение масс за овладение техникой. Указание любимого вожда партии и рабочего класса т. Сталина об овладении техникой превратилось в боевую программу действий, стало лозунгом миллионных масс трудящихся.

Особенно большой размах это движение получило среди трудящейся молодежи и в первую очередь ленинского комсомола. IX съезд комсомола обязал каждого комсомольца освоить минимум технических знаний как общих, так и одного из видов специальных.

Выполняя это решение, ЦК комсомола, ВЦСПС и центральные советы добровольных обществ: Автодора, Осоавиахима, РОКК, ВСФК постановили «немедленно организовать массовую подготовку и сдачу общественного военно-технического экзамена всеми комсомольцами и беспартийными молодыми рабочими и колхозниками, с тем чтобы уже в августе этого года начать общественный экзамен».

Автодор взял на себя обязательства дать комсомольцам и беспартийной трудящейся молодежи знание автомобильного и тракторного мотора.

Всем автодорцам нужно отдать себе полный отчет в огромном значении поставленной задачи и в необходимости в намеченный короткий срок выполнить ее с честью.

Подготовка комсомольской и беспартийной молодежи к сдаче экзамена по автомобильному и тракторному мотору явится в значительной мере экзаменом и для самих автодорских организаций на местах и в центре. Только от самих автодорских организаций, от их жизнеспособности, гибкости и оперативности будет зависеть быстрое и полное достижение намеченной цели.

Что нужно сделать, чтобы правильно подготовиться и хорошо поставить обучение комсомольцев и трудящейся молодежи в своем крае, районе и области?

Нужно срочно учесть всю молодежь от 18 до 25 лет, знающую устройство и работу автомобильного или тракторного двигателя, выдав им соответствующие справки. Молодежь, не знающую автомобильного или тракторного двигателя, нужно направить на учебу в кружки и учебные пункты для прохождения специального курса, разработанного по 30-часовой программе.

После окончания проработки всей программы каждый кружковец должен сдать зачет по всему курсу и получить удостоверение с отметкой «удовлетворительно», «хорошо» или «отлично».

Далим комсомольской и беспартийной молодежи знание автомобильного и тракторного мотора	1
М. С.—Почему нехватает дорожных машин	3
Инж. МЕНГЕЛ—Как колхозу, совхозу и МТС правильно построить и содержать свои дороги	4
А. ЗЛАТОВ—Строительство московского «паука» требует мощной дорожной техники	8
Инж. С. КЕЛЛЕР—Что можно сделать из стандартного шасси ГАЗ-АА	9
Инж. С. НОТОВ—Новейшее авторемонтное оборудование и уход за ним	12
Ю. КЛЕЙНЕРМАН—Некоторые интересные модели на Берлинской выставке	
НА ОБЛОЖКЕ: Центральный автодорожный клуб открыт! На снимках: тт. ЛЕЖАВА и КУЙЫШЕВ на митинге, общий вид трибун и катанье на глассерах.	

ставке	16
Н. Б.—Центральный автодорожный клуб открыт	17
ЛАРИН—Схема электрооборудования автомобиля ГАЗ	18
Инж. И. РОГОВ—Практические указания по регенерации отработанных масел	19
Автодорожная хроника	20
Н. ЖИРНОВ—Порядок профилактического осмотра автомобиля	21
Обмениваемся опытом гаражей	23
Новости мировой автодорожной техники	26
Техническая консультация	28
Вести с мест	30
Книжная полка автодорца	32

ИЮНЬ 1934 г.

12

Центральный совет Автодора намечает следующие сроки проведения в жизнь намеченной программы: 1) подготовительный период—до 15 мая, 2) обучение и сдача зачетов—май, июнь, июль, и 3) общественные экзамены—август, сентябрь.

Все местные организации оповещены о сроках и контрольных заданиях.

Казалось бы, что при тех коротких сроках, которые поставлены и при тех огромных масштабах работы, которые намечены, на местах должна закипеть работа. Однако первые сведения, имеющиеся в нашем распоряжении, показывают, что в ряде мест до сих пор не могут отрешиться от старинных методов работы, от совершенно недопустимого многодневного „раскачивания“, от олимпийского спокойствия, в ожидании, пока из центра все пришло, все наладят и все объяснят.

В Московской области май прошел в топтании на месте. Областное и районное руководство еще чего-то ждет, присматривается, раскачивается.

В Ленинградской области намечены широкие планы, но к деловой работе приступают медленно. Лучше идет работа на Средней Волге, в Киевской области, Донбассе и Иванове. В других областях и республиках подготовка слишком затянулась, а в Саратовском крае планы даже не спущены в районы.

Между тем первые сведения об обязательствах Автодора обучить комсомольцев и беспартийную молодежь автотракторному делу вызвали подъем и оживление автодорожской работы в ряде коллективов и районных организаций.

Так, например, автодорожский коллектив завода им. Марти в Ленинграде совместно с комсомолом организует в 4 цехах технически оборудованные автодорожские кабинеты, чтобы с их помощью подготовить всех комсомольцев завода к сдаче военно-технического экзамена. Автодорожцы и комсомольцы 2 цехов привезли старый автомобиль, разобрали его, промыли все части и поставили их в автодорожский кабинет для кружковых занятий. Их примеру последовали автодорожцы гаража и пожарной команды—они также привезли лежавший на задворках автомобиль старой марки и привели в порядок отдельные его части.

Одновременно с подготовкой к сдаче военно-технического экзамена Автодор, оживившись, начал широкую техническую пропаганду автомобильной техники и среди взрослых рабочих, устраивая экскурсии, лекции, выставки и т. д.

Имеются сведения об оживлении работы на заводах „Серп и молот“, „Красный богатырь“, первой автобазе Союзтранса, в Ногинске на заводах Электросила, в Глуховском текстильном комбинате, в Павлово-Посаде и т. д.

Как только в автодорожской работе появляется волевая энергия и молодой энтузиазм, прекращаются разговоры об отсутствии технической базы. Из закоулков, из задворков появляются автомобильные части, старые автомобили, находятся помещения, преподаватели и пр. Там же, где в ожидании дозаций, присылки учебных машин, инструкторов и денег сидят сложа руки,—никакая живая работа невозможна, сколько бы средств ни присылали, и ни вкладывали в это дело вышестоящие организации.

Опыт совместной работы комсомола и Автодора может принести для автодорожской организации огромную пользу, стать поворотным пунктом в налаживании автодорожской работы, в привлечении лучшей передовой молодежи в ряды общества.

Нужно, чтобы все автодорожские организации сверху донизу поняли политическое значение успешной сдачи военно-технического экзамена массами комсомольцев и беспартийной молодежи.

Нужно, чтобы автодорожские организации, не ссылаясь ни на какие мнимые „объективные“ трудности, с честью выполнили свою задачу и в ряду других добровольных обществ, участвующих в подготовке комсомольцев к военно-техническому экзамену, заняли одно из первых мест.

Комсомольцы и беспартийная рабочая молодежь!

Изучайте устройство автомобильного или тракторного мотора. Боритесь за скорейшую автомобилизацию Советского Союза и улучшение дорог.

2 Вступайте в Автодор!

ПОЧЕМУ НЕХВАТАЕТ ДОРОЖНЫХ МАШИН?

ЛИКВИДИРОВАТЬ НЕПОЛАДНИ В ДОРОЖНОМ МАШИНОСТРОЕНИИ

По самому скромному подсчету Сельхозснабжения сельские дорожные организации (МТС, совхозы и колхозы) охотно приобрели бы в текущем году около 900 канавокопателей. План Дормашобъединения противопоставляет этой цифре лишь 150 канавокопателей. Общая потребность в канавокопателях со стороны всех дорожных хозяйств выражается в 1700 штук. Производственный план Дормашобъединения намечает для удовлетворения этой потребности 400 штук. Вместо потребных 172 камнедробилок производственный план не превышает 150 штук. То же и с машинами Грейдера: потребность — 1150, в производстве только 1100.

Но и этот сокращенный по сравнению с потребностями производственный план текущего года систематически недоисполняется. План первого квартала выполнен всего на 70 проц. За апрель выполнение программы не превышает 78,8 проц.

Это результат многих отрицательных факторов — недостаточного использования оборудования на предприятиях, неумелого использования и растраскивания рабочей силы и крайне неудовлетворительного снабжения предприятий Дормашобъединения материалами.

Нехватает, главным образом, прокатного железа, сказывается также недостаток болтов и гаек. На Кременчугском заводе производство катков из-за недостатка дерева недоисполнено на 25,7 проц. Из-за полного отсутствия листового железа в апреле не выпущен ни один канавокопатель. Тот же завод из-за недостатка 30-миллиметрового круглого железа, листа и дерева не выпустил ни одного грейдера.

Юго-Камский завод не выпустил в апреле ни одной корчальки из-за отсутствия тросов и недостатка стального литья.

В какой мере все эти снабженческие трудности «объективны» для предприятий Дормашобъединения?

На том же Кременчугском заводе свыше месяца простояют 100 новеньких дорожных катков. С первого взгляда кажется, что они совершенно готовы, что их можно немедленно отправить потребителю. Но, оказывается, нехватает какой-то мелочи. И катки стоят, хотя дорожное строительство уже началось.

Но так ли уже трудно было достать потребное железо на месте? Почему нельзя было мобилизовать местные ресурсы, взять на учет весь наличный металлолом? Местные советские дорожные органы, так же как и автодорожные организации, не заинтересовались этим вопросом. Стало быть, в данном случае никак не могут быть оправданы ссылки на объективные снабженческие трудности. Некоторые трудности, правда, имеются, и нужно принять все меры для срочного снабжения заводов прокатным и прочим железом и деревом. Этого требуют за-

дачи механизации нашего дорожного строительства.

Потребность в дорожных машинах с каждым годом, с каждым месяцем возрастает в громадной степени. Между тем, при недоисполнении плана производства мы наблюдаем еще одно совершенно недопустимое явление — неаккуратную доставку машин дорожным организациям накануне и даже в разгар дорожных работ. Недовыполняя производственный план, заводы в то же время часто заваливают свои склады не реализованной продукцией. Это не может не тормозить производство и вызывает затруднения для заводов и Дормашобъединения.

Искусственное затоваривание машин объясняется также перебоями с подачей вагонов железными дорогами.

В создавшемся положении повинна система взаимоотношений заводов Дормашобъединения с потребителями машин. Существующая система генерального договора в центре и локальных договоров заводов с объединенными дорожными учреждениями неудачна, так как при этой системе заводы не знают лица отдельных потребителей. Адреса потребителей поступают с опозданием, путаются. Машина отправляется не по назначению или застревает на складе в ожидании точного адреса.

Необходимо коренным образом перестроить взаимоотношения заводов с потребителями. Необходимо, чтобы дорожные хозяйства хорошо знали те предприятия, которые производят для них машины. Заводы, с своей стороны, должны точно знать, для каких именно хозяйств они производят машины, какого типа и профиля машины нужны этим хозяйствам.

Все эти элементарные истины для наших дорожных организаций и предприятий Дормашобъединения до сих пор почему-то оказываются «неосуществимым идеалом». Ответственность относится довольно пассивно к тому, что нет производственной связи между дорожными органами и предприятиями, производящими машины, что производственный план этих предприятий часто срывается по причинам, далеко не объективным, что дефицитные дорожные машины зря простаивают на складах Дормашобъединения.

Автодорожные организации обязаны поставить в центре своего внимания вопрос о строительстве дорожных машин. Автодорожская общественность должна тщательно выяснять действительные причины срыва производства машин на каждом предприятии и добиться их устранения. Должны быть приняты все меры к усилению строительства мелких дорожных машин силами и средствами местных дорожных организаций. Это должно в значительной мере пополнить нехватку машин.

На очереди вопрос о механизации дорожного строительства. Автодорожные организации должны добиться широкого осуществления механизации еще в текущей дорожной кампании.

КАК КОЛХОЗУ, СОВХОЗУ И МТС ПРАВИЛЬНО ПОСТРОИТЬ И СОДЕРЖАТЬ СВОИ ДОРОГИ

Ликвидация бездорожья в Советском союзе должна быть осуществлена в основном в течение второй пятилетки. Этого требует решение XVII партийного съезда.

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 печатает серию статей т. Менгел на тему о том, как правильно построить и содержать грунтовую дорогу.

Инж. Н. МЕНГЕЛ

**С
Т
А
Т
Ь
Я** **7**

ПОСТРОЙКА ПРОСТЕЙШИХ МОСТОВ И ТРУБ

При постройке дороги обязательно надо предусмотреть сооружение мостов и прокладку труб для пропуска воды из ручья и боковых и нагорных канав, а также для преодоления встречающихся по пути оврагов, рек и т. п.

Для постройки моста надо правильно выбрать место, точно определить его размеры и заготовить для него доброкачественный материал.

Выбор места для моста и трубы

Мосты следует ставить преимущественно в следующих местах:

1) там, где речка имеет прямое русло (рис. 1), так как на изгибах реки во время половодья вода и лед будут ударяться в опоры моста сбоку, что может повлечь разрушение моста;

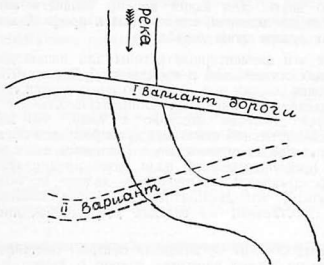


Рис. 1 — Выбор места постройки моста. I — хороший вариант, II — плохой вариант

2) где берега реки достаточно высокие и не затопляются в половодье, а потому не требуют сооружения дорогостоящей насыпи (дамбы);

3) в местах, где ширина русла реки сравнительно небольшая и

4) где грунт берегов достаточно прочный и не требует значительных затрат на укрепление.

Мост следует располагать не по диагонали течения, а прямо поперек, так чтобы ось моста совпала с осью дороги.

Если перестраивается старый мост, то вовсе не обязательно восстанавливать его на прежнем

месте. Установка моста и в данном случае должна исходить из соображений удобства и экономичности его расположения.

Как установить высоту и длину моста

Для того, чтобы знать, на какую высоту следует приподнять мост, чтобы его не затопило, и на какую ширину разливается в данном месте река, надо на месте перехода определить самый высокий подъем воды, какой бывал в этом месте. Это можно определить по признакам, оставленным протекавшей водой, а также путем опроса местных сторожиков.

При малых речках высоту и длину моста приблизительно можно определить следующим путем.

Высоту моста (если по реке нет сплава) устанавливают так, чтобы низ балок или подбалок, перекрывающих пролеты моста, возвышался над самым высоким подъемом воды не менее, чем на 1 м (в исключительных случаях—0,6 м).

Длиной моста считается протяжение его по настилу. Установление длины моста является ответственной задачей, требующей при больших реках серьезного изучения ряда обстоятельств.

Чтобы установить длину небольших мостиков для дорог низовой сети, определяют сначала ширину реки при наивысшем подъеме воды. (Это определяется по обеим сторонам русла реки.)

Найдя ширину потока воды и зная его наибольшую глубину, длину мостика можно подобрать, составив следующую таблицу.

Ширина потока воды в период наивысшей воды (в метрах)	Наибольшая глубина потока (в метрах)						
	1/2	3/4	1	2	3	4	5
3	7	8	—	—	—	—	—
5	8	10	10	—	—	—	—
10	12	12	4	14	16	—	—
15	—	16	16	18	18	20	20
20	—	—	20	20	22	22	24

Цифра на месте пересечения соответственного горизонтального ряда с вертикальным рядом будет указывать необходимую длину моста. Так, например, если ширина реки 5,8 м, а глубина— 1,9 м, то длина моста (ближайшая большая по величине) будет 14 пог. м.

Для сельских и колхозных дорог строятся главным образом деревянные балочные мосты. Такие мосты состоят из опор, балок (прогонов), настила и перил.

В зависимости от места устройства моста, а также типа опор, балочные мосты бывают на лежнях и сваях.

Постройка балочных мостов на лежнях и сваях

Балочный мост на лежнях (рис. 2) делается в том случае, если надо устроить переезд через небольшой овражек шириной до 3 м или же через канаву.

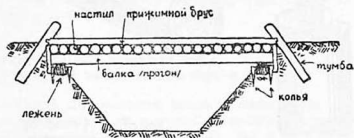


Рис. 2. Балочный мост на лежнях

Для постройки такого мостика сначала выравнивают и утрамбовывают место для укладки лежней, которое должно быть приведено в горизонтальное положение. На приготовленную площад-

Поверх лежней кладут вдоль дорог горизонтально балки (прогоны) из 26-сантиметровых бревен, также отесанных на два канта. Эти прогоны в небольших мостиках для сельских дорог обычно располагаются в поперечном направлении через 1,5 м и сопрягаются с лежнем врубкой в полдерева.

По прогонам с небольшой притеской кладется настил из 14-см накатника, который для крепости укрепляется по краям прижимными брусками из 15—20-см бревен; в свою очередь эти бревна прижимаются к настилу врытыми в землю тумбами. Для этого на концах прижимных брусков на рубают шины, а в тумбах в соответственных местах против них делают гнезда.

Балочный мост на сваях (рис. 3) отличается от лежневого тем, что опоры для него служат деревянные стойки—сваи, которые забиваются в грунт на значительную глубину (3—4 м), причем опоры могут быть как береговые, так и промежуточные (в том числе и в воде).

Такие мосты строятся протяжением значительно большим, чем лежневые мосты.

Работы по постройке балочного моста на сваях можно производить в следующей последовательности: а) отделка материала, б) заготовка свай, в) забивка свай, г) срезка свай и укладка насадок, д) устройство перекрытия пролетов.

Отделка материалов пролетного строения заключается в кантовке и остружке бревен, в при-

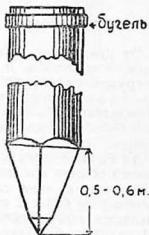


Рис. 4. Заострение свай и надевание бугеля

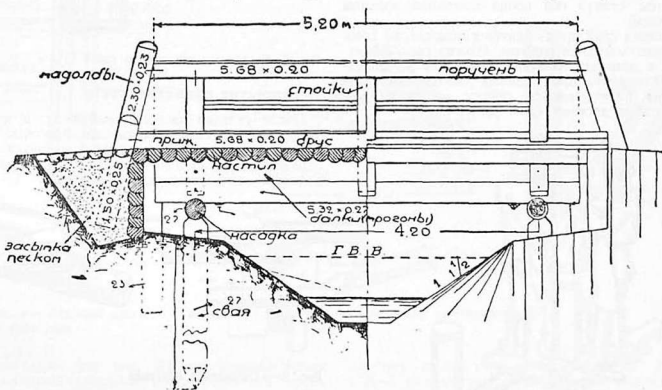


Рис. 3. Продольный разрез балочного моста на сваях

ку строго горизонтально по уровню кладут с каждой стороны овражка или канавы по лежню из отесанных на два канта бревен толщиной 22—25 см. Оба лежня должны быть на одном уровне. Чтобы лежень не мог поворачиваться, по краям его забивают в землю колья длиной до 1 м.

