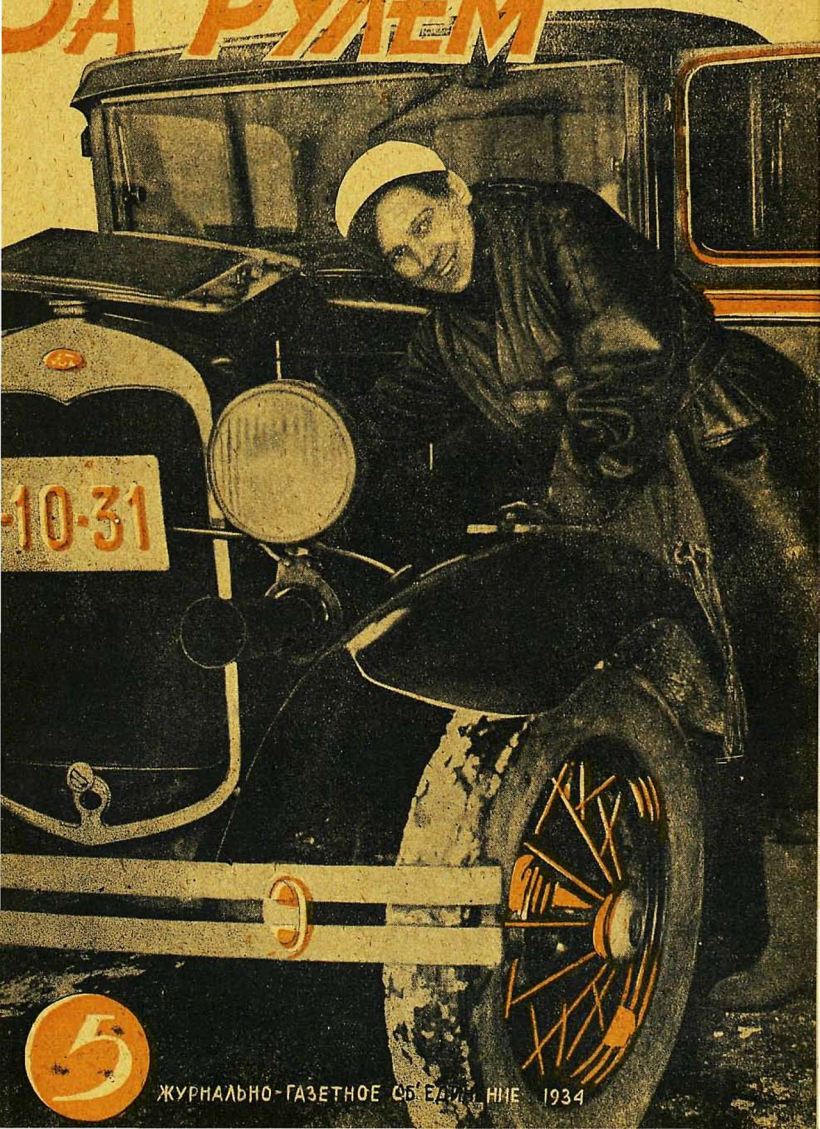


# ЗА РУЛЕМ



ЖУРНАЛЬНО-ГАЗЕТНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ 1934

**ПОПУЛЯРНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ  
ВСЕСОЮЗНОГО ОБЩЕСТВА АВТОДОР**

ВЫХОДИТ  
ДВА РАЗА  
В МЕСЯЦ

7 ГОД ИЗДАНИЯ



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

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

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

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

# РЕШЕНИЯ ПАРТИЙНОГО СЪЕЗДА — В ОСНОВУ ВСЕЙ РАБОТЫ АВТОДОРА

XVII партийный съезд получил в широких массах трудящихся название „съезда победителей“. Советская страна пришла к XVII партсъезду с огромными победами и достижениями во всех областях капиталистического класса — кулачество и окончательно укрепившись на социалистическом пути.

Годы первой пятилетки в корне изменили облик Советской страны. В СССР построена крупная техническая передовая промышленность и реконструировано сельское хозяйство.

Пролетариат, руководимый ленинской партией, убедил миллионы крестьянства в превосходстве колхозного производства и создал в деревне новый колхозный строй.

Огромные достижения имеются в деле улучшения положения трудящихся города и деревни. Ликвидована безработица, введен семичасовой рабочий день и уничтожено обнищание в деревне.

СССР превратился в страну передовой культуры. Ликвидирована неграмотность десятков миллионов рабочих и крестьян, широко развернулось внешкольное образование, в небывалых количествах вырос тираж газет и журналов.

Все эти достижения и успехи дали возможность развернуть на съезде такую гигантскую программу строительства во второй пятилетке, которая вызывает восхищение и изумление у пролетариата всего мира.

Мы не имеем возможности коснуться всех разделов и пунктов гигантской программы завершения технической реконструкции народного хозяйства, которая была принята съездом. Остановимся лишь на тех пунктах, которые касаются автотракторной промышленности, автотранспорта и дорожного строительства.

Программа, намечаемая вторым пятилетним планом по автодорожному строительству, зажигает энтузиазмом сердца автоторовцев, сердца трудящихся нашей страны. Во втором пятилетии СССР превращается в страну тракторов и автомобилей, в страну, где будет окончательно и бесповоротно покончено с тяжелым наследием царского прошлого — бездорожьем.

Съезд постановил увеличить парк автомобилей с 75 тыс. машин на 1 января 1933 г. до 580 тыс. машин на 1 января 1938 г., или почти в 8 раз. Увеличить грузооборот автотранспорта с 1 млрд. тонно-километров до 16 млрд. тонно-километров.

Выпуск автомобилей в 1937 г. должен составить 200 тыс., т. е. на 837 проц. больше чем в 1932 г. Бездорожье во второй пятилетке получит сокрушительный удар. Общая дорожная сеть страны будет увеличена на 210 тыс. км, не считая значительного строительства, проводимого за счет местных ресурсов.

Социалистическое сельское хозяйство во втором пятилетии резко увеличит свою машинную вооруженность. Количество машинотракторных станций с 2 446 в 1932 г. вырастет до 6 000 в 1937 г. и все колхозы будут ими охвачены. Тракторный парк вырастет в 3,7 раза, парк комбайнов вырастет до 100 тыс. штук, а автомобильный парк до 170 тыс. машин, т. е. более чем в 12 раз.

Автомобиль и трактор делаются популярнейшими машинами в нашем сельском хозяйстве. Сотни тысяч колхозников, еще недавно пахавших сохой и плугом, не знавших другой тяговой силы кроме лошади или вола, сейчас садятся за руль трактора и автомобиля, овладевая передовой техникой, подчиняя себе эту сложную и совершенную машину.

**СОДЕРЖАНИЕ**

1 Решения партийного съезда — в основу всей работы Автотора . . . . .

2 А. БАТЬ—Доева повесть в свою деревню: знание новой техники и энтузиазм автоторовца . . . . .

3 Проверяем результаты автоторовского похода имени XVII партсъезда . . . . .

4 И. Ф-Н.—Социалистический договор на ликвидацию бездорожья в деревне . . . . .

6 Инж. Н. МЕНГЕЛ—Как колхозу, совхозу и МТС правильно построить и содержать свои дороги . . . . .

8 П. САРСАТКИХ—Зеленение дорожная задача автоторовских организаций . . . . .

10 Г. ДЕМИН—Ремонт тракторов — подготовка к посевной . . . . .

1 Проф. Н. Г. БРИЛИНГ—Советский дизель-мотор Колду . . . . . 16

2 А. ИЗМАЙЛОВ—Без резины нет автомобиля . . . . . 19

3 А. ТУМЯНЯН—Кодекс поведения хорошего шофера . . . . . 22

4 Ф. КОРЗУН—Новая система зарплаты шоферов . . . . . 24

6 Н. З.—Умелой организационной работой обеспечим успех реализации 5-й автоторен . . . . . 25

8 Обмениваемся опытом гаражей . . . . . 26

8 Автоторовская викторина . . . . . 27

10 Новости мировой автотороной техники . . . . . 28

10 Техническая консультация . . . . . 30

12 Рабселькоры-автоторовцы пишут . . . . . 31

МАРТ 1934 г.

5

Автор, организующий общественность для скорейшей автомобилизации Советского союза, тракторизации и борьбы с бездорожьем, должен положить в основу своей дальнейшей работы решения XVII съезда партии.

План работ второй пятилетки и решения съезда по организационным вопросам должны стать программой работы о-ва во втором пятилетии. Только перестроившись на основе решений съезда, об-во Автордор сможет выполнить свою задачу помощи автотранспорту.

В чем же должна выразиться конкретно перестройка Авторы о-ва? Основное указание по этому вопросу мы находим в решениях съезда о ликвидации функционалки. Взаем существующих ныне секций и отделов в Автордоре, дублировавших работу друг друга или зачастую, наоборот, не знавших один о работе другого, организуются отделы по производственному признаку (сельскохозяйственный, промышленный и т. д.).

Особенное внимание нужно обратить на качество работы, качество руководства и укрепление общественной дисциплины.

...Даже многие из лучших руководящих работников до сих пор еще считают, что достаточно произнести речь или написать резолюцию о верности генеральной линии партии, чтобы задачу руководства считать выполненной, в то время как на деле распоряжения тех же руководящих работников, направленные к проведению директив партии, срываются плохо подобранными работниками и отсутствием проверки исполнения\*. (Из резолюции партсъезда по докладу т. Кагановича.)

Это указание съезда целиком относится и к Автордору. Не потому ли так часто бывает, что самые лучшие директивы, спущенные на места Центральным советом Автордора, подшиваются к делу и самым бесцеремонным образом не выполняются.

Вот наглядный пример состояния автордовской общественной дисциплины.

17 февраля состоялась радиоперекличка между областями и республиками, подписавшими с Чувашской социалистической договор на ликвидацию бездорожья. К микрофону были вызваны представители дортрансов и автордовских организаций областей и республик, которые подписали этот договор. В результате радиопереклички выяснилось, что большинство автордовских организаций не включилось в работу, не считает для себя обязательным выполнять указания Центрального совета Автордора об активном участии в реализации социалистического договора.

Ряд автордовских организаций на перекличку не явились вовсе, стыдись очевидно сообщить в эфир о своем полном бездействии.

Нужно ли более наглядное доказательство отставания организационной практической работы от требований политической линии партии в данный момент\*.

В предыдущем номере журнала в передовой, посвященной докладу т. Сталина, мы указывали на те конкретные реально осуществимые задачи, которые должны поставить перед собою автордовские организации. Улучшение работы автотранспорта, повышение квалификации шоферов, экономия масла, горючего и резины, дорожное строительство, эксплуатация дорог, — всюду Автордор должен выбирать совершенно конкретные участки и выполнять конкретную общественно-полезную работу.

В этой статье мы дополнительно коснемся одной из важнейших задач Автордора — пропаганды автотракторной и дорожной техники и участия в борьбе за улучшение советской машины и освоение новых конструкций.

Огромное значение в повышении общей автомобильной и дорожной культуры должны сыграть автордовские технические кружки. Изучение автомобиля, трактора и техники дорожного строительства — кровное дело всей автордовской организации. Нужно добиться во что бы то ни стало осуществления в самое ближайшее время лозунга в каждом автордовском коллективе не менее одного технического кружка.

Работа технических кружков наполнит повседневным конкретным содержанием работу низовых автордовских организаций. Участники технических кружков образуют огромный человеческий резерв, откуда в дальнейшем можно будет черпать кадры для вырастающего гигантскими темпами автотранспорта и дорожного строительства.

Конечно, мало дать лозунг, надо реально провести его в жизнь. Ставя себе задачей организовать в системе Автордора десятки тысяч технических кружков, нужно сейчас же приступить к разработке конкретных программ занятий, созданию доброкачественных стабильных учебников, снабжению кружков наглядными пособиями. Это должен сделать Центральный совет Автордора в самое ближайшее время.

Материалы проведенного в прошлом году конкурса на лучший учебник могли бы быть использованы сейчас, а в случае необходимости конкурс можно повторить.

Наконец следовало бы организовать в центре и при крупных областных и республиканских организациях курсы по подготовке преподавателей для этих технических кружков.

Большое значение для повышения интереса к автотехнике имеют практикующиеся на некоторых автобусах и в автомобильных клубах технические бои. Отдельные автордовские организации (Средняя Волга и др.) по собственной инициативе организуют сдачу норм на значек ГОТ (готов овладеть техникой), сами сочиняя эти нормы для значка.

Все это стихийно возникшее снизу движение за овладение автомобильной техникой не возглавляется в должной мере автордовскими организациями. До сих пор вопрос о соответствующем значке за овладение автомобильной техникой, о нормах, о правилах и программах технического боя лишь прорабатывается и увязывается.

Гигантские задачи второй пятилетки возлагают на Автордор обязанность быть на уровне тех требований, которые партия и правительство предъявляют к нему, как к одной из крупнейших общественных организаций. Нужно помнить поэтому, что „Непременным условием успешного осуществления этих задач съезд считает дальнейшее развертывание самокритики, социальности и самостоятельности партийных, рабочих и колхозных масс и их массовых организаций. (Из резолюции партсъезда по докладу т. Кагановича.)

# Тов. ДОЕВА ПОВЕЗЕТ В СВОЮ ДЕРЕВНЮ ЗНАНИЕ НОВОЙ ТЕХНИКИ И ЭНТУЗИАЗМ АВТОДОРОВЦА

Их сравнительно еще мало, женщин, обучающихся на автодоровских шоферских курсах.

Несмотря на примеры ударной работы на машинах высокого тоннажа, несмотря на то, что в Москве уже до десятка женщин управляют автобусами, женщина еще с опаской садится за руль грузовой машины.

В то же время женщины в общей массе курсантов часто выделяются лучшей успеваемостью и дисциплинированностью.

— Женщины всегда прилежнее мужчин; уж те, кто учатся—те работают во всю,—говорит заведующий учебной частью 2-й учебной базы Автодора т. Бабешко.

Самого лучшего мнения о женщинах-курсантках и шоферах, их пригодности к этому труду и т. Федотов—заведующий 2-й учебной автобазой.

Он рассказывает о комсомолке Дергей, помощнице слесаря, обучавшейся без отрыва от производства, худой и слабой, на которую он возлагал мало надежд как на шофера.

— Недавно приехала, не узнал. Довольная, веселая... Движения сильные, уверенные, работает шофером на своем же производстве. Зарплата ее повысилась в два с половиной раза.

Или т. Плевко, самая бедовая из последней группы; она шла впереди всех; ей не терпелось поскорее закончить курсы. По окончании она первая из всей группы устроилась на работу. Раньше она была товароведом.

Но лучшим примером большевистской настойчивости в преодолении трудностей на пути к овладению новой профессией является осетинка комсомолка Доева, обучающаяся в данное время на 2-й автобазе.

Доева—крестьянка, с десяти лет занимавшаяся тяжелой крестьянской работой.

Она приехала из далекой Осетии, из колхоза Гизель, в Москву специально для обучения шоферскому делу.

— В нашем крае нет ни одной женщины, которая управляет автомашиной,—говорит Доева,—и я, вот, захотела первой поехать на машину.

В деревне выдвигали девушек на учебу, и Доева попросила послать ее изучать автодело. Ее отравили в Москву, снабдив деньгами, командировкой, характеристиками.

Дальше начинаются злоключения. Доеву, не знающую ни города, ни языка, обокрали в первом же трамвае. Но не для того проехала она столько сотен километров, чтобы сдать перед первой неудачей.

