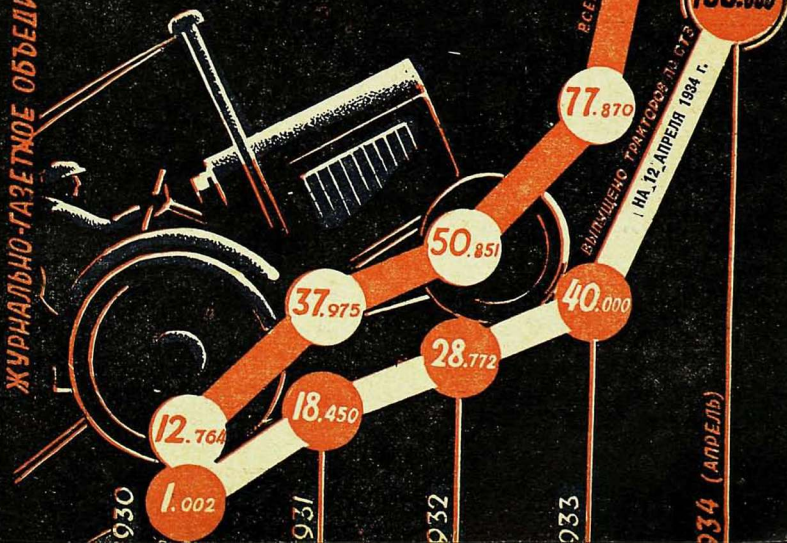


ЗАДУАЕМ

9-10

1 9 3 4

ЖУРНАЛЬНО-ГАЗЕТНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ



2234 (АПРЕЛЬ)

100.000

СССР

220.000

ПОПУЛЯРНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ
ВСЕСОЮЗНОГО ОБЩЕСТВА АВТОДОРВЫХОДИТ
ДВА РАЗА
В МЕСЯЦ7
ГОД ИЗДАНИЯ

ЦС Автодора—Москва, Маросейка, 3/13. Телеф. 4-84-65.

РЕДАКЦИЯ: Москва, 1-й Самотечный пер., 17. Телеф. Д-1-23-87. Трамвай: 28, 11, 14.

Массово-тиражный сектор
тел. 5-51-89.ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1934 год:
на год—7 р. 20 к., 6 мес.—3 р.
60 к., 3 мес.—1 р. 80 к.

В ПОИСКАХ НОВЫХ ПУТЕЙ

А. М. ЛЕЖАВА

В ПОРЯДКЕ ПОСТАНОВКИ ВОПРОСА

В № 16 газеты „Автодор“ за 1933 г. была напечатана статья „Переворужился ли Автодор для новых дел в новой обстановке“, в которой я поставил перед автодорожской общественностью вопрос о пересмотре организационных форм и методов работы автодорожской организации.

Я указывал, что автодорожские организации сложились в период, когда в СССР почти не было автомобильного парка, не было никакого строительства дорожной сети. В настоящее время у нас имеется большой автомобильный парк, ежедневно пополняемый сотнями новых машин, и строительство дорог идет все нарастающими темпами. Для общественной организации, состоящей из добровольцев-энтузиастов автомобильного и дорожного дела, доминирующее значение приобрели вопросы эксплуатации машин, содержание и эксплуатации дорог. Вследствие этого центральной фигурой в добровольном автодорожном обществе становится низовой коллектив на заводе или в МТС, который оперативно должен участвовать в оздоровлении эксплуатации машин и дорог.

Вопросы эти в автодорожской прессе и на автодорожских совещаниях подверглись обстоятельному обсуждению, и мои исходные позиции были признаны правильными. Под этим углом зрения Центральный совет о-ва стал перестраиваться и взял ставку на низовое звено.

7 апреля этого года ЦС Автодора заслушал доклады о работе 15 автодорожских организаций, расположенных в разных частях Союза.

Характеристика работ этих организаций только дополняет и подтверждает обширный материал, накопившийся за последний год в Центральном совете в результате множества отчетов коллективов и инструкторов, командированных на места.

Точно сговорившись, все докладчики почти в одинаковых выражениях сообщили о том, что автодорожские коллективы нигде не пользуются вниманием и заботой со стороны местных партийных организаций, что такое же равнодушие проявляют и комсомольские организации. Из докладов получается впечатление, что ни партийные, ни комсомольские организации не знают, для чего у них в районе нужны автодорожские коллективы, какое отношение они имеют и какую роль они могут играть в огромном, сложном хозяйственно-политическом процессе, протекающем под их руководством. И когда партийные и комсомольские организации становятся перед необходимостью дать автодорожному коллективу того или другого руководителя, они обычно направляют туда самые слабые силы, которые не оправдали себя на других участках работы. Такое же равнодушие, как показали доклады, имеется и со стороны профессиональных и советских органов. Общая картина: автодорожские организации впадают жалкое существование.

СОДЕРЖАНИЕ	А. ЛЕЖАВА—В поисках новых путей . . .	1
	Л. СЕРЕБРЯКОВ—За совместную работу Цудортранса и Автодора . . .	3
	А. КСЕНИН—Автодор на помощь Метрострою . . .	4
	М. СОЛОМОНОВ—Пролетарской столице — первоклассные подъездные пути . . .	5
	Н. МЕНГЕЛ—Как кохозу, совхозу и МТС правильно построить и содержать свои дороги . . .	8
	Г. ДЕМИН—Ремонт тракторов . . .	12
	Инж. А. КОРОСТЕЛИН—Тягачи с полуприцепами экономичнее автобусов. . .	16
	Т. Р.—Советские автомобили выдержат	

ли испытание в песках и в снегу на „отлично“	18
Арсен ТУМАНЯН—Изгнать из честной шоферской семьи негодяев-аварийщиков.	20
А. Обсуждаем „Кодекс поведения хорошего шофера“	21
Ю. КЛЕЙНЕРМАН—Приспособление для большей устойчивости кузова	23
Обменяемся опытом гаражей	24
Новости мировой автодорожной техники	25
Техническая консультация	28
Вести с мест	30
Книжная полка автодорожца	32

М А Й 1934 г.

9-10

Однако докладчики показали и положительные явления в жизни автодорожной низовки. Встретившись в этот материал.

Наиболее живые коллективы в наших промышленных предприятиях — это те, где организовались кружки, занимающиеся изучением техники автомобиля. Особенно живо протекает работа там, где благодаря вниманию заводского руководства автодорожский коллектив пользуется для учебы машиной, агрегатами. По свидетельству докладчиков рабочие в массе своей предъявляют к Автодору преимущественно такие требования — организовать технику, дать машину, создать автомобильный клуб.

В сельском хозяйстве, в совхозах и колхозах автодорожные коллективы ведут полезную работу в тех случаях, когда МТС или политотделы включают их в дорожную работу или в работу по ремонту авто, тракторов и сельскохозяйственных орудий. В этом случае автодорожская организация оказывается включенной в местный производственный план и представляет собой активное, организующее ядро.

Автодорожные коллективы оказывают также немалую помощь в тех областях и районах, где они участвуют в осуществлении дорожного строительства с участием населения, которое осуществляется органами дортранса.

Из всего этого напрашивается вывод: автодорожные коллективы делают живое дело в сельском хозяйстве и в дорожном строительстве лишь постольку, поскольку местные советские хозяйственные органы включают их в оперативный план автодорожного хозяйства и берут на себя направление и руководство их деятельностью. При этих условиях к их работе привлекается внимание также партийных органов. В городах и промышленных предприятиях автодорожные коллективы являются самостоятельными кружками рабочей массы, которые черпают свои организационные силы и техническое руководство в своей же среде.

Такова общая характеристика автодорожной низовки. Еще раз повторяю: я сознательно останавливаюсь именно на этой низовке, на десятках тысяч автодорожных коллективов, которые определяют судьбу Автодора. Или они жизненны и продуктивно работают на автодорожном транспорте как добровольные организации, помогающие партии и правительству в трудном и сложном автодорожном хозяйстве, или они представляют собою сеть бесполезных, болтающихся около автодорожных органов коллективов, и тогда с большевистской прямотой мы должны признать, что автодорожные организации в новой обстановке гигантски растущего автопарка и дорожной сети не нашли себе места, и в помощь выполнению острых и сложных проблем эксплуатации автомобиля и дороги должны явиться другие формы общественной организации и другие люди.

В порядке самокритики я здесь должен отметить, что мы питались иллюзией, будто Автодор — самостоятельная союзная организация, имеющая свои самостоятельные пути, и упустили из виду, что органом государственной власти, призванным руководить и регулировать все автодорожное хозяйство в стране, является Цудортранс с его местными органами, что автодорожные организации, как добровольные общественные коллективы, могут продуктивно работать и вообще оправдать свое существование лишь постольку, поскольку они органически связаны с оперативной деятельностью автодорожных органов и поскольку они систематически черпают руководящие указания для своей работы из этого же источника.

Эта моя установка несколько не ослабляется тем, что органы дортранса не имеют отношения к техкружкам на заводах и фабриках или к дорожным и ремонтным работам в МТС, совхозах и колхозах. Большая близость к системе Цудортранса несомненно обеспечила бы автодорожным коллективам более актуальное и оперативное участие в тех областях строительства и эксплуатации машин и дорог, которые особенно настоятельно требуют добровольной общественной помощи. Это — вопросы гаража, ремонта, горючего, содержания и ремонта дорог, мостов и т. п., а также культурно-политическое и техническое воспитание широких масс, работающих в автодорожном хозяйстве. Движение автодорожных организаций в фарватере дортрансов обеспечило бы не только продуктивность работы автодорожных коллективов, но, я не сомневаюсь, побудило бы органы дортрансов активнее заниматься вопросами эксплуатации машин и дорог, чем, к сожалению, занимаются пока еще слабо.

Я здесь не останавливаюсь на высококвалифицированных кадрах, группирующихся в о-ве Автодор, которые дали стране блестящие достижения. Одно из первых мест тут занимает создание учебного звукового кинофильма, закачивающегося в настоящее время производством, — достижение, значение которого выходит далеко за пределы автомобильной учебы и имеет мировое значение.

Все такого рода достижения могут иметь место и при всякой иной организации любителей автодорожного дела, и моих установок это не меняет.

Суммирую все вышесказанное. В современной обстановке центральной фигурой Автодора является низовый коллектив. Коллективы должны осуществлять планы автодорожного хозяйства на местах, под непосредственным руководством местных партийных и советских органов. Автодорожные организации должны быть тесно связаны с системой Цудортранса так же, как другие добровольные общества связаны с соответствующими государственными органами (РОКК, Освод и др.). В крупных городах и промышленных центрах широкое развитие должны получить автодорожные клубы. Задача автодорожных клубов, являющихся наилучшей формой общественной организации, — осуществлять строительство общественных гаражей, мастерских и т. п., в которых уже теперь испытывается такая острая нужда.

Изложенные мною соображения подлежат, конечно, уточнению. Из них нам предстоит сделать практические выводы. Одно несомненно, что сегодня нам одинаково непригодны как отжившие организационные формы (за них нет никакого резона нам цепляться), так равно и трафаретные приемы критики автодорожской работы.

2
Нынешнее состояние автодорожного хозяйства и директивы XVII партийного съезда требуют от нас глубокого пересмотра нашей организации и самых решительных выводов.

3а СОВМЕСТНУЮ РАБОТУ

ЦУДОРТРАНСА И АВТОДОРА

Я всячески приветствую статью А. М. Лежавы „В поисках новых путей“. В этой статье т. Лежава правильно характеризует состояние автодорожской организации и правильно намечает в основном тот путь, по которому должны пойти в дальнейшем автодорожские организации.

Безусловно, совершенно ненормальным является то обстоятельство, что крупнейшая общественная организация, объединяющая многочисленные массы трудящихся на борьбу за хорошие дороги и скорейшую автомобилизацию страны, была оторвана от органа государственной власти — Цудортранса, призванного руководить всем автодорожным хозяйством страны.

Очень часто на местах органы дортранса и Автодора не только не могли наладить дружную работу, но даже враждовали, противопоставляя себя друг другу.

В результате такого положения вещей страдали обе стороны. Автодор, группируя вокруг себя добровольцев, энтузиастов автомобильного и дорожного дела, не смог дать ни достаточного инструктажа, ни достаточной материальной базы, чтобы работа автодорожцев получила должный политический и материальный эффект.

В свою очередь органы дортранса, проводя строительство, имеющее огромное значение для населения, не могли собственными силами организовать это население, повести его в бой с бездорожьем. Канцелярско-бюрократические методы работы, имеющие еще место в ряде дортрансов, могли бы быть также скорее изжиты, если бы

вокруг дортрансов группировался общественный актив, толкающий и контролирующий их работу.

Автодор должен построить свою работу в тесном контакте с органами Цудортранса в центре и на местах. Объединив усилия общественности и органов государственной власти, мы скорее добьемся успехов в реализации тех гигантских задач, которые поставлены перед нами XVII съездом нашей партии.

Мы не считаем, однако, что при совместной работе органов Цудортранса с Автодором последний должен превратиться в придаток к Цудортрансу. Общество Автодор имеет свои огромные задачи, частично выходящие даже за рамки деятельности Цудортранса. Назовем хотя бы дорожное строительство в колхозах и совхозах, организацию технических кружков по изучению автомобиля, трактора и дороги, наконец, всю проблему трактора, новых видов транспорта и т. д.

Автодор должен продолжать свою работу так же, как он это делал до сих пор, и в тех же объемах, но основную свою работу в области автомобилизации и дорожного строительства страны сочетать с планами и действиями Цудортранса.

Я согласен с т. Лежавой, что новые формы совместной работы Автодора с Цудортрансом требуют соответствующего уточнения при применении на практике. Не сомневаюсь, что это уточнение будет произведено в ближайшее время, так как потребность в этом назрела и диктуется самой жизнью.

Л. Серебряков

**Да здравствует 1 мая —
боевой смотр революционных
сил международного
пролетариата!**

Да здравствуют работники науки и техники, идущие рука об руку с рабочим классом в великом деле строительства социализма и усиления обороны нашей родины!

АВТОДОР НА ПОМОЩЬ МЕТРОСТРОЮ

Строительство московского метрополитена — этого грандиознейшего сооружения — является делом не только тех, кто непосредственно имеет отношение к нему, но и всей страны. Десятки тысяч трудящихся Москвы отдают свои свободные часы субботникам на строительстве метро.

А как участвуют в помощи метро московские организации Автодора? Почти никак, если не считать двух-трех случайных обследований работы автотранспорта метро работниками Автодора да участия автодоровцев в субботниках.

Между тем Автодор может оказать существенную помощь метро в совершенно конкретном и родственном ему деле: в упорядочении работы автомашин и подъездных безрельсовых путей, в вербовке и подыскании кадров шоферов, в создании авторемонтной базы и пр. Автодоровские организации должны стать застрельщиками общественной помощи метро на этих узких для строительства участках.

Вопросу помощи метро было посвящено собрание, созванное 9 апреля ЦС Автодора, на котором, помимо автодоровских организаций, присутствовали представители профсоюза шоферов, главного управления автотракторной промышленности, автопредприятий Москвы, Военной академии механизации и моторизации, Союза трансгаза, печати и др.

Начальник транспортного управления Метростроя г. Розенблат ознакомил собравшихся с теми затруднениями, которые переживает автотранспорт метро, и указал, на какую помощь Автодора метро рассчитывает.

Автотранспорт метро не справляется со своей работой. Машины много простаивают. Система обслуживания шахт автотранспортом оставляет желать лучшего. Автотранспорт не поспевает за темпами подземных работ — не вывозит вовремя поданной наверх породы.

На метростроевском автотранспорте не хватает шоферов. Ремонтная база Метростроя слаба и, по словам г. Розенблата, если не принять теперь же решительных мер, то в скором времени из строя выйдет значительное количество автомашин.

Если сейчас работа автомашин в основном заключается в вывозке породы, то в ближайшее время, когда на строительстве приступят к облицовке тоннелей и монтажу, характер работы транспорта изменится. Ему придется заняться перевозкой четырех тысяч кабельных барабанов, мощных ртутных выпрямителей, десятков трансформаторов, сложной аппаратуры и пр. А это потребует разработки различных мероприятий по транспортировке таких грузов, в чем могут оказать большую помощь научные силы, группирующиеся вокруг Автодора.

Участники совещания предложили по-боевому включить автодоровские организации Москвы на помощь метро. Часть мероприятий была намечена тут же.

Городской совет Автодора предлагает ускорить выпуск шоферов на своих курсах. Кроме того он оборудует специально для метро две машины скорой технической помощи.

Намечено провести при помощи Автодора срочную мобилизацию 100 московских шоферов, имеющих право езды на грузовых машинах, районным советам Автодора — взять шефство над шахтами и дистанциями для приведения в порядок и создания заново подъездных путей к свалкам породы, к местам погрузки породы и пр.

Группа участников каракумского пробега выразила желание организовать автоколонну в 50 машин.

Автодор предполагает выделить лучших специалистов по смазке и намерен взять шефство над смазочным хозяйством в двух автобазах метро (разработку графика смазки, регистрация масла, подача масла и пр.).

Предполагается выделить инженеров для разработки мероприятий, связанных с перевозками сложного электрооборудования. Автодор установит свои контрольные посты на Ярославском заводе, на автозаводе им. Сталина. Эти посты будут содействовать подвозке и снабжению автотранспорта метро запасными частями.

Автодоровские организации должны интенсивно развивать техническую учебу среди автоработников метро.



Автомашины 2-й автобазы Метростроя выезжают на работу к шахтам

Фото Леонова

Колонна автомашин 2-й автобазы Метростроя, подготовленная к выезду на работу

Фото Леонова



Отсутствие ремонта в автобазах метро должно побудить автодорожные организации помочь им путем подбора ремонтных станков и гаражного оборудования.