позовке бревен, предназначенных для прогонов, в притеске настила и т. д.

Заготовка свай

На сваю следует брать прямой лес сосновой породы толщиной 22—26 см.

Для облегчения забивки свай низ ее следует заострить на 3—4 канта на высоту 50—60 см, а чтобы свая не кололась при забивке и шла отвесно, верх ее спиливается горизонтально по наугольнику и на нее надевается сваренное железное кольцо—бугель, сечением 2×5 см. (рис. 4). Заострить сваю кругло (конусом) желательно, так как при забойке она вращается.

Забивка свай

От правильной забивки свай в большой мере зависит прочность и устойчивость моста. Сваи погружаются в грунт ударами специального груза—бабы, которая падает на головку свай с определенной высоты. Забиваются сваи или ручной бабой или же с применением разных систем копров.

Забивка свай ручной бабой применяется обычно при постройке мостов для легкого движения, в этом случае сваи забиваются на глубину не более 2 м. Для ручной забойки применяется обычно деревянная баба весом около 30 кг (рис. 5). Такую бабу можно сделать из

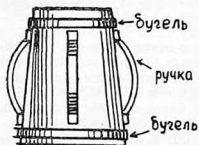


Рис. 5. Ручная деревянная баба.

обрубка дерева толщиной 30—40 см, снабдив его четырьмя деревянными ручками и опилив по наугольнику верхний и нижний конец его, а затем стянув оба конца железным кольцом (бугелем).

Забивка свай производится с помоста, на котором располагаются рабочие. Иногда сваи забиваются с длинных накатин, уложенных на железный стержень, пропущенный сквозь сваю, накатины перекрываются сверху короткими поперечными досками (рис. 6).

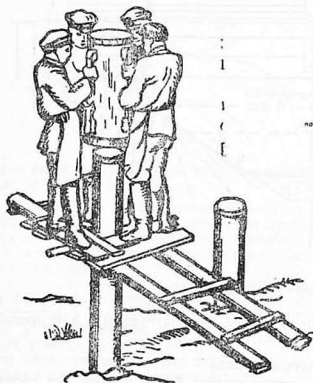


Рис. 6. Ручная забивка свай

При забивке надо следить за тем, чтобы свая шла отвесно; всякие отклонения ее надо своевременно выправлять.

Забивка свай при помощи копра применяется только при крупных работах, когда необходимо забить сваи на большую глубину.

Срезка свай и укладка насадок

Когда сваи забиты, их срезают в один уровень в зависимости от принятой высоты моста. На сваих нарезаются шипы и поверх них кладут насадку, в которой предварительно выдалбливают против мест шипов сваи соответствующие гнезда (рис. 7).

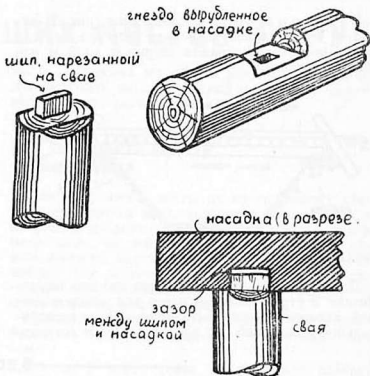


Рис. 7. Соединение насадки со свайей

Перекрытие пролетов моста

После укладки насадок, поверх них, в местах расположения свай укладывают прогоны. Для этого в насадке в этих местах нарубается гребень высотой 4 см и толщиной 7 см, а в прогоне делается соответствующее углубление.

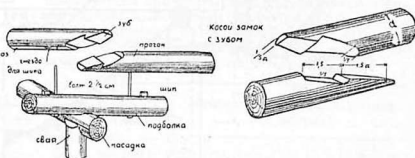


Рис. 8 — Соединение прогонов

При значительной длине моста приходится смыкать прогоны по длине. В этом случае стык обязательно должен приходиться над опорой (свайей); под стыкаемым прогоном следует уложить подбалку (рис. 8). Длина соединения (замка) должна быть равной трем толщинам прогона (т. е. если толщина прогона 25 см, то длина стыка 75 см).

Когда прогоны уложены, поверх их, поперек прогонов, укладывают настил, который притесывается к прогонам. Вслед за укладкой настила устраивают перила.

Предохранение свайных опор от напора льда

В тех случаях, когда приходится строить мост через реку, по которой проходит ледоход, и ставить при этом промежуточные опоры в воде, для предохранения этих опор от ударов льда необходимо применять соответствующие охраняющие устройства. Наиболее простым способом охраны моста от льда при сравнительно тихом ледоходе является устройство ледотойных кустов свай (рис. 9) в количестве 1, 3, 5 и более свай. Их забивают отдельно от свайных опор на расстоянии примерно около 2 м. Такой свайный куст обжимают двумя-тремя железными хомутами сечением 12×62 мм. Глубина их забивки должна быть не менее 3 м.

При более сильном ледоходе следует устраивать специальные ледорезы.

Простейшие приемы разбивки небольшого моста

После выбора типа моста и составления для него чертежа, на котором отмечаются как основные размеры самого моста, так и отдельных его частей, необходимо на местах намеченной постройки моста сделать разбивку места с установлением оси, т. е. линии, проходящей по середине моста, и мест забивки свай.

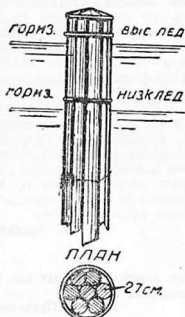


Рис. 9 — Свайный куст из семи свай

Для этого (см. рис. 10) при помощи вешек и колышков намечают продольную ось моста, которая должна совпасть с осью дороги. Это положение оси по концам моста закрепляется крепкими кольями, прочно вбитыми в грунт. На продольной оси моста колышками обозначают середину моста (обычно середина русла). Вслед за этим, пользуясь теми же вешками и рулеткой, от середины моста откладывают в каждую сторону половину длины моста и все точки, через которые пройдут центры всех опор.

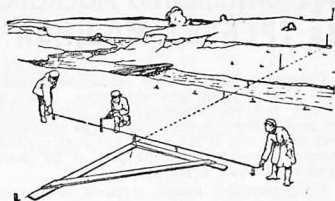


Рис. 10 — Разметка мест забивки свай

После разметки места опор поперек моста, начиная от продольной оси, намечают положение каждой сваи данной опоры, а затем приступают к забивке свай и к остальным работам по постройке моста.

Постройка простейших труб

Трубы обычно применяются для пропуска воды через полотно с одной стороны ложбины в другую. Длинной трубы считается ее размер поперек дороги. Трубы делают деревянные, каменные, бетонные и т. д. На сельских дорогах применяются деревянные трубы—треугольные или прямоугольные. Сверху они засыпаются довольно толстым слоем земли.

Треугольная труба (рис. 11) делается из наклонно поставленных стоек (ног), для чего используются бревна толщиной в 22 см. Одним своим концом бревна зарываются в землю на

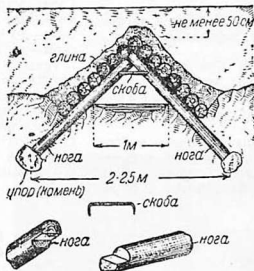
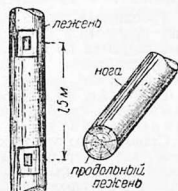


Рис. 11 — Деревянная треугольная труба



глубину ниже глубины промерзания грунта (1,5—2 м) и упираются на подложенные под них плоский камень или обрубок дерева.

Верхний конец стоек связывается врубкой и скрепляется железной скобой. Одна пара стоек ставится от другой на расстоянии примерно через 1,3 м. Поверх стоек кладут с притеской накатник (16—20 см), который сверху обмазывают глиной и делают засыпку не менее 0,5 м.

СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКОВСКОГО „ПАУКА“ ТРЕБУЕТ МОЩНОЙ ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

Столичная орденоносная Московская область еще бедна усовершенствованными дорогами. Между тем, грузонапряженность дорог со дня на день увеличивается, особенно на подмосковных шоссе, где за последние три года грузовые потоки возросли в два-три раза, а по Ленинградскому—даже в восемь раз.

В предыдущем номере журнала сообщалось, что в настоящее время, в связи с постановлением IV московской областной партийной конференции, в районах Московской области развернулось строительство сети подъездных дорог, сети, получившей название «московский паук».

Основным вопросом нового крупнейшего дорожного строительства является вопрос о максимальной механизации работ. В связи с этим дорожно-техническая общественность усиленно занялась конструированием новых улучшенных дорожных машин.

Инженеры тт. Аверьянов, Гордеев и Сагалов сконструировали новый асфальто-бетонный смеситель. Ударный коллектив рабочих и ИТРовцев московского завода металлических конструкций треста Теплострой этот смеситель в максимально короткий срок (3-4 месяца) освоил и изготовил 16 штук, которые отгружены и на местах работ уже смонтированы.

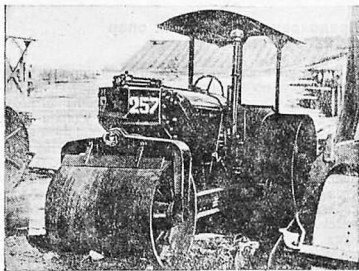
Произведенные испытания смесителя показали, что получаемая асфальтовая масса прекрасно перемешана и высокого качества, а сам смеситель по производительности выше, по конструкции проще и по стоимости дешевле американского смесителя (49 тыс. руб. у нас вместо 60 тыс. руб. золотом за границей). Мощность одного смесителя—15 т асфальтовой смеси в час (против 10 т американского).

Трехменная работа одного смесителя позволяет приготовить ежедневно асфальтовую массу для покрытия 1,5 км дорог.

Облдортранс в лице т. Краснова удачно найден способ создания базы тяжелых катков.

Из утиля, из отдельных заржавленных агрегатов тракторов созданы хорошие катки.

Старые негодные тракторы свозились в Москву, где отбирались наиболее годные, исправлялись, ремонтировались, затем отправлялись в Рыбинск на завод Дормашобъединения и в ре-



Восстановленный дорожный каток

Фото М. Прехнера

зультате получены прекрасные катки, изображенные на снимке.

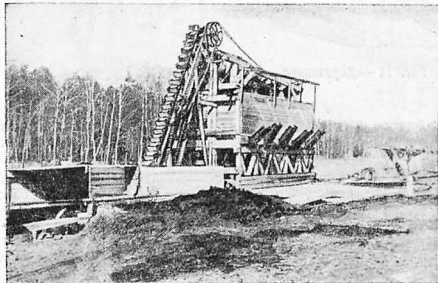
Семь гудронаторов, необходимых для работ, также изготавливаются на наших советских заводах. Размещены заказы на 38 камнедробилок, на шуховские котлы; с автозаводов поступают автомобили, накапливается битум, камень.

К реконструкции десяти подмосковных шоссе Мособлдортранс приступает технически хорошо оснащенным.

Асфальтирование будет производиться на Ленинградском шоссе от Москвы до Подсолнечного, на Дмитровском—до Вишegradово, Рязанском—до Малаховки, Ярославском—до Загорска, Саратовском—до Заозерья, Каширском—до Домодедова, Серпуховском—до Серпухова, Можайском—до Кубинки и Нарофоминска и Волоколамском—до Истры.

Теперь основной задачей на строительстве московского «паука» является борьба за полное освоение механизмов, своевременную доставку из Грозного на места работ битума, за полное обеспечение механизмов квалифицированной рабочей силой, за развертывание среди рабочих и персонала массовой работы и социалистического соревнования на высокие качество работ.

А. Златов



Камнедробилка, отремонтированная для работ на подмосковных шоссе

Фото М. Прехнера

Что можно сделать

из стандартного шасси ГАЗ-АА

В целях увеличения грузоподъемности и лучшего приспособления стандартных машин советского производства к различным грузам, интересно воспользоваться опытом американских фирм, применяющих различные приспособления для изменения грузоподъемности, габаритов и т. д. своих основных моделей.

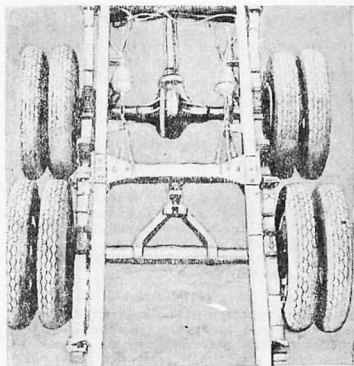


Рис. 1. Подведение третьей поддерживающей оси в грузовике Форд-АА

Остановимся на методах изменения стандарта, которые получили применение в Америке.

Простейшим и наиболее широко распространенным способом повышения грузоподъемности нормального двухосного фордовского грузовика является подведение еще одной третьей оси. Это

делается на грузовых автомобилях, отличающихся в большинстве случаев сложностью конструкции (дополнительная передача, дополнительный задний мост, двойная подвеска и т. д.).

В Америке успешно применяются трехосные автомобили с одной ведущей осью с целью повышения грузоподъемности машины при сохранении той же проходимости. Трехосные автомобили такого рода, конечно, предназначаются для эксплуатации только на дорогах, покрытых усовершенствованным покрытием. У этих автомобилей передние колеса являются направляющими, а из двух пар задних колес — одна пара ведущая, а вторая лишь поддерживающая. Ведущей осью при этом обычно является первая из двух задних осей.

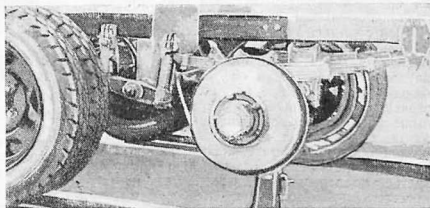
В Америке автомобили Форд-АА переоборудуются целым рядом фирм (Литтл-Джойнт, Олсон, Роу, Туин-Флекс и многие другие) из стандартных двухосных в трехосные автомобили (с одной только ведущей осью), причем рама удлиняется при помощи специального добавочного агрегата. Монтаж этих приспособлений в условиях небольшой мастерской в среднем гараже занимает не более 3—4 часов. При этом специализированные автомобили Форд-АА, по данным фирм, производящих эти приспособления, повышают свою грузоподъемность вместо 1500 кг до 3000 кг.

Единственным недостатком при этом является уменьшение сцепного веса ведущих колес с полотно дороги, так как общая нагрузка на ведущие колеса при увеличении числа колес уменьшается вдвое и развиваемая двигателем сила тяги может оказаться меньше, чем это необходимо для преодоления всех сопротивлений движению силы тяги. Однако в условиях эксплуатации с полной нагрузкой и на хорошей дороге это обстоятельство не представляет опасности.

Основные преимущества трехосных машин с одной ведущей осью по сравнению с двухосными машинами заключаются в следующем.

Рис. 2.

Подвеска третьей поддерживающей оси



позволяет увеличить грузоподъемность нормального грузовика на 70—80 проц. Однако строить для этого новые специальные трехосные модели или же перейти целиком на производство только трехосных автомобилей было бы слишком дорого. Кроме того это было бы и нерентабельно, так как эксплуатация автомобилей в нормальных городских условиях, по хорошим дорогам, не требует специальных дорогостоящих воз-

Трехосные машины имеют меньшее давление на дорогу и меньшую силу удара на полотно дороги, что позволяет использовать этот тип трехосок в качестве машин повышенной грузоподъемности. При перегрузке грузовика лишь одна четверть добавочного веса передается на каждое из четырех задних колес, а потому перегрузки могут быть допущены с меньшей опасностью, нежели в двухосном грузовике.

Дешевизна по сравнению со специальной трехосной машиной: стоимость приспособления с третьей несущей осью обходится приблизительно на 10—15 проц. дороже стоимости двухосного автомобиля, в то время как стоимость трехосного автомобиля с двумя ведущими осями обходится на 50—60 проц. дороже.

На рис. 1 изображена схема конструкции с подведенной третьей поддерживающей осью к автомобилю Форд-АА. В основном эта конструкция состоит из дополнительной швеллерной рамы,

мением третьей поддерживающей оси. Это позволит в случае необходимости повысить вдвое грузоподъемность советского Форда.

Другим способом повышения грузоподъемности стандартного двухосного автомобиля на 30—35 проц., т. е. с 1 500 кг до 2 000—2 250 кг, является применение уже указанного выше демультипликатора и увеличение жесткости подвески.

На рис. 3 изображена подвеска усиленного типа, установленная на машине Форд-АА. Как

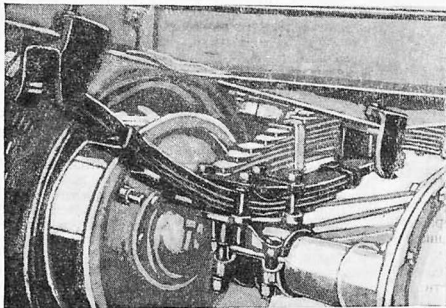


Рис. 3.

Дополнительная полуэллиптическая рессора

скрепленной при помощи накладки коробок на место соединения с основной рамой машины. Эта дополнительная рама подвешена при помощи простой трубчатой оси с парой полуэллиптических рессор. В некоторых случаях подвеска ведущего моста также заменяется полуэллиптическими рессорами взамен стандартных кантилеверных.

Для улучшения сцепления ведущих колес с плотным путем, т. е. для перенесения большей части нагрузки на ведущую ось, в автомобилях с третьей несущей осью применяется конструкция подвески с неравномерным распределением нагрузки благодаря рессорам, так, чтобы на ведущую ось приходилась большая часть нагрузки, на поддерживающую—меньшая (рис. 2).