В результате хлопот в осетинском представительстве, после первых недель нужды и лишения, Доева получила, наконец, направление на 2-ю учебную автодоровскую базу.

Доевой помогают все курсанты, а в особенности женщины; ударница-бригадирша Овчинникова взяла Доеву на буксир. И если из-за плохого знания русского языка ей еще иногда трудно бывает овладеть теорией, то практическая езда осваивается ею прекрасно. Она уверенно ведет свою машину.

— Довольно я пахала на лошадях,—говорит она и с возмущением рассказывает о своей сестре, верной старым предрассудкам, которая в ответ на ее письма домой об успехах в овладении машиной, пишет: «стыдно женщине быть шофером».

— Отец не такой,—добавляет Доева,—отец сам посылал меня учиться.

Но Доева не только стремится быть шофером, потому что ей нравится эта работа, она осознает все значение развития автотранспорта, она—за скорейшую механизацию сельского хозяйства, она знает, что для машины нужна хорошая благоустроенная дорога. Поэтому Доева—автодоровка! Автодоровкой она сделалась в Москве.

Вместе со знанием автодела она привезет в свою Осетию и новое отношение к автомобилизации и дорожному делу, новые методы борьбы за овладение машиной, трактором, дорогой, за высококвалифицированную женщину-водителя.

Л. Бать



В. Доева, слушательница курсов Мосавтодора при 2-й базе

Фото Тимофеева

# ПРОВЕРЯЕМ РЕЗУЛЬТАТЫ АВТОДОРОВСКОГО ПОХОДА ИМ. XVII ПАРТСЪЕЗДА

Всесоюзный автодорожный поход имени XVII партсъезда, объявленный Центральным советом Автодора, охватил большинство организаций.

Почти все советы о-ва от республиканских до районных, значительная часть коллективов и ячеек в декабре п. г. взяли на себя ответственные обязательства, которые в основном заключаются в следующем:

1. Укрепить низовые звенья о-ва.
2. Расширить сеть коллективов в колхозах, МТС и совхозах.
3. Организовать социалистическое соревнование по выполнению соцдоговора на ликвидацию бездорожья в СССР.
4. Практически участвовать в подготовке и проведении весеннего сева.
5. Усилить борьбу за образцовое сбережение автотракторного парка и подготовку кадров шоферов, трактористов, дорожников.
6. Укрепить и расширить организации юных друзей Автодора.

Все эти обязательства в большинстве случаев были подкреплены соответствующими цифровыми показателями о количестве новых ячеек, групп ЮДА, автошкол и курсов, о постройке и ре-

монте столько-то километров дорог и погонных метров мостков, ремонте определенного количества тракторов и сельскохозяйственных орудий и т. д.

К сожалению, хроническая болезнь автодорожных организаций—несвоевременная информация и плохо поставленный учет—не дают возможности дать сейчас подробный обзор выполнения обязательств по большинству организаций.

Центральный совет располагает пока крайне ограниченными сведениями и, повидимому, лишь от лучших организаций, а остальные дипломатично хранят молчание.

## Донецкая область

В № 2 журнала мы сообщали о том, что Донецкий областной совет о-ва поставил перед собой задачей до съезда партии вовлечь в Автодор не менее 20 тысяч трудящихся и в ряды ЮДА не менее 10 тысяч ребят. Как выполнены эти пункты обязательства?

Областной совет сообщает, что он создал 196 коллективов и ячеек и что количество членов организации возросло на 12 675 чел., с одновременным ростом актива на 724 чел. За это же время создано 36 групп ЮДА, с охватом 3 039 чел.

Большая работа проведена Донецкой организацией по подготовке кадров и технической пропаганде. До съезда партии создано по области 73 техкружка с охватом 4 193 чел., организовано 15 технических кабинетов и 5 автошкол. На существующих курсах выпущено к съезду 500 чел.

Автодор Донецкой области оказывает также практическую помощь предстоящему большевистскому севу. Он направил 17 бригад по ремонту сельскохозяйственного инвентаря, послал в 17 МТС 50 курсантов для форсирования ремонта тракторов, отремонтировал силами автодорожцев 23 трактора, 123 сенокосилки и 117 различных сельскохозяйственных орудий.

Хуже положение с дорожным строительством. Участие донецкой организации в подготовке к дорожностроительному сезону нельзя признать удовлетворительным. Правда, за небольшой период послано в сельсоветы 13 бригад, вывезено на трассу 173 куб. м стройматериалов, проведено 16 субботников по снегоборьбе с охватом 2 547 чел., но, учитывая исключительную важность ликвидации бездорожья в житнице угля и металла, эти достижения крайне недостаточны. Темпы участия Автодора в дорожностроительстве, особенно в заготовке и вывозке стройматериалов, необходимо резко усилить.

## Белоруссия

В Белорусской организации за последний предсъездовский период закончена перерегистрация членов о-ва в 15 районах, организовано 10 коллективов в МТС, 11 на заводах, и 3 в воинских частях, с общим охватом 1 050 чел.

По автодорожским организациям Белоруссии создано 20 кружков по изучению тракторного и дорожного дела, на которых обучается свыше 500 чел., организовано 6 курсов по повышению квалификации шоферов с охватом 125 чел.

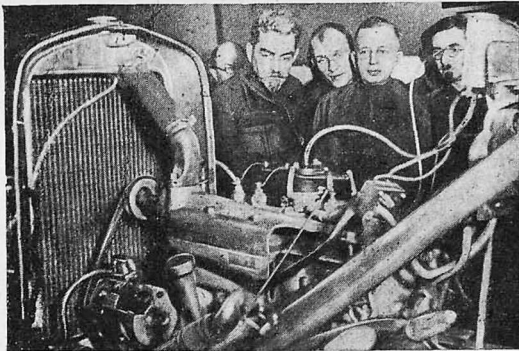


В подарок XVII съезду партии Мосавтоклуб выпустил специальную полутракторку ГАЗ, которая будет работать на вновь открывающейся станции технической помощи Авторемснаба. На снимке Т. Бычков Я. П.—главный механик 1 опытной станции Авторемснаба на машине скорой техпомощи.

Фото Кубеева (Союзфото)

Тт. Бубнов, Винтер и др. осматривают разрезную автомашину Горьковского завода на выставке в Политехническом музее, организованной к XVII съезду партии

Фото Гринберга



и выпущено 26 чел. В порядке повышения квалификации шоферской массы автодорожные организации проводят техбои; в течение декабря-января техбои проведены по четырем районам республики.

Помощь посевной выразилась в ремонте четырех тракторов и трех автомашин, в создании контрольных постов на заводах, изготовляющих запчасти к тракторам. Кроме того Автодор направил в МТС 5 бригад по ремонту тракторов и сельскохозяйственных орудий.

Автодор Белоруссии развернул широкую масово-разъяснительную работу вокруг задач дорожного строительства, добиваясь выполнения соглашения на ликвидацию бездорожья.

ЦС Автодора Белоруссии обязался построить 30 км, отремонтировать 75 км и озеленить 100 км дорог. В целях осуществления этих обязательств райсоветы Минска и Борисова заключили договора с учдорами на постройку 10 км, ремонт 25 км и озеленение 45 км дорог. Ведется работа по изготовлению простейших дорожных снарядов. К XVII партсъезду изготовлен 1 каток, 5 канавокопателей, 5 утюгов, 1 камнедробилка, свыше 20 кирок, 20 ломов, 38 лопат.

Выполняя основной пункт соглашения, автодорожные организации Белоруссии вывезли 200 куб. м камня, 50 куб. м песка и лесоматериалы для постройки трех мостов.

В Белоруссии проводится также большая работа по укреплению автодорожных организаций в пограничных районах.

## Башкирия

Башкирская организация наметила по плану похода имени XVII партсъезда завербовать в о-во 2 000 членов. Надо полагать, что эту цифру она перевыполнит, так как по сведениям только 5 районов автономной республики на 15—20 января завербовано 1 527 чел. К этому же сроку вовлечено в ряды юных друзей Автодора 1 800 ребят вместо 1 000 по плану.

Башкирский Автодор провел техбой среди шоферов, в котором первое место занял шофер-автодорец т. Ахмадеев, работающий в гараже башкирского совета Автодора. Тов. Ахмадеев был командирован на всесоюзный техбой в Москву и здесь занял третье место, получив в качестве премии патефон.

В помощь весеннему севу Башавтодор организовал 7 бригад по ремонту автотракторного парка в количестве 18 чел., создал три контрольных поста, отремонтировал 20 камер и 70 покрышек и собрал свыше 26 т утильрезины.

Активная помощь оказывается здесь дорожному строительству. По инициативе и при участии автодорожцев созданы дорожные секции при 20 сельсоветах, организованы 73 постоянных дорожных бригады имени XVII партсъезда с охватом 300 чел.; проведено 3 субботника, в которых участвовало около 1 300 чел.; вывезено 619 куб. м гравия и 224 куб. м леса. Специально на лесозаготовки Автодор направил 60 чел.

Отдельные неполные сведения имеются по Ленинградской организации. Они говорят о том, что здесь особенно большое внимание уделено технической учебе и подготовке кадров. При коллективах Автодора создано 117 кружков по ликвидации технической неграмотности, 29 технических кабинетов и 44 уголка.

На основе имеющихся материалов, конечно, нельзя подводить даже предварительных итогов. В ряде организаций—Харьковской городской, Московской областной и других обязательства по ходу им. XVII партсъезда выполняются плохо. За срыв похода в Харьков сняты руководители двух крупных коллективов. На совещании представителей райсоветов Московской области выяснилась совершенно безотрадная картина почти в 15 районах. Киргизский и Хакасский Автодор сообщили о том, что они никаких практических мероприятий по походу провести не могут, так как организации здесь лишь в начальном периоде восстановления.

Необходимо заставить руководителей автодорожных организаций отчитаться перед Центральным советом о выполнении взятых обязательств по походу имени XVII партсъезда. Это нужно сделать в самый ближайший срок. Необходимо также усилить участие автодорожных организаций в подготовке к дорожному строительству, в выполнении соглашения на ликвидацию бездорожья в СССР.

Практическое выполнение обязательств значительно укрепит и оживит работу автодорожных организаций.

10 февраля 1934 г.

# СОЦИАЛИСТИЧЕСКИЙ ДОГОВОР НА ЛИКВИДАЦИЮ БЕЗДОРОЖЬЯ В ДЕЙСТВИИ

ВЫВОЗКА МАТЕРИАЛОВ, РЕМОНТ ДОРОЖНЫХ СНАРЯДОВ  
И КАДРЫ — УГРОЖАЕМЫЕ УЧАСТКИ ДОРСТРОИТЕЛЬСТВА

ОБЗОР 2

— Да, интересные вопросы,—задушевно сказал т. Сафронов—главный инженер дорожно-эксплуатационного управления Цудортранса.— Своевременное составление проектов и смет к дорожным работам весной, заготовка и вывозка стройматериалов,—очень интересные вопросы.

В большое окно заглядывало февральское солнышко, снег быстро стаявал. Все напоминало, что весна не за горами.

— Так вот,—деловито встрепенулся главный инженер,—по первому вопросу—комната 22, товарищ Львов. По второму вопросу—комната 24, товарищ Левин. По вопросу финансирования—комната... спросите товарища Лившица. Что касается дорожных машин и снарядов, то...—Тов. Сафронов огляделся по сторонам и поманил к себе пальцем одного из сотрудников за соседним столом.—Вы, кажется, ведаете механизацией,—обратился он к нему.—Скажите, как у нас в этом году с дорожными машинами, вероятно парк увеличивается?

Инженер, ведающий механизацией, сделал усилие, чтобы вспомнить. Наконец, он вспомнил.—Интересующие вас сведения,—четко ответил—инженер,—вы сможете получить в планово-экономическом секторе, комната...

В секторе капитального и текущего ремонта сведения о подготовке к дорожному сезону были... на 1 января. Только от четырех областей были данные на 20 января. Ведающий вопросами заготовки и вывозки стройматериалов развернул весьма художественно разрисованный лист бумаги, где на фоне дорожного летнего пейзажа было выведено несколько цифр.

— Очень хорошая диаграмма,—рекомендовал ведающий стройматериалами,—только сведения немножко устарели...

Все это происходило 7 февраля.. Никто в функциональных органах Цудортранса не мог толком ответить на вопросы, непосредственно

к ним относящиеся. Никто не мог ответить, каково положение на местах в начале февраля.

Поэтому несмотря на то, что январь прошел под знаком такого большого политического события, как XVII партсъезд, которому предшествовало специальное постановление Совнаркома РСФСР о проведении месячника подготовки к дорожному строительству, итоги января приходится признать крайне слабыми. По РСФСР на 1 февраля заготовлено камня—34 проц., щебня—5,1 проц., гравия и песка—8,7 проц., леса—33,1 проц. Но большая часть заготовленных материалов лежит на местах заготовок, на трассу вывезена лишь небольшая часть. Дорожных машин и снарядов отремонтировано всего 20 проц.

Резкое отставание вывозки при весьма слабой заготовке и черепаши темпы ремонта дормашин и снарядов характеризуют состояние подготовки почти повсеместно.

В РСФСР только Горьковский край сумел ко времени открытия XVII съезда партии рапортовать о выполнении и даже перевыполнении взятых обязательств. В крае заготовлено камня 85 проц. от годового плана, гравия—94 проц., леса—59 проц., вывезено камня—52 проц., гравия—91 проц., леса—41 проц. Машинодорожный парк отремонтирован на 65 проц.

В УССР на первом месте идет Днепропетровская область, которая свои обязательства, принятые на всеукраинском дорожном совещании при Главдортрансе, выполнила и перевыполнила досрочно. Для строительства и ремонта сети государственных дорог заготовлено стройматериалов 55,6 проц. вместо 40 проц. от годового плана, вывезено на трассу 32,7 проц. вместо намеченных по обязательству 30 проц. По низовой сети заготовлено 119,8 проц., вывезено 46 проц.

Если сюда добавить Чувашскую АССР, которая к 25 января выполнила и перевыполнила



Брусчатка приходит на смену булыжнику. Строительство новых мостовых в Баку  
(Фото Союзфото)

весь годовой план заготовки камня (143 проц.), леса (101 проц.) и на 12 проц. перевыполнила годовой план вывозки камня, то этим будет исчерпан краткий перечень благополучных районов.

Ряд республик, краев и областей свои обязательства к XVII партсъезду не выполнили и фактически очень мало сделали для выполнения своих торжественно данных обещаний.

В Белоруссии из 70 районов в дорожное соревнование включилось пока только 28. Массовая работа среди колхозного населения и рабочих дорожных организаций не развернута. До начала февраля ни разу не было ни одного заседания штаба по борьбе с бездорожьем.

Что же делает Западная область для ликвидации бездорожья? Вместо 95 400 куб. м песка и гравия заготовлено... 5 тысяч, вместо 46 тыс. куб. м камня—11 тыс. Для нового дорожного строительства заготовлено камня 13 проц., леса—9 проц., гравия—12 проц. Дорожных машин отремонтровано 5,5 проц.

До начала весенних дорожных работ Запдортранс должен был подготовить 2 300 сельполномоченных по дорожному строительству, но пока подготовлено только... 149 человек. Сорок четыре района еще только... собираются приступить к подготовке дорожных кадров.