Автодор намерен организовать конкурс на лучшее приспособление для разгрузки автомашин. Это позволит значительно увеличить оборачиваемость машин и уменьшить их простой.

Намечено также большое массовое мероприятие—устроить субботник, в котором будут участвовать все автомашины, находящиеся в ведении Автодора.

Автодор берет на себя шефство над 1-й дистанцией строительства (Каланчевская площадь) с обязательством очистить площадь от завала породой до 1 мая. На арбатском радиусе метро

Автодор берет шефство над организацией механической погрузки породы. Автодорожные организации включатся в поход по проверке сохранности автомашин метро. Наконец, Автодор предполагает принять самое деятельное участие в организации эксплуатации тягачей.

Все эти мероприятия—лишь часть той огромной работы, которую может провести Автодор в помощь метро. Окончательную программу работ выработает штаб, организуемый при ЦС Автодора. В него, помимо работников Автодора, войдут представители военных академий, Судортранса, Транспортного управления Моссвязта, профсоюза шоферов и пр.

10 апреля 1934 г.

А. Нсенин

ОПЫТ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ШЛАКОВ И ТОРФЯНОЙ ЗОЛЫ ДЛЯ ПОСТРОЙКИ ТРОТУАРОВ

В сезоне 1931 и 1932 гг. в г. Иваново был проведен интересный опыт устройства асфальтовых тротуаров с применением каменноугольного шлака и торфяной золы.

Асфальт приготавливался в обыкновенных асфальтовых котлах. Составными частями массы были битум бакинский № 3 и каменноугольный шлак или торфяная зола, предварительно просеянные, и песок средней зернистости.

Расход битума определялся, примерно, в 11 проц. по весу. Добавка песка—в размере 30 проц.

В котел загружался битум в количестве 150 кг и слегка плавился. После плавления битума делалась загрузка (постепенно) каменноугольным шлаком или золой и песком при постоянном тщательном примешивании массы. Через 2—2,5 часа масса была готова к укладке.

Отмечена интересная особенность при изготовлении массы с торфяной золой. Температура массы в котле не поднималась выше 90° Ц, несмотря на усиленную топку котла.

Основанием для асфальта служила мусорная подготовка толщиной около 20 см.

Укладка производилась вручную, под валец. Шлаковая масса укладывалась хорошо. Масса с торфяной золой укладке и выглаживанию не поддавалась. Масса пучилась, таялась за вальком. Приходилось массе сверху посыпать песком и легкими ударами вальком придавать ей ровную поверхность.

В течение первого сезона эксплуатации тротуары со шлаком и золой были очень пластичны и легко деформировались (поверхность бугрилась). На второй год тротуары настолько окрепли, что никаких заметных на-глаз изменений не было. Поверхность стала совершенно ровной.

Всего уложено на одной из главных улиц (Социалистической улице) шлаковых тротуаров 850 кв. м и с торфяной золой—50 кв. м. Сейчас на поверхности тротуаров нет ни бугров, ни трещин, а по внешнему виду они ничем не отличаются от обычных асфальтовых.

Иваново

Инж. Малов

ПЕРВОКЛАССНЫЕ ПОДЪЕЗДНЫЕ ПУТИ

Проект еще уточняется. В Госплане с карандашом в руках вычисляют капиталовложения, которые потребуются для осуществления огромного строительства асфальтированных дорог на подъездах к Москве, запроектированных московской областной и городской партийными конференциями.

В резолюции московской партийной конференции мы читаем: «Придавая исключительно большое значение развитию и реконструкции безрельсового транспорта, конференция считает необходимым осуществить во втором пятилетии полную реконструкцию всех основных подъездов к Москве с усовершенствованными покрытиями в радиусе 100—150 км от Москвы и связать улучшенными дорогами все районные центры области с ближайшими железнодорожными станциями... Общий объем капитальных работ по строительству безрельсовых дорог в области во втором пятилетии определить в сумме 250—300 млн. руб. и на 1934 г.— в сумме 77 млн. руб., в том числе 5 млн. руб. за счет трудячества.

По этому проекту в течение 1934 г. должны быть построены асфальтированные дороги шириной от 4 до 6 м по двенадцати основным направлениям, 660 км дорог должны быть залиты асфальтом, сотни километров перестроены.

По проекту же Госплана в течение текущего года должно быть построено асфальтированных дорог 330 км, стоимостью 33 млн. руб., все же строительство в целом осуществляется в течение двух лет.

Окончательно вопрос разрешится в ближайшее время.

Состояние шоссейных дорог в Московской области оставляет желать лучшего. По основным подъездам к Москве грузонапряженность возросла до 12 тыс. в сутки, причем 54 проц. всех этих грузов перевозится на автомобилях. Такое интенсивное движение вызывает быстрый износ белых шоссейных дорог, разрушая их в течение одного сезона. Отсюда неотложная необходимость реконструкции этих дорог.

Ленинградское, Дмитровское, Ярославское, Каширское, Калужское, Щелковское, Можайское, Волоколамское, Варшавское, Наро-Фоминское и Саратовское шоссе должны быть уже в текущем строительном сезоне превращены в черные асфальтовые и асфальто-бетонные дороги, протяжением 50—100 км.

Для этого потребуется вывезти свыше 430 тыс. куб. м камня, несколько сот тысяч кубометров песка, доставить их в Баку и Грозного до 40 тыс. т битума, большое количество строительного камня из Ленинградской и Западной областей.

Подготовленность дорожных органов к новому строительству

В какой мере московские дорожные организации—Облдортранс и Облдорстрой готовы к шоссейному строительству текущего года? Ведь асфальтирование дорог неизбежно требует полной механизации строительства.

Следует признать, что за последние зимние месяцы Облдортранс добился значительных успехов в производстве дорожных механизмов к предстоящему громадному строительству. В прошлые годы при асфальтировании московских улиц работали исключительно заграничные смесители для асфальто-бетона. Упростили некоторые части этих машин, заменив особо дефицитные материалы, Облдортранс добился того, что к весне Московский завод металлических конструкций уже построил большую часть необходимых смесителей.

Потребуется свыше ста моторных катков. Около полсотни их уже имеется.

Ряд уже вышедших из строя и ставших неподъемными автомашин Ярославского автозавода переданы в безукоризненные гудронаторы. При содействии московских организаций Облдортранс добился внепланового снабжения производства машин необходимыми материалами.

Полная современная механизация работ по сооружению асфальтированных дорог будет осуществлена с самого начала строительного сезона, причем сложные дорожные механизмы будут почти исключительно советского производства.

Требуются опытные технические кадры для рационального использования такого большого количества сложных машин. В течение зимних месяцев несколько сот инженеров и техников готовились на специальных курсах по асфальтированию дорог механическим способом. К началу строительного сезона они перебрасываются на дорожные участки.

Хуже обстоит дело с вербовкой квалифицированной рабочей силы. При полном осуществлении проекта московских организаций требуется до 15 тыс. рабочих в течение всего текущего сезона. При сокращении масштаба работ можно будет обойтись половиной этого количества. В этих уменьшенных размерах во всяком случае Облдортранс должен был обеспечить строительство рабочей силой. Но строительные участки еще пусты.

Теперь придется в очень срочном порядке вербовать рабочую силу в разгар весенней полевой кампании. Создается опасность, что строительство не сможет взять сразу должные темпы и сложные строительные машины будут простаивать на дорожных участках в ожидании достаточного количества рабочих.

В Облдортрансе уверяют, что все необходимое готовится для массового приема рабочей силы, что к месту строительства будут доставлены передвижные бараки, что рабочие будут обеспечены продовольствием. Все эти заверения плохи тем, что при этом слишком много прибегают к глаголу будущего времени. Нужно, чтобы все это было уже сегодня, чтобы рабочие уже были на месте, чтобы их уже ждали вполне благоустроенные общежития, вполне обеспеченные, забронированные фонды снабжения.

Иначе не избежать черепашьих темпов в начальный период строительства и штурмовщины к его концу, штурмовщины, неизбежно снижающей качество строительства.

Автодорожные организации в стороне

Для успешного проведения дорожного строительства, для своевременной ликвидации узких мест требуется активная помощь всей общественности Московской области, в том числе и в первую очередь автодорожной общественности.

Московская автодорожная организация отстала в этом деле и мало проявляет заинтересованности в мероприятиях по осуществлению грандиозного строительства.

Районные автодорожные организации и здесь должны принять активное участие в этом строительстве.

Задача Мособлавтодора и районных автодорожных и дорожных организаций—мобилизовать все местные ресурсы на строительство дорог. Нужно выявлять на местах старые, но пригодные моторы, тракторы и автомобили и в местных мастерских приспособлять их для нужд дорожного строительства.

Автодор должен усилить свои бригады в тех предприятиях и мастерских, где производятся и



Мособлавтодор должен немедленно заняться укреплением и оживлением деятельности автодорожных организаций в тех районах, где пройдет асфальтирование дорог. Это—автодорожные организации Кунцевского, Звенигородского, Истринского, Ново-Петровского, Волоколамского и др.

Важнейшая задача Мособлавтодора и этих районных автодорожных организаций—поднять на должную высоту трудовое участие населения в дорожном строительстве.

Второй важнейшей задачей, касающейся других районов Московской области, является строительство белых шоссеиных дорог, связывающих 36 районных центров с ближайшими ж.-д. пунктами. Чтобы связать все без исключения районные центры с железными дорогами, должно быть построено 500—600 км дорог, в том числе в 1934 г. 100—130 км.

ремонтируются машины для шоссеиного строительства.

На местах строительства автодорожные организации должны обратить особое внимание на то, как обстоит дело с рабочей силой, как расставлены эти силы, в какой мере используются механизмы, как организован труд, как поставлено техническое руководство строительством, в каком положении находится доставка строительных материалов.

Автодорожные организации должны вызвать активное участие всей местной общественности в реконструкции подъездных путей к Москве, в осуществлении асфальтированной сети шоссе вокруг красной столицы.

3 апреля 1924 г.

М. Соломонов

Беритесь за дело транспорта по-настоящему, укрепляйте дисциплину на транспорте, добейтесь подъема транспорта и выполнения плана перевозок.

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

СТАТЬЯ 5

Ликвидация бездорожья в Советском союзе должна быть осуществлена в течение ближайших лет. Этого требует союзный договор на ликвидацию бездорожья, заключенный в Чувашии, об этом же говорится и решении IV сессии ВЦИК.

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

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

В помощь автомобильному коллективу в колхозе, совхозе и МТС редакция печатает серию статей т. Менгел на тему о том, как правильно построить и содержать грунтовую дорогу.

ПОСТРОЙКА ГРУНТОВОЙ ДОРОГИ ПРОСТЕЙШИМИ ДОРОЖНЫМИ СНАРЯДАМИ

Подготовка к работам

Не всегда старые направления существующих дорог удовлетворяют потребностям новой колхозной деревни, — в преобладающем большинстве старые грунтовые дороги наезжены стихийно.

Социалистическая перестройка деревни, создание из отдельных маломощных хозяйств мощных колхозов и строительство новых совхозов требуют пересмотра направлений существующих дорог, спрямления их, а также и постройки совершенно новых дорог.

Инициативу в этом деле должны проявлять в первую очередь местные коллективы Автодора. Совместно с правлением заинтересованного колхоза или дирекцией совхоза и местными доверенными они должны выявить те направления, по которым необходимо строить новые дороги, и из них наметить первоочередные.

Когда основное направление проектируемой дороги намечено, необходимо пригласить через местный дорожный отдел дорожную технику для производства более углубленного технического обследования направления и для составления проекта будущей дороги.

Техник установит, какие и где необходимо провести работы, и сделает расчет рабочей силы и материалов. Приступать к работам без проекта ни в коем случае не следует, ибо это удорожит работу и ухудшит ее качество.

После утверждения проекта в райротделе необходимо составить продуманный план работ. В этом плане необходимо предусмотреть, в каком месяце и десятидневке какие нужно будет выполнять работы и заготовки материалов и сколько для этого потребуется рабочей силы и какой квалификации. В плане также необходимо предусмотреть последовательность выхода отдельных бригад на работу, вопросы бытового обслуживания рабочих — питание, жилье и т. п.

Лишь после того, как продуманы все вопросы постройки дороги и составленный план работ одобрен общим собранием колхоза, сов-

хоза или МТС, можно приступить к самим работам.

Работа по возведению дорожного полотна может быть проведена в следующем порядке: 1) расчистка дорожной полосы, 2) разметка на местности пределов земляных работ и 3) сооружение самого дорожного полотна (профилировка полотна).

1. Расчистка дорожной полосы.

До приступа к сооружению дорожного по-

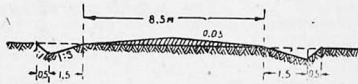


Рис. 1. Грунтовая дорога с треугольными канавами

лотна необходимо убрать с дорожной полосы все препятствия, которые могут помешать работе: большие камни, лес, кустарник и т. д.

Очищая дорожную полосу от леса в местах с песчаным грунтом, ширину вырубку следует вести наименьшую, не более чем это необходимо для устройства полотна, так как оголенная от леса дорога в песках сильно просыхает, от чего ухудшается проезд. В местах же сырых, глинистых, наоборот, в целях лучшей просушки вырубку следует производить на всю отведенную под дорогу полосу (для низовых дорог 21 м).

Вырубленный лес надо разделить на бревна и дрова и сложить в порядке в штабелях. Они пригодятся потом для устройства труб, оградительных знаков и т. д. Хворост также следует прибрать в кучи.

При устройстве небольших насыпей (высотой до 1 м) необходимо выкорчевать пни, потому что, перегнивая, они впоследствии образуют пустоты в грунте дорожного полотна, отчего появляются просадки дороги. Для насыпей выше 1 м присутствие пней не имеет большого значения, и их можно не корчевать, оставляя их

высотой до 0,6 м. При насыпях высотой до 1 м надо убрать также и дерновой и моховой слой. При этом расчистку дорожной полосы следует вести так, чтобы не сбить забитые на местности по оси полосы колья, обозначающие направление середины дороги.

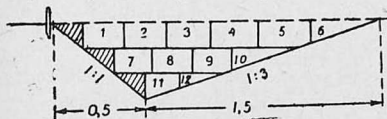


Рис. 2. Порядок рытья грунта канавы плугом

2. Разметка на местности пределов работ.

После того как дорожная полоса очищена от препятствий, следует на местности через каждые 100 м, а также во всех изломах местности по оси дороги разметить пределы отсыпки насыпей и разработки выемок. Это необходимо для того, чтобы дорожные рабочие могли видеть, до какой высоты и на какую ширину им в данном месте отсыпать насыпь, где будут канавы, отводящие воду, и т. д.

Сооружение дорожного полотна

Когда дорожное полотно на местности размечено, можно приступить к его сооружению (профилировке), т. е. приданию ему требуемой поперечной выпуклости, рытью канав, отсыпки насыпей и т. д.

В случаях, когда поверхность земли сравнительно ровная и требуются лишь незначительные срезки бугров и засыпки ям, а также незначительные подсыпки к мостам и трубам, работы по профилировке дорожного полотна следует вести исключительно механизированным путем.

Для этой цели необходимо широко пользоваться дорожными снарядами и машинами. Роль автодорожцев в этом деле огромна. Они должны добиваться применения механизмов, организовывать производство их своими силами, заинтересовывать в этом колхозников-активистов, комплектовать машинно-дорожные бригады и т. д.

Профилировка дорожного полотна грунтовой дороги в легком грунте (легкие суглинки) при ширине полотна 8,5 м и треугольных канавках глубиной 0,5 м (рис. 1).

Для выполнения этой работы нужен следующий комплект дорожных снарядов: один паро-

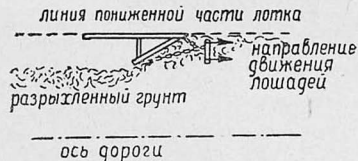


Рис. 3. Работа канавокопателя

конный с.-х. плуг, одна дисковая борона, два деревянных канавокопателя и два деревянных утюга.

За рулем № 9—10

Для тяги в этом случае, если нет тракторов, можно воспользоваться шестью парами крестьянских лошадей, запрягаемых в снаряды частью одной и частью двумя парами.

Для обслуживания такого отряда потребуются: руководитель отряда—1 чел., рабочих на плуге, дисковой бороне и канавокопателях—3 чел., на утюгах—2 чел., для небольших подсобных работ—6 чел., погонщиков к лошадям—6 чел.; всего—18 чел. Для производства мелких земляных работ потребуется дополнительная рабочая сила.

Производство работ

Работа по сооружению такого полотна в основном заключается в разрыхлении и измельчении грунта канав плугом и дисковой бороной, в поднятии грунта канавокопателем на внутреннюю бровку канавы, в перемещении грунта в дальнейшем ближе к оси дороги и выглажи-

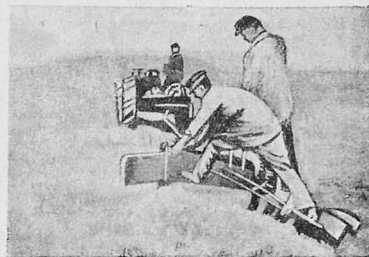


Рис. 4. Первый проход канавокопателя

вани и выравнивании дорожного полотна утюгами для придания ему соответствующей поперечной выпуклости. (В данном описываемом случае—0,05, т. е. на каждый метр ширины дороги полотно должно иметь подъем от бровки канавы к оси 5 см.)

1. Работа плуга по разрыхлению грунта производится последовательно слоями, начиная от наружной бровки канавы, как это показано на рис. 2. Разрыхление следует вести осторожно, чтобы не повредить будущие откосы канавы. Для этой цели наружный откос следует пахать уступами. Порядок ходов плугами обозначен на этом рисунке цифрами I, II, III и т. д.; он производится продвижением плуга вдоль дороги.