Дополнительным агрегатом трехосного автомобиля с третьей поддерживающей осью является демультипликатор. Впрочем демультипликатор иногда ставится и на стандартные двухосные грузовики (в частности на некоторые машины Форд-АА), работающие на плохих дорогах. Назначение демультипликатора заключается в повышении максимальной величины крутящего момента и понижении минимальной скорости на низких оборотах двигателя. Это обстоятельство является чрезвычайно важным при применении третьей поддерживающей оси, так как дает возможность использовать, не перегружая двигатель, повышенную грузоподъемность преобразованного грузовика.

Горьковский автомобильный завод имени Молотова переходит вскоре на производство нового четырехцилиндрового двигателя типа Форд-В. Этот двигатель, имеющий мощность на 25 проц. выше мощности двигателя типа Форд-А (двигатель «В» при том же приблизительно расходе топлива, что и двигатель «А», дает 52 л. с.), разрешит в наших условиях без всякого риска использовать опыт Америки с при-

мы видим, параллельно со стандартной кантилеверной задней рессорой устанавливается пара дополнительных полуэллиптических рессор со специальным креплением к кожуху дифференциала. Кроме этого способа повышения жесткости подвески существует еще один, изображенный на рис. 4. Этот способ заключается в применении

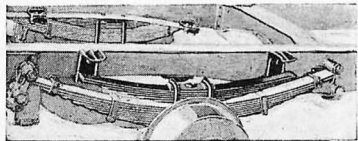


Рис. 4. Полуэллиптическая рессора вместе с вспомогательной скользящей рессорой

новой полуэллиптической рессоры, установленной взамен стандартной кантилеверной. Такую реконструкцию предложено произвести также и на грузовиках ГАЗ.

Можно еще усилить эту полуэллиптическую рессору при помощи дополнительной скользящей рессоры (рис. 4).

Наконец, для увеличения емкости кузова (при перевозке легких, но громоздких грузов (хлопок, сено и др.), а также для автобусного шасси на базе грузовой машины, широкое применение могло бы иметь увеличение базы колес и удлинение рамы стандартного двухосного грузовика. На рис. 5 показано шасси автомобиля Форд-АА с удлиненной рамой и увеличенной базой колес. Так как при этом требуется удлинение карданного вала пропорционально удлинению базы, то

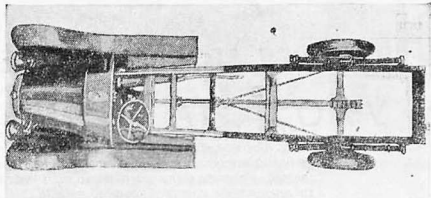


Рис. 5. Удлиненное шасси Форда - АА

между валиком, выходящим от коробки передач, и агрегатом заднего моста и карданного вала устанавливается дополнительный промежуточный вал, снабженный в начале и в конце карданными соединениями.

При всех переделках следует руководствоваться правилами сохранения возможно большего числа стандартных деталей нормального четырехколесного автомобиля.

Инж. С. Д. Келлер

ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ ПОХОД ИМЕНИ СТАЛИНА НА АВТОТРАНСПОРТЕ

Ударники 1-й Московской автобазы Союзтранса обратились ко всем работникам автохозяйств с предложением организовать производственный поход им. Сталина.

Работники 1-й автобазы Союзтранса, со своей стороны, взяли на себя ряд обязательств:

- повысить коэффициент использования автопарка до 70 проц.,
- увеличить коэффициент использования пробега сверх заданий на 3 проц.,
- снизить расход горючего против нормы на 3 проц.,
- свести до минимума аварии, ликвидировать брак,
- добиться образцовой чистоты в гараже и у станка,
- сократить простой машин в среднем и капитальном ремонте с 60 до 30 дней,
- поднять трудовую дисциплину,
- сдать на «хорошо» или «отлично» техэкзамен, улучшить культурно-бытовое обслуживание работников базы.

Это обращение ударников 1-й Московской автобазы Союзтранса нашло уже широкий отклик в ряде автохозяйств.

Так, например, работники 1-го парка «Мосавтогруз», обсудив это обращение, выдвинули встречные обязательства: повысить коэффициент использования пробега не на 3, а на 5 проц., снизить расход горючего на 5 проц. и себестоимость одного тонно-километра на 8 проц.

Работники 2-й автобазы Союзтранса обязались в дополнение к указанному выше под-

готовить 120 шоферов из среды грузчиков и переподготовить 90 шоферов 3-й категории на вторую.

В производственный поход им. Сталина включились также 1-й Бахметьевский автобусный парк, 1-й и 2-й таксомоторные парки, автобаза Наркомсвязи и другие. В поход включаются и автохозяйства ряда городов Московской области. Так, например, автобаза Сталиногорска, обсудив обращение ударников 1-й автобазы Союзтранса, решила повысить коэффициент использования автопарка на 76 проц., вместо 50 в первом квартале, увеличить время пребывания машин на линии за счет снижения непроизводительных простоев, повести усиленную борьбу с авариейностью, широкую воспитательную работу среди шоферов и охватить всех техучебой.

ЦК союза шоферов, обсудив обращение ударников 1-й автобазы Союзтранса, постановил лучше предприятие автотранспорта наградить переходящим знаменем имени ЦК союза, а лучших шоферов значком «лучший шофер СССР».

Итоги сталинского похода на автотранспорте будут подведены к XVII годовщине Октября.

Автодорские организации должны принять самое горячее участие в успешном проведении сталинского похода. Все организации Автодора в гаражах и автобазах и автомобильные хозяйства Союза должны являться инициаторами борьбы за увеличение грузооборота каждой машины, доведение простоев до минимума, за регулярный профилактический осмотр машин, а также за повседневное повышение культурного и технического уровня водителей.

ВНИМАНИЮ ПОДПИСЧИКОВ

В июле кончается ваша подписка.

Возобновите подписку на второе полугодие немедленно.

Подписку направляйте почтовым переводом—Москва 5, Страстной бульвар, 11, Жургазобъединение или сдавайте почте и в отделения Союзпечати.

НОВЕЙШЕЕ АВТОРЕМОНТНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ И УХОД ЗА НИМ

Для изготовления в СССР необходимо авторемонтного оборудования на базе передовой техники и в количестве, достаточном для снабжения нашего автохозяйства, правительство выделило три действующих завода и отпустило кредиты для постройки нового большого завода.

Для управления заводами авторемонтного оборудования в системе Автремснаба создан специальный трест ГАРО. Заводами треста уже освоена огромная часть из подлежащей выпуску продукции, готовое оборудование уже пошло в продажу через конторы Автремснаба. Подавляющее большинство ремонтного оборудования является безусловно необходимым для каждого гаражного хозяйства, значительно удешевляя ремонт и сокращая его сроки.

Для освоения на местах нового ремонтного оборудования аппаратов, приборов, приспособлений и инструментов, для точной установки оборудования в автопрофилакториях и ремонтных базах, для правильного ухода за этим оборудованием и, наконец, для выявления качества выпускаемой заводами треста ГАРО продукции редакция журнала «За рулем» начинает с этого номера печатание серии статей инж. С. П. НОТОВА.

СТ
АТЬЯ 1

УНИВЕРСАЛЬНЫЙ СТАНОК - АВТОМАТ

ДЛЯ РЕМОНТА БЛОКА ДВИГАТЕЛЯ «ФОРД»

Бежецким заводом изготовлен универсальный станок-автомат с соответствующими инструментами и приспособлениями для ремонта блока двигателя Форд (рис. 1).

Небольшой габарит станка и отсутствие суппорта, шестерен и бабок уменьшают вес станка

и удешевляют его стоимость на 80 проц. против других станков, применяемых для данных целей.

На этом станке производится пять операций: расточка цилиндров блока, заливки, расточки, пришабривание (развертка) коренных подшипников и приработка подшипников.

Приспособление к станку по расточке цилиндров Форд

Площадка б (рис. 1), укрепленная к раме станка на петлях в, при расточке цилиндров устанавливается поперек рамы (рис. 2). На площадку укрепляется болтами блок цилиндров и устанавливается под специальный угольник л. Поскольку станок и приспособления сконструированы и изготовлены только для блока Форд и площадка к станку и блок всегда привертываются через кондукторов одними и теми же болтами через ранее точно размеченные на заводе и рассверленные отверстия при установке блока для расточки цилиндра, — центр каждого цилиндра всегда и неизменно должен совпадать с центром шпинделя а.

У пятки и головки обрабатываемого цилиндра укрепляются на болтах и шпильках направляющие детали К, в подшипниках которых вращается резеноситель. Так как эти подшипники разрезные, то центриция резеносительного шпинделя в каждом цилиндре производится при помощи двух специальных конических установочных кондукторов г. Затяжка подшипников в направляющих деталях К должна производиться только в том случае, когда кондуктора г, охватывая резеносительный шпиндель, находятся в подготовляемом к расточке цилиндра. Затяжка болтом разрезной части подшипников направляющей детали должна быть сделана так чтобы шпиндель (при обязательной смазке) проворачивался туго рукой. После такой установки резеносительного шпинделя, кондуктора г сни-

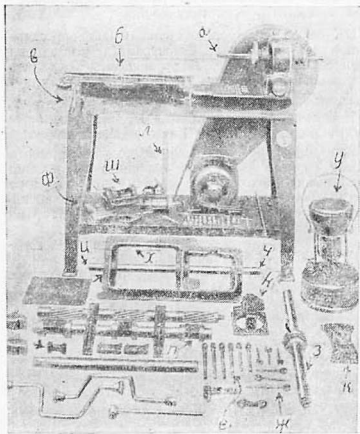


Рис. 1. Станок с приспособлениями и инструментами для расточки цилиндров, заливки, расточки и развертки коренных подшипников двигателей «Форд»

маются. Для этого они и сделаны составными из двух половинок.

В Америке такие станки продаются со специальным мерительным инструментом—микрометром для установки резаца по расточке цилиндров под поршни соответствующих ремонтных размеров и со штиком усом для замера износа цилиндров. Но трест ГАРО, получивший вместе с импортными образцами станков эти мерительные инструменты, не имея возможности освоить производство их на своих заводах, не позаботился передать образцы на соответствующие заводы для изготовления их в нужном количестве. А между тем авторемонтные предприятия и даже такие мощные, как, например, 2-я автобаза МСПО, имея станки без этого инструмента, оказываются в затруднительном положении, что же касается периферии, то там положение еще хуже.

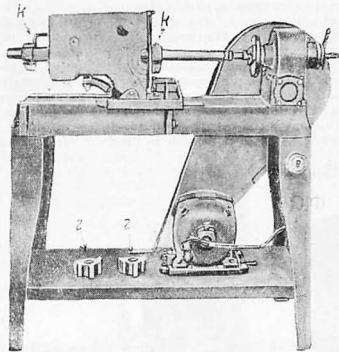


Рис. 2. Установка блока цилиндров во время расточки

Для избежания простоя оборудования или брака продукции из-за отсутствия мерительного инструмента, можно рекомендовать в качестве временной меры использование обыкновенных микрометров, допускающих измерения круглых тел диаметром до 100 мм, при установке регулирующегося с помощью отвертки резаца в шпинделе. Производится это так: от стального прутка круглого сечения диаметром 12 мм нужно отрезать 4 куска: первый—длиною плюс 0,005" к диаметру неподработанных цилиндров двигателя Форд, второй—длинее первого тоже на 0,005", третий—длинее второго на 0,010" и четвертый—длинее третьего еще на 0,010".

У каждого отреза оба конца должны быть тщательно закруглены, замерены и подогнаны по микрометру (мы берем дюймовые меры потому, что ГАЗ им. Молотова все детали автомобиля продолжает выпускать по чертежам с дюймовыми измерениями).

Чтобы определить под какой ремонтный размер поршня должны быть расточены цилиндры блока, калиброванными отрезами, заменяющими штиком, надо произвести замеры цилиндров у камеры сжатия по диаметру перевала поршня, где износ всегда наибольший. Подобрал поршни по тому калиброванному отрезку, под который

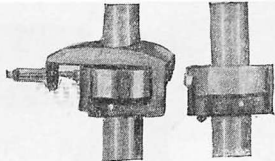


Рис. 3. Установка радиуса резаца по специальному микрометру для расточки цилиндров

надо расточить цилиндры, по одному из поршней на конце, около днаца, устанавливается микрометр. Диаметр цилиндра должен быть больше поршня на 0,002" (на обе стороны). Поэтому полученную на микрометре меру надо увеличить на 0,002", сумму разделить на два и по полученному частному установить резаца на шпинделе.

Пример: по третьему калиброванному отрезку определена расточка цилиндров под поршень плюс 0,020". Если принят диаметр основного поршня в 3,752", то на микрометре для установки резаца должна быть взята следующая величина $(3,752 + 0,020) : 2 = 1,886"$.

Если ремонтная база не может быть снабжена микрометром, то надо сделать четыре калиброванных скобы и один шуп, которые должны заменить микрометр. Мы знаем, что поршни имеют следующие ремонтные припуски: 0,005", 0,010", 0,020" и 0,030". Нам также известно, что диаметр цилиндров должен быть больше поршня на 0,002". Поэтому, изготовив скобы для установки резаца при расточке цилиндров под вышеприведенные четыре размера поршней, зевы скоб надо найти так: разделить диаметр поршня на 2 и к полученному частному прибавить 0,001".

По данному точному размеру зева скоб и устанавливаются резаца при расточке цилиндров под тот или иной поршень.

Микрометр, употребляемый при расточке цилиндров

Микрометр и пользование им при регулировании радиуса резаца в шпинделе под соответствующий размер подлежащего расточке цилиндра можно видеть на рис. 3.

За ноль здесь принята постоянная величина в 3,75". Следовательно, для того чтобы отложить на этом микрометре требуемый радиус, надо взять половину только той величины, которая превышает 3,75".

Пример: диаметр поршня $3,85" + 0,002"$ зазора, что в общем составит $3,852"$ или $3,852" - 3,75" = 0,102"$ лишка. Отсюда—микрометр нужно установить на $0,102 : 2 = 0,051"$. Радиус резаца устанавливается по микрометру при помощи регулирующего винта, имеющегося в державке резаца на шпинделе.

Заливка коренных подшипников Форд

Для этой цели применяется приспособление (рис. 1). Обработанными на специальном валу тремя частями П оно устанавливается над тремя подшипниками, удерживаясь на валу двумя калиброванными державками.

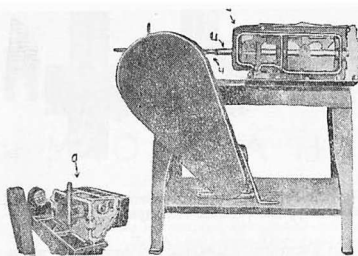


Рис. 4. Расточка трех коренных подшипников одновременно

На каждой перегородке верхней части картера помещаются по два литника, через которые заливается баббит одновременно двумя ковшами. Баббит плавится на специальном, дающем высокую температуру, примусе в тигле у. После заливки приспособление быстро снимается и баббит немедленно уплотняется так называемым уплотнителем (рис. 1 и 5, литера ф). Баббит при уплотнении вытягивается, поэтому во избежание

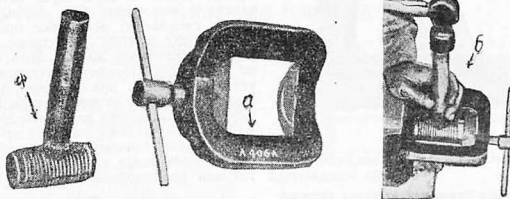


Рис. 5. Ф — уплотнитель баббита; а — пресс, зажимающий бортики 3-го подшипника; б — уплотнение баббита в 3-м подшипнике

того, чтобы бортики, получающиеся на 3-м подшипнике, не отстали, при уплотнении этого подшипника применяется пресс а (рис. 5).

Операции по заливке трех подшипников блока с установкой и снятием приспособления занимают 9 чел./мин.; уплотнение—3 чел./мин.

Расточка коренных подшипников Форд

Вся операция по расточке трех коренных подшипников с установкой и снятием приспособления продолжается 15 мин.

Расточка залитых коренных подшипников производится приспособлением X (рис. 1). К блоку, установленному на станок картером под углом 90° (как указано под литерой а рис. 4), привертывается направляющая рамка х. Резценодержатель ц, имеющий три резца, соединяясь квадратом ч через муфту у со шпинделем станка а, получает вращение и производит одновременно расточку всех трех подшипников.

Для ускорения процесса затяжки растачиваемых подшипников имеются особые болты е, которые удерживаются от провертывания за шейки специальными ключами ж и затягиваются коловоротным ключом.

Технологический процесс расточки подшипников состоит из следующих 11 операций: 1) укрепить блок к плите, установленной на раме станка (крышки подшипников должны быть сняты); 2) привернуть направляющую рамку к блоку (болты не затягивать); 3) вставить в блок на месте кулачкового вала специальный установочный валик д; 4) подвертывать регулирующий винт рамки до тех пор, пока лапы рамки не упрутся в установочный валик; 5) затянуть болты, крепящие направляющую рамку к блоку; 6) вынуть установочный валик; 7) вставить вал с резцами в направляющие отверстия рамки так, чтобы резцы встали у торцов подшипников; 8) привернуть верхние крышки подшипников; 9) конец вала соединить муфтой со шпинделем

станка; 10) включить мотор и 11) включить са-моход.

После прохода резцов вдоль всех подшипников самоход автоматически останавливается.

Обточка бортиков третьего подшипника производится особым приспособлением, показанным под литерой ш (рис. 1). Оно же в действии видно под литерой а на рис. 6, где контрольное приспособление б установлено для проверки длины подшипника во время обточки. Установка контрольного приспособления производится по установочному приспособлению в. Операция обточки

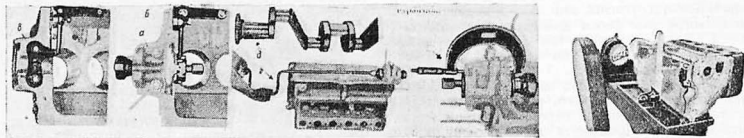


Рис. 6. Установка, замеры и обточка галтелей третьего коренного подшипника

производится ключом с трещеткой или коловоротом, как это видно под литерой г.

Для определения точной длины подшипника штиксом д замеряется длина шейки коленчатого вала и, будучи перенесена со штиксова на микрометр, проверяется им (рис. 6, литера е).