Соревнующаяся с Западной Ленинградская область дает пока плохие показатели. В этом году в области предстоят большие работы по капитальному и текущему ремонту дорожной сети, но к концу января заготовлено стройматериалов только 26 проц., а вывезено на трассу 15,4 проц.

Примерно такое же положение в Марийской области, где вывезено всего 20 проц. песка и 6 проц. леса.

С подготовкой к сезону во многих местах еще не спешат. Массовая работа не развернута, планы до колхозов и даже сельсоветов не доведены, в подготовке дорожных кадров недопустимы самодельные и блуждающие. Сильно отстает ремонт дорожных машин и снарядов; реальной угрозой выполнению плана являются позорные итоги вывозки.

Что же в этих условиях делают автодорожные организации?

К сожалению надо констатировать, что за немногими исключениями автодорожные организации бездействуют, лучшие еще только разрабатывают планы, составляют соглашения, «намечают» и «обязуются».

Областной совет Запавтдора до сих пор не в курсе дела. Зампредоблсовета вообще полагает, что вопросы заготовки и вывозки стройматериалов не относятся к Автдору. Его дело—массовая агитационная работа. Но и этой работы Запавтдор не ведет. Ничего не делается также и для подготовки дорожных кадров.

Областной совет Автдора ЦЧО проявляет свое участие в подготовительной кампании составлением обширнейшего плана автодорожной работы. «Намечено»... намечено очень много. В плане ближайших дней: районные автодорожные слеты, курсы сельдоруполномоченных, кружки в автодорожных коллективах, колхозах и МТС, 20 субботников, рейс агитмашин.

Но все это только «намечено», пока же облсовет жалуется на то, что «несмотря на установленные для райсоветов ежедневные отчетные сведения, сведения не поступают... и облсовет

не знает, что же делается в районах. Пока же в облсовете «подрабатывается» вопрос об организации строительных дворов по изготовлению деталей мостов.

Ивановский областной совет, Марийский Автдор и многие другие также еще только «планируют» и «проектируют». И лишь несколько автодорожных организаций успели вынести свою работу в массы, в районы, в колхозы, в карьеры.

В Татарской республике 26 января открылся всетатарский съезд ударников-дорожников. Подготовка к съезду придала всей автодорожной работе боевые, ударные темпы.

Татавтодор на первых порах сосредоточил свое внимание на 12 основных объектах. В восьми из них уже созданы райсоветы, в остальных они организуются. В колхозах и совхозах этих районов организуются новые и укрепляются уже существующие автодорожные ячейки.

Мензелинский райавтодор организовал автодорожные ячейки в 30 колхозах. Автодорожные организации проводят кампанию среди сельсоветов за установление столбов с надписями для указания направлений.

В Сабинском районе по инициативе Автдора было проведено устакановое совещание сельских и колхозных активистов. Колхозы обязались к 15 февраля полностью закончить заготовку и вывозку стройматериалов для зимних дорожных работ.

В середине января райавтодор провел аэросанный прогон по четырем районам для проверки хода подготовки к дорожному строительству. На 15 февраля в Бугульме созывается районный слет юводовцев.

В ряде районов райсоветы организовали подготовку кадров дорсельполномоченных.

Широко развертывает работу крайавтодор на Средней Волге.

С середины января весь состав крайсовета находится на периферии, руководя работой райсоветов. Последние активно включились в разработку стройфинпланов в дорожных органах, проводят обсуждение этих планов в колхозах и бригадах (этой работой охвачено до 30 районов).

21 января в восьми районах были проведены субботники под лозунгом «вклад автодорожной общности к XVII съезду партии». В Самаре и в Сталинском районе проведены слеты ударников-дорожников и автодорожцев.

Для реальной производственной помощи району крайсовет Автдора организовал производство простейших дорожных снарядов. До начала работ будет изготовлено 1 500 комплектов. По получению средств крайдортрансом будет начато производство балочных мостов. Предлагается построить таким образом 2 000 пог. м. Все подготовительные работы уже закончены.

Проверка готовности планов дорожных работ, доведение их до сельсоветов и колхозов, организация автодорожных ячеек и привлечение автодорожного актива к живой практической работе в дорожном строительстве—это основа автодорожной работы.

Автодорожные организации должны добиться в первую очередь перелома в темпах вывозки стройматериалов на места работ. Вывозка, ремонт дорожных снарядов и подготовка кадров—это сейчас наиболее острые и наиболее угрожающие участки фронта подготовки к дорожному сезону 1934 г.

10 февраля 1934 г.

И. Ф. Н

7



## КАК КОЛХОЗУ, СОВХОЗУ и МТС

## ПРАВИЛЬНО ПОСТРОИТЬ И СОДЕРЖАТЬ СВОИ ДОРОГИ

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

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

**С  
Т  
АТЬЯ 2**

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

### Продольный профиль дороги

Продольным профилем дороги называется мысленный разрез местности по оси дороги. Так как полотно дороги в продольном направлении имеет подъемы и спуски, то этот разрез по оси представляет ломаную линию.

Чем круче подъемы дороги, тем меньше требуется срезок и присыпок при устройстве дорожного полотна, и, следовательно, постройка дороги обойдется дешевле, но в то же время дорожке обойдется эксплуатация дороги, так как при крутых подъемах меньше можно будет грузить на повозку.

Для грунтовых дорог предельный подъем считается 0,10 (или 10 проц.), (т. е. на 1 м протяжения дороги 10 см подъема).

Ровных горизонтальных площадок также не следует допускать, за исключением постройки дороги на песчаном грунте и в высоких насыпях, где обеспечено быстрое просыхание полотна. В выемках ровные плоские участки категорически запрещаются.



Автомашины, проходя по тяжелому бездорожью, оставляют в земле глубокие колес

Фото Богдан и Прехнер

Наименьший уклон для правильного стока воды — на 10 м дороги 5 см уклона.

Положение верха дороги над поверхностью земли должно обеспечить отвод воды и осушение полотна и препятствовать образованию снежных заносов. В связи с этим ее следует вести:

а) при песчанистых грунтах небольшими насыпями, однако с расчетом, чтобы объем земли из боковых канав уравнился бы объемом насыпи.

б) при низменной местности с сырыми грунтами со слабой водопроницаемостью следует дорогу приподнять не менее, чем на 0,5 м.

### Основные материалы, применяемые при строительстве грунтовых дорог

Дорога будет выстроена прочно и будет соответствовать предъявляемым к ней требованиям лишь тогда, когда на строительстве ее будут применяться доброкачественные материалы. Поэтому, прежде чем применять тот или иной материал, необходимо установить, насколько правильно его применить в том или ином случае, какими свойствами он обладает, достаточна ли его прочность и т. д.

При постройке и улучшении грунтовых дорог в основном приходится иметь дело со следующими материалами: а) грунты — глина, песок, гравий, чернозем, и т. д.; б) лесные материалы — бревна, доски, жерди, хворост.

### Грунты

Нельзя построить дорогу, не применив для нее грунта будущей дороги. Отсюда ясно, что грунт для всякой дороги является основным материалом, на изучение которого надо обратить исключительное внимание. Особо важное значение грунты имеют при постройке грунтовых дорог, где они являются материалом также и той части дороги, по которой происходит непосредственный проезд.

Изущая грунт как дорожный материал, нас в первую очередь интересуют те

его свойства, которые полезны или вредны в дорожном полотне. К таким свойствам относятся сопротивляемость проезду и устойчивость при колебании влажности.

Грунт представляет собой разрыхленную горную породу, которая разрушилась от совместной

состоит из частиц песка, смешанных с меньшим количеством глинистых и пылеватых частиц. Колеса повозки на такой дороге не будут прорезывать колеи, и она будет чувствовать себя прочно.

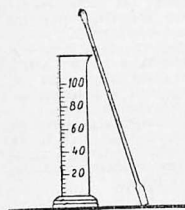


Рис. 1

работы воды и изменений температуры. Он состоит из отдельных крупных и мелких зерен. Вследствие дальнейшего воздействия на них воды и др. причин они легко меняют свое положение, а благодаря разной крупности и веса зерен порода оседает в разных местах и сортировалась в разные грунты. В результате получились группы грунтов:

1. Крупные остатки (камни, галька, гравий, гравелистые грунты) с размером обломков выше 2 мм.

2. Песок (размер зерен от 0,05—2 мм).

3. Пыль (размер частиц от 0,005—0,05 мм).

4. Глина (размер менее 0,005 мм).

Песок залегает сплошными пластами или отдельными гнездами. Он не обладает связанностью между отдельными зернами, вследствие чего он рыхлый и хорошо пропускает сквозь себя воду.

Глина—прямая противоположность песку. Она обладает значительно связанностью частиц. Во влажном состоянии она сильно набухает и водонепроницаема. Во время распутицы глина сильно размокает, в связи с чем устроения дорога поддается весьма быстрому расстройству.

В отдельности глина и песок—плохой материал для дороги, но если их в определенной пропорции перемешать, добавив промежуточные частицы пыли (0,05—0,005), то можно получить весьма устойчивый для дороги грунт.

Если внимательнее посмотреть на те участки грунтовой дороги, где в сырое время проезд хорош, то легко будет увидеть, что грунт этой проезжей части в преобладающем большинстве

### Как определить содержание глины в составе грунта?

Берется стакан с делениями, показывающими объем в куб. см, называемый мензуркой (рис. 1), который можно купить в любой аптеке. Размер мензурки—2,5 см в диаметре. В такую мензурку всыпается испытуемый грунт и слегка осаживается легким постукиванием мензурки о какой-нибудь предмет с таким расчетом, чтобы получилось грунта 3—5 куб. см. После этого вливают в мензурку воды, и грунт тщательно размешивается стеклянной палочкой для отделения глинистых и пылеватых частиц. Вслед за этим дают воде отстояться до следующего дня. На другой день определяют по делениям мензурки, насколько грунт увеличился в объеме (набух). Это увеличение объема делят на число куб. см. сухого объема грунта и по следующей таблице находят процент содержания глины:

Содержание глины

Приращение на 1 куб. см	Процент глины (округляя)	Приращение на 1 куб. см	Процент глины
4 куб. см	91	1,75 куб. см	40
3,75 " "	85	1,50 " "	34
3,50 " "	79	1,25 " "	28
3,25 " "	74	1,00 " "	23
3,00 " "	68	0,75 " "	17
2,75 " "	62	0,50 " "	11
2,50 " "	57	0,25 " "	6
2,25 " "	51	0,12 " "	3
2,00 " "	45	0,1 " "	

Пример: Пусть вес сухого грунта был 5 куб. см, а после намокания в воде стало 11,25 куб. см; следовательно, он получил приращение объема всего  $11,25 - 5 = 6,25$  куб. см или на 1 куб. см— $6,25 : 5 = 1,25$  куб. см, значит в смеси глины 28 проц.

(Продолжение следует)

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

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

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА:

12 мес. — 3 р. 60к.

6 " — 1 " 80 "

3 " — — 90 "

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

ЖУРГАЗОБЪЕДИНЕНИЕ 9

# ОЗЕЛЕНЕНИЕ ДОРОГ — БОЕВАЯ ЗАДАЧА АВТОДОРОВСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ

Обсадка дорог насаждениями включена у нас в разряд основных задач при строительстве дорог.

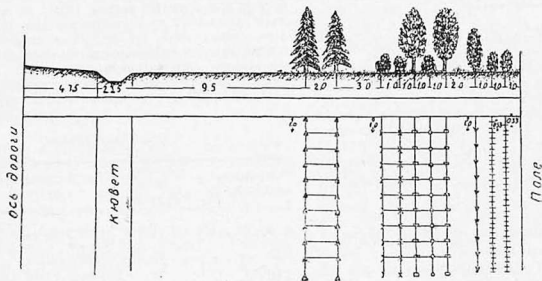
Зеленые насаждения охраняют путь от снежных заносов, закрепляют движущиеся массы песка подле дорог и в то же время задерживают пыль, укрепляют угрожающие полотну дорог овраги, горные склоны, откосы, насыпи и выемки, предохраняя этим целостность дорожного полотна и дорожных сооружений.

Древесные насаждения у дорог имеют известное значение для обороноспособности страны; они улучшают также природные условия мест-

ления («дороги расплодятся, как раки, высыпанные из торбы» — Гоголь), древесные насаждения по дорогам указывали направление.

В отношении снегозадержания роль одно- и двухрядных обсадок ничтожна, а потому такой вид обсадок может иметь место на участках, не подверженных снежным заносам, в качестве декоративного оформления современных дорог.

Примерно с 80-х годов прошлого столетия на железных дорогах в степных районах, в целях борьбы со снежными заносами, начали практиковать обсадку дорог целыми лесными полосами, состоящими из лиственных пород.



Условные знаки

- |              |               |              |
|--------------|---------------|--------------|
| 1 Ель.....▲  | 4 Липа.....□  | 7 Шиповник — |
| 2 Вишня...3  | 5 Орешник...o |              |
| 3 Калина...x | 6 Якация...y  |              |

ности, облегчают борьбу с засухой. Наконец, они украшают дороги.

Обсадка дорог деревьями ведет свое начало от времен седой старины. Одной из причин такой обсадки был обычай хоронить умерших при дорогах. Этот обычай в древнем Риме послужил к созданию великолепной обсадки кипарисами, считавшимися деревом мертвых, Аппиевой дороги.

В древней Руси был также распространен этот обычай. В одной русской старинной песне поется, как человек просит похоронить его при дороге и посадить три березки (вариант «три кусточка, три цветочка»).

В 1722—1724 годах были изданы первые правила-указания по обсадке деревьями дорог. В то время была проведена первая «перспективная» дорога между Нарвой и Петербургом, обсаженная аллеями.

В начале девятнадцатого столетия озеленение дорог было уже довольно обычным явлением.

Обсадки того времени состояли исключительно из однорядной и двухрядной посадки березы по обеим сторонам дороги. Следы их можно встретить почти на любом тракте средней полосы нашей Соеза.

Такие обсадки имели значение указателей пути. В зимнее время, при нашем обилии дорог, обычно выходящих в разные стороны от каждого се-

Но до революции такие полосы не имели широкого применения из-за узости полос отчуждения дорог. Для успешности же снегоборьбы на дорогах необходимы защитные зеленые полосы достаточной ширины, что требует отвода соответствующих полос земли при дорогах. Но этому сильнейшим образом препятствовало право частной собственности на землю.

После Октябрьской революции с момента уничтожения у нас частной собственности на землю стало возможным развивать зеленое строительство на дорогах так, как этого требуют интересы нашего социалистического транспорта.

Ширина защитной полосы должна устанавливаться в тесной зависимости от степени заносимости снегом того или иного участка дороги и намечаемой густоты самих посадок.

Поэтому для решения вопроса о ширине зеленой полосы необходимо иметь сведения за ряд лет о снегозаносимости на единицу (1 пог. м) пути для каждого заносимого участка дороги. Нужно с сожалением отметить, что такого учета на безрельсовых дорогах до сего времени не ведется. Завести этот учет, включить его в программу по зимнему содержанию дорог — очередная и неотложная задача дорожных органов и автодорожных коллективов.

При выборе пород нужно иметь в виду также и хозяйственные соображения: зеленые насажде-

ния, оберегая дороги от снега, должны путем побочного использования окупать свое содержание и давать материальный доход.

Целесообразно наряду с различными дикорастущими породами деревьев и кустарников в местах, наименее ответственных в отношении самозасоренности, создавать зеленые полосы из фруктовых деревьев и плодовоягодных кустарников.