После того как разрыхлен первый слой, отдельные комья грунта следует измельчить дисковой бороной.

2. Работа дисковой бороны заключается в измельчении поднятого плугом грунта канавы и в сдирании дернового покрова с полотна. Дисковая борона при этом перемещается вдоль дороги по разрыхленному месту, погружаясь в грунт на 12—15 см.

После измельчения грунта (для чего потребуется 1—2 прохода по месту) он должен быть поднят из канавы канавокопателем на ее внутреннюю бровку.

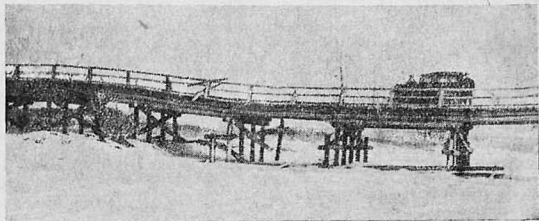
3. Работа канавокопателя (рис 3 и 4) требует сноровки и опытности рабочего, управляющего им.

БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ СЕЛЬСКИМ ДОРОГАМ

На огромной территории Биробиджанского района, площадью в 70 000 кв. км, простирается дорожная сеть района протяжением в несколько тысяч километров.

Мост на реке „Ои-Бира“ близ села Бирушка, в 62 км от г. Биробиджана. Сейчас он закрыт для автодвижения ввиду опасности проезда

Фото Козел



Успехи в строительстве дорог высших классов в районе огромны. Всему Союзу известен мост, построенный на реке Бира в г. Биробиджане, — самое крупное искусственное дорожное сооружение на Дальнем Востоке (576 пог. м).

строительство не отпускается почти ничего. Бывший Амурский колесный тракт «колесуха», пересекающий весь район на 400 км, заброшен, порос таежным бурьяном.

Трудоучастие населения при плотности 1 человек на 2 кв. км недостаточно.

Местные органы власти упускают из виду состояние низовых дорог — эту важную отрасль хозяйства. Автоторовские организации бездей-



Мост на протоке реки Ушумук недалеко от Биробиджана. Его изломали автомашины и растаскали шоферы, выручая застрявшие машины или раскладывая костер из тех же бревен настила

Фото Козел

Дороги же низовой сети чрезвычайно запущены, для автомобильного движения они мало пригодны. Между тем количество машин в районе с каждым днем увеличивается. Там, где раньше был слышен только рев медведя, там уже гудит мотор, нарушая таежную тишину.

Наряду с значительным отпуском средств в район на различные нужды, на дорожное

вуют так же, как и дорожный отдел и крайдортранс.

Надо обратить самое серьезное внимание на дороги низовой сети в районе, ибо от их состояния зависит освоение огромного района и закрепление переселенцев.

С. Козел

г. Биробиджан, Дальневосточный край

ную часть скрепера, благодаря чему скрепер опрокидывается и находящийся в нем грунт вываливается.

Для большей успешности работ более плотные грунты следует все время разрыхлять плугом на глубину забора скрепера. В зависимости от дальности возки скрепер-волокуша емкостью 0,09 куб. м за 8-часовой рабочий день может дать следующую производительность: при дальности вывозки в 10 м — 40 куб. м за 8-часовой рабочий день, при 20 м — 32 куб. м, при 30 м — 27 куб. м, при 40 м — 22 куб. м и при 50 м — 17 куб. м.

Далее 50 м скрепером-волокушей нецелесообразно возить грунт, в этом случае надо переходить на другие виды возки (тачками, под-

водами) или же на скрепера более совершенные и более емкие.

В скрепер-волокушу в зависимости от плотности грунта запрягают 1—2 лошади.

Если местность, по которой прокладывается дорога, сильно пересеченная и приходится в связи с этим делать крупные насыпи и выемки, то профилирование ее простейшими снарядами невозможно. В этом случае насыпи и выемки приходится делать особо, сосредоточивая на них значительное количество рабочей силы и транспорта (тачечная, конная, скреперная возка), а утюги применять лишь после их устройства для выглаживания верха полотна и придания ему требуемой поперечной выпуклости.

Инж. Н. Менген

(Продолжение в следующей номере)

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

РЕДАКЦИЯ

РЕМОНТ ПЕРЕДАТОЧНЫХ МЕХАНИЗМОВ ТРАКТОРОВ

Ремонт муфты сцепления в основном сводится к удалению старого изношенного фрикционного материала и к установке нового. Кроме этого приходится также ремонтировать и другие изношенные или поломанные части муфты сцепления.

Для замены фрикционного материала старые накладки удаляются. Для удаления старых накладок высверливаются медные заклепки, которыми приклепываются накладки диском. Чтобы удалить заклепки, можно пользоваться бородком. Для этого нужно поместить диск между двух брусков так, чтобы удаляемая заклепка не касалась ни одного из этих брусков. В центр заклепки нужно поставить острый конец бородка и по тупому концу его нанести несколько резких

Эти куски должны быть совершенно одинаковыми по своей форме и по размерам. Для сшивки кусков нужно применять тонкую мягкую латунную проволоку. Сшивать куски материала нужно так, как это показано на рис. 1.

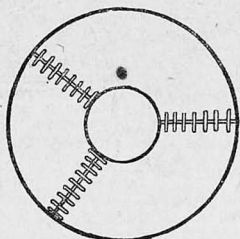


Рис. 1. Сшивка фрикционного материала

ударов. Обычно после 3—4 ударов старая заклепка вылетает. Может оказаться, что старая заклепка слишком сильно расклепана и при выбивании сдвигает своей головкой конец бородка, тем самым не давая ему проходить через отверстие, наслверленное в диске. Тогда нужно взять более тонкий бородок и произвести высверливание с помощью его или же высверлить заклепку.

Удалив все заклепки, нетрудно снять фрикционный материал. Наклепка новых накладок на диск должна производиться следующим образом. Прежде всего накладки по своим формам и размерам должны строго соответствовать размеру и формам заводских накладок. Если мастерская не имеет в своем распоряжении целых кусков материала, из которых можно было бы вырезать накладки, то следует вырезать части накладок, а затем сшить их.

Можно считать вполне доступным изготовление прокладки путем сшивки из трех кусков.

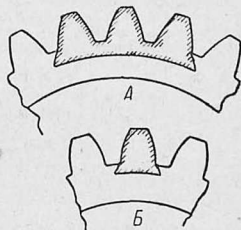


Рис. 2. а—вставка трех зубьев; б—вставка одного зуба

Вставляя новые заклепки в устанавливаемый материал, нужно убедиться в том, соответствуют ли отверстия в диске отверстиям в накладках. Если эти отверстия почему-либо не совпадают, нужно насверлить новые, расположив их, примерно, так же, как и старые.

Точно также надо убедиться в наличии и правильности резинковки отверстий. Если старые отверстия не отрезинкованы или резинковка произведена на недостаточную глубину, следует проделать эту операцию снова. Для резинковки отверстий нужно применять сверло диаметром в два раза большим, чем диаметр насверленных отверстий. Это сверло следует заточить под углом 95°.

В отверстия, сделанные в диске и фрикционном материале, вставляются заклепки, после чего

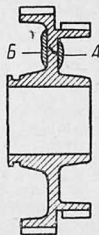


Рис. 3. Заварка трещины на шестерне

концы их распиливая с помощью ручного молотка и пробойника или с помощью специальной клепальной машины.



Рис. 4. Ремонт треснувшей шестерни путем установки накладок

Приклепка фрикционного материала требует большого внимания. Надо быть очень осторожным для того, чтобы наносить удары молотком только по заклепке и не портить поверхности накладки.

Все другие части муфты при износе заменяются новыми, хотя также не исключается возможность их ремонта.

Ослабевшие пружины муфты могут быть усилены путем подкладки под них шайб. Треснувшие кожуха, износившиеся хомуты, вилки и рычаги могут быть восстановлены путем заварки и наплавки на них материала.

Вследствие перекоса ведомого диска муфты сцепления может произойти его прогорание и образование в этом месте трещины. Треснувший ведомый диск также может быть восстановлен путем сварки. За отсутствием сварочного аппарата в ремонтной мастерской можно рекомендовать восстановление диска путем установки накладки на место трещины. Для этого трещина расширяется путем фрезеровки. Далее в нее помещается заготовленная накладка. Накладки приклепывают двумя заклепками.

После того как муфта отремонтирована, производят ее регулировку, которая состоит в установке зазора между упорным подшипником и головкой отжимного рычага. Этот зазор должен быть равен 5 мм. Изменение величины зазора производится путем подтяжки гайки, имеющейся на рычаге педали.

У трактора ЧТЗ муфта сцепления регулируется с помощью регулировочного паучка. При регулировке этот паучок устанавливается в такое положение, которое исключает возможность пробуксовки муфты сцепления при полной нагрузке трактора.

Ремонт коробки скоростей и дифференциала сводится к устранению неисправностей в шестернях, валах и кожухах. Кроме этого, производится замена изношенных и поломанных подшипников, болтов, прокладок и других частей.

Перед ремонтом шестерни осматриваются и производится промер их зубьев. Если зубья шестерен изношены больше, чем на $\frac{1}{3}$ их толщины, то в этом случае необходимо шестерни заменить новыми или произвести наплавку материала на зубья.

Наплавка материала в этих случаях производится с помощью автогенного аппарата. После наплавки зубья шестерен профрезеруются и подвергаются цементации.

При осмотре шестерен также может оказаться, что один или несколько зубьев выкрошились, в то время как остальные почти не сработались. Тогда на место изношенных зубьев надо поставить новые, не меняя всей шестерни.

Делается это так. В шестерне на месте выкрошившихся зубьев производят углубление в форме «ласточкиного хвоста». Далее изготавливается зубчатая реечка, основание которой делается в форме углубления в шестерне. После этого зубчатая реечка приваривается к шестерне.

Установка трех зубьев показана на рис. 2 вверху. На этом же рисунке внизу представлена установка одного зуба.

У ремонтируемых шестерен могут быть сильно разработаны шлицевые канавки. В этом случае рекомендовать какой-либо способ ремонта чрезвычайно трудно, так как единственный способ — наплавка материала — усложняется, тем, что после этой операции приходится производить обработку шлицевых канавок вручную.

Обыкновенно износ шлицевых канавок шестерен обуславливается износом шлиц на валах коробки скоростей. Поэтому во время ремонта коробки скоростей шестерни можно оставить такими, как они есть, и отремонтировать лишь шлицевые валы.

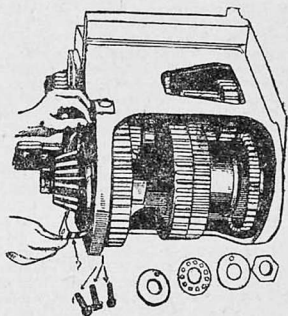


Рис. 5. Регулировка конической шестерни коробки скоростей

Наплавка материала на шлицы валов производится так же, как и на зубья шестерен с помощью автогенного аппарата. После того, как материал наплавлен, валы могут быть обработаны путем фрезеровки.

В шестернях передач, в частности коронной шестерне дифференциала, может образоваться трещина между втулкой шестерни и зубьями.

Ремонт треснувшей шестерни может быть произведен путем заварки трещины (рис. 3) или путем установки с двух сторон ее стальных накладок (рис. 4).

Необходимо предупредить, что при заварке трещины надо быть очень осторожным, так как от неравномерного нагрева шестерню может повести, а, следовательно, не исключается возможность образования новой трещины. Поэтому заварку трещины лучше производить, предварительно нагрев ее до красного каления в горне.

Ремонтируя шестерню по второму способу, не следует стремиться к установке большого коли-

чества винтов, так как это сильно ослабит прочность шестерни. Можно принять, как правило, установку винтов на расстоянии 50 см друг от друга.

На шлицевых валах возможны задиры и царапины. Устранение как первых, так и вторых должно производиться путем зашлифовки и шлифовки.

Что же касается ремонта прочих деталей передаточных механизмов, в частности крестовины дифференциала, то тут также можно рекомендовать ряд способов.

Так, например, в ряде совхозов практикуется восстановление крестовины дифференциала путем установки поршневых пальцев на ее пальцы. Для этого пальцы крестовины обтачиваются и на них в горячем состоянии нагоняются поршневые пальцы. После этого производится обточка поршневых пальцев. Обточенные пальцы подвергаются цементации и закаливанию.

После ремонта коробки скоростей производится ее сборка, установка на место и регулировка.

Для устранения чрезмерно большой игры между коническими шестернями у тракторов Интернационал, СТЗ и ХТЗ отвертывают регулировочную гайку и снимают ее вместе с замком и замочной гайкой (рис. 5).

Освободив задний конец вала, его выбивают легкими ударами деревянного молотка. После этого шестерня может быть отрегулирована путем установки определенного количества прокладок. Количество устанавливаемых прокладок зависит от люфта конической шестерни. После регулировки конической шестерни производится установка вала в прежнее положение, и на его передний конец надевают замок, замочную и регулировочную гайки.

Производя регулировку подшипников в коробке скоростей трактора Интернационал при сильном люфте, удаляют одну или несколько прокладок. Удаление прокладок производится после того, как снята коробка заднего подшипника (рис. 6).

При регулировке прокладками конической передачи надо также проверить правильность положения кожуха коробки скоростей. Дело в том, что от положения кожуха коробки скоростей, а следовательно и от положения конической

шестерни по отношению к планетарной, будет зависеть степень зацепления зубьев этих шестерен. Поэтому, производя регулировку прокладками, надо отрегулировать зацепление еще с помощью передвижения кожуха коробки скоростей.

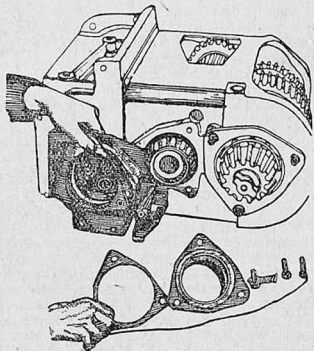


Рис. 6. Удаление прокладок после снятия коробки заднего подшипника

Регулировка положения кожуха коробки скоростей производится с помощью специальной регулировочной шпильки. Делается это следующим образом. Прежде всего отпускается контргайка, затем, завертывая и отвертывая шпильку, передвигают кожух коробки скоростей, увеличивая или уменьшая зацепление зубьев конической передачи.

Наилучшая регулировка будет в том случае, если она производится тремя способами: путем удаления прокладок планетарной шестерни, добавления прокладок конической шестерни коробки скоростей и передвижения кожуха коробки передач в сторону планетарной шестерни.

Г. Демин

(Окончание в следующем номере)

МАСТЕРСКИМ НУЖЕН МЕРИТЕЛЬНЫЙ ИНСТРУМЕНТ

По условиям своей работы автотракторные части требуют чрезвычайной точности как в отношении размеров, так и в пригонке их на свои места. От этого зависит правильность работы машины после ремонта.

Но зачастую невозможно выполнить это условие ввиду отсутствия или недостатка мерительных приборов в ремонтной мастерской.

Каждая ремонтная мастерская должна располагать, как минимумом, следующими мерительными приборами: штангель-циркулем, размером 110 мм и 175 мм, микрометром 0×25 мм, 25×50 мм, 50×75 мм, микрометрическим нутромером (штыкмусом) со сменными штифтами, резьбомером и шупом. Крайне важно иметь также индикатор.

Вот тот набор мерительных приборов, без которых ни одна мастерская не может производить ремонт тракторов.

Но большинство ремонтных мастерских не располагает таким набором приборов. И поэтому там, где требуются точные зазоры и допуски, приходится работать на-глазок. Недостаток мерительного инструмента вынуждает применять вместо калиброванного шупа фольгу, вместо микрометра — штанги весьма относительной точности. Это приводит к ухудшению качества ремонта и даже к браку разных частей трактора.

Потребность в мерительных инструментах для ремонтных мастерских настолько ошутима и вопрос этот настолько назрел, что ему следует уделить серьезное внимание. Если нам удалось обеспечить сельское хозяйство достаточным количеством тракторов и автомашин, то необходимо обеспечить его также и необходимыми мерительными инструментами, без которых нельзя вести правильный ремонт.

Ф. Ж.

УПОРЯДОЧИВ ЦУЕТ — УНИЧТОЖИМ ХИЩЕНИЯ БЕНЗИНА

В ПОРЯДКЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Результаты выборочного обследования ряда автохозяйств, проведенного Автоэксплуатационным институтом (ЦАНИИ), показали, что нормальный расход горючего на 1 км пробега должен быть гораздо меньше, чем это есть в действительности.

Огромный перерасход топлива, наблюдающийся в автохозяйствах, происходит не только от неправильного содержания системы карбюратора автомашины, а главным образом из-за хищений и злоупотреблений, которые порождает существующая талонная система выдачи бензина из бензинораздаточных колонок.

Система талонов имеет некоторые преимущества. Так, например, маленькие автохозяйства, не имеющие собственных бензиноколонок, получают талоны на бензин, раздают их шоферам, и последние могут по талонам получать бензин и заправлять машину в любое время, у любой колонки, не возвращаясь в гараж. Это экономит время и устраняет холостые пробеги.

Все это верно, но наряду с этим эта система имеет серьезные недостатки.

Главный из них тот, что шофер имеет возможность свободно продавать талоны в чужие руки за счет сэкономленного бензина.

Основной причиной такой формы хищения бензина является, прежде всего, отсутствие и невозможность установления контроля за использованием шофером выданных ему талонов, так как талоны в том виде, как они существуют, являются односторонним документом, дающим право только на получение бензина.

Таким образом только по одной Москве, по примерным подсчетам, автохозяйства теряют ежемесячно около 900 тонн бензина, а в год около 10 800 тонн.

Само собой понятно, что такое ненормальное положение с расходом горючего на автотранспорте дальше терпимо быть не может.