Перечисленные операции занимают 34 чел./мин. и производятся в следующем порядке: 1) снять крышку подшипника; 2) вставить в отверстия болтов подшипника установочное приспособление; 3) привернуть к картеру контрольное приспособление; 4) отрегулировать контрприспособление так, чтобы пятка стержня прикасалась к выступу установочного приспособления; 5) затянуть болты, крепящие контрприспособление к картеру; 6) снять установочное приспособление; 7) надеть и затянуть болтами крышку подшипника; 8) отвернуть рифленую рукоятку режущего прибора; 9) вставить режущий прибор в отверстие подшипника с того конца, где установлено контрольное приспособление; 10) завернуть на место рифленую рукоятку, регулируемую подачу, и 11) на гайку шпинделя прибора надеть ключ.

После того, как все эти операции проделаны, надо при помощи ключа вращать резцы в направлении часовой стрелки и в зависимости от снимаемой стружки увеличивать подачу. Обработка считается законченной, когда пятка контрольного приспособления имеет зазор в $0,001''$, с торцом подшипника.

Обработка остальных подшипников производится также с той лишь разницей, что применяется направляющая деталь втулки короткого размера. Контрольное приспособление не применяется.

Пришабривание—развертка коренных подшипников

Имеющееся при станке приспособление в виде развертки щ (рис. 1) заменяет шабривание. Операция производится так: приспособление х снимается с блока и во все три подшипника зажимается развертка щ.

Будучи соединена универсальным квадратом у со шпинделем станка а, развертка, получая соответствующее вращение и движение вперед, развертывает подшипники под диаметр на $0,001''$ больше, чем коренные шейки коленчатого вала. Операция занимает 12 чел./мин.

Эта работа аналогична расточке, но без применения направляющей рамки. После прохода такой разверткой подшипники не требуют шабровки. Если коленчатый вал ставится новый—подшипники не требуют и прижига.

Операция по развертке подшипника показана на рис. 7.

Приработка коренных подшипников

Последней операцией для коренных подшипников является приработка. Эта операция производится следующим образом: 1) положить ко-

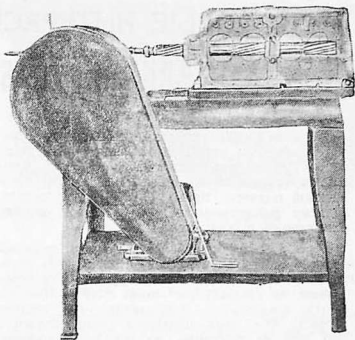


Рис. 7. Развертка коренных подшипников

ленчатый вал на подшипники блока; 2) подшипники блока и шейки вала смазать автолом; 3) поставить на место верхние крышки коренных подшипников и затянуть их так же, как при монтаже двигателя; 4) установить блок на плиту станка; 5) соединить коленчатый вал со шпинделем станка квадратной муфтой и включить мотор.

После приработки подшипники готовы и мотор подлежит сборке. Приработка занимает 45 чел./мин.

Переходя к оценке выполнения продукции заводами треста ГАРО, судя по выполнению вышеописанного объекта, надо сказать, что качество их оставляет желать лучшего.

Не говоря о качественности отливок, производящихся на Савеловском заводе, и о тщательности обработки деталей и сборки, производимых на Бежецком заводе, на станке имеются существенные недостатки.

1. Рамка X с подшипниками, в которых покинтся резценоносительный шпиндель Ц (рис. 1), не имеет необходимой точности. Поэтому при расточке коренных подшипников получается децентрация коленчатого вала относительно первичного валика коробки скоростей.

2. Установочная площадка 6, принимающая на себя блок при расточке цилиндров, не выверена и направляющие ее не соответствуют пазам.

3. Бабка станка установлена выше, вследствие чего центр самоходного шпинделя а не соответствует центрам цилиндров при расточке их.

Надо полагать, что в следующей партии выпуска продукции отмеченные недостатки уже не будут иметь места.

НЕКОТОРЫЕ ИНТЕРЕСНЫЕ МОДЕЛИ НА БЕРЛИНСКОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ВЫСТАВКЕ

Как и следовало ожидать, большинство демонстрировавшихся марок на Берлинской выставке 1934 г. было подчинено пяти основным проблемам современного автомобилестроения—независимой подвеске, приводу на передние колеса, заднему расположению двигателя, воздушному охлаждению и обтекаемости кузова.

О последних достижениях в области применения независимых подвесок и придания обтекаемости кузову читатель «За рулем» уже осведомлен из предыдущих наших статей. Что касается воздушного охлаждения, то следует указать, что хотя широкого распространения оно еще не получило, но все же некоторые марки (американский Франклин, НАГ, Рер, Феномен) перешли на этот способ охлаждения.

Наиболее интересной, и не только в области применения воздушного охлаждения, является новая модель Татра-77 (рис. 1). Новый 8-ци-

При 60-сильном моторе и обтекаемом кузове Татра развивает скорость в 150 км/час. Заднее расположение мотора (рис. 2) дополняет картину. Мотор, сцепление, коробка и трансмиссия

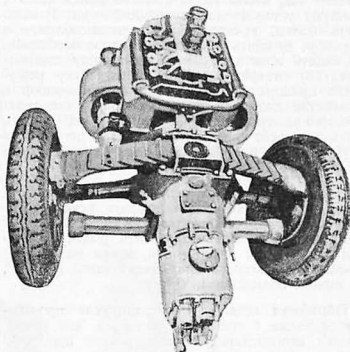


Рис. 2. Заднее расположение мотора у модели Татра-77

объединены в один агрегат. Карбюратор—двойной, опрокинутый.

К числу наиболее интересных машин, демонстрировавшихся на Берлинской выставке, следует отнести также модель Грейф. 8-цилиндровый, V-образный мотор отличается исключительной компактностью (рис. 3). Имея лигтраж 2,5 л, он выдает мощность в 55 л. с. Привод—на передние колеса. Рама шасси претерпела по сравнению

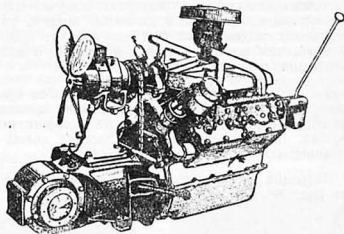


Рис. 3 8-цилиндровый V-образный мотор Грейф

с прежними моделями тоже серьезные изменения. Ложероны в новой конструкции не сходятся острым углом сзади, а расположены

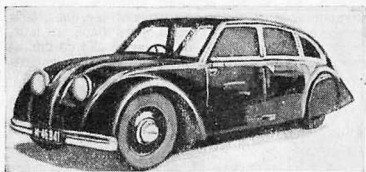


Рис. 1. Новая модель Татра-77

линдровый трехлитровый 60-сильный мотор Татра-77 с принудительным воздушным охлаждением посредством двух воздуходувок, расположенных под рядами цилиндров, отличается полной бесшумностью работы. Автор, инж. Ледвинк, пионер в деле освоения таких, встреченных в свое время скептически, проблем, как независимая подвеска колес, безрамное шасси с центральной трубой, воздушное охлаждение и пр., показал на Берлинской выставке свою последнюю интересную модель Татра-77. Рама у новой модели Татра-77 совершенно нет. Вся трансмиссия прифланцована одним концом, при этом задняя ось сдвинута так, что находится довольно близко к центру тяжести трансмиссии.

При прямой передаче мотор и задняя ось связаны непосредственно жестким сцеплением. Кузов имеет так называемую самонесущую конструкцию.

Рулевое управление расположено посредине, благодаря чему водитель имеет равную хорошую видимость на все стороны. Сиденье водителя несколько сдвинуто вперед по отношению к сиденью пассажиров, что сообщает большую свободу его действиям.

параллельно друг другу. Скрепление осуществляется одним крестообразным и двумя трубчатыми траверсами. В то время как подвеска

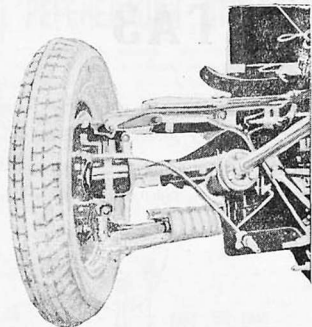


Рис. 4. Независимая подвеска передних колес

передних колес без осей осуществляется посредством двойных поперечных рессор (рис. 4), для подвески задних колес применена спиральная, горизонтальная рессора (рис. 5).

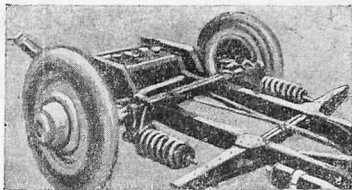


Рис. 5. Спиральная горизонтальная рессора

В области нового устройства рам интересна конструкция рамы Шевроле, крепление которой осуществляется так называемым КУ-траверсом.

Наиболее распространенной формой подвески передних колес является безосевая подвеска посредством поперечных рессор. Спиральные рессоры нашли применение, кроме Грейфа, еще на машинах Мерседес-Бенц тип 380, Шевроле, Понтиак и Опель. Интересна подвеска у Нэш. Здесь сохранена старая передняя ось, но вынута ее среднее звено и заменено своеобразным сочленением, благодаря чему осуществляется независимая подвеска обоих передних колес.

Ю. Клейнерман

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АВТОДОРОЖНЫЙ КЛУБ ОТКРЫТ

18 мая в торжественной обстановке открыл свою работу Центральный автодорожный клуб им. Баранова в Москве.

Открытие клуба является значительным событием в автодорожной жизни, так как на основе опыта работы будут открыты аналогичные клубы в крупных городах Советского союза.

Какие задачи ставит себе клуб?

Он должен содействовать развитию автодорожного дела среди трудящихся, повышению активности и ликвидации технической неграмотности среди своих членов, он должен вести работу по развитию изобретательской и исследовательской мысли в области автодорожного дела и т. д.

Клуб будет устраивать агитпробеги, выставки, испытания автомобилей, тракторов, глссеров, мотолодок, дорожных машин и т. д., организовывать кружки, школы, курсы, лекции, диспуты и т. д. При клубе будет водомоторная пристань, автодром, экспериментальные мастерские и т. д.

Все члены клуба, имеющие свои авто-мотомашины, будут пользоваться услугами клуба в отношении пользования гаражем, станцией «скорой помощи», станцией текущего обслуживания и т. д.

В Центральном клубе будут работать автомобильно-мотоциклетная секция, дорожная секция, водо-моторная и вездеходная и т. д.

Членами клуба могут быть все автодорожцы, работающие в какой-нибудь низовой организации.

Член клуба уплачивает вступительный взнос в зависимости от своего заработка в размере от 3 до 5 руб. и членский взнос—также в зависимости от зарплаты—от 1 руб. до 1 руб. 50 коп. в месяц.

Открытие клуба привлекло большое количество автодорожцев, заполнивших трибуны и помещения клуба.

На торжественном митинге выступил председатель Центрального совета Автодора т. Лежава с речью, посвященной задачам Автодора в связи с решениями XVII съезда партии. Тов. Лежава указал, что открываемый клуб должен в значительной мере помочь Автодору выполнить поставленные перед ним задачи и создать вокруг Автодора кадры обществеников, активистов, знающих технику автомобиля и дороги.

Следующим выступил т. Зимелев—председатель автомобильной секции клуба. Тов. Зимелев подробно осветил все те конкретные мероприятия, которые намечаются клубом по пропаганде автомобильной техники, обучению членов клуба управлению автомобилем и по обслуживанию автомобилей и мотоциклов членов клуба.

В заключение с приветствием выступил председатель водомоторной секции клуба, известный конструктор глссеров т. Гарвинг.

После митинга состоялся парад глссеров и мотолодок.

Схема электрооборудования автомобилей ГАЗ

В связи с проведенной 5-й заочной конференцией читателей, в редакцию поступило огромное количество писем с просьбой напечатать в журнале схемы электрооборудования советских автомобилей, так как на местах нехватает литературы по этому важнейшему вопросу.

Выполняя просьбы читателей, мы помещаем в этом номере схему электрооборудования автомобиля ГАЗ.

В следующем номере будет помещена схема электрооборудования автомобилей ЗИС и ЯЗ.

ЭЛЕКТРО- ОБОРУДОВАНИЕ АВТОМОБИЛЕЙ

ГАЗ-А и ГАЗ-АА

1—ФАРЫ. Центральные лампочки двухнитивные, светосила каждой нити по 21 свече. Добавочные лампочки по 3 свечи.

2—ГУДОК электромагнитного вибраторного типа.

3—ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ ОСВЕЩЕНИЯ. Помещен на нижнем конце рулевой колонки. Ручка переключателя находится на рулевом колесе.

4—СВЕЧИ. Диаметр нарезки 22 мм (7/8"). Искровой промежуток 0,6—0,7 мм.

5—РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬ тока высокого напряжения. Порядок работы цилиндров 1—2—4—3.

6—ПРЕРЫВАТЕЛЬ, контакты вольфрамовые, зазор разомкнутых контактов—0,5 мм. Опережение ручное, поворот до 20°.

7—ИНДУКЦИОННАЯ КАТУШКА.

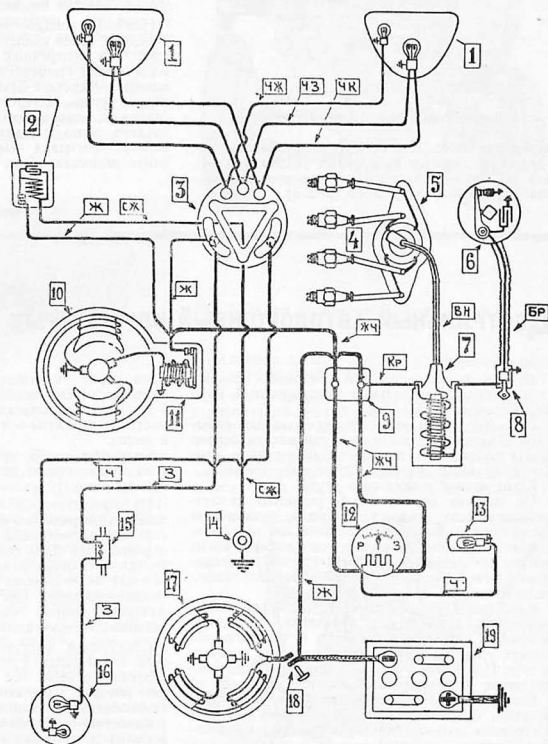
8—ВЫКЛЮЧАТЕЛЬ ЗАЖИГАНИЯ. При нажатии цилиндрика гнезда ключа цепь первичной обмотки размыкается и одновременно провод прерывателя замыкается на массу.

9—ПЕРЕХОДНАЯ КОРОБКА.

10—ДИНАМО. Регулировка постоянства напряжения по системе „третьей“ щетки. Мощность 75 ватт. Наибольшая возможная отдача тока—не выше 14 ампер.

11—РЕЛЕ, помещается на динамо.

12—АМПЕРМЕТР. Отклонение стрелки вправо показывает зарядку аккумуляторной батареи, влево—разрядка.



ПРАКТИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ ПО РЕГЕНЕРАЦИИ ОТРАБОТАННЫХ МАСЕЛ

**С
Т
АТЬЯ 2**

В предыдущем номере журнала «За рулем» мы указали на то значение, которое имеет регенерация масел. Мы указывали, что отработанное масло можно снова применять для самых ответственных смазок.

Теперь рассмотрим, что нужно сделать для того, чтобы правильно провести процесс регенерации.

В настоящее время существуют два принципа регенерации: регенерация отбеливающими землями и регенерация путем предварительного отгона горючего и последующей серноокислотной очистки.

Заграничной практикой установлено, что отбеливающие земли могут быть применены лишь тогда, когда отработанное масло не слишком глубоко изменило свои свойства (не очень испорчено). Это обстоятельство ограничивает возможность применения метода отбелки, поэтому вернее и надежнее будет рекомендовать способ предварительного отгона горючего с последующей серноокислотной очисткой.

Предварительный отгон горючего легко можно получить с помощью аппарата Де-Лавала, который одновременно с помощью сепаратора дает прекрасную фильтрацию.

Перегонный куб жалаемой емкости можно самостоятельно изготовить в короткий срок. Для этого может быть использован небольшой паровой котел любой системы, к которому затем надо присоединить змеевик для конденсации паров горючего.

Наиболее ответственным и важным условием успешной регенерации является правильно организованый сбор и хранение отработанных масел.

Масло различной загрязненности надо собирать в отдельные места. Предположим, имеются автобусы, которые постоянно совершают один и тот же пробег и пользуются одним и тем же сортом масла. Масло, отработанное этими машинами, надо сливать в одно место; масло, отработанное грузовыми машинами, надо собирать отдельно и ни в коем случае не смешивать с автобусным маслом. Каждый сорт масла должен

собираться и храниться отдельно; смесь различных сортов масла не дает однородной массы, она расслаивается по сортам, даже при наличии более или менее высоких температур. Поэтому масло в работе неравномерно распределяется между трущимися деталями (в данном случае между стенками поршня и цилиндра), а это может вызвать стуки в моторе и т. д. Несколько различных сортов можно сливать вместе лишь в том случае, когда по анализу установлено и проверено, что данные сорта более или менее близки по своим свойствам и дают вполне однородную смесь.

Правильно собранное масло должно и правильно храниться. Для этого должно быть отведено специальное помещение. Надо иметь в виду, что если даже хорошо собранное масло (по сортам и степени загрязненности) будет храниться под открытым небом и в открытой таре, то в результате оно будет непригодным для регенерации.

Для хранения отработанных масел необходимо иметь специальную тару, специальные отстойники. Обычные бочки и цистерны для этого не годятся.

Лучше всего делать отстойники в виде цилиндрического бака с конусным дном для отстоя воды и грязи. Внизу такого бака (выше конуса на 5—7 см) надо отвести трубку вверх, приспособив к ней большую воронку для наливания масла. Кран для слива масла из отстойника устанавливается, примерно, на уровне наливной трубки.

Для более вязких масел обязательно необходимо вводить в отстойник небольшой змеевик, чтобы подогревать масло (с увеличением температуры вязкость масла понижается, в связи с чем более тяжелые частицы механических примесей и воды быстрее падают вниз, ускоряя этим процесс отстаивания). Лучше делать отстойники более низкими и широкими, сохраняя их вертикальность, чем очень высокие и малых диаметров, так как высота отстойника также увеличивает время падения вниз примесей (тяжелей масла), т. е. время отстоя, и уменьшает его эффект.