Первоочередной задачей дорожных органов является организация специальных питомников для выращивания посадочного материала.

Самое выполнение озеленительных работ ни в коем случае нельзя мыслить без участия широкой общественности. Привлечение внимания широких масс трудящихся к этому делу, помимо непосредственного трудового участия, будет иметь огромное значение в деле сохранения придорожных посадок. Посадить древесную растительность—уже не такое сложное дело, но сохранить гораздо труднее, а потому роль общественности в деле охраны древесных культур неизмеримо высока.

Автодорожные организации в первую очередь должны целиком и полностью притти на помощь делу озеленения дорог. Автодорожцы должны быть застрельщиками зеленого строительства на дорогах, широко пропагандировать идею озеленения автодорог, разъясняя местному населению значение

этой работы и содействовать наиболее правильной ее постановке.

Первый опыт в деле озеленения дорог с трудовым участием населения произведен на тракте Чебоксары—Канаш в Чувашской АССР осенью 1933 г.

В течение двух месяцев были заложены снегозащитные зеленые полосы на тракте с обеих сторон на протяжении 50 км, посажено свыше миллиона деревьев и кустарников 17 пород, среди которых—яблоня, вишня, смородина, малина.

Все эти посадки, равные по площади 140 га, огорожены.

Таковы итоги применения метода массовых посадок на дорогах с трудоучастием населения. Чувашский Автодор, учтя большую потребность в посадочном материале для дальнейшего развития зеленых насаждений вдоль дорог республики, развернул кампанию по закладке питомников, выдвинул лозунг «При каждой автодорожной ячейке в Чувашии—свой древесный питомник».

Осенью чувашским Автодором заложен питомник—база для последующих озеленительных работ на дорогах Чувашии.

Закладка таких участков повсеместно будет содействовать правильной постановке работ по озеленению дорог и организовывать широкие массы вокруг вопросов этого вида строительства. **П. Саркатский**

## ЗА РЕМОНТ ВЗЯЛИСЬ САМИ

Коллектив Автогаража Борисовского зерносовхоза обязался к XVII съезду партии пропустить через средний ремонт 17 автомашин и капитально отремонтировать 41 машину.

Несмотря на ряд трудностей, в том числе нехватку запчастей, гаражный коллектив к открытию съезда обязательство свои выполнил с превышением на 37,5 проц.

В настоящее время задержка в окончании всего ремонта происходит из-за недостатка запасных частей к моторам. Эти части должна изготавливать центральная мастерская. По распоряжению Зернотреста моторы нужно ремонтировать в

центральной мастерской. В связи с этим из гаража выделили 13 ремонтных рабочих, создали две бригады. Однако положение остается плохим—мастерская недодает необходимых запасных частей. За месяц собрали один мотор. Пришлось подшинники, но прижать нельзя, так как нет поршней и колец.

Видя такое положение, у нас в гараже решили самостоятельно провести капитальный и средний ремонт моторов. Организовали ремонтную бригаду и в течение одного месяца отремонтировали четыре мотора Амо-2.

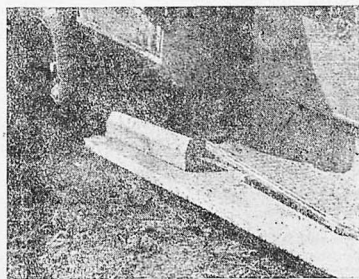
Секрет успеха нашей гаражной бригады состоит в том, что механик Г. Ковалев, руководивший ремонтом, не только администрирует, но и лично участвует в ремонте, показывает, как надо быстро производить шабровку и другие операции.

Рабочие ремонтных бригад, откомандированные в центральную мастерскую, заявляют: «Если бы мы были в гараже, то во всяком случае четыре мотора отремонтировали бы, а здесь на нас никто внимания не обращает».

Центральная мастерская должна немедленно вернуться лицом к гаражу. Ремонтировать трактора надо, но не следует забывать и автопарк.

При этом надо серьезнее относиться к качеству ремонта. Бывали случаи, когда пальцы для новых поршней во втулках оказались слабыми, пришлось из новых поршней выбивать втулки и вставлять другие.

Правильное руководство, темпы и качество—вот что нужно сейчас в ремонтной кампании в совхозе, а главное, подготавливая трактора, не надо забывать об автомобилях.



Доска с гребнем (изобретение т. Савина) помогает машине вылезать из тяжелого бездорожья и лишкой грязи весенней распутицы

Фото Богдана и Прехнер

# РЕМОНТ ТРАКТОРОВ — ПОДГОТОВКА К ПОСЕВНОЙ

С  
Т  
А  
Т  
Ь  
Я 5

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

Редакция

В предыдущих статьях нами было описано производство ремонта блоков-моторов. В этой статье дается описание ремонта подшипников мотора.

Старые изношенные и расплавленные шатунные и коренные подшипники во время зимнего ремонта должны быть выплавлены, залиты заново, расточены и пригнаны по коленчатым валам ремонтируемых моторов.

Для заливки шатунных подшипников применяется специальный прибор (рис. 1). Он состоит из следующих частей: верхней крышки 1, нижней крышки 2, болванки 3, станины 4, установочного винта 5, системы рычагов 6, 7, 8 и 9, винтов 10, скобы 11.

Этот прибор снабжается набором болванок, которые позволяют производить заливку подшипников различных размеров. Также к прибору прилагаются верхние и нижние крышки разной величины, соответствующие по своим размерам набору болванок.

К станине станка крепятся все остальные части, как это хорошо видно из рисунка. Нижняя крышка крепится с помощью скобы 11 из двух винтов 10. Верхняя крышка 1 крепится с помощью пальца. Рычаги сочленяются с прибором, будучи укрепленными на специальных колонках.

Устанавливая прибор для заливки шатуна определенной размера, следует убедиться в том, насколько хорошо верхняя крышка прилегает к подшипнику.

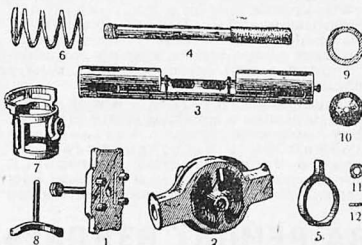


Рис. 2. Части прибора, служащего для заливки коренных подшипников

Может оказаться, что крышка прилегает хорошо и не требуется никакой регулировки. В обратном случае регулировка оказывается необходимой. Ее производят с помощью рычага 7, соединяющего верхнюю крышку с рычагом 8.

Также очень важно соответствующим образом установить нижнюю крышку, которая должна при правильной установке выступать примерно на  $\frac{1}{16}$  часть дюйма. Перемещение нижней крышки осуществляется посредством винта 5.

Предназначенный для заливки подшипник устанавливается между верхней и нижней крышками прибора. Производя заливку, верхнюю крышку поднимают, нажимая на рычаг 8. При этом экстрактор 9, приводимый в движение рычагом 6, выталкивает залитый баббитом подшипник.

Заливка коренных подшипников осуществляется также с помощью специального прибора, который состоит из следующих частей (рис. 2): основания 1, литника 2, болванки 3, двух рукояток 4, двух пальцев 5, двух пружин 6 и мелких установочных частей 7, 8, 9, 10, 11 и 12. Основание 1 имеет болт с гайкой и 4 шпильки. На болт основания одевается литник 2 и навертывается гайка. Между основанием 1 и литником 2 помещается болванка 3. В нарезанное отверстие, имеющееся по бокам литника 2, ввертываются рукоятки 4.

Кольца 5 надеваются на болванку с двух сторон и прижимаются к литнику пружинами 6. Пружины 6 закрепляются на болванке частями 7, 8, 9, 10, 11, 12.

Устроенный таким образом прибор устанавливается на предназначенный для заливки подшипник. При этом шпильки, имеющиеся на основании 1, входят в отверстие, сделанное с боков

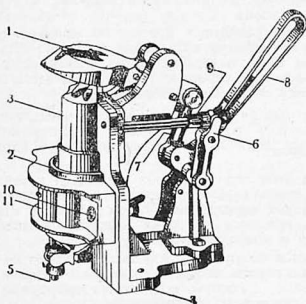


Рис. 1. Прибор для заливки шатунных подшипников

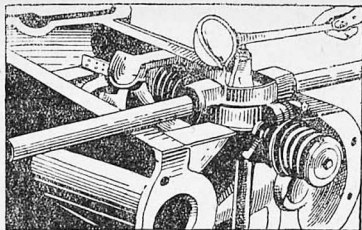


Рис. 3. Заливка коренного подшипника с помощью специального прибора

подшипника для стяжных болтов. Болванка 3 своей средней частью помещается внутри подшипника, кольца 5, прижимаемые к литнику 2, прикрывают с боков подшипник, предупреждая этим вытекание баббита из него.

Установив на блок мотора прибор, приступают к заливке баббита при помощи одного ковша (рис. 3).

Для того, чтобы освободить от прибора залитый баббитом подшипник, литник первого поворачивают с помощью рукояток. Этой операцией отодвигаются кольца в сторону, благодаря чему борта залитого подшипника оказываются освобожденными.

После того, как произведена заливка коренных и шатунных подшипников, необходимо уплотнить баббит. Уплотнение баббита достигается путем его осадки с помощью специального инструмента. Валик инструмента вкладывается в подшипник, после чего наносится несколько ударов молотком по его рукоятке.

Уплотненные подшипники могут быть расточены.

Для расточки шатунных подшипников применяется специальный прибор, представленный на рис. 4, где цифры имеют следующее значение: механизм передачи 1, станина 2, закрепляющий рычаг 3, регулирующий винт 5, центрирующая головка 6, конец растачивающего вала 7, шарошки для облицовки бортов подшипника 8, универсальный палец 9, лонет 10.

На станине 2 монтируются все части прибора. Механизм 1 служит для передачи вращающего

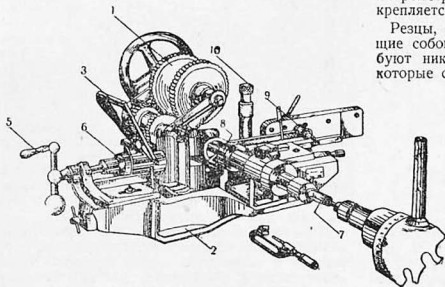


Рис. 4. Прибор для расточки шатунных подшипников

движения от растачивающего вала к ведущему валу. Этот механизм состоит из 2 шестерен, укрепленных на вспомогательном валу одной шестерни, укрепленной на ведущем валу, и одной шестерни, сидящей на растачивающем валу.

Рычагом 3 закрепляется в определенном положении центрирующая головка 6, которая перемещается с помощью рукоятки 5. В головке 6 имеются два гнезда с бронзовыми втулками, в которые помещаются гайки стержневых болтов подшипника. Верхняя головка шатуна надевается на универсальный палец, соединенный с шкалой. Универсальный палец может быть помещен в любое из отверстий, имеющихся в шкале. Таким образом расстояние от универсального пальца до центрирующей головки может быть уменьшено или увеличено в зависимости от размеров шатуна, что естественно дает возможность производить расточку подшипников различных размеров. Центрирующая головка 6 и шкала с пальцем 9 могут быть в случае надобности перемещены в продольном направлении, что обеспечивает наиболее точную центровку растачиваемого подшипника.

Укрепленный шатун в центрирующей головке и на универсальном пальце дополнительно закрепляется лонетом 10. Такое крепление обеспечивает полную неподвижность шатуна в процессе расточки.

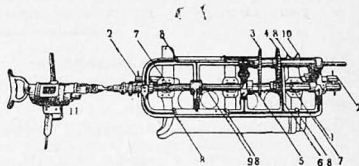


Рис. 5. Прибор для расточки коренных подшипников

Расточку ведут, вращая вал вручную или соединив его конец 7 с патроном ручной сверлилки.

Перед расточкой реза на растачиваемом валу устанавливаются при помощи стопорного и регулировочного винтов. Перед установкой реза отвинчивается стопорный винт. Резец устанавливается установочным винтом на определенный размер, что контролируется специальным микрометром. После установки реза он закрепляется стопорным винтом.

Резы, укрепленные на щеках и представляющие собой вместе со щеками шарошки, не требуют никакой установки. Важно, чтобы резы, которые снабжены шарошкой, были бы правильно заточены.

Расточка ведется в два прохода реза. Первым проходом реза снимается более толстый слой материала. Вторым проходом окончательно отделяется поверхность подшипника.

После проточки производят облицовку бортов подшипника.

При первой проточке подшипника все четыре шестерни находятся в зацеплении. Для второй проточки прибор устанавливается в первоначальное положение, при котором также все четыре шестерни должны быть соединены.

Возвращение вала в первоначальное положение вращает маховичек прибора слева направо, причём выключается большая шестерня.

При обточке одного борта подшипника вращение рукоятки производится в одну сторону, а при обточке другого борта ее вращают в обратную сторону. Понятно, что при этом использовать ручную сверлилку нельзя, а следовательно обточка одного из бортов (заднего по рисунку) должна производиться вручную.

Расточка коренных подшипников производится с помощью специального прибора (рис. 5). Этот прибор имеет следующие части: раму 1, два центрирующих установочных пальца 2, зубчатое колесо 3, 4, 5, 6, резы 7, установочные винты 8, рабочий вал 9 и вспомогательный 10.

На раме 1 крепятся все части прибора. При расточке коренных подшипников рамы устанавливаются на блоке с помощью шести винтов 8. Пальцы 2 служат для центрирования и установки прибора на блоке. Эти пальцы входят в отверстие подшипников кулачкового вала.

Зубчатое колесо 3, укрепленное на вспомогательном валу 10, входит в зацепление шестерни 5, укрепленной на рабочем валу. Зубчатое колесо 4 работает в шестерне 6.

Резцы 7 укреплены в растачивающем валу 9. Они могут быть отрегулированы соответствующим образом так же, как резцы прибора для расточки шатунных подшипников. Рабочий вал соединен с шестернями с передаточным валом и

приводится в действие с помощью ручной шестерни 11.

Перед тем, как приступить к расточке, определяют точный размер шейки коленчатого вала, который будет работать в данном подшипнике. Соответственно с размерами шеек коленчатого вала производится установка резов. Все подшипники соединяются с крышками посредством стержневых болтов. Зубчатки 3 и 4 устанавливаются в рабочее положение, при котором они должны быть в зацеплении с зубчатками 5 и 6.

Во время расточки вращающийся вал передвигается вдоль оси подшипника, вследствие чего с каждым оборотом вала резы снимают новый материал.

Таким образом производится первая проточка, вслед за ней подшипники протачивают вторично. Для того, чтобы после первой проточки вал установить на вторую проточку, его разъединяют с передаточным валом и путем обратного вращения рукоятки устанавливают в первоначальное положение.

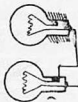
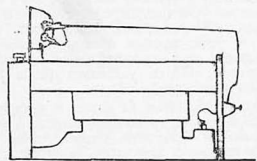
Расточенные подшипники собираются с коленчатым валом и другими деталями кривошипного механизма. После того, как это сделано, производят прижигание подшипников на специальном станке. В процессе прижигания баббит в подшипниках уплотняется. Кроме того, верхний слой баббита чуть заплывает. Вследствие этого получается наиболее правильное прилегание баббита к шейкам вала.