Для устранения хищений и злоупотреблений с бензином наряду с организационно-техническими мероприятиями, как то: нормальная регулировка карбюраторов, массово-воспитательная работа, поощрения и взыскания, социалистическое соревнование между шоферами за экономию горючего и т. д., — мы предлагаем провести следующие мероприятия.

В соответствии с последним постановлением СТО от 24 декабря 1933 г. для крупных автохозяйств — совершенно отменить талонную систему, а выдачу бензина производить из собственной колонки (поставив таковые, где их нет). В ряде автохозяйств это уже практикуется и дает положительные результаты.

Для остальных мелких хозяйств с наличием машин от 1 до 50, в особенности в крупных городах (Москва, Ленинград, Харьков и т. д.), при невозможности организации собственной бензинораздаточной колонки и при пользовании из колонок общего значения необходимо ввести штамп колонщика для отметки на путевых листах шофера с указанием о количестве забранного им бензина (как крайняя мера).

Лучше всего ввести взаимоконтролирующий документ в виде «квитанции» колонщика, которая должна быть написана под копируку, и корешок квитанции должен остаться как оправдательный документ об отпуске бензина у колонщика, а сама квитанция должна быть вручена шоферу для установления контроля о фактически набранном количестве бензина, следовательно, о количестве талонов.

А. Горелов

Кто проедет дальше НА ТРЕХ ЛИТРАХ БЕНЗИНА?

ПОДГОТОВКА К ВСЕСОЮЗНЫМ СОРЕВНОВАНИЯМ НА ЭКОНОМИЧНОСТЬ ПРОБЕГА

Головокружительные состязания на скорость автомобилей — частое и общепринятое явление в Западной Европе и Америке.

Имея чисто спортивный и рекламный характер, эти гонки все же являются немаловажным фактором, стимулирующим технические усовершенствования в конструкции автомобилей разных фирм, конкурирующих друг с другом.

У нас нет конкурирующих фирм. Нам нет смысла рисковать жизнью и здоровьем гонщиков-спортсменов только для того, чтобы завод ГАЗ мог утереть нос заводу ЗИС.

Наши состязания преследуют совершенно другие цели и построены на совершенно другой социальной основе.

Мощный рост нашего автотранспорта требует огромного количества валютного топлива — бензина. Правильно поставленная и умелая эксплуатация автомобиля, борьба с пережогами топлива экономит стране сотни тысяч тонн бензина.

Необходимо привлечь тысячи и десятки тысяч шоферов к вопросам экономии топлива, научить их наиболее рациональным приемам регулировки двигателя и стимулировать изобретательство

приборов и приспособлений, помогающих экономии топлива на тонно-километрах.

В свете этих задач весьма интересным является организация всесоюзного соревнования на экономичность автомобиля. В первую очередь такие соревнования намечено провести в Москве, Ленинграде, Харькове, Киеве и Тифлисе.

При Центральном совете Автотора уже создан специальный комитет, разрабатывающий и уточняющий технические правила и методы проведения этих соревнований.

По предварительным данным соревнование будет происходить на одном из гудронированных участков подмосковных шоссе, причем состязаться будут машины одинаковых марок на дальность пробега при заданных 3 литрах стандартного бензина второго сорта.

В соревновании примут участие автомобили легковые и грузовые Горьковского автозавода им. Молотова и Московского завода им. Сталина.

Устанавливаются несколько премий для водителей, победивших в этом соревновании.

Необходимо, чтобы вся автоторовская общественность и шоферская масса приняли активное участие в проведении этого состязания.

ЭКОНОМИЧНЕЕ АВТОБУСОВ

От автобусов мы требуем возможно большей вместимости, удобства расположения мест для пассажиров и надежности и безотказности действия механизмов рулевого управления и тормозов.

Многоступенчатые автобусы вынуждены иметь чрезвычайно большое шасси. Так как ведущим элементом у них являются задние оси, далеко отстоящие от двигателя, механизма сцепления

чего, смазки и резины, меньшую стоимость ремонта.

Тягач с полуприцепом в примитиве представляет собой трехосный автобус со средней ведущей осью. Так как полуприцеп лежит свободно на тягаче и не испытывает никаких крутящих усилий от ведущих механизмов, то конструкция его делается очень легкой, и общий вес тягача с полуприцепом по сравнению с авто-



Рис. 1. Тягач с полуприцепом

и коробки передач, то их вес получается крайне тяжелым.

Практика последних лет показывает, что автобусы вообще являются дорогими машинами. Однако их начальная стоимость, а также стоимость эксплуатации могут быть снижены при применении тягачей с полуприцепами.

Полуприцепы отличаются от прицепов тем, что их передняя часть лежит на тягаче. Тягачи, предназначенные для грузовых полуприцепов, имеют кабину управления на своем шасси. В случае же применения тягачей для пассажирских полуприцепов—кабины управления не имеют. Кабина расположена внутри полуприцепа (рис. 1), и шофер легко воспринимает сигналы кондуктора и наблюдает за движением пассажиров.

Тягачи с полуприцепами имеют следующие преимущества перед автобусами: меньший собственный вес, меньшую мощность двигателя, более низкий центр тяжести кузова, меньший радиус поворота, меньший занос на спусках и поворотах, меньшие вибрации кузова, более легкое управление, большую силу ускорения и торможения, меньший удельный расход горю-

бусом равной вместимости облегчается до 40 проц.

Показанный на рис. 1 тягач Форд с полуприцепом на 26 пассажиров весит 3 500 кг, автобус такой же вместимости весит 5 500—5 700 кг.

Уменьшение веса тягача с полуприцепом позволяет снизить мощность двигателя.

Полуприцеп может быть выполнен со значительно более низким центром тяжести, чем автобус. Поэтому он получает большую устойчивость в любых условиях движения.

Динамические качества тягача значительно превосходят соответствующие качества автобуса. Тягач имеет небольшое расстояние между осями, поэтому он более приземист, лучше сцепляется с почвой и более быстро берет разгон или торможение.

Самое ценное качество тягача с полуприцепом заключается в экономии горючего, смазки и резины. Сравнительные испытания 26-местных автобусов и тягачей Форд с полуприцепами такой же вместимости дали следующие результаты.

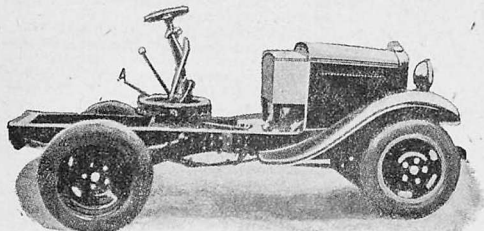


Рис. 2. Вид тягача без прицепа

Сравнительные факторы	Стоимость в центах на 1 милю		
	26-мест. автобус	Тягач Форд с полуприц. на 26 мест	Экономия в %
Расход горюче-го	2,78	1,77	36,3
Расход масла	0,29	0,20	31,0
Износ шин	0,47	0,27	42,5
Ремонт	1,24	0,50	59,9

1 доллар=100 центам=1 р. 18 коп., 1 миля—1,6 км.

Интересно отметить, что автобус имеет только шесть шин, а тягач с полуприцепом имеет их десять, и все же стоимость шин у последнего получается меньшей. Размер шин тягача с полуприцепом $6'' \times 20''$, а у автобуса $7,5'' \times 20''$ или $8,25'' \times 20''$. Но десять шин размером $6'' \times 20''$ стоят дешевле, чем шесть шин размером $7,5'' \times 20''$.

Единственный недостаток тягача с полуприцепом заключается в более трудном движении задним ходом. Шоферу приходится очень внимательно следить за направлением движения полуприцепа.

Тягач имеет вращающуюся опору—кольца А (рис. 2 и 3) для крепления полуприцепа. Внутри кольца А расположены рулевая колонка и все рычаги и приборы управления.

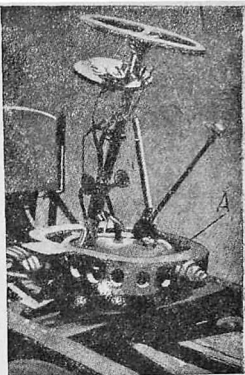


Рис. 3. Рулевая колонка и все рычаги и приборы управления

В Америке тягачи с полуприцепами начинают интенсивно вытеснять автобусы, особенно на междугородных линиях.

У нас тягачи с полуприцепами тоже должны найти широкое применение.

Инж. Коростелин

ГОТОВИТЬ ПОКОЛЕНИЕ, ЗНАЮЩЕЕ АВТОМОБИЛЬ, ТРАКТОР, ДОРОГУ

II ВСЕСОЮЗНОЕ СОВЕЩАНИЕ РУКОВОДИТЕЛЕЙ ЮДА

Пять дней, с 1 по 5 апреля, в центральной автолаборатории сектора ЮДА ЦС Автодора проходило второе всесоюзное совещание руководителей детских секторов республиканских, краевых и областных советов Автодора. Совещание открылось докладом зам. пред. ЦС Автодора т. Данилова.

— Автодор,—говорил он,—прошел исторически важный путь. Но год-полтора назад стало ясно, что старые формы и методы работы Автодора—агитация за трактор, автомобиль и хорошие дороги—изжили себя. Наша страна построила гиганты автотракторостроения, вторая пятилетка во много раз усложнит автотракторное хозяйство, и изменившаяся обстановка ставит перед Автодором новые задачи: научить колхозника управлять трактором и строить хорошие дороги, научить трудящихся элементарно разбираться в тракторе и автомобиле. А для этого Автодор должен перенести центр тяжести своей работы в райсоветы и коллективы.

Детское автодоровское движение занимало и будет занимать в системе Автодора особое место. Однако общие болезни Автодора уже больше года назад дали себя почувствовать и на этом участке. Работа среди детей также нуждается в перестройке. Уже давно настало время покончить с голой агитацией и пропагандой, с засорением кружков таким «содержанием», как сбор утильсырья, починка мешков и т. п., не имеющих ничего общего с задачами Автодора, и вместо этого организовать среди ребят, объединенных юдовскими организациями, изучение автомобиля, трактора и дороги.

Детское автодоровское движение в конечном счете должно готовить поколение, знающее

автомобиль, трактор, дорогу. Такое требование предъявили к собравшимся на совещание председателю ЦС Автодора т. Лежава и председателю ЦБ ДКО при ЦК ВЛКСМ т. Золотухин.

Большое место на совещании занял вопрос о проведении «недели дорожного дарования», об организации практического шефства детворы над дорогами.

Из выступления представителей ряда организаций выявилось, что «дорога» в работе юдовских организаций—забытый участок. За исключением Чувашии, где в 284 сельских школах из общего числа 330 школ республики имеются дорожные кружки, нет ни одной организации, могущей похвалиться успехами в этом деле.

Второе всесоюзное совещание впервые во всем объеме поставило вопрос о летних формах автодоровской работы среди детей, в пионерлагерях и при школьных площадках. В отличие от зимней углубленной кружковой работы задачи ЮДА в летний период сводятся к закреплению и применению полученных зимой технических знаний.

Совещание поставило перед детсекторами местных советов Автодора следующие задачи: взять курс на дальнейший рост организаций ЮДА, на все больший охват детворы техническими кружками и поднять качество работы кружков.

Этим основным задачам—массовости, поднятию качества работы кружков—должны быть подчинены мероприятия, намеченные к осуществлению в этом году: проведение всесоюзного водомоторного звездного похода и созыв второго всесоюзного слета юдовцев.

Дм. Вольф

СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ ВЫДЕРЖАЛИ ИСПЫТАНИЕ В ПЕСКАХ И В СНЕГУ „НА ОТЛИЧНО“

ИТОГИ БАЛХАШСКОЙ ЭКСПЕДИЦИИ АВТОМОБИЛЕЙ

Грандиозный автомобильный пробег Москва—Кара-Кум—Москва, как известно, показал исключительно высокое качество советских автомашин. Автомобили завода им. Молотова и им. Сталина с честью выдержали испытание песком и жарой.

Прошло немного времени и советским автомашинам пришлось выдержать новое испытание—в полярно противоположных условиях. На этот раз автомобили должны были показать свои качества в зимних условиях—по перевозке рыбы с озера Балхаш к железнодорожным станциям Турксиба.

Как «вели» себя машины в глубоких снегах, во время жесточайших ветров и метелей, которыми так богат Казакстан?

Начальник Балхашской автоэкспедиции т. Мирецкий, награжденный орденом Ленина за образцовое проведение каракумского пробега, отзывается с большой похвалой о работе наших машин зимой.

— В Балхашской экспедиции участвовали 41 грузовая и 2 легковых машины нашего отечественного производства: полугоратонки ГАЗ, АМО-3, ЗИС-5 и экспериментальная трехоска ЗИС-6.

За два месяца машины экспедиции перевезли 1 100 т рыбы, сделав 189 000 км. Длина отдельных рейсов автомашин достигала иногда 800 км.

В основном наша работа проходила на льду озера Балхаш и на территории, связывавшей промысла с железной дорогой. Здесь мы столкнулись с сложным рельефом местности: горы, достигающие высоты 40—500 м, пески, солончаки, большие площади, заросшие камышом. Путь через горы тянулся порой на протяжении 60—80 км.

Холода на Балхаше достигали 40—42°. Снежные заносы иногда совсем заметали пути. Бураны, дувшие со скоростью 35—40 м в се-

кунду, валили с ног человека и сильно затрудняли работу.

Несмотря на столь тяжелые климатические условия, машины «вели» себя так же хорошо, как и в Кара-Кумам. Ни одна деталь не вышла из строя по причине плохого изготовления. Машины работали без отказа, если только не вмешивалась стихия.

Все же мы имели перебои в работе машин, в частности—из-за радиаторов. Дело в том, что иногда из-за сильных морозов радиаторы замерзали, причем не было никакой возможности предотвратить это. Никакие теплые покрывки не помогали.

Страдали мы и из-за разности температур на отдельных участках наших рейсов. Дело в том, что, начиная с 7 февраля, в районе ст. Эспе (Турксиб) установилась очень теплая погода—плюс 21—22°, и солончаки растворились. При езде по ним грязь забивала тормозные механизмы, и когда машина попадала в горы, где температура продолжала оставаться низкой, грязь замерзала. При трогании с места машины конические шестерни обрывались, так как тормоза оказывались «скованными» грязью.

Шоферы догадались, как нужно бороться с такими неприятными явлениями. В дальнейшем они перед отъездом с промыслов предварительно разогревали тормоза паяльными лампами.

Из этого автопроизводственники должны извлечь урок: снабдить тормозные механизмы приспособлениями, могущими герметически закрывать их и, таким образом, предохранять от грязи, песка и пр.

Необходимо отметить прекрасную работу экспериментальной трехоски ЗИС-6. Мы называли ее «палочкой-выручалочкой», ибо она всегда выручала нас в тяжелых случаях. Снабженная цепями на задних колесах, она прекрасно прохо-



В экспедиции Моссовета на озеро Балхаш участвовало 43 грузовых машины, 2 легковых и 2 трактора Коммунар. На снимке—машины экспедиции в пути к озеру Балхаш

Фото Вихарева
(Союзфото)

дила по солонкам и гризи, пробовала нам путь в снегах.

Недостатки ее, о которых мы довели до сведения дирекции автозавода им. Сталина и которые легко устранимы, сводятся к следующему: мал сальник при водяной помпе, что приводило к утечке воды; стучал валок привода из-за быстрого износа фибровой шайбы.

В общем же ЗИС-6 сделана очень хорошо, — конструкция ее, как и подбор материалов, продуманы и проработаны прекрасно.

Машины, приехавшие из Балхашской экспедиции, оказались в таком хорошем состоянии, что в день сдачи их нами заводам и хозяйпредприятиям они сразу приступили к работе в Москве.

Работа машин на Балхаше, как и во время каракумского пробега, лишней раз подтвердила их прекрасные качества. Наши советские автомашины, если за ними внимательно ухаживать, могут работать в любых климатических и географических условиях одинаково хорошо.

Т. Р.

НА СОВЕТСКОМ АВТОМОБИЛЕ

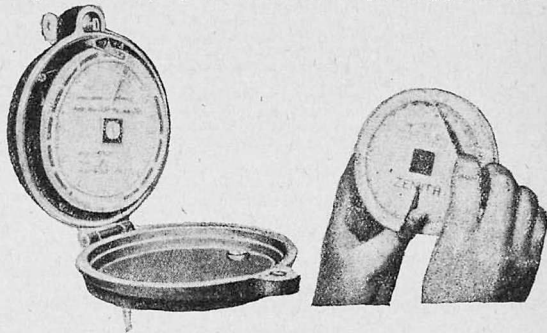
ДОЛЖЕН СТОЯТЬ СОВЕТСКИЙ АВТОМЕТР

В № 6 журнала «За рулем» т. Родионов говорит, что «путевой лист в правильной постановке эксплуатации автопарка играет колоссальную роль» и что недооценка этой роли приводит к тому, что в результате получаются «дурные цифры».

Имеется прекрасный контролер в путевке, который, «добрю и злу внимая равнодушно», воспроизведет с точностью всю картину рабочего дня автомобиля. Этот контролер заперт на замок, может быть и запломбирован и поэтому не подвергается никакому постороннему

ряд линий, которые вследствие незначительного расстояния между ними сливаются в одну толстую черту от 2 до 4 мм. На рисунке это хорошо видно. Сопоставляя толщину линии с временем прохождения в данном месте штифта, можно установить различные моменты работы автомашины. Проведенное ЦАНИИ испытание приборов в эксплуатационных условиях показало, что прибор более точно фиксировал рабочий день машины, чем путевка шофера этой машины.