13—**ЩИТКОВАЯ ЛАМПОЧКА** освещает передний щиток с контрольными приборами управления. Светосила—3 свечи.

14—**КНОПКА ГУДКА** помещается в центре рулевого колеса.

15—**ВЫКЛЮЧАТЕЛЬ СТОП-СИГНАЛА** связан с тормозной педалью и включает задний световой сигнал „стоп“ при торможении.

16—**ЗАДНИЙ ФОНАРЬ** комбинированный, включает в себе лампочку стоп-сигнала в 25 свечей и лампочку освещения заднего номера (городского)—3 свечи.

17—**СТАРТЕР**. Нормальная мощность 0,4 л. с. при 1 500 об/мин. и силе тока 120 ампер.

18—**ВЫКЛЮЧАТЕЛЬ СТАРТЕРА**. Помещен на стартере и включается особой педалью.

19—**АККУМУЛЯТОРНАЯ БАТАРЕЯ**. Тип 3-СТА-В. Напряжение 6 вольт, емкость 80 ампер-часов. Каждая банка имеет 5 положительных и 6 отри-

цательных пластин. Плотность электролита в вполне заряженного аккумуляторного элемента 82° по Боде. Зимой плотность нужно увеличивать до 33° Боде, летом, наоборот, уменьшать до 26—28° по Боде.

ПРОВОДА

Ч-Ж—черно-желтый, Ч-З—черно-зеленый, Ч-К—черно-красный, С-Ж—сине-желтый, Ж-Ч—желто-черный, Ж—желтый, Кр.—красный, Ч—черный, З—зеленый, ВН—высокого напряжения, Бр—бронированный.

Примечание. Встречается некоторая разница в соединении провода, идущего от переходной коробки 9 к катушке зажигания 7. На многих машинах этот провод соединен с другой клеммой п. к., что не изменяя по существу схемы, включает в цепь первичной обмотки катушки амперметр 12, который в таких случаях дает показания при включении зажигания.

Там, где имеется масло мало обработанное, мало загрязненное и менее претерпевшее изменения, там можно применять один из таких отстойников для регенерации при помощи отбеливающих земель, вводя в такой отстойник мешалку из двух или четырех лопастей. Перемешивание можно вести вручную, с помощью обычной ручки.

Отбеливающими землями могут служить: флоридин, кизельгур и опоки из разных мест Союза. Эти земли обладают свойством впитывать в себя масло, оставляя в отстойнике все посторонние примеси. После окончательного насыщения маслом отбеливающей земли она пресуется с целью отжима содержащегося в ней масла. Затем освобожденное от масла отбеливающее вещество выливается, высушивается и снова поступает для повторного извлечения масла.

После такой обработки масло по наружному виду должно быть более светлым, чем вначале, более маслянистым, т. е. более вязким наощупь, и должно соответствовать всем требованиям химического анализа. Если эти результаты после отбелки не получаются, то надо применить сернокислотную очистку.

Там, где имеются наиболее глубоко обработанные масла, и к тому же разжиженные горючим, там после отгона этого горючего необходимо очищать масло химическим путем.

При сернокислотной очистке обработанных масел после отгона горючего необходимо с большой осторожностью применять серную кислоту, беря ее в количестве не более 5—7 проц. от веса взятого масла (вместо обычных 8—10 проц.).

В случае некоторых отклонений от обычных свойств данного масла (скажем, мала температура, вспышки вместо 200° С—190° С), чтобы не рисковать неполадками в машине, можно укрепить этот сорт регенерированного масла свежим маслом этого же сорта или другим, близким ему по составу. Точно так же, если мала вязкость, то можно усилить ее путем добавления свежего масла. Но для того, чтобы делать такие добавки, необходимо иметь небольшую химическую ла-

бораторию, где можно было бы аналитически установить свойства масел.

Несколько слов об очистке и нейтрализации масел.

Очистка посредством серной кислоты в основном сводится к следующему. Серная кислота известной концентрации (не менее 50° Боме), будучи взята в количестве до 10 проц. от веса очищенного масла, смешивается с ним и, встречая на своем пути молекулы, наименее стойкие к образованию смолистых веществ, превращает их в эту смолистую массу. Для того чтобы реакция эта протекла наиболее полно, после перемешивания нужно дать двух-трехчасовый отстой. После этого в нижней части столба масла будет виден темнокоричневый смолистый осадок. От него масло освобождается путем переливания в другое место. Для этого в масло наливается раствор едкого натра (0,2—0,3 от веса нейтрализованной массы), достаточно крепкий по концентрации, чтобы он мог нейтрализовать остатки кислоты. Больше количество натра образует трудно упрядняемые эмульсии. После этого масло надо хорошо промыть водой и дать ему снова отстояться.

Механика процесса очистки сводится к тому, что берут два бака с конусным дном и устанавливают их один над другим для переливания обрабатываемого вещества. Наверху устанавливается сернокислый бак, внизу—щелочной; оба бака должны иметь внутри по стенкам змеевики для подогрева масел и двух-или четырехлопастные мешалки для размешивания. Масло заливается в верхний бак, дается указанное количество кислоты, смесь размешивается в течение не менее получаса, после чего ей вновь дают отстояться. Затем по трубе, отходящей от бака и установленной несколько выше дна конуса, смесь переливается (самотеком) в нижний щелочной бак. В щелочном баке происходит указанная уже операция нейтрализации остатков кислоты, которые также падают вниз на дно конуса, а чистое масло после промывки водой и отстаивания сливается в общий приемник.

Инж. И. Рогов

АВТОДОРОЖНАЯ ХРОНИКА

□ Разрабатывается трасса грандиозной автогужевой магистрали Ленинград—Москва—Харьков—Ростов—Орджоникидзе—Тифлис. Одновременно ведутся изыскательные работы по другой автомагистрали, которая должна соединить Москву и Свердловск.

□ Дорога Ош—Хорог протяжением свыше 500 км была проложена в прошлом году через высочайшие склоны Памира. Местами дорога проходит на высоте 4—5 тыс. метров. На этом тракте открывается регулярное автомобильное движение. Между Ферганской долиной и Памиром устанавливается постоянная связь. Если раньше переезд от железной дороги до Хорога вьючным способом занимал 30—40 дней, то теперь грузовой автомобиль пройдет это расстояние в два-три дня.

□ Образцовый советский курорт Сочи будет иметь образцовую автомагистраль. Первый участок дороги уже вступает в эксплуатацию. На сооружение автомагистрали Сочи—Мацеста assignedно 10 млн. руб.

□ Лучшие районы Ивановской промышленной области, выполнившие план дорожного строительства (Красносельский, Пестяковский, Угличский и Нагорьевский) премированы легковыми автомобилями.

□ МК ВКП(б) и Мособлсполком предложили районам немедленно приступить к организации постоянных бригад строителей-колхозников. В течение года бригады должны построить в районах Московской области 308 км мощных дорог, 623 км улучшенных грунтовых дорог и 20 тыс. пог. м деревянных мостов.

□ Автodorовцы Чебоксар (столица Чувашии) решили превратить город в образцовый социалистический культурный центр Республики. Это решение сейчас претворяется в жизнь. Во время массовых субботников автodorовцами и комсомольцами посажено 6 580 деревьев различных пород—клен, береза, липа. Деревья принялись, покрывшись зеленой листвой. Лучшие коллективы Автodorа за успешную работу по озеленению города премируются.

Порядок профилактического осмотра автомобиля

(для сведения молодых шоферов)

В борьбе за хорошее техническое состояние автотранспорта, за более интенсивную и продолжительную службу автомашины, уход, профилактический осмотр и ремонт—это главное.

Между тем в мелких автохозяйствах, где зачастую работают молодые малоопытные шоферы, уход за машиной далеко не на высоте. Очень часто это происходит только оттого, что малоопытный шофер не знает, на что обратить главное внимание, в какой последовательности осуществлять уход и профилактический осмотр своей машины.

Я работаю механиком в НАТИ по испытанию машин на износ и в данной статье я хочу поделиться своим опытом и описать тот последовательный ход процессов, который я применяю при осмотре машины ГАЗ-А и ГАЗ-АА для производства профилактического ремонта.

Я начинаю с двигателя. Я выслушиваю работу его на разных числах оборотов, чтобы проверить, нет ли стуков, характерных для подшипников коленчатого вала, шатунов, пальцев и клапанов.

Затем перехожу к осмотру. Просматриваю крепление двигателя к раме, особое внимание уделяю передней подвеске его, проверяю целостность спиральных и пластинчатой пружин, затяжку прокладок: нет ли течи воды, масла, прорыва газа, просматриваю головки блока, водяных патрубков, выпускного и выпускного газопроводов, клапанной крышки, нижнего картера, попутно проверяю состояние заднего и переднего салышков.

Затем осматриваю и проверяю выпускной газопровод (коллектор): нет ли на нем в месте колена трещины и какова затяжка хомута, соединяющего коллектор с глушителем (слабая затяжка может вызвать прорыв отработанных газов и даже поломку развальцовки глушителя).

После этого я перехожу к водяной помпе, ее салышку и продольному люфту валика, на котором сидит крыльчатка (люфт должен быть незначительным, при большом продольном люфте валика во время работы мотора слышен характерный стук).

Далее я проверяю состояние шкивка коленчатого вала: нет ли у него начальной продольной трещины в месте посадки его на вал.

После этого перехожу к радиатору. Проверяю его целостность: нет ли течи, не отстали ли боковые планки в месте крепления радиатора к раме и у верхней коробки (это случается с новым радиатором).

Проделав все эти операции, я перехожу к проверке зажигания и электрооборудования. Здесь я прежде всего осматриваю дистрибутор, осматриваю контакты прерывателя и зазор между ними, кулачок и косточку на молоточке (величину сработки и крепление ее), затем перехожу к свечам, проверяю целостность фарфора (для этого очищаю и промываю их от нагара), проверяю правильность зазора между электродами.

При осмотре электропроводки я слежу за тем, нет ли поврежденной изоляции и все ли накопечники в местах присоединения концов. Попутно я заглядываю в переключатель света (дуковичу):

не загрязнены ли контакты маслом, попадающим через салынк рулевого картера.

В аккумуляторе я проверяю крепление его на своих кронштейнах, а затем уровень электролита в каждой банке, плотность и чистоту зажимов, чистоту пробок и поверхности аккумулятора. (Электролит должен быть на уровне нижнего конца наполняющей трубки. Действие электролита снаружи аккумулятора я уничтожаю, вытирая это место бтирочными концами, смоченными в нашатырном спирте, а для того, чтобы предохранить контакты от разъедания, покрываю их слоем вазелина, в крайнем случае—тавота).

Если стартер работает исправно, не искрит и не нагревается, то я ограничиваюсь лишь осмотром привода бендикса, для чего снимаю стартер и проверяю крепление винтов пружины привода, так как резьба винтов от работы ослабевает, и нередки случаи, когда винты попадают в картер маховика, создавая немало неприятностей.

Динамо я проверяю при работающем моторе; смотрю, нет ли искрения щеток, чист ли коллектор и какова сила зарядного тока; устанавливаю, когда была произведена в последний раз смазка подшипников (надо смазывать через каждые 2 000 км).

При осмотре передней оси проверяю и осматриваю, не погнута ли она, осматриваю люфт в шкворнях поворотных цапф (разработка втулок) и развал колес, крепление упорной вилки (яблока) в месте картера сцепления (при слабом креплении яблока езда опасна, так как достаточно незначительного удара передними колесами, чтобы разбить картер сцепления); далее проверяю состояние передней рессоры и подвесок, крепление стремянок, осматриваю наличие тавотниц и прохода смазки, шины и давление в них, обода или диски (у грузовой).

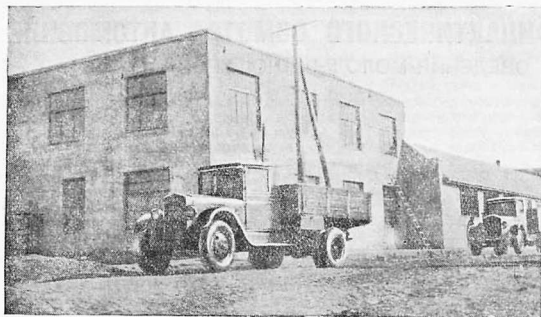
В рулевом управлении я осматриваю люфт рулевого колеса (штурвала), крепление картера рулевого управления к раме (при слабом креплении при поворотах рулевого колеса вправо и влево картер будет незначительно перемещаться снизу вверх и наоборот), проверяю крепление сошки на квадрате сектора и люфт продольной и поперечной тяг. При большом люфте в каком-либо из соединений мало ограничиваться подтягиванием, необходимо отвернуть пробку и убедиться в целостности пружины, поинтересоваться сработкой шарового конца рычага поворотной цапфы и пробкой.

Переходя затем к сцеплению, я проверяю на-ходу трогание с места, переключение скоростей и работу педали.

В коробке передач я смотрю, нет ли трещин и не утекает ли смазка через боковую и верхнюю крышки, затем по контрольной пробке проверяю уровень смазки.

Просматривая после этого промежуточный вал и карданное сочленение, я проверяю плотность салынков и прокладок в кожухе ведущей шестерни промежуточного вала и гука, а также наличие на своих местах тавотниц.

Приступая к осмотру заднего моста, я сначала проверяю уровень смазки в дифере,



В Баку построен новый гараж на 200 машин для нефтезаводов Азнефти. На Всезаказном автоконкурсе гараж занял первое место и получил почетное красное знамя за перевыполнение производственной программы и ликвидацию аварий.

На снимке—общий вид центрального автогаража.

Фото Шевцова (Союзфото)

затем крепление стремянок задних рессор, наличие тавотниц и, наконец, проникновение смазки в седло кронштейна задней рессоры (нередки случаи сдвига одной из двух втулок, которая закрывает смазывающие отверстия в теле седла).

Затем я осматриваю состояние задних рессор и подвесок, шин, ободов или дисков.

Переходя к амортизаторам и тормозам, я контролирую работу амортизаторов, проверяя их герметичность посредством качания за рычаг вниз и вверх (для этого рычаг амортизатора с конца соединительной стойки необходимо отъединить). Не работающий амортизатор не дает нужного сопротивления качанию рычага вниз и вверх. Такой амортизатор я снимаю для ремонта. Если же амортизатор в исправности, то проверяю крепление болтов его к раме и рычага на квадрате.

Кроме того, я контролирую состояние тормозных тяг и пластинчатых пружинных держателей—не погнуты ли они и не потеряли ли тяги в местах касания держателя, не лопнул ли держатель, проверяю действие тормозов. При плохой

их работе выясняю, в каких климатических и дорожных условиях эксплуатировалась машина, в связи с чем устанавливаю, нужно ли восстановить тормоза подвертыванием регулировочного винта (квадратик) или же снять ступицу и промыть от грязи и масла колодки и тормозной барабан.

КУЗОВ

Осмотр кузова включает в себя проверку работы дверей (замков, ручек, петель и крепление их), работы стеклоподъемника, крепление и состояние крыльев и кронштейнов их, крепление фар, целость верха, боковин, обивки, дуг, верха и наличие застёжек и кнопок (на легковой машине).

Перед выпуском машины из профилактического ремонта я сменяю масло в двигателе, снимаю и промываю карбюратор с продувкой насосом всех жиклеров, снимаю и промываю отстойник и его фильтр.

Описанный перечень процессов осмотра автомашины дает полную картину состояния машины.

Н. Жирнов

РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬ ГАЗ И УХОД ЗА НИМ

Предложение т. Хорунжего (г. Новоборисов, БССР)

Многие шоферы в порядке ухода за системой зажигания усердно зачищают наждачной шкуркой выступающие электроды корпуса распределителя двигателя ГАЗ, в результате чего расстояние между электродами и пластинкой ротора увеличивается. Последствиями являются затруднительный пуск двигателя и работа с перебоями на малых оборотах. Оттяжка электродов путем расклепки или выгибание пластинки ротора для уменьшения промежутка не достигают цели и вызывают поломку карболита.

Мое предложение сводится к следующему.

1. Зачистку электродов производить с помощью тряпки, смоченной в бензине.
2. Употреблять шкурку № 0 или № 00 и только в случае большого окисления электродов.
3. В случае большого зазора произвести напайку электродов оловом, после чего припильте напаянные места, установив нормальный зазор между электродом и пластинкой, равный 0,4 мм.

РЕМОНТ ЭБОНИТОВЫХ ДЕТАЛЕЙ

Предложение шофера Иванова В. М. (г. Кирсанов, ЦО)

Ремонт поврежденных эбонитовых деталей до настоящего времени является очень затруднительным для гаражей. Пробой или поломка крышек магнето, корпусов распределителей, банок аккумуляторов и пр. вызывает немало простоев. Предлагаю простой способ, легко применимый в наших хозяйствах и не требующий специальных навыков.

Деталь, имеющую повреждение, трещину или волосной пробой током высокого напряжения, пропитываем ацетоном, в котором растворен целлулоид или кинолента, с которой предварительно смывают водой эмульсию. Такой раствор хорошо пропитывает все поры и трещины эбонита. Ацетон, испаряясь, оставляет слой целлулоида, хорошо сопротивляющийся высокому напряжению и не поддающийся действию кислот, что позволяет ремонтировать трещины аккумуляторных банок.

Обмениваемся опытом гаражей

ЛАМПОЧКА ПОД КАПОТОМ И ПЕРЕНОСНАЯ ЛАМПА ДЛЯ РЕМОНТА В ПУТИ

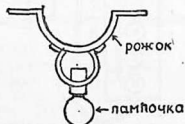
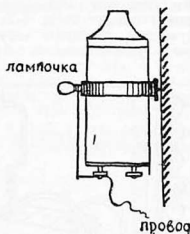
Предложение т. Паникоза (г. Горький, машиностроительный завод «Двигатель революции»)

В одном из №№ журнала «За рулем» была помещена заметка об установке лампочки под капотом. Работая в ночное время на автомашинах, иногда действительно приходится сталкиваться с неисправностями карбюратора, зажигания и т. п., пользоваться же свечками или другими видами освещения, во-первых, и неудобно, а во-вторых, и опасно. Поэтому я предлагаю сделать лампочку под капотом для мелкого ремонта мотора в пути и переносную лампу для работы под машиной с использованием тока от первичной обмотки катушки зажигания.