Г. Демин

#### ОСВЕЩЕНИЕ ДЛЯ ТРАКТОРОВ „ФОРДЗОН“

Предложение т. Сысоева (гараж Госгражданстроя)

К выключателю, расположенному на переднем щитке, прикрепляется провод, второй конец которого припаивается к патрону фары. Патрон из фары вынимается и к корпусу его припаивается второй провод, после чего патрон изолируется лентой или картоном и вставляется в фару так, чтобы он нигде не соединялся с металлом фары. Второй провод припаивается к



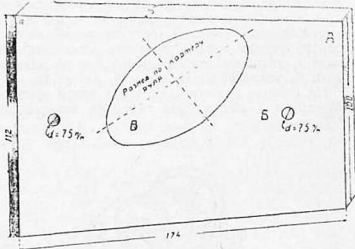
от выключателя

центру патрона малого света. Таким образом оба патрона соединяются последовательно. В патроны вставляются 12-вольтовые лампочки 12×21. Освещение получается вполне достаточное и лампочки не перегорают. Таким образом оборудовано уже несколько тракторов.

#### КРЕПЛЕНИЕ КАРТЕРА РУЛЕВОГО УПРАВЛЕНИЯ АВТОМАШИН „ГАЗ“

Предложение механика В. Каракина (УССР, г. Николаев)

Картер рулевого управления крепится к левому лонжерону рамы двумя болтами. В процессе работы гайки отходят, благодаря чему разрабатываются отверстия в лонжероне и рулевая колонка теряет свою устойчивость, что



весьма вредно отражается на всей системе рулевого управления.

В связи с этим мною изобретено крепление рулевого управления, которое применяется следующим образом и после испытания на 11 автомашинах дало прекрасные результаты.

Держатель А крепится во внутренней части лонжерона заклепками через отверстия Б, в отверстие В вставляется картер рулевого управления, причём уплотнитель подгоняется индивидуально к каждому картеру.

Размеры крепления точно указаны на чертеже.

# К ПОСЕВНОЙ ПОДГОТОВИТЬ НЕ ТОЛЬКО ТРАКТОРЫ, НО И АВТОМОБИЛИ

До настоящего времени во многих совхозах и МТС нашего Союза ремонт автомобилей к весенней посевной кампании развернут очень слабо. Одним из отстающих по ремонту автомобилей краев является Северокавказский край. Так, на 30 января по этому краю было отремонтировано всего-навсего 25 проц. автопарка. В некоторых МТС до середины января не приступали к ремонту (Атаманская МТС) и во многих совхозах ремонт проводится совершенно неудовлетворительными темпами,—вместо 5—6 машин в день из ремонта выходит одна-две (совхоз «Гигант»).

Объясняется это главным образом тем, что руководство совхозов и МТС, уделяя основное внимание ремонту тракторов, автомашинам уделяет мало внимания.

Недооценка и даже игнорирование нужд автотранспорта в совхозах и МТС проявляется на каждом шагу. Автомшины в ремонтных мастерских зачастую оставляются под открытым небом. Подобные факты были отмечены даже в таких зерносовхозах, как «Гигант», где имеется вполне оборудованный гараж.

В значительной степени ремонт автомобилей тормозит также отсутствие запасных частей. Несмотря на то, что на складе Авторемсба имеются все необходимые части, совхозы и МТС не позаботились своевременно закупить их и завезти на свои склады.

Многие детали, изготовляемые самими совхозами, чрезвычайно низкого качества. На складе автобазы совхоза «Гигант» хранятся поршневые кольца, выточенные из крупнозернистого чугуна, они совершенно непригодны для установки на автомашины. Поршневые пальцы, изготовляемые совхозом, сильно рвутся между собой в весе.

Технически отдельные ремонтные операции вы-

полняются настолько неудовлетворительно, что работу иной раз приходится расценивать как сплошной брак. Например, в автобазе совхоза «Гигант» при проточке шеек коленчатых валов допускают неточность, превышающую 0,010 дюйма (по индикатору).

Некоторые из ремонтных рабочих, по их личному признанию, сами не знают, почему нужно выполнять данные ремонтные операции так, как они делают, а не иначе.

Мудрено ли, что выходящие из ремонта автомашины по пять-шесть раз возвращаются обратно в мастерскую для дополнительного ремонта. Так, например, 14 января вышедшая из ремонта в зерносовхозе «Гигант» автомашина № 11 имела следующие дефекты: течь воды из радиатора, пропуски газов через поршневые кольца, стук шатунных подшипников, большой люфт руля. Надо заметить, что эта машина уже четыре раза возвращалась в ремонт и указанные дефекты имела, будучи выпущенной из ремонта в пятый раз. По заявлению самого шофера в процессе капитального ремонта этой машины не производилось разборки дифференциала и коробки скоростей. Какая гарантия, что в первые же дни работы в поле этот автомобиль не станет из-за поломки хотя бы того же дифференциала?

Первойшей обязанностью всех совхозов и МТС является повышение темпов ремонта и улучшение его качества.

Руководство совхозами и МТС обязано в кратчайший срок выделить необходимые средства для приобретения нужных запасных частей. Кроме того, в центральных ремонтных мастерских должно быть ликвидировано отодвигание ремонта автомашин во вторую очередь и создание для них худших условий, чем для ремонта тракторов.

Особое внимание должно быть уделено качеству изготовления запасных частей. Ни в коем случае недопустимо устанавливать на автомашинах детали, заведомо непригодные для работы.

Руководящий технический персонал—механики, техники и инженеры, работающие в автомастерских, обязаны не только давать указания ремонтным рабочим, но самым детальнейшим образом инструктировать их и проверять выполнение отдельных ремонтных операций.

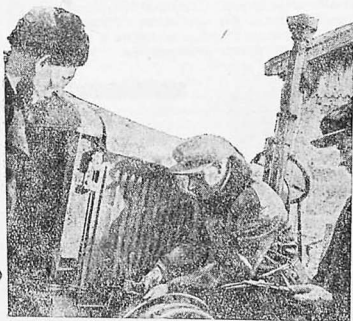
Все автомашины, пришедшие в ремонт, должны быть помещены в гаражи. Авторезина и другие ценные и важные детали должны быть сняты с автомобилей и сложены на хранение до окончания ремонта.

Только при выполнении этих важнейших условий совхозы и МТС смогут провести ремонт своевременно и хорошо.

Г. Д.

От редакции: Редакция считает, что для подготовки к посевной огромное, первоочередное значение имеет своевременный ремонт тракторов.

Однако, наряду с большевистской борьбой за скорейший ремонт тракторов, нельзя забывать и о значении для посевной автомобильного парка. Необходимо уделить значительно большее внимание ремонту автопарка, чем это имеет место до сих пор.



Симферопольский зерносовхоз успешно заканчивает ремонт тракторов к весеннему севу. На снимке инженер-механик совхоза т. Беляев кладет пломбу на отремонтированный трактор в присутствии начальника политотдела т. Гончарова и приемной комиссии

Фото Союзфото



# Советский ДИЗЕЛЬМОТОР КОДЖУ

По плану второй пятилетки автопарк СССР должен увеличиться до 250 тысяч грузовых машин, что ставит СССР по грузовому автостроению на первое место в мире. В соответствии с этим колоссально возрастет расход бензина. Поэтому, в целях максимальной экономии горючего, партия и правительство еще в 1930 г. постановили оборудовать большую часть нашего автотракторного парка дизельмоторами.

За границей постройка быстроходных дизельмоторов, работающих на тяжелых погонах нефти, производится уже в течение нескольких лет. Широкому распространению этих машин препятствуют следующие их недостатки: сравнительно большая, чем у бензинового мотора, сложность конструкции и более высокая стоимость мотора. Для обслуживания такого мотора требовался более квалифицированный, а следовательно и более дорогой персонал. Габаритные размеры дизельмоторов, хотя и не отличались значительно от таковых же для бензинового мотора, но все же имеющаяся разница нередко требовала для установки дизеля значительных переделок в раме и шасси автомобиля. Значительный вес дизеля на лошадиную силу (от 7 до 12 кг) часто требовал усиления рессор автомобиля и увеличивал собственный его вес. Значительным недостатком зарубежных дизелей является также затруднительность пуска в ход холодного мотора, в особенности в зимнее время.

Все указанное привело к тому, что у нас в Союзе пришлось заняться разработкой собственной конструкции быстроходного дизельмотора автомобильного типа, учтя лишь в этом отношении достижения зарубежных конструкций, но не давая точной их копии. Одним из удачных примеров разрешения поставленной задачи является построенный в 1933 г. и установленный на шасси ярославского грузового автомобиля Я-5 дизельмотор под маркой Коджу.

Дизельмотор Коджу был спроектирован в Москве в Бюро особых конструкций и спущен в опытное производство на нескольких заводах Союза, причем строительство большинства деталей и сборка мотора под руководством Бюро произведены на Ярославском автозаводе.

В настоящее время время два опытных мотора Коджу прошли уже около 2 000 км и дали в условиях тяжелой зимней эксплуатации хорошие результаты.

На рис. 1 помещен общий вид мотора Коджу справа, со стороны выхлопной трубы, форсунок и топливного насоса.

На рис. 2 помещен продольный разрез мотора. Основной деталью мотора является алюминиевый блок, общий для всех шести цилиндров мотора, отлитый заодно с верхней головкой картера. В блок вставлены съемные стальные цилиндрические гильзы (втулки). Пространство между корпусом гильзы и стенками блока заполнено водой для охлаждения мотора. Коленчатый вал установлен на семи коренных подшипниках (один из них двойной упорный у маховика) скользящего типа со вставными бронзовыми вкладышами, залитыми баббитом. Головка цилиндров общая на все 6 цилиндров, отлита из чугуна. Коренные подшипники в диуралевых подвесках крепятся при помощи анкерных болтов, проходящих через весь блок мотора, к верхнему картеру его. К свободным верхним концам анкерных болтов крепится также головка цилиндров, ввиду чего сьемка головки, в случае необходимости притирки клапанов или других операций, требует минимального демонтажа, не нарушая основных связей мотора.

В головке размещены камера сгорания оригинальной конструкции, клапанные коробки с направляющими для клапанов, камера всасывания и выхлопные патрубки. С наружных сторон головки крепятся кронштейны оси клапанных коромысел, форсунок и корпуса их охлаждения, а также воздушный фильтр, выхлопной коллектор и сборная труба отвода воды из корпусов охлаждения форсунок в радиатор. К нижней части верхнего картера подвешена масляная магистраль и прикреплен масляный насос шестеренчатого типа. С левой стороны снаружи верхний картер имеет постели для установки водяной помпы, динамо и стартера. С правой стороны картера имеется постель для крепления нефтяного насоса Бош. С этой же стороны помещен и маслосалив, являющийся также и суфлером.

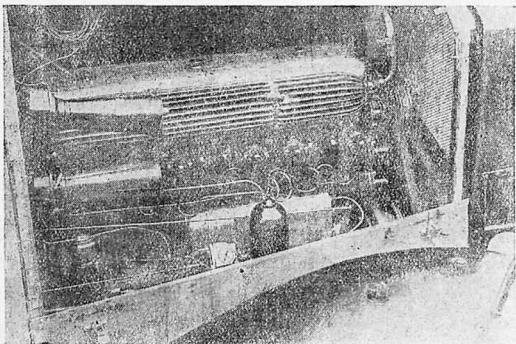


Рис. 1. Общий вид мотора Коджу справа со стороны выхлопной трубы, форсунок и топливного насоса

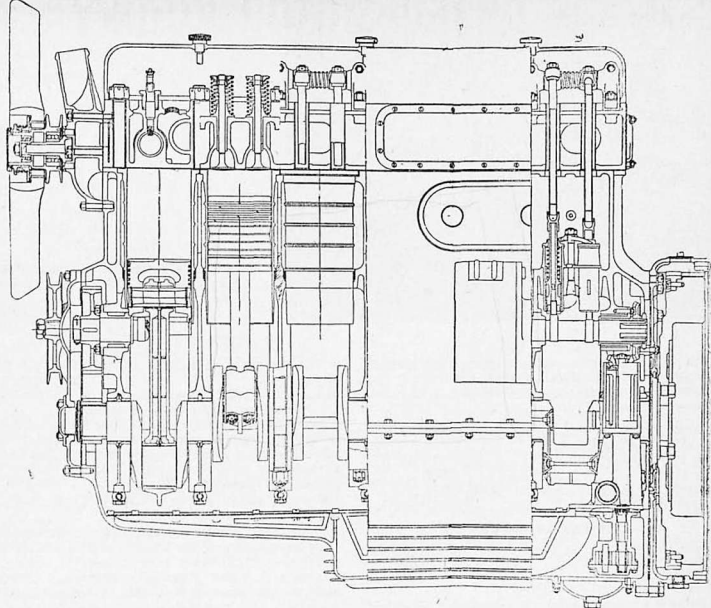


Рис. 2. Продольный разрез мотора Кожу

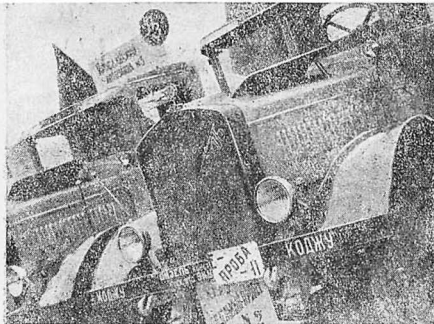
Внутри картера и вдоль его расположен распределительный вал, вращающийся в пяти подшипниках. На передний конец вала напрессовывается шестерня передачи. Конец распределительного вала имеет шлицы, позволяющие картеру удлиняться при нагревании мотора, не нарушая условий работы зацепления шестерен. Передняя часть картера является коробкой передач к механизму распределения и закрывается алюминиевой крышкой, имеющей место для крепления передней траверсы подвески мотора на шасси. К верхней части передней крышки спереди крепится также нефтяной вспомогательный насос. К задней части картера крепится кожух маховика (также алюминиевый) с лапами, опирающимися на кронштейны шасси автомобиля Я-5. Следовательно, подвеска мотора на шасси осуществлена в трех точках.

Нижний картер мотора состоит из крышки с ребристой наружной поверхностью (в задней ее части), в которой помещены две сетки—фильтры над резервуаром для масла. Конструкция нижнего картера позволяет быстро и удобно (в случае надобности) произвести подтяжку подшипников мотора, для чего достаточно только снятие нижней крышки картера.

Поршни из алюминиевого сплава имеют четыре верхних рабочих кольца и одно нижнее, маслянищающее. Поршневый палец—плавающего типа. Штунг трубчатого типа (как показано на рисунке) или таврового сечения (в случае нали-

чия готовых подходящих поковок от других моторов) с нижней головкой на четырех болтах и бронзовыми вкладышами, заливаемыми баббитом по резьбе. Охлаждение мотора—центральной водяной помпой и вентилятором спереди мотора. Смазка циркуляционная—принудительная. Масло подается под давлением 3 атм. (при прогревом моторе) ко всем коренным шейкам, поступает через сверления внутри вала к штунным шейкам и оттуда по трубкам (вдоль штунгов) к поршневым пальцам. Поршни и зеркала цилиндров смазываются стекающим и разбрызгиваемым маслом.