Приведенный на снимке прибор фирмы «Зенит» рассчитан на несколько суток непрерывного дей-



Слева—автометр в раскрытом виде. В верхней части штифт, который чертит линии различной толщины (видны на диске). На диске произведен подсчет количества времени в движении и на стоянке. Справа показано, как работает прибор в течение нескольких суток подряд без смены диска. Штифт проходит в разрез и продолжает контролировать работу.

воздействию. Мы говорим о приборах-автометрах, которые механически учитывают работу автомашины. За границей несколькими фирмами эти приборы выпускаются двух основных видов—приборы инерционные, т. е. работающие без привода, действующие вследствие соприкосновения при езде, и приборы приводные, соединенные с движущимися частями автомобиля. Возможно сочетание того и другого принципа в одном приборе.

В основном устройстве прибора таково. В прочной оправе помещается катающееся тело, которое вследствие толчков при езде приводит, при помощи системы рычажков, в действие штифт (виден сверху левого рисунка). В оправе прибора помещен часовой механизм, вращающий диск-циферблат с нанесенными на нем часовыми делениями. На диске слой парафина, штифт при записи снимает парафин, обнажая диск, который обычно бывает красного цвета. Пока автомобиль стоит на месте, штифт чертит ровную тонкую линию. При езде штифт чертит

ствия. После того как диск совершит полный круг, штифт вследствие имеющегося надреза изгиба пройдет под первый диск и будет отмечать работу на втором и т. д., вплоть до 8 суток.

Приборы первого рода—инерционные—регистрируют лишь время стоянки и движения автомобиля. Других показателей километража скорости, скорости движения на каждом данном участке они не отражают, в то время как приборы приводные воспроизводят и эти моменты.

Наша промышленность освоила производство автомобилей. Надо организовать и выпуск таких приборов. Эти приборы явятся прекрасными помощниками диспетчера в деле выполнения плана—графика. Уже имеются первые сведения об изобретении автометра изобретателем т. Киенко. Надо изучить прибор т. Киенко в эксплуатационных условиях и в дополнение к советскому автомобилю дать советский автоматр.

НЕГОДЯЕВ - АВАРИЙЩИКОВ

Вечером 30 марта две сестры—Жилкина А. А. и Антошина Н. А., мирно беседуя, возвращались к себе домой.

На углу Арсентьевского переулка они сошли на мостовую, чтобы пересечь Люсиновскую улицу. Пройдя половину улицы, они вдруг услышали звуки сигнала. Справа, к Добрынинской площади, быстро неслась большая грузовая машина.

Сестры поспешно подались назад, к левой стороне улицы, но машина, как бы преследуя их, также свернула налево.

Обе женщины в ужасе вновь побежали на правую сторону, стремясь поскорее достигнуть спасительного тротуара. Вот они уж на тротуаре—в потоке других, спокойно идущих по улице. Но громадная масса пятитонного грузовика настигает сестер на самой середине тротуара... Обе сестры были убиты на месте.

Машина, проехав по тротуару еще некоторое расстояние, наскочив на дерево, содрал с него хору и оставив сорванный борт, сошла на мостовую и скрылась.

Шоферу московского отделения Мособлавтогужтреста Андрееву 23 года, шофером он работает с 1930 г. За это время он перебувал во многих учреждениях, но больше четырех-шести месяцев нигде не засиживался. Увольняется «по собственному желанию», а фактически за халатное отношение к машине.

В 1933 г., в марте, на станции ж. д. он учинил дебош и был осужден на один год принудительных работ. В августе того же года имел аварию; также был предан суду и осужден к году принудительных работ.

30 марта этого года он приступил к работе «под мухой».

Первая ездка сошла благополучно. Вторую ездку нужно было совершить из Подольска в Москву и обратно. Выехали из Подольска под вечер.

— Ехал он очень быстро,—рассказывает сидевший рядом с ним заведующий торговым отделом подольского горпо т. Кульков.—По дороге я не вытерпел и говорю Андрееву: «Поез-

жай тише, чего ты гонишь машину». А он мне отвечает: «Это не твое дело и тебя не касается». И еще больше прибавил газу.

Подъезжаем к Москве. Я опять его прошу сбавить ход. А он меня обругал и продолжал мчаться дальше.

По Люсиновской улице, одним из оживленных-ших участков города, грузовая пятитонная машина неслась со скоростью не менее 50 км в час.

Переходящих улицу женщин заметили у Арсентьевского переулка на расстоянии 40 метров.

Дали сигнал. Женщины остановились и сейчас же быстро попятиться назад. Андреев вместо того, чтобы взять правее, повел машину влево, прямо на них. Переходившие бросились бежать наперерез и вбежали на противоположный тротуар. Но в это же время на самом перекрестке машина взяла кругой вираж и с Арсентьевского переулка въехала на тротуар Люсиновской улицы и здесь настигла несчастных женщин.

— Остановись, мы задавили женщин!—закричал шоферу Кульков.

Но Андреев нажал на газ, и машина с невероятной скоростью помчалась прочь, ломая все на своем пути.

Андреев приехал на фабрику как ни в чем не бывало. Кульков сошел раньше. Несмотря на отсутствие правого борта, машина была нагружена, и Андреев отправился в Подольск.

Обратно Андреев поехал опять по Люсиновской улице. На углу того же Арсентьевского переулка он остановил машину и пошел осматривать место наезда, а заодно поискать оторвавшийся борт. Но борта на месте не оказалось, и Андреев спокойно поехал дальше.

Поступок Андреева не является обычным. В практике шоферов наезды на людей возможны, хотя и не в такой безобразной обстановке, и шофер должен твердо знать и соблюдать те правила, которые на него возлагает закон и его пролетарское сознание.

Наезд на людей по советским законам карается по 139, 145 или 111 статьям Уголовного кодекса,—смотря по последствиям и обстановке. Но действия Андреева московская милиция и прокуратура приравняли к бандитизму.

Только бандит, только человек с кровожадными инстинктами животного и жестокостью зверя мог вести себя так, как Андреев.

Борьба за чистоту шоферских кадров, за пролетарскую шоферскую честь, за высококультурного рулевого социалистического транспорта—это задача самих шоферов и всех автоработников.

Андреевым не должно быть места среди шоферов. Но недостаточно заклеймить их позорным именем бандита. Вся водительская масса должна встать на защиту своей чести и высокого звания.

Наехать на человека и скрыться, не оказав помощи пострадавшему,—это бандитизм. Так должна рассматривать подобные поступки шоферская общественность.

«Беспощадная борьба с бандитами!»—Так должен звучать голос многотысячной шоферской массы.



На снимке шофер Андреев Б. Г. (в полубухе) и управляемая им грузовая машина № Д7551 со сбитым бортом

Фото автора

Арсен Туманян

О Б С У Ж Д А Е М „КОДЕКС ПОВЕДЕНИЯ ХОРОШЕГО ШОФЕРА“

Начиная с № 23 за прошлый год и кончая № 7 за этот год, в журнале печаталась серия статей т. А. Туманяна под общим названием „Кодекс поведения хорошего шофера“. В этих статьях автор пытался сформулировать те требования, которые предъявляет социалистический автотранспорт и широкая пролетарская общественность к советскому водителю автомашины.

„Кодекс“ может быть создан лишь с помощью всей шоферской массы. Поэтому редакция ставит на обсуждение шоферов вопросы, затронутые т. Туманяном.

Ниже мы печатаем отклики с мест на статьи т. А. Туманяна.

Редакция

В Н О Ш У С В О И Д О П О Л Н Е Н И Я

Вопросы, поднятые т. Туманяном, интересны и своевременны и требуют лишь некоторых дополнений.

Эти дополнения следующие.

1. Надо обязать хозяйственников не выпускать грязную машину из гаража, а водителю—запретить на ней выезжать. Этот вопрос нужно узаконить раз и навсегда.

2. Для поднятия авторитета и заинтересованности шоферов нужно упразднить 3-й разряд шоферов, оставив только 1-й и 2-й разряды, одновременно значительно повысив требования подготовки молодых шоферов.

3. Шоферам нынешнего 1-го разряда, имеющим непрерывную практику от десяти лет и выше, надо присвоить звание автотехников, предварительно пропустив их через краткосрочные курсы (3—6 мес.) для повышения их теоретического уровня в области автотехники.

Эта армия передовиков-шоферов прошла огромную практику в качестве шоферов и ремонтеров и обладает большими знаниями автодела. Она на 60—70 проц. уже подготовлена

для этого и после дополнительной подготовки явится прекрасным пополнением наших довольно скудных кадров автотехников. Тем самым в подготовке этих кадров будет достигнута большая экономия и в затратах и во времени.

Практиков-автотехников можно будет использовать на административных должностях шоферов-бригадиров и вплоть до директоров транспортных организаций.

Осуществление этого мероприятия значительно подняло бы интерес к повышению технических знаний среди шоферов низших разрядов.

4. Необходимо теперь же в крупных промышленных центрах с большим автотранспортом наладить лучшие взаимоотношения между шоферами и работниками регулирования уличного движения, чего до сего времени еще нет. Нужна обоюдная помощь, каждый шофер должен помнить, что регулировщик является для него другом, предостерегающим его от всевозможных опасностей.

Ленинград

Г. Романюк

„КОДЕКС“ ЗАСЛУЖИВАЕТ САМОГО ПРИСТАЛЬНОГО ВНИМАНИЯ

Напечатанная в журнале «За рулем» серия статей т. Туманяна «Кодекс поведения хорошего шофера»—нужное и полезное дело и заслуживает самого пристального внимания каждого водителя механического транспорта.

Необходимо не только проработать, но и твердо усвоить те основные положения, которые развиваются в этих статьях. Неплохо было бы, если бы в гаражах и автобазах были проведены коллективные обсуждения всех тех вопросов, которые поднял журнал «За рулем».

Со своей стороны я рекомендую только что начинающим работать шоферам безоговорочно выполнять следующие условия:

1. Не выезжать на линию, не убедившись в полной исправности машины.

2. Тщательно и регулярно осматривать все сочленения и крепления, особенно рулевого управления.

3. Не превышать установленной скорости.

4. Строго соблюдать и выполнять все правила уличного движения.

5. Совершенно не употреблять спиртных напитков.

Только при соблюдении всех этих условий можно быть гарантированным, что по вине шофера не произойдет аварии.

Ведь это позор для водительских масс, что шофер стал известным как льяница, что во всех случаях аварий, при всяком несчастном случае население становится на сторону потерпевшего, хотя нередко в происшедшей аварии шофер бывает не виноват.

Пора, наконец, разбить укоренившееся в населении далеко не лестное мнение о шоферах. Нужно изгнать из среды шоферов всех тех, кто позорит звание шофера и дезорганизует дисциплину на местном транспорте. Ведущая роль в этом деле должна принадлежать Автодору.

Ст. Щелково

Василий Белов

СИГНАЛ В РУКАХ ЛИХАЧА—ЭТО СИГНАЛ БЕДСТЕИЯ

Я вполне согласен с т. Туманяном что в большинстве случаев виновниками аварий являются шоферы.

Наряду с прочими, уже отмеченными у т. Туманяна моментами, характерными для несознательного шофера-лихача, есть еще один очень важный момент,— это автомобильный сигнал.

Несознательный шофер-лихач летит из переулков, через перекрестки, мимо трамвайных остановок, все время неистово трубя в рожок. Ему, шоферу, кажется, что на многолюдной улице, в потоке других автомашин и трамваев, исключительное внимание прохожих и проезжающих приковано к нему, и среди разногласного хора сигналов его рожок слышнее всех. Ему невдомек, что проходящий через улицу пешеход оглушен гудками, звонками, несущимися к нему по разным направлениям, что пешеход теряется среди этих сигналов. Не считаясь с этим, шофер-лихач несется, не сбавляя хода, полагаясь исключительно на свой сигнал. В результате—аварии и катастрофы.

Есть такие «водители», которые нужно-не-нужно, все равно нажимают на сигнал. Таким по-

стофонам жизнь не мила, если сигнал тих, потому что сигнал у них—вся опора, на него вся ставка. В руках у таких шоферов сигнал является пособием лихачества.

Из собственной практики я убедился в том, что сигналы можно сократить на 90 проц.

В целях борьбы с лихачеством считаю очень полезным применить давно испытанное средство—агитационно-воспитательный плакат с соответствующим текстом, внушающим шоферу основные правила поведения.

Борясь с лихачеством шоферов, надо вести борьбу одновременно и с лихачами-пассажирами. Есть и такие. В известном мне учреждении был уволен шофер за то, что под влиянием борьбы с лихачами-аварийщиками он твердо решил быть осторожным. Товарищ, которого обслуживала машина шофера, оказался недовольным «медлительностью» и «излишней» осторожностью водителя и шофер был уволен.

Такие факты также требуют решительного отпора со стороны шоферской общественности.

А. Кислов

Москва

Равняться по лучшим

50 000 километров БЕЗ ЕДИНОГО РЕМОНТА

Как известно всем шоферам, автомашина, сделавшая пробег 2500 км, должна идти в ремонт № 0. Если машина прошла 5 тыс. км, она нуждается в ремонте № 1. После 30 тыс. км необходим серьезный ремонт № 3.

Машина АМО-3 Николая Резвых прошла уже и пять, и пятнадцать, и 50 тыс. км, ни разу не становясь даже на нулевой ремонт.

После этого амовка Николая Резвых прошла еще 20 тыс. км и только когда перервалило за 50 тыс. т. Резвых привел свою машину в ремонтную мастерскую.

Николай Резвых катил мимо ремонтных мастерских не потому что ему неизвестно было о существующем расписании ремонтов. Любимо обслуживаемая своим водителем машина николико не нуждалась в ремонтах. Когда после 50 тыс. км пробега Резвых впервые привел свою амовку в ремонтную мастерскую, то оказалось, что она требует совершенно незначительного ремонта, и т. Резвых тут же собственноручно привел в порядок выявившиеся неисправности.

Резвых не только хороший водитель, но и общественник. Он председатель мсткома своего гаража Евпаторийского полигона.

Как лучший производительник-ударник и общественник т. Резвых трижды премирован. Евпаторийское отделение союза шоферов гордится такими водителями.

Председатель евпаторийского отделения союза шоферов **Парфенов**

Евпатория

ГЕРОЙ ТРУДА АТОМ ОВСЕНЯН

ЦИК Армении постановил наградить его высокой наградой, потому что его Форд, а потом Кадилак не знают ни одной человеческой

жертвы, не терпели ни одной аварии. Потому что Форд, а потом Кадилак Овсеняна, катаясь по улицам Ленинакана, своей чистотой и блеском в любую погоду, своей исправностью при любом бездорожье говорят всем: смотрите как Атом Овсенян — образцовый шофер — ведет свою машину. Учитесь у

Овсеняна быть хорошими водителями.

Только пройдя 40 тыс. км, стала машина Овсеняна на первый ремонт.

Атом Овсенян—ударник, энтузиаст своей машины и автотехники вообще и активно учит он тому же молодых шоферов Ленинакана.

С. Аветисян

Ленинакан



ПРИСПОСОБЛЕНИЯ

ДЛЯ БОЛЬШЕЙ УСТОЙЧИВОСТИ КУЗОВА

НА АМСТЕРДАМСКОМ САЛОНЕ 1934 г.

Независимая подвеска колес и обтекаемость кузова занимают все более прочное место в американских и европейских автомобильных конструкциях.

Устройство независимых подвесок и отличие американских систем от европейских уже достаточно известны читателям «За рулем» из предыдущих номеров журнала, и Амстердамский салон, за исключением незначительных конструктивных изменений, часто продиктованных стремлением обойти патент, ничего нового в этой области не принес.

Для читателей «За рулем» Амстердамский салон интересен, главным образом, новыми конструкциями стабилизаторов, применение которых, впрочем, стоит в непосредственной связи со степенью распространения независимой подвески колес.

На большинстве демонстрировавшихся типов машин стабилизаторы устраниваются над задней осью и предназначаются для уменьшения боковых колебаний кузова.

Применение мягких рессор для независимой подвески показало, что этим конструктивным улучшением нельзя достигнуть действительно хороших результатов, если одновременно не удастся обеспечить повышение (или хотя бы сохранение) устойчивости кузова.

Широкое распространение нашел себе крутильный стабилизатор Мартин-Бинахон (рис. 1),

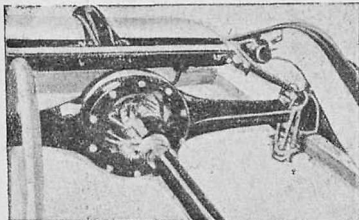


Рис. 1

существенная особенность которого состоит в том, что он не в полной мере передает одно-сторонние воспринимаемые рессорой толчки на остальные рессоры, а уменьшает их посредством работы крутильного стержня. Это,

конечно, представляет большие преимущества, обеспечивая устойчивость кузова, но, однако, не лишает стабилизатор серьезных недостатков,

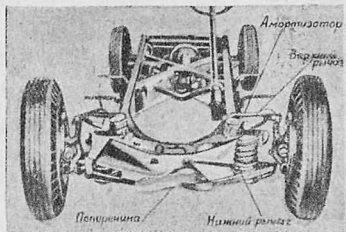


Рис. 2

в частности того, что уменьшает восприимчивость рессоры как раз в тот момент, когда она особенно необходима, т. е. когда колесо преодолевает препятствие.

У некоторых типов машин, в частности у Бюнка (рис. 2), с целью лучшей фиксации положения задней оси (посредством стабилизатора и амортизатора) рессоры снабжены серьями с обеих сторон.

У Делаж под карданным патрубком расположена труба довольно большого размера, крепящая шарнирно у коробки дифференциала и шасси. Она работает в плоскости, поперечной направлению движения, и исключает возможность скручивания между шасси и задней осью.

На выставке демонстрировались также аналогичные приспособления для передних осей (например, Гумбер). Однако все эти конструкции следует рассматривать как временные меры при устройстве независимой подвески, направленные к обеспечению устойчивости кузова и предохранения его от влияния центральных сил. Все они сами не лишены еще серьезных недостатков, заложенных часто в самом принципе их работы (например, Мартин-Бинахон).