Произведенный мною опыт такой установки на автомашине ГАЗ показал, что установка не представляет никаких трудностей и при незначительных затратах на патрон и проводник может быть сделана любым гаражем следующим образом.

Способ установки лампочки под капотом на автомобилях ГАЗ и ЗИС

1. По образцу пояска, которым прикреплена катушка, делается второй такой же поясок с двойным кольцом с тем расчетом, чтобы внутри второго кольца помещался обыкновенный ниппель для соединения патрона, вместо целого пояска можно сделать скобочку, которую припаять или приварить к пояску катушки.



Примерная схема установки лампочки под капотом на автомобилях ГАЗ и ЗИС

2. Одноконтактный патрон (типа «Сван»), употребляемый обыкновенно в переносных лампах, привернуть ниппелем к пояску.

3. Поясок с привернутым патроном прикрепить вместе с катушкой теми же винтами на

старое место, присоединив один конец проводника к контакту патрона, а второй конец к контакту первичной обмотки (зажиму проводника, идущего от коробки). Присоединение патрона к пояску будет служить массой, поэтому второго проводника не требуется.

Способ изготовления переносной лампы для ремонта под машиной

1. Взять цоколь от испорченной одноконтактной лампочки, припаять к нему нужной длины проводники, причем один проводник присоединяется к контакту цоколя, а другой к массе цоколя. Вторые концы присоединить к патрону переносной лампы.

2. Устроенный цоколь вставляется, как и лампочка, в установленный патрон на катушке или переднем щитке при пользовании переносной лампой.

Для хранения лампочек и переносной лампы хорошо сделать небольшой ящик или коробку.

Ставя данный вопрос в порядке предложения об оборудовании всех выпускаемых стандартных автомашин ГАЗ и ЗИС, считаю необходимым:

1. При изготовлении катушки делать поясок с расчетом на нем места для установки патрона, он должен служить и для крепления катушки и для крепления на нем патрона.

2. При изготовлении катушки от первичной обмотки вывести короткий отрезок проводника, к которому будет присоединяться контакт патрона.

3. Патроны для данной установки можно изготовлять по такому же типу, как изготовлены в настоящее время патроны из щитков ГАЗ и ЗИС, т. е. с выключателем, соответствующим образом переконструировав их в сторону уменьшения и компактности.

Преимущество установки по второму способу будет заключаться в том, что установленная под капотом лампочка может все время быть на месте, тогда как по первому способу за отсутствием выключателя она должна удаляться.

Преимущество перед различными установками, а также и описанной ранее в журнале, как в смысле экономии времени, материалов, так в удобства по расположению не требует доказательств, с чем также будут согласны наверно и многие авторы работ.

ОТ РЕДАКЦИИ

Предлагаемый т. Паниковым способ непригоден для автомобилей АМО-3, ЗИС-5 и ЯГ, потому что для пользования лампочкой необходимо включать зажигание, причем если контакты прерывателя замкнуты, то будет разряжаться батарея и греться катушка.

Ждем откликов от читателей, особенно работающих на трактах и дальних сообщениях.

ЗАРЯДКА АВТОМОБИЛЬНОЙ БАТАРЕИ

Для того, чтобы зарядить батарею, необходимо придерживаться следующих правил.

1. Прежде всего надо приготовить электролит, т. е. смесь серной кислоты с дистиллированной водой (плотностью 25°—31° по Боме).

Во время приготовления электролита ни в коем случае нельзя пользоваться металлической посудой, а исключительно фаянсово-фарфоровой или стеклянной.

Указанная выше плотность (25—31° по Боме) достигается таким образом: берется одна часть серной кислоты и смешивается с тремя частями дистиллированной воды, серная кислота берется крепостью 65,5° по Боме.

Ниже приводится сравнительная таблица шкал удельного веса и градусов Боме:

Градусы Боме	Удельный вес	Градусы Боме	Удельный вес	Градусы Боме	Удельный вес
16	1,124	23	1,188	30	1,261
17	1,133	24	1,198	31	1,272
18	1,142	25	1,208	32	1,283
19	1,151	26	1,218	33	1,295
20	1,160	27	1,229	34	1,306
21	1,169	28	1,239	35	1,318
22	1,179	29	1,250		—

При приготовлении электролита необходимо, чтобы в сосуд первоначально наливалась дистиллированная вода, а после этого постепенно наливать кислоту, помещивая в то же время деревянной или стеклянной палочкой жидкость. Затем, когда требуемая плотность (25° по Боме) будет достигнута, вся смесь оставляется в покое на 2 часа—до полного охлаждения.

2. Когда электролит приготовлен, его через стеклянную воронку наливают в аккумуляторы, причем уровень залива должен быть выше аккумуляторных пластин на 1 см.

3. Когда заливка электролита произведена, батарея около двух часов должна «отдыхать», после чего ставится под зарядку, соединяя плюс на плюс, минус на минус. Положительный зажим всегда помечается буквой «Р» или знаком «+», а отрицательный зажим всегда помечается буквой «N» или знаком «-». В случае исчезновения этих знаков определить соответственные зажимы можно по их цвету. Положительный зажим имеет красную окраску, отрицательный—синюю. При включении вольтметра с нулевым делением посередине стрелка его показывает направление тока и полярность.

За наименее вольтметра концы проводов можно опустить в стакан воды, разбавленной одной чайной ложкой соли, соблюдая осторожность, чтобы не соединить концы проводов. Если в аккумуляторе имеется ток, то от отрицательного провода пойдет большое количество пузырьков.

Если присоединить концы проводов аккумулятора к разрезанной части обыкновенного сырого картофеля, то положительный провод оставит зеленое пятно.

Сила тока, необходимая для зарядки аккумулятора, чаще всего берется по указаниям фирмы или завода. В том же случае, если нет указаний

фирмы о потребной силе тока, то последняя вычисляется.

Для регулировки силы зарядного тока, как показывает практика, лучше всего брать ламповые реостаты, устройство которых основано на том, что осветительные электролампы пропускают через себя строго определенную силу тока в зависимости от их силы, света и сорта. Если соединить параллельно несколько ламп, то пропускаемая через них сила тока будет равна сумме сил токов, пропускаемых каждой лампой в отдельности (например, угольная лампа 110 вольт, силою света в 25 свечей, пропускает 0,75 ампера, следовательно, 10 таких ламп, соединенных параллельно, пропустят 7,5 ампера).

Присоединение батарей к зарядной цепи показано на рис. 1.

Под зарядкой батарея держится не менее 48—50 часов, в два приема—по 24—25 часов каждый, причем не следует допускать нагрева выше 40° С. В случае, если температура будет выше необходимой, ампераж следует уменьшить.

4. В периоде между первой и второй зарядками требуется производить разряд батарей аккумулятора через соответствующего вольтжа лампочку—в течение 3 часов, но не полностью. Если кислота в аккумуляторах имеет 29—30° по Боме, а каждый элемент в отдельности 2,75 вольт, то это значит, что батарея заряжена удовлетворительно.

5. Во время зарядки следует особо тщательно следить за тем, чтобы батарея не была недозаряжена и не была перезаряжена. Недозарядка батареи вызывает уменьшение плотности кислоты, с одной стороны, и с другой—явление сульфации, т. е. покрытие аккумуляторных пластин серно-свинцовой трудно растворимой (а иногда даже и совсем нерастворимой) солью, вследствие чего пластины приобретают беловато-серый оттенок. Пластины с отложившейся на них серно-свинцовой солью почти совсем не проводят электричества, благодаря чему ток при прохождении встречает большое сопротивление и раз-

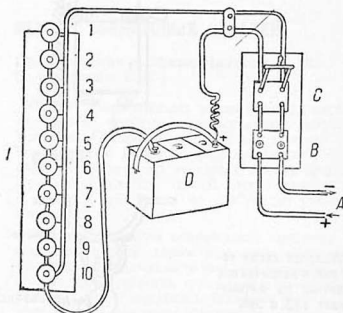


Рис. 1. Зарядка аккумуляторной батареи через ламповое сопротивление. А—провода сети в 110 вольт. В—пробка. С—рубильник. D—аккумуляторные батареи. E—ламповое сопротивление.

рузающее действует на пластины. При перезарядке аккумулятора на положительных пластинах образуется излишняя активная масса, вследствие чего происходит бесцельное поглощение значительного количества энергии, вызывающего излишний расход электролита.

Явление сульфации может происходить также и при разрядке аккумулятора. Поэтому, разряжая аккумулятор, не следует допускать разрядки ниже 1,8 вольта; разряженный до 1,8 вольта аккумулятор следует ставить под зарядку не позднее чем через 8 часов.

Батарею, работающую нерегулярно, с большими перерывами, следует подзаряжать каждые две недели.

6. При зарядке не одной, а нескольких батарей от постоянного тока в 110 вольт следует руководствоваться следующей таблицей:

Число батарей	Число угольных ламп в 32 свечи 110 вольт в начале зарядки	Количество ампер, поступающих в батареи	Число ламп в конце зарядки
1	10	10,0	3
2	10	9,5	3
3	11	9,8	3
4	12	9,9	4
5	13	9,7	4
6	15	10,2	4
7	17	10,4	5
8	19	10,4	6
9	21	10,9	6
10	25	10,0	8
11	30	9,3	9

На рис. 2 дана схема ламповой установки для зарядки нескольких батарей.

При работе с аккумуляторами необходимо соблюдать ряд мер предосторожности во избежание личного увечья, а также повреждения оборудования мастерской. В этом отношении могут быть даны следующие указания.

1. Ни в коем случае не вливать воду в кислоту при приготовлении электролита, а наоборот, серную кислоту наливать в воду небольшими порциями. В противном случае от кислоты брызги могут попасть в лицо и в глаза.

2. В случае, если в глаза попала серная кислота, необходимо их тщательно промыть теплой водой.

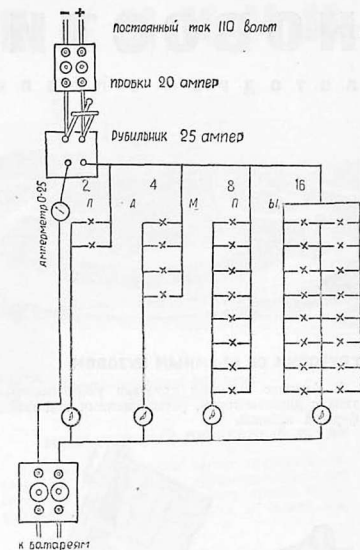


Рис. 2. Ламповая установка для зарядки нескольких батарей

3. Если кислота попала на платье, то для того, чтобы она не выжгла дыры в нем, это место следует смочить немедленно нашатырем или содовым раствором.

4. Не следует пользоваться открытым огнем в помещении, где производится или недавно производилась зарядка батарей, так как может произойти взрыв смеси воздуха с водородом.

5. В помещении, где производится зарядка батарей, в определенном месте должна храниться чистая вода, содовый раствор, нашатырный спирт и противопожарное оборудование.

К. Лебедев

Георгиевск, Сев.-Кавк. край

НАДЕЖНОЕ КРЕПЛЕНИЕ ПЕРЕДНЕЙ ОПОРЫ ДВИГАТЕЛЯ ГАЗ

Предложение т. Рожкова (Запсибкрай, Борисовский з/совхоз)

В автомашине Форд (ГАЗ) передняя опора двигателя стоит на двух пружинах. Эти пружины часто ломаются, что вызывает стук опоры о траверсу и отражается на лапах крепления мотора и на самой траверсе. Иногда водители не замечают этого или просто не придают значения этому явлению. Я предлагаю под пружинную пластинку опоры двигателя подкладывать листовую резину так, чтобы края резины выходили за пластинку на 3 мм, причем на пластинке

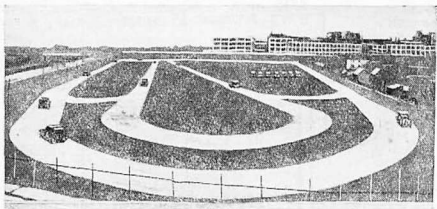
сделать выступы высотой 2 мм, чтобы резина не могла сдвинуться в сторону. Толщина резины должна быть 8—9 мм, пружины также должны быть высотой в 25 мм.

В этом случае толчки поглощает резина, а также часть нагрузки несут пружины. Пружины несут меньшую нагрузку, а потому и не ломаются.

На своей машине я сделал 40 тыс. км и благодаря такому устройству пружин не менял.

НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТО

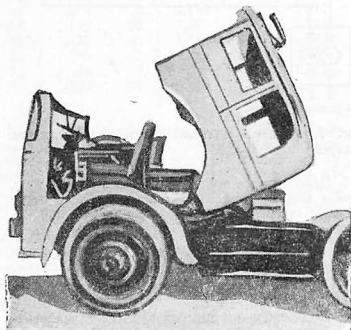
А В Т О Д Р О М С П Р Е П Я Т С Т В И Я М И



Для испытания новых конструкций в Детройте (США) построена недавно новая специальная дорога с препятствиями. Вся поверхность дороги изрыта впадинами, колеями и выбоинами, сильно затрудняющими езду. К массовому производству автомобилей новой марки завод приступает лишь после успешных результатов испытания машины.

ГРУЗОВИК СО СЪЕМНЫМ КУЗОВОМ

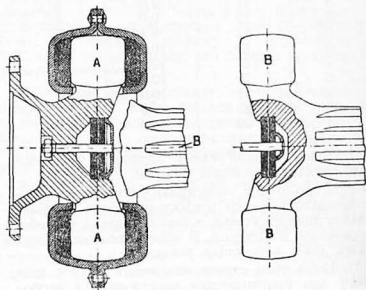
В Америке выпущен грузовик укороченного типа с дизельмотором, расположенным под шоферской кабиной.



Кузов кабины, являющийся одновременно и капотом двигателя, отгибается назад на шарнирах, позволяя снять мотор для ремонта.

ЭЛАСТИЧНЫЕ КАРДАНЫЕ СОЧЛЕНЕНИЯ

В машинах с независимой подвеской колес, а также с приводом на передние колеса теперь чаще всего применяются эластичные карданные сочленения. Они передают усилия посредством



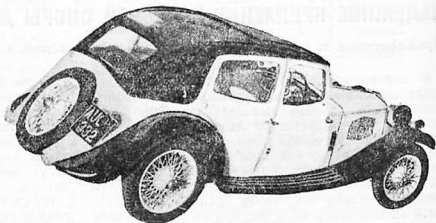
расположенных между вилками резиновых подушек.

Центрировка осуществляется посредством снабженных стальными вставками резиновых прокладочных дисков (см. рис.).

ОБТЕКАЕМОСТЬ ПО-АНГЛИЙСКИ

Модная в настоящее время и, как показали испытания, рациональная обтекаемая форма автомобильного кузова позже всех прививается в Англии. Однако сконструированная в Англии обтекаемая машина весьма своеобразна: общие обтекаемые линии кузова сочетаются с угловатым капотом, выступающими фарами, номерными знаками, колесами с проволоочными спицами и т. д.

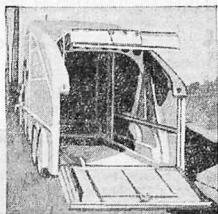
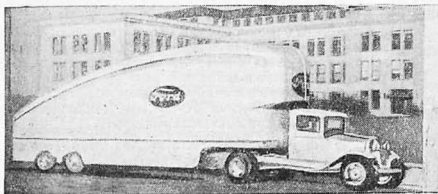
На рисунке — одна из наиболее обтекаемых английских машин — Рилей.



О Р О Ж Н О Й Т Е Х Н И К И

ЗАКРЫТЫЙ ПРИЦЕП ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ АВТОМОБИЛЕЙ

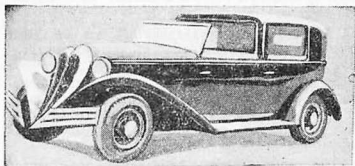
Заводы Форда в Детройте применяют новый способ доставки автомобилей потребителям. Три машины вдвигаются в большой закрытый прицеп-фурион, перевозимый тягачом, переделанным из грузового шасси Форда.



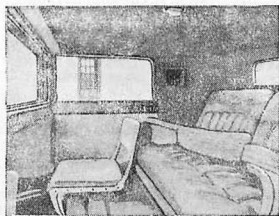
Вверху—внутренний вид закрытого прицепа

НОВАЯ МОДЕЛЬ ФОРДА

Неконкурентоспособность стандартной модели Форда по сравнению с автомобилями последних выпусков других фирм побудила Форда выпу-



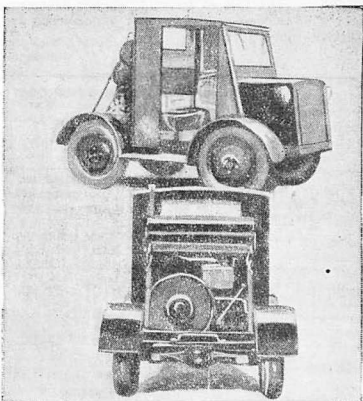
стить специальную модель, являющуюся видоизменением прежней стандартной 8-цилиндровой модели. На новой модели шасси удлинено, база составляет 3 226 мм. Установлены двойной глушитель, гидравлические тормоза и улучшена подвеска.



Автомобиль вмещает 6—7 пассажиров и продается с кузовом Брюстер. Отделение водителя открыто, в то время как пассажиры находятся в закрытом купе. Кузов, вопреки модной теперь

МИНИАТЮРНЫЙ ДИЗЕЛЬНЫЙ ТЯГАЧ

В Германии выпущены легкие грузовички-тягачи с дизельным двигателем, предназначенные для перевозки сравнительно небольших грузов. Мотор небольшого размера помещается на задней оси,



придавлявая задние колеса к земле и тем самым повышая тяговую мощность легкого грузовичка.

обтекаемости, весьма угловат и с точки зрения аэродинамики крайне нерационален. Это объясняется стремлением Форда как-нибудь выделить машину среди десятков других обтекаемых машин, а так же и тем, что она предназначена, главным образом, для таксомоторной и вообще городской работы. Стоимость Брюстера-Форд очень велика—3 500 долларов.

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ

ПОД ОБЩЕЙ РЕДАКЦИЕЙ ИНЖ. И. И. ДЮМУЛЕН

Тов. МИРОНОВУ (Винницкая область, племхоз „Домбаль“)

После скольких километров пробега нужно производить текущий, средний и капитальный ремонт АМО-3 при плохих дорожных условиях и какие детали заменяются новыми при всех трех видах ремонта?