Система питания мотора топливом состоит из насоса Бош, одного фильтра Бош, нефтяного вспомогательного насоса и форсунок Бош. Насос Бош снабжен регулятором, устанавливающим пределы как максимальных, так и минимальных оборотов мотора. Электрооборудование состоит из стартера Бош в 6 л. с. (служащего для раскручивания мотора в момент запуска), динамо для зарядки аккумуляторов, 12-вольтовой батареи аккумуляторов емкостью 135 ампер/часов, запальных свечей Бош, работающих от двухвольтового аккумулятора и прочей мелкой аппаратуры, обычно устанавливаемой на шасси автомобиля Я-5. Баков для топлива 2. Один, емкостью 135 л, расположен под сиденьем шофера, другой, емкостью 177 л, расположен справа под кузовом. Радиатор для охлаждения мотора—обычного стандартного типа. Емкость водяной системы—



Ярославские автомобили с дизельмотором Кожду на финише пробега Москва—Ярославль

Фото Игнатович

70 л. Максимальная скорость движения автомобиля при 1 600 оборотах мотора—42 км/час. Вес мотора—520 кг. Вес автомобиля Я-5 с мотором Кожду—5 150 кг.

Мощность мотора при 1 600 об/мин.	90 л. с.
Число цилиндров . . . . .	6
Диаметр цилиндра . . . . .	115 мм
Ход поршня . . . . .	160 "
Рабочий объем цилиндров (литраж)	9,96 л
Расход горючего . . . . .	180—200 на л.с./ч

**Габаритные размеры:**

Длина . . . . .	1 260 мм
Ширина . . . . .	600 "
Высота . . . . .	1 030 "

Имея в общем простую и надежную конструкцию, в моторе Кожду удалось избежать перечисленных выше недостатков дизелей зарубежных конструкций. Вес мотора Кожду приблизительно на 5 проц. превышает вес бензинового мотора. Что касается пуска мотора, то практические результаты превзошли все ожидания. Оригинальная форма камеры сгорания обеспечивает легкую и быструю заводку мотора (с пол оборота маховика) электрическим стартером Бош, при любых температурных условиях, вплоть до температуры—20° Ц. Мотор работает на газойле, но может работать и на чистом соляровом масле.

По своей литровой мощности мотор Кожду укладывается в обычные средние нормы современных автомобильных дизелей. Удельная надеж-

ность мотора =  $\frac{90}{9,96 \cdot 1600} = 0,006$ , что по надежности ставит его в ряды современных авто-

мобильных и тракторных дизелей, приближая мотор Кожду по его весу к лучшим образцам автомобильных, а по надежности и напряжениям в деталях—к тракторным дизелям.

По экономичности (расход горючего и смазки) мотор Кожду не уступает лучшим заграничным образцам. При установке мотора Кожду на шасси автомобиля Я-5 требуется только удлинение швеллеров рамы и откос радиатора вперед на 100 мм, а также подбор пары шестерен в дифференциале.

Динамика мотора вполне удовлетворительна, если же принять во внимание способность мотора допускать до 30 проц. перегрузочную мощность и давать большое ускорение, легко преодолевать длительные подъемы в 0,0633, то динамику автомобиля Я-5 с мотором Кожду следует признать хорошей. Мотор Кожду прост и удобен в обслуживании и требует от обслуживающего персонала лишь знания основ конструкции и действия мотора и внимательного отношения к нему.

Для возможности серийного производства моторов Кожду остается лишь ликвидировать некоторые мелкие дефекты, обнаружившиеся во время испытания опытных образцов его (что в настоящее время уже заканчивается). При некотором усилении оборудования Ярославского автозавода мотор Кожду можно будет серийно изготавливать на Ярославском заводе. Одновременно заводу АТЭ необходимо ускорить работы по освоению производства стартеров, а на других заводах Союза освоить производство аппаратов питания мотора, т. е. форсунок и нефтяного насоса.

Проф. Н. Брилинг

**Читайте и выписывайте журнал „ЗА РУЛЕМ“  
(орган ЦС Автодора)**

**ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: 9 мес. — 5 р. 40 к.  
6 " — 3 " 60 "  
3 " — 1 " 80 "**

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

# БЕЗ РЕЗИНЫ НЕТ АВТОМОБИЛЯ

## РАЗВИТИЕ РЕЗИНО-АСБЕСТОВОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НЕ ДОЛЖНО ОТСТАВАТЬ ОТ ТЕМПОВ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ

В постановлении ЦК ВКП(б) от 19 августа 1933 г. о перспективах развития авто- и тракторостроения и в докладах тт. Молотова и Куйбышева на XVII съезде партии с достаточной ясностью указаны пути развертывания автокаторной промышленности во втором и третьем пятилетиях.

Такая развернутая во времени перспектива имеет чрезвычайно большое значение для смежных отраслей промышленности, она позволяет смежникам наиболее правильно построить свой план на второе и третье пятилетия.

Резино-асбестовая промышленность является одной из важнейших смежных с автокаторостроением отраслей промышленности. За последние годы чрезвычайно остро чувствовался недостаток в резиновых шинах. Это можно видеть из следующих цифр:

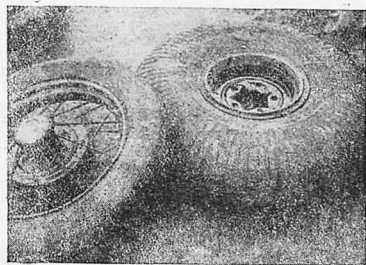
Рост автопарка и выпуск автошин с 1930 г. по 1933 г. (в тысячах штук)

	1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.
Автопарк . . . . .	28,3	53,5	75,4	117,8
Выпуск автошин за год . . . . .	354,0	554,0	544,0	673,0
Приходится шин на 1 маш. . . . .	12,5	10,3	7,3	5,8

Вполне понятно, что из-за недостатка шин не только в гаражах простаивали автомашины, но случалось, что на площадках наших автозаводов скопились сотни автомобилей в ожидании резины.

Выпуску шин в надлежащем количестве препятствовали ограниченные производственные возможности и недостаточные сырьевые ресурсы.

Во втором пятилетии роль автотранспорта в общей системе нашего транспорта во много раз увеличивается. Грузооборот автотранспорта в 1937 г. достигнет 16 млрд. тонно-километров. Совершенно ясно то значение, какое в связи с этим приобретает обеспечение автомобилей резиной.



При выпуске в 1937 г. 200 тыс. автомашин и при парке на 1 января 1938 г. в 580 тыс. автомашин, потребность в автомобильных шинах определяется, по подсчетам Главрезины, в 4 млн. штук; примерно такую же цифру (4,2 млн. штук) назвал и т. Осинский в своем докладе о перспективах автоостроения.

В своих подсчетах Главрезина исходила из годового пробега машин, намечаемого Пудортрансом, и перспектив повышения в 1937 г. километража (ходимости) шин до 30 тыс. км для шин обычных размеров (для легковых машин и полугорючковых грузовиков) и до 5000 км для шин «гигант» (для тяжелых грузовиков и автобусов).

Этот километраж более чем вдвое превышает нормы, установленные в прошлом году. За такой километраж резиновая промышленность должна настойчиво бороться, ибо каждая недобранная тысяча километров равносильна повышению потребности в шинах на сотню тысяч штук.

Потребности в автошинах должна быть покрыта в количестве 600 тыс. штук за счет Ленинградского шинного завода «Красный треугольник» и в количестве 3400 тыс. штук за счет Ярославского шинного завода.

Проектная мощность Ярославского шинного завода по автошине равна 3900 тыс. штук, фактически же мощность к началу 1935 г. составил около 30 проц. проектной. Из этих расчетов вытекает первая задача Главрезины во втором пятилетии—к началу 1937 г. полностью закончить строительство Ярославского резино-асбестового комбината (удельный вес Ярославского шинного завода со всеми его подсобными предприятиями составляет в общей системе Ярославского резино-асбестового комбината (ЯРАК) 80—85 проц.).

Но, рассматривая перспективы развития столь сложного и дорогого производства, как автошинное (сметная стоимость ЯРАК определяется в полмиллиарда рублей), нельзя ограничиваться расчетами только на 1937 г., необходимо учитывать также намеченные на третье пятилетие.

В своих выступлениях т. Осинский высказал предположение, что мощность автозаводов в 630 тыс. машин могла бы быть освоена уже в 1939 г.

Намечая более плавную кривую развития автоостроения и подхода к освоению названной мощности в 1941—1942 гг., мы все же получаем следующие ориентировочные цифры потребности в автошинах (в миллионах штук): в 1938 г.—5,8, 1939 г.—7,8, 1940 г.—10,3, 1941 г.—13,0 и в 1942 г.—15,8.

При этом как в этих цифрах, так и в расчетах на второе пятилетие мы еще не учли перевода на пневматические резиновые шины колесных тракторов и железнодорожных вагонов.

Обращаясь к рассмотрению приведенных выше цифр, мы должны констатировать, что уже в 1938 г. общая мощность Ленинградского и Ярославского шинных заводов в 4500 тыс. автошин далеко недостаточна; дефицит определяется в 1,3 млн. автошин, т. е. равен  $\frac{1}{3}$  полной мощности Ярославского шинного завода.

Из этих расчетов вытекает вторая задача Главрезины во втором пятилетии—не медлен-

но приступить к проектированию нового шинного завода мощностью в 4—5 млн. автотин; закончив в конце 1935 г. все подготовительные работы, с начала 1936 г. развернуть строительство завода и в конце 1937 г. пустить его с таким расчетом, чтобы в 1938 г. снять с него минимум 1 300 тыс. автотин.

Так рисуется положение с шинным производством.

Помимо шин, автомобили и тракторы требуют еще большого количества резиновых и асбестовых деталей (одна модель Форд-А требует сотни резиновых деталей).

В настоящее время резиновые детали изготавливаются на заводе «Каучук» и частично на заводе «Промтехника»,—эти заводы с трудом справляются с программой выпуска резиновых деталей для автомобилей.

С большим напряжением «Каучук» сможет обеспечить потребность автозаводов и автопарка в резиновых деталях в 1935 г. или в крайнем случае в 1936 г. К 1937 г. должны быть созданы новые мощности для выпуска резиновых автодеталей с тем, чтобы потребность в них была покрыта в 1937 г. и в третьем пятилетии. Следовательно необходимо приступить к проектированию нового завода резиновых автодеталей (или специального цеха в системе нового большого завода технических резиновых изделий) и закончить построение его к концу 1936 г. Это третья задача Главрезины во втором пятилетии.

Необходимейшими деталями автомобиля и трактора являются также асбестовые тормозные ленты, асбестовые диски для муфт сцепления и асбо-латунные прокладки.

Основным производителем всех этих изделий должен быть Ярославский асбестовый завод, ряд цехов которого (текстильный, асбо-латунный) в настоящее время только создаются.

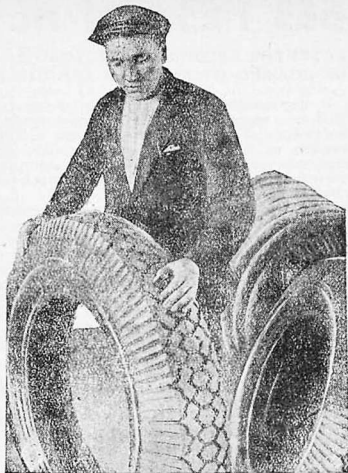
Это еще раз подтверждает необходимость форсировать окончание ЯРАК. При этом нужно указать, что даже полная проектная мощность Ярославского асбестового завода не обеспечит потребности страны в дисках сцепления. Поэтому к 1937 г. должны быть созданы новые мощности по выпуску также и этих изделий.

Удельный вес шинного производства в общем объеме резиново-асбестового производства повышается с 18,5 проц. в 1932 г. до 37 проц. в 1937 г., т. е. ровно вдвое; в абсолютных цифрах шинное производство должно возрасти почти в 7 раз. В пять раз должен увеличиться выпуск асбестовых изделий, основная масса которых также потребляется автомобилем и трактором.

Эти цифры ярко характеризуют теснейшую связь автогортаторной и резиново-асбестовой отраслей промышленности и еще раз подчеркивают необходимость уделить максимум внимания вопросу о гармоничном развертывании обоих названных отраслей.

Для обеспечения намеченного на 1937 г. объема производства и для подготовки мощностей их к 1938—1939 гг., в резиново-асбестовую промышленность необходимо во втором пятилетии вложить около 750 млн. руб. (из них 135 млн. руб. частью уже вложены в прошлом году, частью вкладываются в этом году).

Для освоения этой огромной суммы Главрезина должна немедленно развернуть напряженнейшую



Шинный завод Ярославского резино-асбестового комбината освоил производство покрышки из синтетического каучука и из чистого регенерата. На снимке — сменный мастер цеха вулканизации шинного завода т. Чугунов, лучший ударник завода, осматривает готовые шины  
Фото Союзфото

подготовительную работу и в первую очередь заняться проектированием и подготовкой кадров.

До последнего времени советская резиновая промышленность работала в основном на импортном оборудовании. Для освоения намечаемого объема производства и для создания соответствующих мощностей потребуются оборудование на сотни миллионов рублей. Ясно, что о сколь угодно значительном импорте оборудования не может быть и речи. Советская машиностроительная промышленность в кратчайший срок освоила производство сложнейшего и точнейшего оборудования, и мы вправе требовать от нее выделения в требуемом количестве и в надлежащие сроки специальных заводов для освоения и изготовления оборудования для резиново-асбестовой промышленности.

И, наконец, самое серьезное внимание должно быть уделено вопросу о развращивании сырьевой базы резиново-асбестовой промышленности.

Потребность в каучуке на 1937 г. исчисляется в 105 тыс. т. Совершенно очевидно, что в основном эта потребность должна быть покрыта путем широкого развращивания отечественной сырьевой базы—производство синтетического каучука (СК) и добыча растительного каучука. Поскольку развитие добычи растительного каучука лимитируется природными условиями, постольку необходимо всемерно форсировать производство СК, вывешившего свои отличные качества в историческом каракумском пробеге.

Необходимо, чтобы заводы СК в ближайшее время добились стандартности СК, что позволит

максимально внедрить в резиновое производство этот вид сырья.

Резиновые смеси с СК обязательно требуют присутствия газовой сажи типа «Микронекс». Перспективы развития производства этой сажи пока довольно неудовлетворительны. Главнефть и Главгаз должны во второй пятилетке резко увеличить производство сажи «Микронекс», ибо недостаток ее не позволит использовать в полной мере то величайшее достижение в виде СК, которое советская наука, следуя указаниям т. Сталина, дала советской стране.

Явно неудовлетворительными являются также запланированные темпы разветвления добычи асбеста, особенно высших (текстильных) сортов.

Несмотря на то, что Главрезина запроектировала резкое снижение расхода первого и второго сортов асбеста (в частности, намечено очень большое снижение выпуска тканой тормозной ленты и замена ее прессованной), все же намечается крупный дефицит по высшим сортам асбеста. Союзасбест должен учесть это обстоятельство и подтянуть свой план на вторую пятилетку до уровня намечающихся потребностей автомобильной промышленности.

Вот в основном те важнейшие задачи, которые стоят во втором пятилетии перед резиново-асбестовой промышленностью и ее смежниками.

А. Измайлов  
Зам. нач. Главрезины

## СПИРТ КАК ГОРЮЧЕЕ ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ

В настоящее время спирт применяется в качестве горючего для автомобилей, главным образом, в виде примеси к обыкновенному бензину, в количестве 10—13 проц.

В чистом виде спирт не применялся потому, что он имеет меньшую теплотворную способность, чем бензин. Motor при работе на чистом спирте теряет часть своей мощности; кроме того, спирт требует большей теплоты для испарения и поэтому мотор на спирте в холодную погоду труднее запускать, чем на бензине.