Эти соображения приводят к выводу о том, что идея придания устойчивости кузова в машинах с независимой подвеской при одновременном сохранении рабочей восприимчивости рессор окончательно не разрешена.

Ю. Клейнерман

Рабочие и работницы! Техника в период реконструкции решает все! Осваивайте новую технику в промышленности—в этом теперь главное!

Обмениваемся опытом Таражей

КАК ПРЕДОХРАНИТЬ РАДИАТОР АВТОМОБИЛЯ ГАЗ ОТ ТЕЧИ ВСЛЕДСТВИЕ РАСХАТЫВАНИЯ

Предложение тов. Ярошевича С. (Мангущская МТС, Мариупольского района)

Одно из слабых мест автомобиля ГАЗ—это частая течь радиатора в нижних заклепках, швах крепления нижнего резервуара, а иногда

Надев этот хомут на радиатор, нижние концы его приклепывают к нижней планке (основание) радиатора, а места, где были припаяны верхние концы боковин, припаяются к верхнему резервуару, чтобы не было бокового шатания радиатора.

Кроме того, если есть возможность, необходимо отпаять нижний резервуар и напаять на головки заклепок защиту из тонкой латуни.



Рис. 1

и в нижних основаниях трубок, появляющаяся, как показали наблюдения, в результате обрыва боковин, скрепляющих верхний резервуар с основанием. Применяемый у нас способ скрепления верхнего резервуара с основанием дал прекрасные результаты, устранив случаи течи радиатора, появившиеся до этого через каждые 5—10 дней работы.

Способ этот заключается в следующем. Из миллиметрового листового железа вырезается полоска шириной до 30 мм и такой длины, чтобы концы ее захватывали верхние концы боковых планок (см. рис. 1). По середине полоска делается немного шире 30 мм, чтобы можно было прорезать отверстие для наливного патрубка. На обоих концах просверливаются по 3 отверстия для заклепок.

Боковины радиатора отпаяются (если они еще не оторвались), и эта полоска приклепывается к обоим верхним концам их, после чего получается целый хомут, охватывающий радиатор с трех сторон (см. рис. 2).

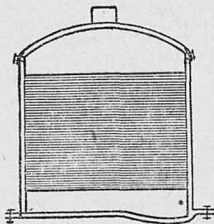


Рис. 2

Подобный метод крепления радиатора не мешало бы применить и на заводе, так как на всех новых машинах через первые тысячи километров радиаторы начинают протекать.

БОЛЕЕ УДОБНЫЙ СПОСОБ ВКЛЮЧЕНИЯ ПЕРЕНОСНОЙ ЛАМПЫ

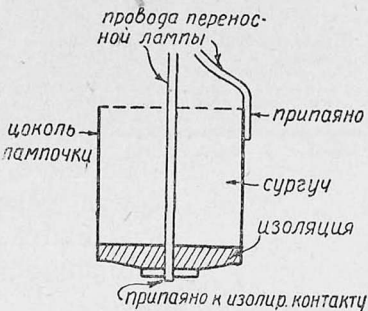
Предложение шофера Кальницкого (Москва, гараж ВЭТ)

При пользовании переносной дорожной лампой, питаемой от аккумулятора автомобиля, обычно один провод лампы присоединяется на массу, а другой—на провод аккумулятора, что сопряжено с затруднениями и неудобствами.

Для более удобного включения переносной лампы предлагаю следующее.

Берется цоколь испорченной одноконтактной лампочки. Стекло и цемент удаляются. Слегка подогрев центральный изолированный контакт, отпаяем от него проводничок.

Берем один конец провода переносной лампы, пропускаем его сквозь изолированный контакт (если отверстие мало, то можно осторожно его рассверлить) и снаружи припаиваем к контакту. Конец другого провода припаиваем снаружи цоколя. Внутри цоколь заливается сургучом и т. п. При пользовании лампой цоколь вставляется в патрон щитковой лампочки или в специально установленный.



УПОРЯДОЧИМ ПОЛЬЗОВАНИЕ АВТОСВЕЧАМИ

Предложение шофера Мишенина Н. Д. (Н-Тагил, Высокогорский рудник)

Работая в гаражах четыре года, я убедился, что автосвечи не используются до конца и выбрасываются, имея еще вполне исправные части.

Как правило, негодность свечи заключается в порче фарфора, и вот свечи, имеющие совершенно неповрежденные патроны, разбрасываются по гаражу, валяются в ящиках машин и пропадают. В одном только нашем гараже при 15 машинах сдали в утиль 85 кг, не считая пропавших.

Эти свечи легко можно было бы восстановить, сменив только лишь фарфор, что стоило бы гораздо дешевле замены всей свечи, сохра-

нилось бы много тонн металла и дадо бы громадную экономию во всем нашем автотранспорте.

Мое предложение заключается в следующем: нужно ввести такой порядок, чтобы Авторемснаб не выдавал новых свечей без замены негодными свечами или корпусами. Негодные свечи и корпуса отправлять на завод или мастерские для ремонта.

Это даст большую экономию металла, рабочего времени, разгрузит станки, и стоимость свечей значительно снизится.

СВЕЧЕОЧИСТИТЕЛЬ

Предложение шофера Теремязева Е. А. (Москва)

Я предлагаю сделать очень простой и очень удобный свечечиститель. Нужно взять обрезок старой трубы длиной 150—170 мм и толщиной 30 мм, на концах нарезать внутреннюю резьбу с таким расчетом, чтобы с одного конца можно было ввернуть свечу по диаметру своей нарезки в 18 мм, а с другого конца диаметром в 22,2 мм и одновременно необходимо выточить пробочки диаметром размера свечей, т. е. 18 и 22,2 мм для завертывания отверстий трубы. Внутрь трубки нужно опустить шток 25—30 простых иголок или же

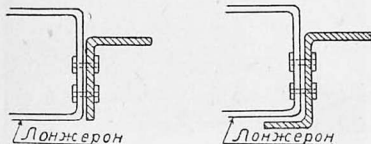
нарубить стальной проволоки в 0,5 мм толщины и длины 50—60 мм.

Для того чтобы прочистить загрязненную нагаром свечу, нужно вывернуть с одного конца свечечистителя пробку и налить в него немного больше половины бензина, ввернуть по резьбе загрязненную нагаром свечу и начинать взбалтывать (резко). Иглы сбивают и соскабливают со свечи нагар, а бензин одновременно промывает ее от грязи, и свеча хорошо очищается.

ВИДОИЗМЕНЕНИЕ ОПОРНОГО КРОНШТЕЙНА ПОДРЕССОРНИКА НА АМО-3

Предложение т. Ярошевича С. (Мангушская МТС, Мариупольского района)

Кронштейны, на которые опирается добавочная задняя рессора (подрессорник), на АМО-3, часто теряются ввиду того, что срезаются крепящие их болты.



Для избежания этого необходимо делать кронштейны по следующей форме: сторона, прилегающая к лонжерону, должна быть немного длиннее фабричной, а выступающий ниже лонжерона кусок кронштейна загнут так, чтобы он зацепился за нижний обрез лонжерона. Тогда толкающие усилия от рессоры будут восприниматься не болтами, а этим загибом, и болты всегда будут целые.

ИНТЕРЕСНЫЙ ОПЫТ ИСПРАВЛЕНИЯ КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ В АВТОМОБИЛЯХ СПА

Много мучений подчас доставляют шоферам коробка передач и гибкое сочленение в 5-тонных автомобилях СПА, неисправности которых выводят из строя машину.

Заведующий гаражем Стройбюро уральского ОГПУ в г. Свердловске т. В. Иванов провел интересный опыт, могущий оказаться полезным и другим автохозяйствам.

У вышедшей из строя пятитонки СПА были заменены фирменные коробки передач и сцепления на коробку с машины Я-5 и сцепление АМО-3, что потребовало только небольшого изменения маховика.

Карданный вал был подвешен ниже, и болты в гибком сочленении стали хорошо держать.

Переделанная машина находится в эксплуатации более шести месяцев, работая на весьма скверных дорогах и по бездорожью, нередко с перегрузкой, и при этом никаких технических недостатков не обнаружилась. Случаев соскакивания сцепления не наблюдалось; скорости включаются хорошо.

Инж. Н. Панютин

Редакция просит товарищей, направляющих для помещения в печати свои материалы, сообщать одновременно: точный адрес (с указанием почтового отделения), имя и отчество (полностью), так как без этих сведений почта не принимает к переводу причитающийся за использованные материалы гонорар.

СПИДОМЕТР, ЗАПИСЫВАЮЩИЙ СКОРОСТЬ ЕЗДЫ

Новый, выпущенный за границей, спидометр указывает количество пройденных километров и

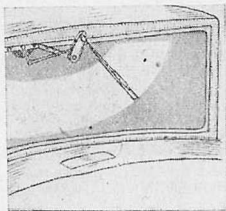


скорость, развиваемую машиной в каждую минуту езды.

Степень скорости регистрируется самопишущим прибором в виде кривой на разграфленном полукруге.

СТЕКЛОЧИСТИТЕЛЬ С БОЛЬШИМ ПОЛЕМ ДЕЙСТВИЯ

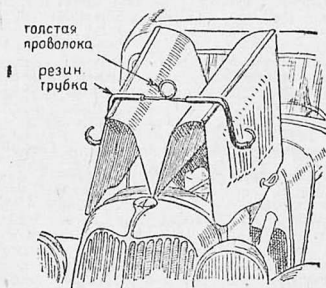
Одновременно с вращением вокруг одного центра этот стеклоочиститель, благодаря системе рычажков, совершает движение вдоль по стеклу



и очищает большую площадь на стекле. Стеклоочиститель приводится в действие маленьким электромотором. Он выпущен в Англии.

ДЕРЖАТЕЛЬ КАПОТА ДВИГАТЕЛЯ

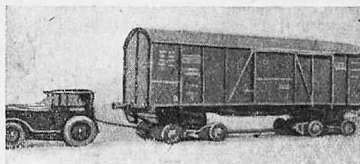
Доступ к двигателю чрезвычайно облегчается одновременным открыванием обеих створок капота. Для удерживания створок сейчас применяется специальный держатель, изготовленный



из толстой проволоки (см. рис.). Чтобы защитить лакированную поверхность капота от царапин, на концы держателя надевают по отрезку резиновой трубки.

ТОВАРНЫЙ ВАГОН НА БУКСИРЕ АВТОМОБИЛЯ

На некоторых железнодорожных станциях Германии товарные вагоны переводятся непосредственно с рельс на восьмитонные тележки и до-

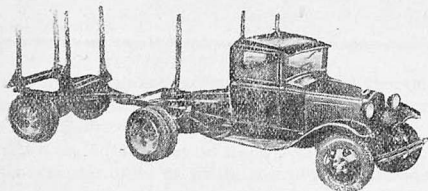


ставляются на буксире автомобиля к двери казачика. Этот способ доставки дает большую экономию времени и средств, расходуемых обычно на перегрузку товара из вагонов.

ГОРЬКОВСКИЙ АВТОЗАВОД ВЫПУСТИЛ АВТОЛЕСОВОЗ

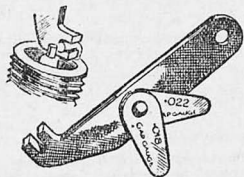
Экспериментальным цехом Горьковского автозавода им. Молотова выпущены 3 мощных автолесовоза. Они находятся на испытании.

На снимке — автолесовоз на дворе Горьковского автозавода.



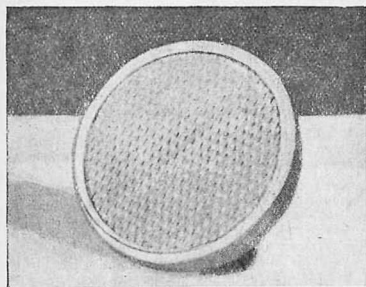
УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ИНСТРУМЕНТ ДЛЯ ПРОВЕРКИ И УСТАНОВКИ ЗАЗОРА МЕЖДУ ЭЛЕКТРОДАМИ СВЕЧИ

Прибор (см. рисунок) состоит из небольшого ключа, который помогает легко выпрямлять по-



гнувшиеся электроды свеч, и из двух измерительных пластинок различной толщины, служащих для замера зазора.

НОВЫЙ ВОЗДУШНЫЙ ФИЛЬТР „ДЕЛЬБАГ-ВИСКИН“



Воздушный фильтр «Дельбаг-Вискин» имеет жесткий фильтрующий слой из листовых сталь-

ных прокладок, которые, не в пример пористым материалам, не смещаются ни под напором воздуха, ни при очистке фильтра (см. рис.).

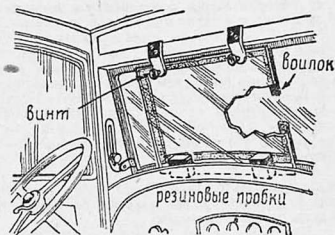
Внутри фильтрующего слоя имеется множество недосигаемых для потока воздуха плоскостей и уголков, в которых собирается пыль, не закупоривающая таким образом фильтра.

Коэффициент «полезного действия» этого фильтра очень высок — 98—99 проц.

ПРЕДОХРАНЕНИЕ СТЕКЛА ОТ ЗАТУМАНИВАНИЯ

Запотевание стекла ветрового щитка устраняется при помощи следующего приспособления.

Вырезается небольшое стекло и накладывается



на переднее окно так, что края его опираются на войлочную (или фетровую) рамку. Благодаря этой прокладке, между верхним и нижним стеклом остается воздушное пространство, мешающее образованию пара на стекле.

Накладное стекло придерживается сверху прибитыми к раме зажимами, концы которых привинчены к стеклу; снизу же это стекло прижато двумя резиновыми пробками. Стекло легко снимается при отвинчивании верхних винтов и снятии пробок.

В связи с огромным наплывом писем в редакцию «За рулем» по вопросам технической консультации и автодорожной работы, свидетельствующих о крайней необходимости для молодых кадров шоферов, трактористов, дорожников и автодоровцев, особенно на периферии, в разрешении различных вопросов, редакция «За рулем» и Центральный совет Автодора СССР организуют

ВСЕСОЮЗНУЮ ЗАОЧНУЮ КОНСУЛЬТАЦИЮ

для читателей журнала «За рулем», газеты «Автодор» и членов Автодора. Запросы по консультации можно посылать как в адрес журнала (1-й Самотечный пер., 17), так и в адрес Центрального совета Автодора. На конвертах необходимо делать пометку «для консультации».

Члены Автодора должны указать номер своего членского билета, а подписчики — номер подписной квитанции.

Техническая Консультация

ПОД ОБЩЕЙ РЕДАКЦИЕЙ инж. И. И. ДЮМУЛЕН

Тов. Борисову Г. Г. (Гаврилов-Посад)

1. В некоторых учебниках по автомобилю Форд сказано, что вторичная обмотка в катушке зажигания соединена с первичной обмоткой. В других учебниках говорится, что вторичная обмотка соединена с „массой“ Почему такое расхождение?

В автомобилях Форд первых выпусков вторичная обмотка соединялась с массой. В настоящее время в катушках зажигания всех советских машин вторичная обмотка соединена с первичной.

2. Почему на автомобиле Форд с „массой“ соединяется положительный полюс, а в других марках автомобилей с „массой“ соединен отрицательный полюс?

Единственным различием систем „+“ или „-“ на массу является более быстрое выгорание плюсовых контактов прерывателя и электродов свечи. Следовательно, в тех машинах, у которых соединен на массу „+“, будет скорее выгорать контактный винт прерывателя, который сменить проще, чем контактный молоточек. У свечей также будут скорее выгорать „массовые“ электроды, которых бывает два и, следовательно, свеча прослужит дольше, нежели в случае выгорания центрального электрода, что происходило бы при соединении „-“ на массу.

3. Почему нельзя ставить опережения зажигания, когда автомобиль буксует (нагруженный), и почему от этого получают аварии?

Когда буксующий автомобиль попадает на твердую почву, число оборотов двигателя сразу уменьшается. В случае ранней остановки зажигания происходят преждевременные вспышки, обратные толчки на поршень, и давление резко возрастает. У автомобиля Форд алюминиевые поршни имеют с одной стороны разрезы и при сильном обратном давлении газ как раз давит с разрезов стороны поршня, что ведет к раскалыванию поршня.

Тов. Галузину (Кунгурская МТС, Уральской области)

1. Цементируются ли коленчатые валы двигателя Форд-А.

Шейки коленчатых валов вообще не цементируются. Коленчатые валы делаются из хромоникелевой стали, не требующей цементации. В последнее время шейки валов хромируют, т. е. при помощи электричества отлагают слой твердого металла—хрома.

2. Могут ли перегорать лампочки в фарах при коротком замыкании в патроне или в цепи?

Нет, так как в этом случае ток или не заходит в лампы, или если и заходит (при неполном коротком замыкании), то меньшей силы, чем нормальный ток накала.

3. Из какого материала сделана рама Форд-АА? Из углеродистой стали

4. До какого размера диаметра цилиндров двигателя Форд-А допустима разработка или раслифовка цилиндров?

Увеличение диаметра цилиндра Форд за счет расточки стенок можно допустить до 102—103 мм, не более.

5. Какой допускается эллипс шеек коленчатого вала Форда-А как коренных, так и шатунных подшипников?

Эллипс не допускается больше: для коренных шеек 0,002" или 0,0508 мм, а для шатунных более 0,0025" или 0,0635 мм.

6. До какого размера диаметра шеек коленчатого вала Форд допускается снятие эллипсов?

Диаметр шеек коленчатого вала можно уменьшить не более, как на 1,5—2 мм, так как падает его прочность.