Вопросы норм ремонта см. в № 18 „Информационного бюллетеня Цудортранса“.

Различают виды ремонта 0, 1, 2, 3.

№ 0—ежедневная подтяжка и крепление различных деталей на автомобиле без их разборки.

№ 1—то же, но с добавлением промывки, очистки и регулировки некоторых деталей, мелких исправлений, не требующих большой затраты времени.

№ 2—ремонт, охватывающий процессы, предусмотренные №№ 0 и 1, состоит в замене и разборке одного или двух механизмов, ремонте кузова, замене некоторых частей двигателя и т. д. Этот вид ремонта может требовать заводского оборудования.

№ 3—ремонт, при котором производится полная разборка всех механизмов двигателя и шасси, замена негодных деталей новыми, ремонт изношенных и т. д. Этот ремонт требует применения заводского оборудования.

Наименование ремонта	Межремонтные пробеги автомобиля в км			
	Форд-А	Форд-АА	АМО-3	Я-5
№ 0	Производится ежедневно в среднем после пробега для грузовых автомобилей 130 км, а легковых—150 км			
№ 1	Каждые 500	Каждые 650	Каждые 650	Каждые 650
№ 2	10 000	9 750	13 000	13 000
№ 3	30 000	29 250	39 000	39 000

Тов. КУЛИКОВУ В. А. (г. Казань).

Какие нормы расхода установлены для горючего, смазочного материала и обтирки?

Расход горючего—бензина по нормам Цудортранса на 100 км пути в 1934 г. сохранен по нормам 1933 г. и составляет: для ГАЗ-А—11 кг, ГАЗ-АА—18 кг, АМО-3—30 кг, Я-5—41 кг. Для зимнего периода норма повышается на 10 проц. по весу.

Расход обтирки: тряпки—3 кг на машину в день, солидола—120 г на машину в день и керосина—0,5 проц. от веса бензина.

Тов. МАРКЕЛОВУ М.

1. Почему увеличивается ампераж динамо при перемещении „третьей“ щетки?

При передвижении „третьей“ щетки по вращению коллектора увеличивается расстояние между двумя щетками, питающими обмотку возбуждения магнитных полюсов. Если обе щетки стоят близко, то разность напряжения между ними незначительна и сила тока в обмотках возбуждения мала, отчего ослабляется магнитное поле динамо и ее ампераж. При увеличении расстояния между щетками разность напряжения между ними увеличивается, отчего увеличивается ампераж динамо.

2. Что нужно сделать с динамо Форд, если соединить на массу „минус“ аккумулятора?

Если желательно соединить „минус“ на массу, то нужно перемагнитить динамо. Сделать это можно, замыкая реле секунд на 30—40 при соединенной аккумуляторной батарее.

3. Можно ли между отрицательными и положительными пластинами аккумулятора положить изоляцию из простой тонкой фанеры?

Можно. Такие прокладки или, как их еще называют, сепараторы как раз и делают из однослойной фанеры.

4. Где находится предохранитель вторичной обмотки у магнето „Сцинтилла“, стоящейся на тракторе СТЗ и ХТЗ?

Предохранительным искровым промежутком магнето „Сцинтилла“ является расстояние между рабочим электродом распределительного барабаника и большой распределительной шестерней (около 8 мм).

5. Почему у магнето „Сцинтилла“ прерыватель стоит неподвижно?

Потому что магнето „Сцинтилла“ имеет неподвижную обмотку, а также потому, что неподвижный прерыватель является более надежным в действии и простым по конструкции.

Тов. РЕШЕТНЯК В. И. (Днепропетровский завод им. Петровского)

1. Почему при определении угла поворота коленчатого вала берут 720°, а не 360°?

— Потому что весь рабочий процесс двигателя совершается за два оборота коленчатого вала, т. е. за 720°.

2. Что называется удельным весом двигателя? Вес на 1 л. с.

3. Вредно ли самовоспламенение смеси?

Самовоспламенение смеси регулировать нельзя в двигателях автомобиля. Ранее воспламенение смеси вызывает обратные удары, разрушающие двигатель. В двигателях Дизель самовоспламенение регулируется моментом впрыска нефти.

4. Отчего зависит угол наклона цилиндров при расположении их в два ряда?

От числа цилиндров и расположения коленчатого вала.

Тов. ХОЛОДОВУ (г. Ростов н/Д.)

1. Как работает стартер, т. е. что заставляет якорь стартера вращаться?

Стартер, как и любой электрический двигатель, работает благодаря взаимодействию магнитных полей якоря и возбуждающих обмоток. Магнитные поля возникают при прохождении через обмотки якоря и обмотки возбуждения электрического тока из батареи. Так как якорь помещен в подшипниках, а корпус стартера (статор) закреплен неподвижно, то благодаря действию магнитных полей якорь вращается, постоянно отталкиваемый от одного из полюсов и наоборот притягиваемый другим полюсом.

2. Пожарная машина АМО-4. Машина новая, нагара нет, зажигание позднее, двигатель холодный. Если сразу полностью открыть дроссель, то пальцы застучат. Но если постепенно открывать дроссель, то машина великолепно набирает нужные обороты без стука. Дорога ровная, даже асфальтированная. Почему стучат пальцы?

Если зажигание позднее (нужно проверить), нагара нет, то стук, появляющийся при внезапном полном открытии дросселя, объяснить можно следующим образом: большое количество смеси, попавшее в цилиндр, благодаря полному открытию дросселя вызывает при сгорании чрезмерное давление на поршень, который благодаря малому еще числу оборотов мотора не в состоянии сразу увеличить скорости своего движения. Следовательно, поршень воспринимает увеличенное давление на себя, передает его в свою очередь поршневому пальцу, а последний, выдавливая масло из нормального масляного зазора между пальцем и подшипником, начинает резко стучать. При плавном открытии дросселя стука не наблюдается, так как нарастание числа оборотов мотора и количества поступающей смеси идут „в такт“ и не появляется излишка давления на палец, вызывающего выжимание масла. Вообще резкое открытие дросселя аналогично перегрузке мотора подъемом, тяжелой дорогой, чрезмерным грузом и т. д.

3. Машина Паккард выпуска до 1914 года. Магнето Бош, карбюратор его собственный. Холодный двигатель заводится хорошо в гараже, а после поездки, если не открыть компрессионные краники, никак не заведешь мотор, а когда откроешь все четыре краника, мотор хорошо заводится. Почему это так?

Если машина хорошо заводится в холодном состоянии и лишь с открытыми краниками в горячем, то это указывает на чрезмерно богатую смесь, которая требует всасывания дополнительного воздуха через открытые компрессионные краники. Подрегулируйте карбюратор на более бедную смесь или увеличьте доступ воздуха.

Тов. ПОЛЯКОВУ (г. Коростень, УССР)

1. Как у автомобиля Форд включается своими концами вторая обмотка — в первичную обмотку или на массу?

Один конец вторичной обмотки припаян к первичной обмотке внутри катушки, а другой конец вторичной обмотки выведен к гнезду, в которое помещается провод высокого напря-

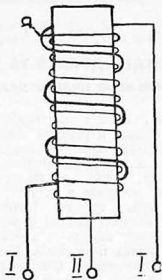


Схема соединения обмоток бобины Форд

жения. Никаких соединений на массу в самой бобине не имеется.

Схема соединения обмоток бобины Форд

I — Зажимы первичной обмотки.

II — Зажим вторичной обмотки.

III — Места соединения обмоток.

2. Какой емкости конденсатор в автомобилях Форд-А, АА в квадратных сантиметрах и какое может выдерживать напряжение. Из чего состоит его диэлектрик?

Емкость конденсаторов измеряется „сантиметрами емкости“, которые не следует смешивать с сантиметрами, т. е. частями метра. Емкость конденсатора примерно 150 000 см емкости.

Конденсатор должен выдерживать напряжение не менее 250 вольт. Диэлектрики бывают из различных изолирующих материалов: парафинированная бумага, эбонит, стекло, слюда и др.

Тов. ТУРКЕВИЧУ (г. Чернигов, УССР)

1. Почему ток высокого напряжения со свечи идет по массе в аккумулятор, а не проходит через прерыватель тем же путем, как и ток первичной обмотки?

Ток высокого напряжения возникает на мгновение позднее после исчезновения тока в первичной обмотке и не может пройти через прерыватель, потому что контакты прерывателя будут уже разомкнуты. Через аккумулятор, имеющий малое внутреннее сопротивление, ток проходит свободно.

2. Чем контролировать перезарядку от динамомашин без амперметра?

Проверкой аккумуляторной батареи наощупь после длительных поездок и наблюдаем за уровнем электролита. Нагревание батареи и быстрое выкипание электролита укажет на перезарядку.

Тов. ШЕСТЯКОВУ А. Д. (ст. Ярыженская, Ю.-В. ж. д., завод „Серп и молот“)

Куда обратиться за описанием и инструкцией к автомашине ЗИС-5?

Вышла книга Ермолина (под редакцией М. А. Дьякова) «Автомобиль ЗИС-5». Выписать ее можно по адресу: Москва 64 «Технига — почтой».

КАК ПОЛИТОТДЕЛ ДРАЛСЯ ЗА ПОДГОТОВКУ ТРАКТОРНОГО ПАРКА К СЕВУ

(Письмо начальника политотдела Кузнецкой МТС)

В Кузнецкой МТС к концу ноября явственно обнаружился прорыв в ремонте тракторов. Торгозил дело, главным образом, недостаток запасных частей и материалов, особенно цветного металла—баббита, меди, а также инструментов—подпилков, ножовок и т. п.

Политотдел забил тревогу. Благодаря мобилизации общественного мнения через газеты, собрания и заседания, всюду—и в мастерских и в конторе, в конюшнях и на колхозных собраниях, на собраниях трактористов и в других местах—заговорили о прорыве. На ноги были поставлены все работники политотдела, дирекция, ИТР и весь рабочий коллектив. За получением наиболее ответственных деталей были командированы механик, заведующий мастерской, старший агроном, поехал и начальник политотдела. Изготовлением деталей усиленно занялись в самой МТС и на кузнецком механическом заводе «Возрождение».

Пять раз представлялись заявки на запчасти в краевые организации. Однако требуемые части не поступали. Все соседние МТС получали на Кузнецком межрайонном складе различные запасные части, тогда как в адрес нашей МТС поступлений не было.

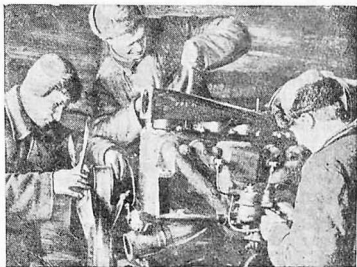
Кузнецкая МТС к этому времени по сводке Крайзу была на 25-м месте. Потом, к 5 декабря, она перешла на 45-е место, а к 15 декабря—на 61-е место. Эти цифры мобилизовали весь рабочий коллектив на немедленную ликвидацию прорыва.

Ежедневно в каждой смене политотдел проводит 10-минутные производственные совещания. Для усиления партийно-массовой работы к каждой бригаде были прикреплены работники дирекции и политотдела.

В МТМ был водворен большевистский порядок. Рабочком совместно с политотделом добился от кооператива МТС улучшения снабжения. Был пересмотрен состав ударников и введена дифференциация снабжения и общественного питания. Число ударников, благодаря этому, увеличилось с 17 до 52 чел. Дифференцированная оценка работы каждого рабочего плюс улучшение снабжения и общественного питания ударников решили успех дела. Текучесть рабочих прекратилась.

В середине декабря стали поступать запчасти и материалы. К этому времени были отремонтированы моторы и их детали и начата сборка, заливка и прижим подпилников. Вместо 12 тракторов к концу IV квартала было выпущено 14 тракторов, остальные находились в сборке.

На районной партконференции в начале января политотдел рапортовал о выполнении квартал-



Сборка мотора в совхозе Сортсемтреста, Суходол, Щигровского района, ЦЧО

Фото В. Лисицина (Союзфото)

ного задания по ремонту тракторов на 116 проц. и на 15 дней раньше обусловленного срока. Таким образом была одержана победа на фронте ремонта тракторного парка. 22 трактора были отремонтированы на 48 дней раньше срока.

Проведенная в этот период переаттестация трактористов показала рост их знаний. Из 111 трактористов, прошедших переаттестацию, в первую категорию перешли 23 тракториста, во вторую—26.

Переаттестация значительно повысила заинтересованность трактористов в борьбе за новые качественные показатели в ремонте и технической. Весь ход ремонта тракторного парка был превращен в практическую школу переподготовки. На 10-минутных производственных совещаниях вскрывались причины разных неполадок, и таким образом политотдел знал действительные причины брака, плохой работы и всего того, что задерживало ход ремонта тракторов. Это дало возможность в число массовых политических мероприятий ввести отдельные совещания с бригадами, бригадирами, ИТР, трактористами и, наконец, производственно-товарищеский суд.

Правительственная комиссия проверила 20 марта качество ремонта тракторов. Тракторы работали хорошо.

Нач. политотдела **ВОЛКОВ**

Г. Кузнецк
Средневожский край

АВТОМЕХАНИКИ НА РАБОТЕ ЗЕМЛЕКОПОВ

Письмо отпускников-автомехаников краевой школы ФЗУ связи в Краснодаре

17 апреля этого года мы окончили двухгодичный курс ФЗУ автомехаников. Но администрация своевременно не позаботилась о предоставлении нам работы по специальности и, чтобы отделиться от нас, передала всех в распоряжение конторы связи. Контора, много не думая, послала нас на работу в Сочи в качестве черно-

рабочих-землекопов.

Зная, что наша страна ощущает недостаток в квалифицированных автоработниках, мы считаем такое использование нас, получивших специальную двухгодичную подготовку по автоделу, недопустимым.

Одиннадцать подписей

КАК ОРГАНИЗОВАТЬ ГАРАЖНОЕ ХОЗЯЙСТВО В НЕБОЛЬШИХ ГОРОДАХ

В настоящее время в Сызрани имеется около 50 автомашин, принадлежащих разным учреждениям. Самое крупное из местных учреждений—Автогужтрест—имеет всего 10 машин, остальные—по одной, по две. Ни одно из этих карликовых автохозяйств не имеет мало-мальски пригодною гаража, в том числе и сызранский «автогигант»—Автогужтрест.

Автомобили лишены элементарнейших условий содержания: они брошены во дворе, под открытым солнцем или дождем. В лучшем случае для машин отводится совершенно непригодный сарай.

Недавно специальная бригада сызранского Автотора проверяла работу автобазы местного отделения треста Союзмука. Трест недавно получил пять машин ЯЗ-5,—тоннаж солидный. Полученные машины сунули в простой базарный сарай, назвали его гаражем и на этом успокоились. А в сарае никакого ремонтного инструмента нет, нельзя нарезать самый простой болт.

В таких условиях невозможно вести рациональное автохозяйство, поэтому пережог топлива превышает 50 проц., рабочий день машин не загружен.

Таково положение в одном из крупнейших автохозяйств Сызрани, в мелких—еще хуже.

Заранее можно сказать, что такая же в общем картина наблюдается во всех небольших городах. Это говорит о том, что уже назрело время поставить вопрос об организации единого автотранспортного хозяйства в небольших городах, имеющих в большинстве раздробленные и мелкие автохозяйства. Совершенно очевидно, что в таких городах необходимо создание общих объединенных гаражей, например, в Сызрани сейчас достаточно иметь один общий гараж.

В таком общем гараже будет несколько хозяйств—предприятий, но административное управление гаражным хозяйством, эксплуатацией машин, ремонтом и пр. должно быть единым.

Это сэкономит средства, силы, даст возможность иметь лучшие кадры, позволит развернуть ремонтные и другие необходимые в гаражном хозяйстве работы и удлинит жизнь машины.

А. МАЗИН

От редакции

Помещая эту небольшую статью в порядке постановки вопроса, редакция приглашает автотранспортников высказаться по вопросу о рациональной организации распыленного автотранспорта в небольших городах.

МАШИНЕ ПРИХОДИТСЯ ВЫЕЗЖАТЬ НА ТРОТУАР

Сейчас у нас на ст. Тайшет (ДВК) только две машины, вскоре их будет одиннадцать. Но, глядя на то, что здесь происходит, приходишь в большую тревогу за участь этих машин.

К машинам здесь относятся плохо, автотранспортников всего два человека, автодорожной организации нет и в помине. Дороги находятся в скверном состоянии; сообщение на машинах с районным центром невозможно, так как совершенно разрушены мостки по дороге. В са-

мом Тайшете с трудом можно проехать на машине; дороги до того разрушены, что зачастую повнею приходится выезжать на тротуар под окна домов.

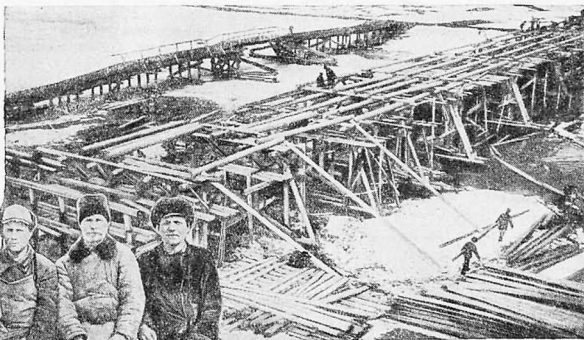
Есть в Тайшете доротдел, но чем он занимается, неизвестно.

Нашей окраине должно быть больше уделено внимания и дортрансом и Автотором.

ст. Тайшет

КАТУЛЬСКИЙ

На снимке справа: мост через реку «Цу», построенный тамбовским Горкомхозом



Лучшие ударники строительства моста. Слева направо: тт. Сайдел—техник строительства, Муратов—бригадир, Петличев—плотник и Евграфов—плотник

Фото Мамаева

О ПИВЕ, ОДИНАДЦАТИ ЖЕРТВАХ И ДОБРОДУШНОМ ИНСПЕКТОРЕ

Это было 2 мая. Начальник дорожно-эксплуатационного участка № 805 в Андижане Султанов, его заместитель Морозов и автоинспектор, он же секретарь партийной ячейки участка, т. Мельников решили достойно отметить первомайские праздники. Были мобилизованы две подруратоники, на каждую поставили по бочке пива и вместе с приглашенными друзьями покатали за город на пикник с пивом и пловом.