Для сгорания спирт требует меньшего количества воздуха. Весовая пропорция необходимого для бензина воздуха равна 15,3, а для спирта всего 9,1, так что один литр рабочей смеси того и другого горючего должны дать одинаковую работу. Но на практике вследствие трудности испарения и невозможности достигнуть необходимого коэффициента наполнения в цилиндрах обычных бензиновых двигателей, последние не развивают на спирту нормальной мощности.

К положительным качествам спирта относится его меньшая склонность к детонации, благодаря чему на спирту можно работать с большей степенью сжатия, что повышает коэффициент полезного действия двигателя и развиваемую мощность.

Этим свойством спирта часто пользуются для применения его в качестве горючего для спортивных двигателей с большей степенью сжатия; в обычных же двигателях степень сжатия может быть увеличена лишь незначительно (путем снятия прокладок или установки специальных поршней). Полностью компенсировать этим происходящую в результате применения спирта потерю мощности не удается.

Но экономические выгоды использования спирта как горючего в местностях, бедных нефтяными продуктами и имеющих дешевый спирт, позволяют применять его в качестве добавления к обыкновенному бензину.

Особенно много внимания уделяют этому вопросу во Франции, не имеющей собственной нефти. Здесь добавление спирта к бензину декретировано постановлением правительства.

Опыт Франции интересен для нас в связи с большими возможностями использования спирта во многих частях СССР, могущих дать его как побочный продукт ряда производств.

Наиболее важное значение в использовании спирта как горючего в смеси с бензином имеет

установление правильного весового соотношения обоих горючих в составляемой смеси.

Цифра 10—13 проц. установлена на основе длительного заграничного опыта. Большое содержание спирта в смеси с бензином в значительной мере затрудняет взаимозаменяемость его с обычным бензином, ухудшая условия подачи и карбюрации. Меньшее же содержание спирта делает смесь крайне неустойчивой, так как спирт осаживается на дно бака. Поэтому указанная выше норма принята как из условий наиболее выгодного эксплуатационного режима двигателя, так и из условий стабильности самой смеси, что имеет громадное значение при массовом распространении смешанного горючего.

Одним из наиболее практических методов употребления наспиртованного бензина является смешение его с бензином, что дает взаимосменяемость с чистым бензином и абсолютную устойчивость.

Приводим два наиболее употребляемые состава смеси указанных выше горючих:

	Состав А	Состав В
Спирт	15 проц.	16,6 проц.
Бензол	5 "	16,6 "
Бензин	80 "	66,6 "

Бензол является как бы противоположностью спирта по отношению к бензину с точки зрения карбюрации. Когда употребляется спиртово-бензиновая смесь с большим количеством спирта, то приходится увеличивать жиклер, когда же употребляется бензино-бензольная смесь, то жиклер берется уменьшенным.

При одной и той же работе расходуется больше наспиртованно-бензиновой смеси, более богатой спиртом, чем бензином, и меньше расходуется бензино-бензольной смеси, где преобладает бензол.

Правильно составленная смесь бензина, бензола и спирта является строго взаимозаменяемой с чистым бензином. Расход ее в литрах на 100 кг несколько меньше, чем расход смеси чистого бензина со спиртом. Бензол смешивается во всех пропорциях с бензином и почти во всех пропорциях со спиртами. Таким образом бензол играет роль соединителя между спиртом и бензином.

# КОДЕКС ПОВЕДЕНИЯ ХОРОШЕГО ШОФЕРА

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

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

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

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

С  
Т  
АТЬЯ 6

## Лихач—самый серьезный и злейший враг автотранспорта

Лихач не только опасен, но и крайне вреден! Любовь к спортивности, острым ощущениям в нем преобладает над здоровой производственной закалкой советского строителя. Он не знает, что такое плавное торможение. Он работает на крайней напряженности всего своего существа и управляемой им машины.

Его излюбленный метод—о с а ж и в а н и е машины!

Подражая своему первообразу—лихачу дореволюционной купеческой России, на «резвой» лошади угрождавшего прихотям разошедшихся пьяных купчиков и разных дельцов, современный лихач на машине полностью усвоил и основные «методы» работы своего предшественника.

Лихо подбехать и на всем ходу резким торможением «поставить машину на дыбы», или «вольным ветром» перенестись по змейке вьющейся узкой дороги, «проскочить под носом» трамвая или машины, «проскользнуть сквозь игольное ушко» узкого прохода между двумя экипажами, ежесекундно рискуя опрокинуть соседа или перевернуться самому—таков стиль работы лихача!

Ему нет дела до того, что резким торможением он губит тормоза, расшатывает кузов и весь экипаж, быстрее изнашивает резину. Ему со-

вершенно безразлично, к каким ужасающим последствиям может привести его неумеренная езда, его лихачество!

Он выработал и развил в себе враждебность к дисциплине на улице, стройности и порядку движения и особенно—скоростным нормам. А между тем последнее, т. е. вопрос о скорости движения—самый серьезный вопрос в жизни водителя и механического транспорта.

Неразрывно со скоростью связана дистанция торможения или тормозной путь.

Тормозной путь—это та опасная зона, которую ни один шофер, как бы опытен он ни был, не в состоянии преодолеть, если он сделал неправильный расчет и к торможению приступил слишком поздно.

Особенность механического транспорта заключается в том, что машину или вагон трамвая, находящиеся в движении, невозможно мгновенно остановить, если даже тормоза у них в идеальном состоянии. Это происходит в силу физического закона, по которому всякому движущемуся телу сообщается инерция, причем сила ее находится в прямой зависимости от скорости движения самого тела. На сухой дороге при скорости движения в 10 км машина (с тормозами на 4 колеса) после торможения пройдет еще 1—1,5 м, прежде чем окончательно остановится, а при скорости движения в 40 км машина остановится на расстоянии 11—12 м. Если же машине сообщить скорость в 80 км, тормозной путь увеличится в 3—4 раза.

Лихач игнорирует эту специфическую особенность механического транспорта, полагаясь на «авось» и на свой опыт.

Среди широкой массы водителей лихачеством привыкли называть только ездку с превышенной скоростью. Это не совсем верно.

Лихачество следует рассматривать гораздо глубже, ибо проявления его многообразны и разнохарактерны. По данным отдела регулирования уличного движения московской милиции, из всех аварий, происшедших в Москве в 1932 г., 88,3 проц. имели место по вине водителя, а из этого количества более половины относятся за счет лихачества.

Являясь фактором психологического порядка, лихачество в условиях движения преследует две основные цели:

- а) максимально сократить время на выполнение задания
  - б) максимально сократить пространство, потребное для проезда до реализации задания.
- Однако сокращение времени и пространства, по существу своему чрезвычайно полезное и важное в деле социалистического строительства,

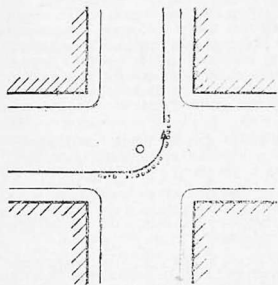


Грузовая машина Гражданстрой Амо-3 под управлением шофера Лях, следуя от Москвы по Дмитровскому шоссе, на 16-й километре со скоростью 60—65 км выехала на левую сторону шоссе и ударила встречную грузовую машину. Обе машины получили повреждения и вышли из строя

Фото автора

у него (лихача) происходит не за счет улучшения производственных процессов (ускорения погрузки и разгрузки, быстрого оформления документов, уменьшения нулевых пробегов и т. п.), а за счет нарушения установленных правил езды.

Несоблюдение правил езды обычно у лихачей сопровождается проявлениями также нервозности и нетерпения. Подъезжая к перекрестку и вынужденный остановиться у закрытого светофора,



Черт. 1

лихач не в состоянии спокойно выждать те тридцать секунд, которые нужны для чередования сигнала. Даже зная, что он стоит у автоматического светофора, управляемого часовым механизмом, лихач свое нетерпение начинает выражать гудками и включает скорость, не дожидаясь полной смены сигнала.

Для борьбы с лихачеством и лихачами необходимо внимательно изучать водителя, его личность и производственное поведение.

Лихачество прежде всего проявляется в стремлении превысить установленную правилами уличной или дорожного движения скорость.

Наиболее типичная и тяжкая по своим последствиям катастрофа из-за превышения скорости произошла 15 января 1934 г., в 7 час., на углу Садово-Земляной ул. и площади Курского вокзала. 5-тонная грузовая машина, груженная кирпичем, направлялась в сторону Земляного вала. Машиной управлял шофер Юданов 27 л., с двухлетним стажем. До получения прав на управление машиной Юданов был легковым извозчиком и работал на своей лошади. Максимальная скорость грузовой машины для Москвы установлена в 30 км, каковая должна быть снижена до 10 км при проезде через перекресток и мимо трамвайных остановок. На углу пл. Курского вокзала и Садово-Земляной ул. находится остановка трамвая линии «Б», «20» и др. В ожидании трамвая тротуар и мостовая были запружены рабочими и служащими, приехавшими из пригородных мест. Несмотря на наличие трамвайной остановки и перекрестка, управляемая Юдановым грузовая машина, по показаниям сидевших в кузове и кабине грузчиков, шла со скоростью не менее 35 км. Не давая никаких сигналов и не уменьшая скорости, машина со всего хода врвалась в толпу и, не останавливаясь, проехала дальше. В результате одна гражданка была убита на месте, двое умерли в больнице, и пять человек получили различные ранения.

Юданов наезд свой объяснил тем, что он задремал (?) и что при приближении к толпе у него внезапно испортился тормоз, и он не смог вовремя остановить машину.

Само собой понятно, что если бы Юданов не пренебрег правилами движения и, подъезжая к перекрестку, заранее снизил скорость, этой ужасной катастрофы никогда бы не было.

К хорошему шоферу мы предъявляем требование не только соблюдения скоростных норм, но одновременно и такого управления машиной, при котором к тормозам нужно прибегать возможно реже, лишь в исключительных случаях.

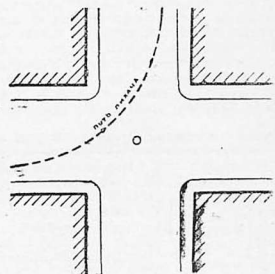
По всей уличной сети города самым опасным по аварийности и травматизму является перекресток. Взаимные столкновения двух или нескольких автомобилей, а также наезды на людей чаще всего происходят на перекрестке, особенно на тех, которые не управляются милиционерами или не оборудованы сигнализационными знаками.

Лихач больше и ярче всего проявляет себя при проезде через перекресток. Если нужно сделать поворот влево, хороший шофер объедет центр и, свернув влево, поедет по своей стороне, как показано на рисунке (черт. 1).

А лихач?

Лихачу этот законный путь кажется слишком длинным. По свойственному ему стремлению сократить время и пространство, лихач вместо того, чтобы объехать центр, поедет левее и обязательно «срежет угол», т. е. сгнет на трассу встречного потока (см. черт. № 2).

«Срезывание угла» — один из чрезвычайно опасных моментов в работе водителя, и мы знаем немало серьезных катастроф с большими человеческими жертвами, происшедших именно по этой причине. Лихач не хочет понять, что на поперечной улице во время его неправильного поворота может внезапно показаться другая машина, которая, не подозревая присутствия лихача, неминуемо должна столкнуться с ней. Типичным примером такой не-



Черт. 2

правильной езды служит авария на Петровке, на перекрестке Кузнецкого моста (Москва) 1 декабря 1933 г. в 14 час. 50 мин. Легковая машина — такси первого таксомоторного парка, под управлением шофера Подгорного, следуя от Петровских ворот при повороте влево на Кузнецкий мост, срезала угол и столкнулась с грузовой машиной, направлявшейся к Петровским воротам. Таковы результаты «срезания угла».



# НОВАЯ СИСТЕМА ЗАРПЛАТЫ ШОФЕРОВ

## ОПЫТ 1-го АВТОГРУЗОПАРКА ПЕРЕДАТЬ ВСЕМ АВТОПРЕДПРИЯТИЯМ

На совещании в ЦК союза шоферов т. Малинин, шофер 2-й колонны 1-го автогрузопарка, заявил: «Раньше, при прежней оплате труда, приезжая с работы, я никогда не знал, сколько сделал тонно-километров, сколько заработал. Такая была система. Теперь, получая маршрутный лист для работы на день, мне известно, сколько ездки, что возить, куда возить и что могу я получить при выполнении этой работы».

Тов. Малинин выразил мнение всех шоферов автопарка.

Прежняя, так называемая «приведенная тонно-километровая» система оплаты труда была сложна и непонятна для шоферов. В установленном норм и расценок происходила путаница, громадное большинство рабочих не знало установленных для них норм и расценок, не знало, как происходит исчисление зарплаты.

Сдельщина в этих условиях носила формальный характер и не способствовала росту производительности труда. В то же время эта система создавала уравниловку, так как нормы выработки установились, исходя из среднегодовых показателей работы парка,

Руководствуясь решениями Совнаркома СССР и ЦК ВКП(б) об угольной промышленности и ж.-д. транспорте, автопарк приступил к разработке системы оплаты труда шоферов на совершенно иных началах. В результате удалось разработать простые и понятные правила исчисления оплаты труда шоферов. В основу расчетов положена оплата за время, потраченное на погрузку и выгрузку, и за время пробега машин как с грузом, так и без него.

Преимущество этой системы заключается в том, что шофер всегда может знать, сколько он заработал за каждый день, за каждую ездку.

В целях упрощения нормы укрупнены. Грузы разделены на восемь категорий, вместо ранее существовавших двадцати восьми. Для того, чтобы исчислить заработок шофера в любых условиях работы машины, на любых расстояниях и с любым грузом, достаточно иметь восемь расценок (для разных грузов) и один расценочек за километр пробега. Это видно из таблицы.

Таблица расценок зарплаты за тонно-километр

Категория грузов	Норма времени в минуту на погрузку и выгрузку машин	Расценочек в копейках для шоферов за 5 тонн					
		I категория		II категория		III категория	
		Руб.	Коп.	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.
1	35	—	97	—	81	—	68
2	27	1	31	1	08	—	92
3	53	1	47	1	22	1	04
4	60	1	67	1	28	1	18
5	67	1	85	1	54	1	31
6	76	2	11	1	75	1	48
7	89	2	47	2	03	1	74
8	110	3	05	2	53	2	15

Будучи чрезвычайно проста и понятна, эта система оплаты учитывает все многообразие условий работы машины и шофера и вместе с тем не допускает влияния на заработок случайных причин.

С 1 июля автопарк в виде опыта перевел 2-ю колонну, состоящую из 70 машин с 152 шоферами, на новую систему оплаты труда. Одновременно там был изменен порядок пользования машинами. Шоферу был дан план перевозок с указанием маршрута по отдельным ездкам, нормы времени на погрузку и выгрузку, а также с указанием зарплаты, которую шофер получит при выполнении плана, указанного в путевом листе.

Эта перестройка оплаты труда, сочетавшаяся с уточнением порядка автоэксплуатации, дала положительные результаты.

В июле по новой системе шофер за один тонно-километр получил по 4 руб. 52 коп., по старой же системе в июне за один тонно-километр было уплачено 4 руб. 06 коп.

С 1 августа весь автопарк был переведен на новую систему, и с этого времени начался систематический рост производительности труда, заработной платы шоферов. В III квартале зарплата повысилась по сравнению со II кварталом на 9 проц., производительность труда—на 18,8 проц.