Тов. Серпухову (г. Сухум)

В комплекте чертежей АМО-3, составленных инж. Соломонидиным и изданных Снабводотдором под редакцией Маркова и Андропова, возвратный путь вторичного (переменного) тока высокого напряжения проведен через аккумулятор. Каким образом может возвращаться во второй конец всей вторичной обмотки ток высокого напряжения через аккумулятор и почему этот ток не возвращается по более короткому пути?

Ток высокого напряжения имеет возвратный путь через все замкнутые в данный момент цепи, по которым ток может попасть во 2-ю обмотку; путем с наименьшим сопротивлением является путь через аккумулятор.

Тов. Духневскому (г. Сквиря, УССР, МТС)

1. Какая разница между дифференциалом разгруженным и неразгруженным и почему применен термин неразгруженный?

Термин разгруженный и неразгруженный применяется обычно к полуосям, а не к дифференциалу. Полуоси бывают: загруженные, полуразгруженные и разгруженные.

К первому типу относятся полуоси, которые воспринимают крутящее усилие от мотора и изгибающие усилия от веса автомобиля, тяги, торможения и заноса.

Ко второму типу принадлежит полуоси, которые воспринимают усилия крутящие и частично изгибающие.

К третьему типу — те полуоси, которые воспринимают на себя только усилия крутящие.

Все это осуществляется конструкцией крепления полуосей колес и размещением подшипников.

2. По какой причине у АМО-3 на ходу машины появились перебои, прекратился как первичный, так и вторичный ток, а на другой день без всякого ремонта машина заработала нормально? Стартер и динамо на машине — Делько.

Не видев машины в момент остановки, трудно с уверенностью указать причину внезапного исчезновения тока, но возможны были следующие причины: 1) разряд аккумулятора, который после ночи стоянки „отдохнул“, накопив достаточной энергии; 2) попадание в прерыватель на контакты воды, масла, грязи и т. д., 3) нарушение хорошего контакта в проводке. Более вероятно третья причина.

3. Почему на машине Форд при наличии тока в первичной и вторичной обмотках подчас отсутствует ток в свечах?

Если ток есть во вторичной обмотке, а в свечках тока нет, то это показывает на загрязнение свечей копотью и нагаром, что дает возможность высокому напряжению стекать на массу, минуя электроды свечей.

4. Как нужно разводить кислоту в зимнее время.

Нормальное разведение кислоты для аккумулятора при заливке ее по Боме 16 — 18°; при полной зарядке крепость станет равной 32°; заряженный аккумулятор замерзает лишь при морозе более 50° по Цельсию, т. е. увеличивать плотность кислоты нет надобности.

5. Что нужно сделать с зажиганием на машине Форд, когда утерян ключ?

При потере ключа нужно вынуть колонку, отвернуть ее от бронированного провода, снова поставить ее на место, в образовавшееся отверстие поставить пробку с проткнутым гвоздем или проводом, который должен упираться в имеющуюся там пластинку, а провод (изолированный), приделанный к этому гвоздю, нужно соединить с тем концом первичной обмотки, от которого идет провод в замок, причем этот провод следует отделить от bobины.

Тов. Баусову Г. Н. (г. Новый Петергоф)

Во всех учебниках сказано, что ток высокого напряжения из bobины течет по вторичной обмотке через распределитель на центральные электроды свечей, далее проскакивает искра и ток течет на массу автомобиля и по массе поступает во вторичную обмотку bobины.

Был проделан такой опыт.

Отняли bobину и повесили ее на нитку. Мотор работал хорошо на всех оборотах, следовательно отсюда можно сделать вывод, что ток туда не тек, далее ему есть еще один выход — идти на положительный полюс батареи, но в этом случае у нас токи могут встретиться из батареи в батарею, и вот я, да и вся школа, находимся в заблуждении: если ток идет в батарею от свечей, то каков вольтаж, а может быть он еще идет куда-нибудь?

Путь тока высокого напряжения с массы свечей по массе автомобиля и далее на полюс аккумулятора, соединенный с массой (для фордовских установок „+“ на массу), пройдя аккумулятор, ток проходит по стартерному проводу, на ключ зажигания в первичную обмотку индукционной катушки и во вторичную обмотку, которая одним своим концом припаяна к первичной обмотке. Прохождение тока в направлении через аккумулятор, несомненно, имеет место, но вреда ему не приносит, так как его сила ничтожна и выражается в тысячных долях ампера.

Есть еще пути для тока высокого напряжения. Это — через нити электрических лампочек, если они включены. Проследив по схеме, вы узнаете, что ток с массы автомобиля может пойти в нить любой лампочки, далее по проводам через центральный переключатель, амперметр, коробку клемм, ключ зажигания, первичную обмотку и попадает во вторичную. Таким образом путь разветвляется через нити ламп и аккумулятор.

Тов. Воронину С. (ст. Волочиск, Ю.-З. ж. д.)

1. Как правильно понимать схему зажигания автомобилей Форд А и АА, так как в одних

схемах, например у Карягина, изд. 1933 г., ток первичной цепи регистрируется амперметром, а по другим схемам не регистрируется, например Чудаков и др.?

Включение первичной обмотки bobины в цепь амперметра не обязательно, почему не всегда мы видим это и в схемах. Такое включение дает лишь возможность наблюдать поступление тока в bobину. В американской фордовской схеме амперметр не включен в цепь bobины.

2. Как правильно подсчитать емкость аккумулятора по положительным пластинам в ампер-часах?

В высококачественных аккумуляторах наибольший предел емкости составит 1 ампер-час на 22 г полного веса положительной и отрицательной пластин, т. е. 1 кг пластин даст 45 ампер-часов; так как вес сосуда, зажимов, жидкости и т. д. составит примерно 50 проц. веса пластин, то следовательно 1 кг веса всего аккумулятора даст емкость 22,5 ампер-часа. Подсчет приближенный, точно определить емкость аккумулятора трудно вследствие влияния большого числа факторов.

3. Есть ли предохранитель в bobине Форд и где он помещается, если нет, то каким образом предохраняется обмотка?

Ответ см. в № 4 „За рулем“ за 1934 г.

4. Как сохранять аккумулятор, если машина становится на продолжительное время (6 месяцев и больше)?

Для длительного хранения аккумулятора рекомендуется полностью его зарядить, затем вылить электролит и промыть дистиллированной водой.

5. На bobинах автомобиля Амо-3 выпуска 1931 г. установлено добавочное сопротивление. Каково его основное назначение и как оно включается в цепь по отношению динамо и батареи?

Добавочное сопротивление включено на bobине последовательно 1-й обмотке; его назначение: автоматически ограничить силу поступающего в 1-ю обмотку тока в случаях: 1) медленного вращения двигателя и, следовательно, продолжительного замкнутого состояния контактов или 2) невыключенного зажигания при контактах, случайно находящихся в замкнутом состоянии.

Действие заключается в следующем: сопротивление — металлическое с большим температурным коэффициентом, нагреваясь от прохождения тока, увеличивает свое сопротивление, вследствие чего сила поступающего от аккумулятора тока ограничивается безопасной для обмотки величиной (величина сопротивления и материал соответственно подбираются).

Тов. Никитенко Г. (г. Ейск)

Не приносит ли вреда засасывание смеси в цилиндры мотора с выключенным зажиганием перед полной его остановкой, что практикуется для обледенения последующего запуска?

Надо считать, что засасывание смеси в горячий мотор при последующем скором запуске его не вызовет конденсации паров бензина, а потому и безвредно для мотора. Предельная температура приема перед длительной остановкой не рекомендуется вследствие конденсации паров бензина, смывания смазки и разжижения ее.

ОБСТОЯТЕЛЬСТВА „НЕПРЕОДОЛИМОЙ СИЛЫ“

Хорошо, выгодно, весело живется в Клиновском отделении Заптранса. Умеют здесь составлять хорошие договоры. А с умно составленным договором—ни хлопот, ни забот.

Решили в Клиновском Заптрансе создать себе спокойную жизнь и составили договор для «грузохозьев».

Пункт 1-й: ...«Заптранс принимает на себя... а) автогрузевые перевозки грузов, кроме... тяжелых и длинномерных грузов»...

Пункт 19-й... «Грузохозьян» улачивает Заптрансу... за перевозку тяжелых и длинномерных грузов, не предусмотренных тарифом облсполкома, по соглашению сторон»...

Одна выгода уже есть. Заптранс то, что потяжелее и длиннее, не перевозит... за цены, установленные облсполкомом, а если вы хотите,—давайте сторгуете «по соглашению сторон». В практике оно так и есть.

Поскольку тяжелые и длинные грузы возить выгоднее, постольку Заптранс перед их хозяевами готов пройти на задних лапках. Ну, а если двенадцать клиновских фабрик, или их ОРСы, или заготовительные организации будут приставать с требованиями возить их грузы, то им можно ответить:

— Читайте пункт договора 27-й:

«Заптранс освобождается от перевозок и связанного с этим дополнительного расходов в случаях: бездорожья... «неисправности грузохозьяна» (?)... отсутствия горючего... смазочных... резины...».

Ну, а если и это не помогает, то и «в случаях обстоятельств непреодолимой силы»...

Что это за «случай обстоятельств непреодолимой силы»?—авторы договора (кстати сказать, утвержденного на собрании «грузохозьев») держат в секрете.

Но это все цветочки. Есть и ягодки. Недавно у ОРСа Сукногтреста пропал вагон соли.

Везли ее от станции до складов и по пути соль исчезла. То ли она затерялась в грузовиках, то ли осела в столовке Заптранса, это так и осталось невыясненным. Были десетки и других пропаж, и килограммовых и тонновых. И поскольку за такие вещи руководителя Заптранса (Клиновского отделения) Цибанова могут пригласить к прокурору, Цибанов застраховал себя пунктом 32.

Этот пункт поможет Заптрансу наладить и снабжение и самоснабжение. Везешь плановый сахар или крупу на фабрику имени Дзержинского, по пути можно завернуть к себе. А здесь с грузом может случиться то, что сказано в пункте 32:

«За недостачу, порчу Заптранс, в случае своей вины, отвечает в размере себестоимости грузохозьяну недостающего или испорченного груза...»

Хорошо по себестоимости приобретать чужой товар!

Раньше плохо себя чувствовали грузчики и шоферы. Везут ящики водки и облизываются. Хочется—и боязно. Кто тянул—попадался. А теперь эту самую водку «хоть лей, хоть лей, хоть оканчивайся», потому что есть пункт 17-й:

«Водка в открытых ящиках, а также посуда от нее, принимаются и сдаются как по железнодорожной станции, так и на складах грузохозьяна количеством ящиков по учету заполняемых гнезд в ящиках, но без емкости бутылок»...

Вот именно, без емкости бутылок! Выпил на-ходу, сунул пустую бутылку в гнездо—и дело в шляпе.

Искренно жаль поэта Некрасова, что он не дожид до наших дней. Он бы непременно включил в свою поэму «Кому живется весело, выгодно на Руси» заптрансовских работников. Им теперь и выгодно, и весело.

Е. Розенблюм

г. Клинов

ЗДЕСЬ О ДОРОГАХ НЕ ДУМАЮТ

В Славянском районе, Азово-Черноморского края, проводятся крупные работы по сооружению большой оросительной сети для организованных здесь рисовых совхозов.

В широких масштабах развернута здесь на рисовых полях рытье канав, каналов, водосборных коллекторов и всей сложной оросительной системы. Таким образом здесь изрыта в разных направлениях огромная площадь в 10 тыс. гектаров.

Трудная культура рис. Много труда и средств затрачивается на обработку земли, на уборку риса, но всего труднее вывозить рисовый урожай из полей на элеватор.

Не так далеко—только 30 км от центра совхоза до элеватора, но из-за отсутствия маломальски сносных дорог короткий путь этот становится мучой для шоферов и бедствием для грузовиков. Дороги настолько изрыты, что в хорошую погоду по ним можно ехать со скоростью не более 15—20 км в час, а после хотя бы небольшого дождика и вовсе проехать невозможно.

Из-за сквернейших дорог в совхозе осталось невывезенным большое количество риса урожая прошлого года, и его пришлось вывезти зимой, по ухабам и канавам, калеча и без того небольшой совхозный автопарк.

А ведь совхоз богат мощными тракторами, имеет грейдеры и струги, при помощи которых можно построить хорошие профилированные дороги.

Но никто об этом не думает. В то же время рядом, в соседней станции—Красноармейской в прошлом году при помощи тракторов и грейдеров построены чудесные дороги, которые связали между собой многие полевые бригады совхозов с элеватором. Следовательно, при желании вполне возможно наличными средствами совхоза построить надлежащую дорожную сеть, но именно желания и интереса к этому со стороны дирекции совхоза нет. Здесь предпочитают качить машины и на несколько месяцев запаздывать с вывозом риса, оставляя дороги в прежнем безобразии.

Н. Яковлев

ПО ДОРОГАМ ПОШЛИ КРАСНЫЕ КОЛХОЗНЫЕ ОБОЗЫ СО СТРОИТЕЛЬНЫМ МАТЕРИАЛОМ ДЛЯ ДОРОЖНЫХ РАБОТ

Три года Серебряно-Прудский район плелся в хвосте прочих районов Московской области в отношении дорожного строительства; против руководящих работников дорожного отдела были возбуждены уголовные дела за растраты, хищения и подлоги. «Достойные» руководители понесли должную награду—от двух до трех лет тюрьмы.

Вплоть до декабря прошлого года в дорожке царил хаос и самотек. Денег не было, лес для мостов не заготавливался. Подвозка камня и песка даже не начинали.

Приступив в конце декабря к заведыванию дорожкой, новый завдоротделом прежде всего принял меры, чтобы привлечь в аппарат людей, способных по-большевистски драться за выполнение плана дорожного строительства. Немедленно было приступлено к вывозке камня и песка.

Ход дорожного строительства взяли под свое наблюдение райком ВКП(б) и райисполком, мобилизовавшие внимание колхозников к дорожному делу.

Было проведено два слета колхозников по вопросам дорожного строительства, эти же вопросы ставились и на всех пленумах сельсоветов.

Каждому колхозу и сельсовету было дано конкретное плановое задание по вывозке строительных материалов, при этом точно указывалось, откуда брать песок, лес, куда складывать, когда все это должно быть выполнено.

Дорожные работники не сидели в канцелярии за писанием циркуляров. Каждый из них был прикреплен к определенным сельсоветам и колхозам.

В основу руководства была поставлена проверка исполнения: ежедневный точный оперативный учет, показывающий, кто вперед, кто отстаёт.

На основе данных учета и ежедневной проверки оперативность руководства была поднята на значительную высоту: ежедневно по вечерам через посредство центральной телефонной станции вызывались для отчета уполномоченные сельсоветов и колхозов, проверялся ход работ, давались конкретные указания.

Благодаря всем этим мерам район был «взбодражен» и вывозка камня и песка впервые за много лет приняла массовый характер. Ежедневно по дорогам проходили груженные строительными материалами колхозные обозы. Несмотря на сильные морозы, достигавшие 30°, колхозы высылали по 350—500 подвод и за 15—18 км привозили на места будущих работ камень и песок.

Все время проводилась разъяснительная работа. Передовые сельсоветы—Глубовский (председатель Карпушин), Шеметовский (председатель



Можайская МТС готовит новые кадры трактористов. На снимке—курсанты-трактористы курсов Можайской МТС на практических занятиях

(Фото Сильвестрова (Союзфото))

Щеглова), Ново-Мойгородский (председатель Шкарин) раньше всех выполнили свои планы по доставке камня, а за ними потянулись и другие.

Отдельные колхозы района, например, им. Сталина, «1 мая», Беззубовского сельсовета, закрепленные на возку песка и расположенные от места работы в 14—15 км, организовали специальные бригады по 6—8 подвод, которые, обеспечив себя продовольствием, а лошадей фуражом, на неделю выезжали к месту работ, выполняя план вывозки песка за свои колхозы.

При громадном подъеме и энтузиазме масс колхозников и единоличников план вывозки камня на 10 февраля был выполнен на 114 проц.—вывезено 3030 куб. м, песка на 80 проц.—вывезено 2400 куб. м, леса—100 куб. м.

В настоящее время дорожка заканчивает строительство двухразрядного моста через реку Солоничу в 18 пог. м.

Мособлтранс выделил дорожке машинно-дорожный отряд.

Серебряные пруды, Моск. обл.

Г. Кузнецов

АВТОКАДРЫ, РОЖДЕННЫЕ В ПУСТЫНЕ ЧЕРНЫХ ПЕСКОВ

В конце февраля в каракумских песках состоялся первый выпуск автошколы при Серном руднике. Автотранспорт Туркмени в области черных песков получил новое пополнение в количестве 26 водителей автомашин. Двадцать шестым был начальник рудника т. Струков.

Водители машин закреплялись для работы на Серном руднике в течение двух лет. Они дали обещание, что будут драться за сохранность автомобиля, за освоение новой промышленной

территории в пустыне. Каждый из шоферов взял обязательство теоретически обучить и практически подготовить в 1934 г. по пять новых шоферов.

Выпуск шоферов пустыни был проведен в торжественной обстановке. Горняки, химики, строители—все были здесь, чтобы приветствовать «своих товарищей по совместной работе в борьбе за серу. Пять лучших из окончивших курсы шоферов были премированы. Чернявский

КНИЖНАЯ ПОЛКА АВТОДОРОВЦА

НОВЫЕ КНИГИ ПО АВТОМОБИЛЯМ, ТРАКТОРАМ И ДОРОГАМ

АВТОМОБИЛИ

К. М. СОФРОНОВ. Карбюрация в современных автомобильных двигателях. Гострансиздат, 1934 г., 11 п. л., 98 рис. Ц. 2 р. 65 к.