Вдоволь поев и еще более выпив, стали разезжаться. Первая партия «маевщиков» (19 человек) выехала на машине, которой управлял шофер Рейшель. В веселом настроении покатали к городу.

Шофер Рейшель разошелся. Еще и еще прибавлял он ход. Машина неслась с бешеной скоростью. Рейшель не обращал внимания на крики и просьбы перепуганных пассажиров. У вьезда в старый город, на повороте, машина от резкого движения рулем перевернулась, сделав полный оборот через кабинку и став опять на колеса.

Одинадцать человек с тяжелыми ранениями были отправлены в больницу...

На место происшествия прибыл автоинспектор, тот самый Мельников, который был организатором и участником «маевки» с пивом и пловом.

Скромный аварийный акт гласит, что машина шла, как и полагается итти всякой благонамеренной машине, не более 30 км в час. Рейшель вовсе не был пьян, катастрофа же произошла из-за того, что Рейшель не учел груз пассажиров и сделал резкий поворот и что, собственно, это и не катастрофа даже, а так, небольшая авария, какие бывают сплошь и рядом.

Влиятельные «маевщики» постарались освободить арестованного шофера Рейшеля, и теперь все идет по-старому, как будто ничего и не было. Мы надеемся, что случай этот получит достаточную оценку со стороны прокуратуры.

г. Андижан

КОЛОБОВ

НОВЫЕ КНИГИ

АВТОМОБИЛИ

М. М. Бронниковский.—Краткий расчет легкового автомобиля. — Госмашметиздат, 1933 г., 108 стр., 63 рис. Ц. 1 р. 50 к.

Настоящая книга дает, на частных примерах, общее понятие о ходе и основных моментах расчета автомобиля. В основном взят расчет легкового автомобиля, городского типа, пригодного для массового производства.

Книга является пособием для автомобильных отделений как вузов, так и техникумов. Она рассчитана и на заводского конструктора, давая ему основную схему и метод расчета.

Н. А. Яковлев.—Теория автомобиля (часть четвертая). Расчеты и задания по теории автомобиля. Госмашметиздат. 1934 г. 108 стр., 83 таблицы, Ц. 1 р. 75 к.

Настоящая книга составляет 4-ю часть труда Яковлева «Теория автомобиля» и содержит примеры и задания по расчетам динамики и экономики автомобиля.

Последовательность расчетов, примеров и упражнений приспособлена автором к первым трем частям своего труда.

Книга предназначается в качестве учебного пособия для автомобильных вузов и техникумов. Цель книги дать студентам автомобильных техникумов, изучающим теорию автомобиля, материал для практических расчетов и упражнений по двум главным качествам автомобиля—динамике и экономике.

ДОРОЖНОЕ ДЕЛО

Некрасов В. К.—Как мостить клинкерные мостовые. Гострансиздат, 1934 г., 32 стр., 15 рис. Ц. 25 коп.

Брошюра инж. В. К. Некрасова «Как мостить клинкерные мостовые» содержит описание способов постройки клинкерных мостовых, производства и сортамента клинкера, а также дает сведения об организации текущего и капитального ремонта мостовых. Книга написана приему-

щественно на основе зарубежного опыта, где клинкерные мостовые имеют широкое применение.

Расчитана брошюра на техников и лиц, занимающихся организацией клинкерных работ.

Инж. Некрасов В. К.— За социалистическую реконструкцию дорожного хозяйства в городах. Гострансиздат, 1934 г., 78 стр., 26 рис. Ц. 55 к.

Брошюра предназначена для руководителей городских дорожных хозяйств городов и городских инженеров, техников и экономистов.

Брошюра содержит описание и характеристику дорожного хозяйства городов и поселков РСФСР, его значения для транспорта и общие технические установки, какие должны быть положены в основу проведения его реконструкции в соответствии с общей реконструкцией хозяйства городов.

Главдортранс.—О дорожном строительстве РСФСР. Гострансиздат, 1934 г., 4,5 печ. л. Ц. 25 коп.

Главдортранс.—Основные показатели по автодорожному транспорту.—Гострансиздат, 1934 г., 2,5 печ. л. Ц. 50 коп.

Главдортранс.—Проект пролетного строения и опор моста с фермами системы Гау для раздельной езды по низу. Гострансиздат, 1934 г., 11,5 печ. л. Ц. 6 р.

Сарсатских П.—(Автодор) Озеленение дороги. Гострансиздат, 1934 г., 1 печ. л. Ц. 10 к.

Автодор.—Программно-методические указания по военно-техническому минимуму для кружков Автодора. Гострансиздат, 1934 г., 1 печ. л.

ГОРЮЧЕЕ

Цанин.—Труды центрального научно-исследовательского института. Топливо и смазка для автомобиля. Гострансиздат, 1934 г., 5,5 печ. л. Ц. 2 р. 50 к.

Отв. редактор *Н. ОСИНСКИЙ.*

Зам. редактора *Н. БЕЛНЬЕВ.*

Издатель **Журнально-газетное объединение**

Уполн. Главлита В.—85578. Телур. Р. Генонди. Изд. № 156 З. Т. 570. Тираж 60.000. Ст.Ат. Б.—176×250 мм. 1 бум. лист. Колич. знаков в 1 бум. листе 211 700. Журнал сдан в набор 26/V 1934 г. Подписан к печати 14/VI 1934 г. Прислужено к печати 22/VI 1934 г.

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

4-Я ВСЕСОЮЗНАЯ АВТО-МОТО-ВЕЛОЛОТЕРЕЯ АВТОДОРА
АВТОМОБИЛЬ — ТРУДЯЩИМСЯ

ОФИЦИАЛЬНАЯ ТАБЛИЦА

тиража выигрышей по билетам 10 и 12 разрядов 4-й ВСЕСОЮЗНОЙ ЛОТЕРЕИ АВТОДОРА
НОМЕРА СЕРИЙ И БИЛЕТОВ ДЕЙСТВИТЕЛЬНЫ ДЛЯ ОБОИХ РАЗРЯДОВ

Прежде чем проверить билеты, обрати внимание на разряд билета.

Настоящая таблица составлена по карточным запискам №№ серий, начиная с первых

По смежным разрядам, разряды указаны в правом верхнем углу билета.

Тираж произведился в г. Воронеже 19—20 апреля 1934 г., в Доме Красной армии

Всего в тираже разыграно 13.602 выигрыша на сумму 468.000 рублей.

ВНИМАНИЕ: Прежде чем приступить к проверке лотерейных билетов, необходимо ознакомиться с правилами пользования таблицей (см. ниже).

№ серии	№ лотер. билета	Стоим. выигр. в руб.	№ серии	№ лотер. билета	Стоим. выигр. в руб.	№ серии	№ лотер. билета	Стоим. выигр. в руб.	№ серии	№ лотер. билета	Стоим. выигр. в руб.	№ серии	№ лотер. билета	Стоим. выигр. в руб.	№ серии	№ лотер. билета	Стоим. выигр. в руб.
00003	29	40	02278	41	200	04082	1-100	10	05927	23	300	07589	1-100	10	09093	04	100
00031	1-100	10	02335	27	100	04118	100	300	05852	1-100	10	07602	73	300	09108	53	500
00070	10	100	02342	42	300	04120	95	40	06001	06	100	07642	17	200	09135	24	5000
00088	28	300	02357	80	200	04121	01	150	06246	08	300	07744	98	300	09139	93	150
00163	10	500	02392	73	150	04154	48	300	06070	41	150	07784	22	150	09139	99	300
00195	51	200	02464	55	40	04182	44	500	06071	49	150	07821	38	150	09166	87	40
00201	39	300	02470	28	150	04234	13	300	06071	67	300	07844	07	300	09177	11	300
00218	46	150	02535	40	100	04248	76	300	06072	30	300	07857	24	300	09253	21	100
00302	03	100	02569	1-100	10	04282	40	200	06150	98	40	07969	51	40	09291	13	150
00308	54	300	02596	57	100	04287	83	300	06162	97	300	07988	87	300	09295	11	300
00330	1-100	10	02627	55	300	04375	45	300	06235	10	100	07992	74	100	09307	15	300
00428	29	300	02676	28	200	04512	68	300	06242	11	300	07992	65	150	09338	41	300
00475	97	40	02686	1-000	10	04553	87	100	06291	74	300	08010	29	40	09410	77	40
00485	27	150	02709	12	300	04598	67	40	06333	65	150	08052	05	300	09469	55	200
00507	70	300	02757	43	3000	04662	1-100	10	06365	10	100	08081	17	100	09490	84	40
01554	84	150	02786	56	40	04705	39	300	06465	70	150	08144	1-100	10	09531	04	3000
00556	19	100	02822	76	300	04723	1-100	10	06473	72	100	08151	92	300	09549	48	300
00631	36	300	02920	74	300	04738	93	40	06523	1-100	40	08212	16	500	09559	65	100
00647	69	300	02931	10	100	04746	94	5000	06570	48	300	08219	18	300	09580	91	300
00700	79	200	02931	35	300	04770	1-100	10	06599	1-100	40	08263	1-100	10	09614	50	300
00740	63	300	02954	34	150	04848	23	150	06633	36	40	08299	44	100	09614	40	300
00842	16	150	03078	15	40	04859	68	200	06686	63	150	08316	07	300	09686	1-100	40
00843	64	150	03078	30	300	04876	66	150	06721	48	100	08322	59	300	09705	1-100	300
00860	77	100	03178	25	300	04892	22	300	06747	98	300	08332	67	150	09760	34	100
01011	45	40	03181	33	150	04898	21	300	06758	18	300	08345	04	300	09773	54	100
01026	61	300	03190	88	150	04886	37	100	06795	94	150	08376	29	300	09799	86	40
01030	1-100	10	03198	45	300	05026	95	300	06825	97	100	08419	38	40	09818	02	3000
01076	50	3000	03232	1-100	10	05036	17	500	06833	06	300	08439	04	150	09882	48	300
01130	02	40	03267	1-100	10	05045	70	300	06869	74	300	08440	86	300	09892	1-100	10
01326	54	100	03380	82	40	05056	63	5000	06878	17	100	08458	38	100	09930	89	40
01426	57	300	03447	1-100	10	05065	1-100	10	06893	25	300	08514	85	300	09932	14	3000
01520	89	300	03463	1-100	10	05079	45	100	06936	1-100	10	08601	1-100	10	09952	33	100
01528	94	300	03474	1-100	10	05081	96	300	06948	79	300	08627	31	300	09974	35	150
01531	42	150	03478	15	500	05096	1-100	10	07001	24	100	08699	43	100	09998	1-100	10
01581	41	200	03528	27	100	05106	29	40	07015	70	40	08702	42	150	10039	55	300
01602	94	100	03534	94	300	05113	76	300	07039	33	200	08705	77	300	10045	41	40
01688	1-100	10	03580	1-100	10	05119	57	150	07045	58	300	08717	13	40	10052	76	150
01737	41	40	03596	56	100	05140	1-100	40	07061	59	300	08761	92	100	10061	78	300
01777	1-100	10	03664	77	300	05148	82	300	07135	86	300	08792	59	100	10077	1-100	10
01816	53	150	03667	87	300	05168	49	500	07152	22	150	08801	1-100	10	101014	91	100
01893	98	200	03711	38	300	05171	51	40	07174	28	40	08805	89	100	10146	37	100
01946	05	100	03731	39	300	05240	49	200	07194	11	300	08823	62	150	10162	12	150
01948	14	300	03771	1-100	10	05357	66	300	07247	33	150	08829	44	100	10185	53	300
01959	83	100	03795	20	40	05397	71	100	07282	02	300	08907	87	300	10187	59	40
01990	04	300	03798	46	300	05449	45	300	07298	04	150	08912	31	40	10191	89	300
02000	06	300	03806	26	200	05485	1-100	10	07322	1-100	10	08917	1-100	10	10214	69	300
02006	91	300	03849	80	150	05509	15	100	07382	55	5000	08944	85	150	10231	1-100	10
02048	38	300	03904	68	150	05537	1-100	10	07394	27	40	08950	59	300	10303	93	300
02055	1-100	10	03919	33	40	05575	59	200	07408	32	200	08984	18	150	10340	86	100
02070	71	150	03936	28	100	05623	56	100	07435	28	150	08984	14	300	10358	19	150
02152	56	300	03947	87	150	05673	07	300	07459	15	200	08988	77	40	10362	52	300
02213	10	40	03947	38	300	05682	09	100	07504	1-100	10	08994	31	300	10430	07	200
02242	41	100	03977	89	300	05771	97	40	07513	1-100	10	09018	55	300	10473	79	150
02242	37	300	04047	59	100	05848	72	300	07514	74	100	09037	40	300	10490	80	150
02258	64	5000	04063	1-100	10	05856	60	300	07559	54	3000	09064	19	200	10525	1-100	10

№ серия	№ дог. билета	Стоим. выигрыш в руб.	№ серия	№ дог. билета	Стоим. выигрыш в руб.	№ серия	№ дог. билета	Стоим. выигрыш в руб.	№ серия	№ дог. билета	Стоим. выигрыш в руб.	№ серия	№ дог. билета	Стоим. выигрыш в руб.	№ серия	№ дог. билета	Стоим. выигрыш в руб.
10534	77	100	11257	44	200	12044	13	300	12828	67	150	13860	50	40	14561	37	40
10575	03	300	11265	1-100	10	12088	58	200	12832	1-100	10	13898	88	150	14596	03	100
10619	76	100	11288	39	100	12112	10	100	12850	68	300	13903	100	100	14597	04	150
10623	41	40	11375	1-100	10	12131	24	100	12865	1-100	10	13933	1-100	100	14622	29	300
10638	94	40	11402	91	300	12136	30	300	12884	22	40	13940	22	300	14650	28	100
10653	57	500	11464	75	100	12208	70	150	12898	60	100	13944	100	300	14650	40	150
10710	33	200	11525	14	300	12236	92	300	12909	1-100	10	13962	11	40	14655	88	150
10717	67	40	11580	83	300	12242	01	100	12910	16	100	13981	14	500	14688	90	300
10718	83	200	11589	20	300	12259	1-100	10	12968	30	300	13983	65	300	14708	51	200
10749	50	200	11664	11	300	12278	1-100	10	13056	100	150	14019	95	300	14809	12	200
10756	07	300	11727	18	300	12324	36	300	13314	04	100	14031	60	300	14822	61	500
10769	03	300	11744	18	100	12409	93	200	13372	99	200	14271	23	100	14833	69	300
10785	10	150	11752	1-100	10	12438	90	500	13476	1-100	10	14284	39	100	14840	86	5000
10860	34	500	11768	52	5000	12497	44	300	13497	23	300	14314	13	150	14851	1-100	10
10913	52	100	11833	1-100	10	12498	84	100	13516	1-100	10	14344	26	3000	14867	1-100	10
10923	98	100	11870	91	300	12570	08	100	13528	73	5000	14409	1-100	10	14877	03	40
10947	1-100	10	11911	1-100	10	12638	23	300	13641	01	40	14418	61	100	14890	97	300
10964	58	500	11912	98	40	12641	41	150	13669	10	300	14442	12	3000	14908	89	300
10977	73	300	11922	23	500	12646	06	5000	13767	34	40	14468	85	3000	14919	50	200
10983	99	200	11930	1-100	10	12651	81	40	13780	06	500	14476	58	100	14937	56	100
11175	1-100	10	11933	88	150	12664	74	40	13800	1-100	10	14483	46	300			
11221	46	300	11969	01	40	12666	50	150	13813	39	300	14506	42	100			
11249	87	300	12028	99	300	12782	18	300	13858	09	150	14517	63	300			

Порядок получения выигрышей

1. Выигрыши, по желанию выигравшего, выдаются вещами или деньгами согласно списку выигрышей, указанному на обороте лотерейного билета.

2. В таблице указана только стоимость выигрыша. Список выигрышей и стоимость каждого из них помещены после таблицы. Наименование выигрыша соответствует стоимости помещенных в списке выигрышей.

3. Денежная выплата выигрышей в 10 и 40 руб. производится немедленно по предъявлении билета всеми учреждениями Госбанка и Гострудсберкассами.

4. Для получения всех выигрышей вещами, а также получения выигрышей деньгами от 100 руб. и выше выигравший пересылает свои билеты открытым ценным письмом по адресу: Москва, Маросейка, 3/13, Лотерейному комитету Автодора; при персылке 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 предназначается к получению натурой, — наименование ближайшей железнодорожной станции или пристани.

5. Выигрыши пересылаются выигравшим за счет Лотерейного комитета.

6. 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“.

7. Выигрыши, не востребованные держателями в 6-месячный срок со дня тиража, поступают в распоряжение общества Автодор.

8. Никакие заявки об утере, краже и т. п. Лоткомом не принимаются.

Все справки по вопросам, связанным с получением выигрыша, можно получить в Лотерейном комитете по адресу: Москва, Маросейка, д. 3/13—ЦС Автодора.

Кроме этого все справки выдаются во всех отделениях Автодора.

Председатель тиражной комиссии (облесполком) РОДИОНОВ
Зам. председателя тиражной комиссии: от облфу ЧЕРНЯНОВСКИЙ,
от обкома ВКП (б) ДРАБКИН, от областодора ПОТАПЕНКО.

Члены тиражной комиссии

от обкома ВЛКСМ ДУН: от редакция „Коммуны“ ЕЛОЗО; от союза шоферов и автоработников НЕМИРОВСКИЙ; от штаба корпуса АЛЕКСЕЕВ; от ЦС Автодора РЫБНИКОВ; от Воронежского горсовета Автодора ИВАНОВ; от Лоткома Воронежского областодора ПРЕОБРАЖЕНСКИЙ; от саперного батальона МНХАЙЛОВ; от завода СК-2 ИВАНОВА; от ВОГТЭС МОНАСТЫРСКИЙ; от учебно-строительного комбината ШИЛИН; от Валуйского райавтодора ИГНАТЬЕВ; от Щагровского райавтодора ЛОВАКОВ; от Левенского райавтодора СМАГИН; от Обоянского райавтодора ЛАРИН; от Воронежского райавтодора ФЕЛИППОВ; от Липецкого райавтодора СКУРЫДИН; от облфу ФИЛИПОВА.

Отв. секретарь тиражной комиссии РЫБАКОВ.