Книга рассчитана на практического автоработника, который хочет повысить свои теоретические знания в области карбюрации автомобильных двигателей. Основная часть книги посвящена изложению процессов, протекающих в карбюраторе. Для более углубленного изучения этих процессов в книге даны основные законы физики, знание которых необходимо для проработки курса. В книге даны также сведения об автомобильных топливах и их физико-химических свойствах, приведены конструкции современных карбюраторов и изложены методы подбора и регулировки карбюратора.

Проф. Е. А. ЧУДАКОВ. Расчет автомобиля, ч. II, Госмашметиздат, 1933 г., 8 п. л., 140 рис. Ц. 3 р. 60 к.

Настоящая книга представляет собою вторую часть общего курса по расчету автомобиля и включает в себя данные по расчету механизмов управления (рулевого управления и тормоза). Первая часть этой работы — «Силовая передача» — уже вышла из печати. Третья часть — «Ходовая часть автомобиля» — вскоре выйдет в свет.

Данный труд является учебником для студентов автомобильных вузов и пособием для конструкторов и научных работников, связанных с делом конструирования и расчета автомобилей. Книга может служить также пособием автомобилистам-производственникам и эксплуатационникам в их основной работе.

ТРАКТОРЫ

Е. Д. ЛЬВОВ. Тракторы, их конструкция и расчет. ОНТИ НКТП СССР, Госмашметиздат, 1933 г., 3-е издание, 23 п. л., 312 рис., Ц. 6 р. 50 к.

Эта книга освещает в последовательном порядке теоретические и конструктивные вопросы, связанные с проектированием тракторов.

По сравнению со 2-м изданием 3-е издание этой книги получит в основном следующие изменения:

Расширен раздел, касающийся описания устройства тракторов, введением конструктивного материала современных американских, европейских машин и тракторостроения СССР.

В части теории двигателя расширен конструктивный материал, переработаны и дополнены разделы, касающиеся динамики двигателя, упругих колебаний кручения коленчатых валов.

Значительно дополнена часть, касающаяся очистки воздуха при поступлении его в двигатель.

Часть книги, касающаяся динамики как колесного, так и гусеничного трактора, значительно дополнена и расширена. В расчете фрикционных муфт даны соображения расчета их, исходя из работы трения.

Переработан параграф, касающийся динамики поворота гусеничного трактора.

Спецификационные данные в конце книги модернизированы.

Настоящая книга рассчитана на вполне подготовленного читателя: инженера, студента вуза старшего курса, работающих в области проектирования тракторов и тракторных двигателей, для которых она может быть рекомендована в качестве руководства и учебного пособия.

ДОРОГИ

НЕКРАСОВ В. К. За социалистическую реконструкцию дорожного хозяйства городов. Гострансиздат, 1934 г., 2½ п. л. Ц. 55 к.

Брошюра является пособием для техников.

ГЛАВДОРТРАНС. Сборник распоряжений по автодорожному хозяйству РСФСР, вып. 2. Гострансиздат, 1934 г., 1¼ п. л. Ц. 75 к.

ГЛАВДОРТРАНС—ГПРОДОР Типовые проекты искусственных сооружений автогужевых дорог. Серия 2, вып. 4, Гострансиздат, 1934 г., 7⅞ п. л. Ц. 3 р. 25 к.

ЦУДОРТРАНС. Руководство для расчета отверстий малых мостов, труб и поверхностных водоотводов. П. Номограммы. Гострансиздат, 1934 г., 4 п. л., ц. 1 р. 35 к.

Ижн. А. В. РУСАКОВ. Производство земляных работ гидравлическим способом. Гострансиздат, 1934 г., 8¾ п. л., 166 рис. Ц. 1 р. 75 к.

В книге даются подробные сведения о приемах и методах проведения земляных работ гидравлическим способом. Детально освещены преимущества этого способа и область его применения. В книге наряду с опытом и практикой проведения земляных работ при помощи гидравлического способа в СССР отражаются и данные зарубежного опыта. Книга является пособием для техников и практиков.

РАЗНЫЕ

ЦУДОРТРАНС. Как обращаться с авторезиной. Инструкция шоферу. Гострансиздат, 1934 г., ⅞ п. л. Ц. 10 к.

АВТОДОР. Программа и методические указания допризывной подготовки учебной сети о-ва Автодор. Гострансиздат, 1934 г., 3,5 п. л. Бесплатно.

Все указанные книги продаются в магазинах Книгообъединения ОГИЗ (магазин № 59 Книгоцентра—Москва, Петровка, 15, магазин № 1—Тверская, 28, магазин № 2—Моховая, 17).

Кроме того единичные экземпляры высылает наложенным платежом «Книга-почтой», Москва, 64.

Отв. редактор Н. ОСИНСКИЙ

Зам. редактора Н. БЕЛЯЕВ

Издатель Журналино-газетное объединение

Уполном. Главлита В-85541 Тетред Н. Свешников Изд. № 123. Зак. тип. 374 Тираж 60.000 СтЛт Б-176×250 мм
1 бум. лист. Колич. знаков в 1 бум. листе 211 700
Журнал сдан в набор 10/IV 1934 г. Подписан к печати 7 мая 1934 г. Приступлено к печати 9 мая 1934 г.

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

ОФИЦИАЛЬНАЯ ТАБЛИЦА

тиража выигрышей по билетам 5-го разряда 4-й ВСЕСОЮЗНОЙ ЛОТЕРЕИ АВТОДОРА

Тираж производился 25 и 26 марта 1934 г. в гор. Минске в клубе им. Сталина.

ВСЕГО В ТИРАЖЕ РАЗЫГРАНО 6 801 ВЫИГРЫШЕЙ на сумму 234 000 рублей

№ серии	№ лотер. билета	Стом. выигр. в руб.	№ серии	№ лотер. билета	Стом. выигр. в руб.	№ серии	№ лотер. билета	Стом. выигр. в руб.	№ серии	№ лотер. билета	Стом. выигр. в руб.	№ серии	№ лотер. билета	Стом. выигр. в руб.	№ серии	№ лотер. билета	Стом. выигр. в руб.
00121	1-100	40 01774	1-100	10 03626	067	100 05128	067	300 06621	088	100 08626	067	100	08626	067	100		
00129	081	150 01803	051	300 03659	073	300 05140	097	300 06622	088	300 08643	008	300	08643	008	300		
00137	078	100 01825	006	500 03684	064	300 05182	060	40 06660	1-100	10 08664	089	100	08664	089	100		
00170	033	100 01855	033	3 000 03719	012	100 05223	1-100	10 06726	1-100	10 06873	1-100	10	06873	1-100	10		
00179	1-100	10 01893	037	100 03744	002	100 05256	012	40 06727	071	500 08719	074	300	08719	074	300		
00185	1-100	10 01977	1-100	10 03749	035	200 05282	063	300 06740	086	200 08742	073	200	08742	073	200		
00210	1-100	10 01982	092	150 03751	1-100	10 05320	069	3 000 06772	083	40 08747	047	40	08747	047	40		
00294	040	300 01999	095	300 03790	056	300 05340	052	150 06775	096	150 08757	041	200	08757	041	200		
00309	071	300 02005	1-100	10 03847	094	500 05421	033	150 06785	071	40 08789	056	150	08789	056	150		
00349	074	100 02009	058	100 03900	1-100	10 05449	093	150 06797	020	40 08796	030	150	08796	030	150		
00367	1-100	10 02030	1-100	10 03985	098	300 05482	004	300 06848	044	150 08840	035	300	08840	035	300		
00376	009	300 02053	081	40 03974	061	40 05492	1-100	10 06873	037	300 08919	085	300	08919	085	300		
00379	1-100	10 02115	064	150 04010	044	150 05500	098	300 06934	077	300 08947	040	100	08947	040	100		
00397	055	150 02127	035	300 04043	046	300 05528	074	150 06948	033	40 08963	046	3 000	08963	046	3 000		
00401	013	40 02139	1-100	10 04050	053	300 05554	031	300 06982	092	3 000 08978	089	100	08978	089	100		
00403	009	40 02152	027	300 04064	018	3 000 05569	013	150 07016	1-100	10 08983	090	150	08983	090	150		
00411	1-100	10 02205	039	100 04096	1-100	10 05580	081	200 07034	1-100	10 09009	1-100	40	09009	1-100	40		
00439	061	150 02216	051	300 04134	012	300 05806	041	300 07047	068	300 09067	044	100	09067	044	100		
00440	1-100	10 02321	005	300 04141	010	300 05612	040	300 07093	090	40 09073	008	150	09073	008	150		
00467	096	100 02350	004	100 04228	088	300 05620	085	200 07159	094	100 09113	073	300	09113	073	300		
00479	093	40 02351	1-100	10 04246	061	300 05631	044	100 07197	078	100 09146	015	300	09146	015	300		
00497	078	40 02390	022	100 04344	1-100	10 05666	1-100	10 07208	032	300 09174	074	100	09174	074	100		
00501	017	300 02431	054	300 04399	032	200 05671	048	150 07223	065	100 09218	070	150	09218	070	150		
00520	098	200 02457	100	200 04419	039	150 05733	081	300 07275	053	100 09222	044	40	09222	044	40		
00527	029	40 02482	057	150 04421	029	300 05767	062	100 07310	1-100	10 09253	035	300	09253	035	300		
00695	077	300 02484	083	40 04428	079	40 05783	002	306 07371	077	200 09262	026	100	09262	026	100		
00757	1-100	10 02513	040	300 04428	074	100 05796	029	200 07380	083	5 000 09320	052	40	09320	052	40		
00869	047	5 000 02588	008	100 04433	003	300 05798	1-100	10 07390	003	300 09333	061	300	09333	061	300		
00885	065	100 02599	048	150 04438	090	40 05818	072	150 07426	1-100	10 09408	079	300	09408	079	300		
00939	1-100	10 02599	022	500 04446	1-100	10 05891	089	300 07440	053	40 09415	066	100	09415	066	100		
00941	058	150 02615	022	300 04459	088	300 05934	100	100 07513	021	300 09478	061	150	09478	061	150		
00957	015	300 02672	080	100 04461	032	100 05953	072	200 07526	019	300 09486	1-100	10	09486	1-100	10		
00972	024	100 02716	019	300 04466	087	40 05999	1-100	10 07543	050	300 09488	042	100	09488	042	100		
00987	077	300 02744	006	150 04621	066	300 06031	064	40 07548	073	300 09513	014	500	09513	014	500		
00398	093	100 02758	004	5 000 04560	086	150 06059	054	40 07569	071	150 09529	078	150	09529	078	150		
01016	1-100	10 02881	088	40 04570	095	200 06076	022	100 07594	044	300 09550	1-100	10	09550	1-100	10		
01072	036	300 02902	062	100 04593	1-100	10 06076	053	300 07717	055	150 09555	038	100	09555	038	100		
01116	044	300 03048	004	40 04622	043	300 06092	026	150 07735	081	300 09565	049	300	09565	049	300		
01138	085	500 03055	009	100 04625	076	150 06096	1-100	10 07902	041	100 09584	1-100	10	09584	1-100	10		
01148	068	300 03067	036	150 04671	1-100	10 06110	095	300 08000	082	150 09647	050	300	09647	050	300		
01173	042	5 000 03104	091	3 000 04688	1-100	10 06150	065	150 08004	005	40 09656	084	100	09656	084	100		
01178	040	200 03166	1-100	10 04721	056	150 06171	059	300 08011	031	150 09688	055	150	09688	055	150		
01214	060	300 03208	099	300 04751	010	300 06190	1-100	40 08061	083	500 09716	034	300	09716	034	300		
01215	076	150 03210	002	100 04766	050	40 08207	1-100	10 08085	039	150 09823	032	300	09823	032	300		
01218	036	40 03217	037	100 04781	025	150 06258	005	100 08184	015	100 09866	022	300	09866	022	300		
01255	089	100 03288	046	300 04794	079	300 06303	046	100 08241	006	150 09874	019	100	09874	019	100		
01352	036	300 03311	078	300 04855	002	300 06303	060	150 08283	071	3 000 09876	022	300	09876	022	300		
01447	084	300 03318	1-100	10 04856	024	40 06318	016	300 08321	001	300 09887	023	300	09887	023	300		
01483	009	500 03369	1-100	10 04878	036	150 06350	076	150 08333	008	150 09907	020	300	09907	020	300		
01521	039	300 03375	083	300 04891	018	300 06385	1-100	10 08371	093	300 09910	078	300	09910	078	300		
01523	080	300 03421	103	300 04926	091	200 06386	018	200 08523	014	300 09948	061	300	09948	061	300		
01572	086	150 03445	054	100 04982	043	100 06439	068	40 08557	068	200 10094	002	200	10094	002	200		
01632	073	300 03464	1-100	10 04998	1-100	10 06533	080	150 08558	057	3 000 10152	047	200	10152	047	200		
01636	086	150 03531	050	5 000 05010	011	300 06537	025	300 08561	085	100 10237	075	100	10237	075	100		
01695	032	3 000 03554	005	40 05060	033	300 06577	024	150 08603	096	300 10242	075	100	10242	075	100		

№ 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.
10245	023	300	11081	077	40	11720	080	300	12657	021	300	13355	1-100	10	14113	003	300
10271	032	40	11222	077	300	11737	074	100	12768	070	300	13364	006	500	14193	032	500
10291	017	300	11146	084	300	11750	1-100	10	12865	072	500	13388	008	40	14201	081	100
10346	076	300	11181	070	40	11866	021	100	12870	058	300	13398	071	200	14247	020	300
10351	098	200	11184	096	300	11887	058	5 000	12878	096	40	13485	087	300	14300	041	300
10360	1-100	10	11203	061	200	11923	017	300	12930	011	300	13497	067	5 000	14310	059	40
10369	047	200	11221	034	200	11944	1-100	40	13034	023	100	13581	089	100	14311	084	300
10386	070	300	11252	057	300	11958	1-100	10	13038	007	300	13588	039	300	14338	049	100
10421	095	100	11318	087	40	11999	061	40	13042	014	200	13605	1-100	10	14379	078	300
10482	1-100	10	11357	066	40	12024	055	300	13050	015	40	13608	098	150	14425	016	500
10554	078	200	11363	1-100	10	12031	077	100	13057	030	300	13618	044	300	14587	043	300
10577	064	150	11375	1-100	10	12121	007	40	13066	050	100	13640	099	150	14601	082	300
10598	056	300	11406	013	200	12193	038	200	13127	010	150	13669	1-100	10	14607	054	300
10777	023	100	11407	068	40	12213	007	300	13173	092	300	13720	035	100	14676	1-100	10
10802	068	500	11423	014	300	12230	1-100	10	13179	063	300	13790	067	300	14735	032	300
10838	065	100	11445	033	300	12258	066	150	13184	011	300	13797	014	300	14744	1-100	10
10862	059	5 000	11448	084	150	12300	070	40	13186	053	40	13806	088	300	14782	080	200
10904	099	40	11476	058	300	12312	061	100	13195	031	3 000	13838	014	300	14834	011	500
10991	013	100	11529	051	500	12314	012	300	13230	077	300	13879	004	300	14839	091	300
11002	090	150	11589	094	150	12339	1-100	10	13262	054	300	13894	050	200	14850	033	100
11011	086	100	11627	099	40	12418	087	300	13294	002	100	13963	064	100			
11015	078	100	11653	046	40	12454	083	40	13294	095	150	14068	093	5 000			
11037	062	150	11704	049	100	12556	061	300	13323	074	300	14100	099	100			

Порядок получения выигрышей:

1. Выигрыши по желанию выигравшего выдаются вещами или деньгами.
2. В таблице указана только стоимость выигрыша. Список выигрышей и стоимость каждого из них помещены на обороте лотерейного билета. 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 письмом ценным письмом по адресу: Москва, Маросейка, 3/13, Лотерейному комитету Автодора, при пересылке билета выигравший указывает свое желание получить выигрыш натурой и чем именно или деньгами, одновременно сообщая свой почтовый адрес, точно и разборчиво написанный, а также, если выигрыш предназначается к получению натурой, — наименование ближайших железнодорожной станции или пристани.
5. Выигрыши пересылаются выигравшим за счет Лотерейного комитета.
6. Срок заявки на получение выигрыша устанавливается 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.
9. Все справки по вопросам, связанным с получением выигрыша, можно получать в Лотерейном комитете ЦС Автодора по адресу: Москва, ЦС Автодора, Маросейка, 3/13.

Кроме этого все справки выдаются во всех организациях Автодора.

Председатель Тиражной комиссии (Главдортранс)—Иванов
Зам. председ. Тиражной комиссии (Наркомфина)—Малькевич
Зам. председ. Тиражной комиссии (ЦС Автодора БССР)—Кузов
Зам. председ. Тиражной комиссии (Минский ГС Автодора)—Шупак

Члены Тиражной комиссии:

От ЦК союза шоферов—Левин, от ЦК союза доршосстрой—Гольдин, от редакции „Звезды“ Рабцевич, от УПО ГПУ—Мороз, от УПО ГПУ—Какошин, от Наркомфина—Снитко, от Мингорсовета Автодора—Фабрикант, от завода им. Ворошилова—Ниселовский, от завода им. Ворошилова—Крайко, от завода „Большевик“—Ливанец, от завода „Большевик“—Окунь, от завода им. Мясникова—Лавя, от фабрики „Октябрь“—Мальшко, от электростанции—Юркевич, от ЦС Автодора БССР—Шибитков, от завода „Коммунар“—Кеншик, от Полоцкого райсовета Автодора—Богданов, от Слуцкого райсовета Автодора—Васин, от Гомельского РС Автодора—Лифшиц, от Бобруйского РС Автодора—Короткин, от Западного облсовета Автодора—Фетькин, от Транспортной роты—Болдаев, от Транспортной роты—Эдельштейн.

Ответственный секретарь Тиражной комиссии—С. Н. Рыбаков.