План на одну машиномену по тонно-километрам перевыполнен (100,4 проц.), в то время как во II квартале план по этому показателю был выполнен всего на 79,3 проц., а в III квартале—на 95,8.

При введении оплаты труда шоферов по километровой системе без дифференциации оплаты пробега с грузом и без груза некоторыми высказывались опасения, что при этой системе у шофера не будет заинтересованности в снижении нулевого пробега. Но работа автопарка доказала ошибочность этого мнения. При условии одновременной перестройки системы зарплаты и порядка автоэксплуатации машин, т. е. при введении маршрутной разрядки машин, нулевой пробег снижается. В I-м автопарке во II квартале было 49,1 проц. нулевого пробега, в III квартале—40,7, в ноябре—34,4, а за первые две декады декабря—29 проц.

Новая система оплаты труда проста и ясна шоферам.

При введении новой системы в автопарке была проведена большая массово-разъяснительная работа среди шоферов; руководящий состав автоколонны и счетные работники были проинструктированы о порядке исчисления зарплаты, в двух номерах парковой многотиражки были помещены расчетные таблицы по сдельной оплате и розданы всем шоферам на руки.

Секретариат московского городского комитета партии признал, что перестройка системы зарплаты в автопарке дала положительные результаты, и предложил всем автохозяйствам Москвы изучить и перенести к себе опыт автогрузопарка Мосавтогруза.

## ОБЕСПЕЧИМ УСПЕХ РЕАЛИЗАЦИИ 5-й АВТОЛОТЕРЕИ

К 1 АПРЕЛЯ РАЗМЕСТИТЬ 15 МЛН. БИЛЕТОВ

Постановлением правительства Центрального совету Автодора разрешен выпуск 5-й автолотереи на сумму 15 млн. рублей. Срок реализации лотереи крайне ограниченный,—к 1 апреля все билеты должны быть полностью размещены среди трудящихся города и деревни, к 1 мая должны быть полностью инкассированы средства.

В условиях короткого срока реализации 5-й автолотереи и еще незаконченной 4-й лотереи, тиражи которой проведены лишь по двум разрядам (в Ленинграде и Москве), необходимо мобилизовать максимум сил и внимания, чтобы вовремя собрать средства, необходимые на усиление дорожного строительства, улучшение эксплуатации автотракторного парка и укрепление своих организаций.

Успешное выполнение этой задачи возможно лишь при правильной, умело проведенной организационной работе с учетом ряда ошибок и недочетов, имевших место при реализации билетов 4-й лотереи.

Недочеты прошлой лотерейной кампании заключались прежде всего в недостатке, а зачастую и в полном отсутствии оперативного конкретного руководства.

Президиумы республиканских, областных и особенно районных организаций о-ва не уделяли лотерее необходимого внимания, рассчитывая на самотек.

На местах не было крепких работоспособных лотерейных комитетов, которые бы руководили по-настоящему и отвечали за результаты работы. В большинстве районов лотерейная кампания проводилась без всякой увязки с массовой работой, не сочеталась с созданием и укреплением низовых автодорожских организаций.

В технике рассылки и размещения билетов было также немало недочетов, которые ни в коем случае не должны повториться в этом году. Билеты посылались в отдаленные местности, лишённые связи с областными или районными центрами; билеты засылались в районы и в селения, где совершенно нет автодорожских организаций или где они необычайно слабы. Это привело к тому, что часть билетов утеряна и расхищена.

Из анализа этих ошибок сами собой напрашиваются следующие выводы.

При проведении 5-й лотереи президиумы автодорожских организаций, начиная от ЦС и кончая районным советом, должны возглавить руководство реализацией лотереи, одновременно осуществляя систематический контроль над исполнением своих решений, постоянно проверяя выполнение контрольных заданий.

Для конкретного, повседневного практического руководства этой работой при республиканских, областных и краевых советах о-ва должны быть организованы работоспособные лотерейные комитеты из представителей местных исполкомов, профсоюзом, комсомола, дортрансов, под председательством руководителя данного совета о-ва.

Лоткомы по решению ЦС Автодора должны быть переведены на твердый самостоятельный бюджет, получая 5 проц. с реализованной суммы.

Работу по реализации билетов 5-й лотереи необходимо проводить в строго плановом порядке. Область должна быть разбита на сектора или кусты. К каждому сектору должен быть прикреплен инструктор или уполномоченный лоткомом для постоянной работы до окончания кампании. Учитывая печальный опыт 4-й лотереи, ни в коем случае не следует посылать билеты в отдаленные районы с плохой связью.

В этом году особо широко должна быть развернута массовая работа с использованием всех средств агитации и пропаганды и в первую очередь—радио, печати, кино.

Необходимо организовывать радиопереключки как всесоюзного, так и республиканского масштаба с вызовом к микрофону представителей районов и отдельных крупных коллективов, что будет в значительной мере содействовать укреплению автодорожской работы в целом и усилению реализации лотереи в частности.

Необходимо освещать вопросы перестройки автодорожской работы, укрепления низового звена и реализации лотереи в местной печати как общей, так комсомольской и политотдельской.

Массовую работу, направленную на успешную реализацию лотереи, необходимо широко сочетать с организационной работой—созданием новых автодорожских коллективов и укреплением существующих, в первую очередь на производственных предприятиях, в колхозах, совхозах и МТС.

Помочь Автодору в проведении 5-й лотереи и в укреплении местных организаций должны, помимо комсомола, исполкомы, политотделы МТС и совхозов и дортрансов. ЦС Автодора постановил отчислить республиканским, областным и краевым исполкомам, включившимся в социальное соревнование по дорожному строительству на основе договора, заключенного в Чувашии, при условии содействия автодорожским организациям в реализации билетов и сборе средств,—10 проц. с реализованных сумм.

\* \* \*

5-я автолотерея состоит из 9 разрядов, по которым будет разыграно 19 486 выигрышей на сумму 2 340 тыс. руб. В числе выигрышей 70 автомобилей, 150 мотоциклов, 300 подвесных лодочных моторов или автопутешествий по СССР, 1 200 велосипедов, 600 детских pedalных автомобилей и др.

Для помощи местным организациям ЦС Автодора послал на места свыше 20 ответработников ЦС, с которыми предварительно был проведен трехдневный инструктивный семинар. Ряд участков, где автодорожская работа была доведена до состояния развала, ЦС берет под свое непосредственное наблюдение.

Все эти мероприятия должны быть подкреплены энергичной работой низовых автодорожских организаций на основе применения методов широкого социалистического соревнования между республиками, краями, областями, районами и коллективами.

# Обмениваемся опытом Таразской

## СОЕДИНЕНИЕ ДЛЯ РЕМНЯ ВЕНТИЛЯТОРА ФОРД

Предложение т. С. И. Кономова (автобуса НКЛП)

Для соединения оборванных фордовских ремней предлагаю следующий замок.

Из 25 фт железа вырезается 2 пластинки длиной 67 мм и шириной 13 мм (рис. 1). Пла-

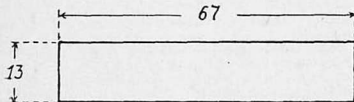


Рис. 1

стинки сгибаются по форме ремня, надеваются на его концы и обжимаются в тисках, затем шов пропаявается оловом, после чего ремень вместе с накладками просверливается 3 мм сверлом (черт. 2).

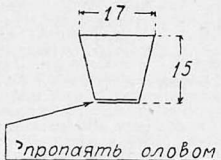


Рис. 2

В эти отверстия вставляются заранее заготовленные скобки из 3 мм стальной проволоки, соединенные кольцом (черт. 3). Скобки сжи-



Рис. 3

маются в тисках и припаиваются к поставленным металлическим наконечникам, и замок готов (черт. 4).



26 Рис. 4

## КАК ОБЛЕГЧИТЬ УСТАНОВКУ ПОРШНЕВОГО ПАЛЬЦА (Предложение М. М. Ильницкого, УССР, ст. Шпола, МТС)

Для облегчения установки поршневого пальца двигателя Амо-3, необходимо сделать с торца его прорез для поворачивания пальца отверткой. Благодаря этому значительно облегчается установка стопорного болта головки шатуна.

## ЧЕМ ЗАМЕНИТЬ КОНДЕНСАТОР ВИБРАЦИОННЫХ СИГНАЛОВ

(Предложение механика-водителя Е. Скорова, Ташкент)

На машинах Амо-3 часто пробиваются конденсаторы вибрационных сигналов;

Конденсатор может быть заменен конденсатором прерывателем Форд или же конденсатором от радиоприемника емкостью в 0,25 микрофарад размером 6×4×0,7 см.

## ПЕСОК ПРОТИВ ЗАНОСА АВТОМОБИЛЯ

(Предложение шофера Электротрантреста т. М. Омелченкова, г. Грозный)

Торможение автомобиля на гололедице, в особенности под уклон, обычно вызывает скольжение колес и занос машины. Для устранения этого дефекта я установил песочные ящики в нижней части кузова автобуса Амо-4. Ящики установлены перед задними колесами на расстоянии 130 мм и наполнены сухим песком. От ящиков проведены патрубки под колеса, примерно так, как это делается на паровозах. Поводки от задвижек патрубков соединены с рычагом ручного тормоза. В случае буксования колес или скольжения их, пользуясь рукояткой ручного тормоза, я подсыпал песок под колеса, что сейчас же прекращало буксование и скольжение их. Можно поставить специальный рычаг для песочных ящиков и пользоваться им когда угодно.

## ВОССТАНОВЛЕНИЕ ДИАФРАГМЫ БЕНЗИНОВОГО НАСОСА АМО-3

(Предложение т. В. Н. Левитина, Москва)

Диафрагма разбирается, промывается в денатурате и высушивается. Сухие диафрагмы быстро опускаются в коллоид, налитый на блюдце (20—25° г), после чего высушиваются, каждый кружок отдельно. Когда кружки просохли, их складывают вместе, и диафрагма может работать 4—5 месяцев. Если машина работает на спиртовом топливе, то такой способ непригоден, так как спирт растворяет коллоид.

## ИЗ ЧЕГО ДЕЛАТЬ ДИАФРАГМУ ДЛЯ БЕНЗИНОВОЙ ПМППЫ

(Предложение т. Хорунжего И. Р., БССР, г. Н. Борисов)

Очень хорошая диафрагма для бензиновой помпы автомобиля Амо-3 получается из ткани, называемой «электротехническое полотно». Диафрагма делается из пяти слоев.



# Автодорожская ВИКТОРИНА

## ОПРЕДЕЛИТЕ ПРИЧИНУ НЕИСПРАВНОСТЕЙ В АВТОМОБИЛЕ „ГАЗ“

ПЕРВЫЕ 7 СЛУЧАЕВ ПРОИСХОДЯТ В ГАРАЖЕ ПРИ ЗАВОДКЕ ДВИГАТЕЛЯ, ОСТАЛЬНЫЕ ПРИ ДВИЖЕНИИ АВТОМОБИЛЯ

СЕРИЯ 7

1. Стартер не работает, хотя еще вчера вечером работал, а от руки двигателя завелся.

2. Двигатель завелся, прогрелся, но не держит малых оборотов, регулировка стопорного винта дросселя не помогает, жиклера чисты.

3. Зима. Холодный гараж. При нажатии на педаль стартера последний крутится, жужжит, но двигатель не проворачивает.

4. Двигатель заведен ручкой, немного проработал и сейчас же остановился. При дальнейшем проворачивании ручкой не заводится.

5. При неработающем двигателе стрелка амперметра показывает зарядку, а при включении света показывает разрядку.

6. Двигатель заведен, но работает с перебоями, заметно искрение на корпусе распределителя.

7. Двигатель работает нормально, но как только собрались выезжать и прибавили обороты, сейчас же начинаются перебои, на малых оборотах опять работает хорошо.

8. Наконец вы выехали, двигатель работает хорошо, но вдруг начались хлопки в карбюраторе, поворачивание тяги не помогает, двигатель останавливается.

9. После остановки и исправления стартер включился и не работает и от ручки двигатель не поворачивается.

10. Двигатель работает хорошо, но часто при остановках у светофора глохнет.

11. Вы выехали на шоссе и пошли со скоростью 80 км/час, начались выстрелы в глушитель, если ехать тише, то выстрелов нет.

12. Как устранить буксование сцепления, и почему это явление могло произойти на новой машине, во время езды.

13. На что указывает частое перегорание лампочки сигнала „Стоп“, тогда как остальные лампочки не перегорают.

14. Вы едете дальше и при торможении автомобиль заносит влево.

15. Жаркая погода, в степи, двигатель перегрелся, наконец вы доехали до колодца, остановили двигатель, обождали и долили воды. После этого двигатель пошел с перебоями по всем цилиндрам и едва-едва работает.

16. Вы едете ночью. Вдруг у вас сразу перегорели лампочки.

17. У вас лопнула крышка ГАЗ-а. 28×4,75 запасной нет, а вы можете достать 31×6,25. Подойдет ли она вам.

18. Что произойдет, если на новом автомобиле начать сразу ездить с большой скоростью.

19. Что может произойти с двигателем, если долгое время ехать на 3-х цилиндрах.

20. Вы приехали в гараж, выключили зажигание и свет, а амперметр показывает разрядку, и все провода в исправности.

Ответы по этой серии будут напечатаны в следующем номере.

## ОТВЕТЫ ПО ОБОРОННОЙ СЕРИИ 6

## „ЧТО ВЫ ЗНАЕТЕ О МОТОРИЗАЦИИ И МЕХАНИЗАЦИИ“ С О В Р Е М Е Н Н Ы Х А Р М И Й

1. Моторизация — это применение мотора в качестве транспортного средства для перевозки грузов, войск, снаряжения и т. д.; механизация — это всякая форма моторизации, когда мотор непосредственно участвует в бое в виде танка, броневика, самоходной артиллерии и т. д.

2. Трезосный автомобиль повышенной проходимости имеет 2 ведущие оси, трезосный автомобиль повышенной грузоподъемности только одну ведущую ось.

3. Трезосный автомобиль — название более правильное, чем шестиколесный, так как трезосный автомобиль может иметь 10 колес и больше (двойные скаты).

4. „Газ“, „Зис“ и „Яз“.

5. Для повышения тягового усилия на ведущих колесах (в качестве добавочной коробки передач).

6. Автомобиль-проектор, автомобиль-радиостанция, автомобиль с звукооповещательной установкой, автомобиль с зенитной установкой, автомобиль-цистерна, авт. мобиль-кухня, автомобиль санитарный, автомобиль-дезинфекционная камера и т. д.

7. Трактор может только буксировать груз за собой, артиллерийский автомобиль-трактор помимо буксировки груза часто может его провозить на себе.

8. НАТИ-2.

9. Орудие, монтированное на колесное или гусеничное шасси.

10. Гусематкини.

11. Двойное управление (руль спереди и сзади).

12. Бывают и гусеничные броневые автомобили.

13. От английского слова „пенк“ — чай, резервуар. Это название было дано англичанами из-за соображений лучшего засекривания изготовления первых образцов танков.

14. Англией в 1916 г., в бою у Камбре.

15. а) Тяжелые танки (танки прорыва),

б) средние танки (маневренные),

в) легкие танки (танки сопровождения пехоты),

г) специальные танки (вспомогательные).

16. 1) гусеничный ход, 2) „живот“ танка, 3) смотровые щели.

17. Танки-амфибии.

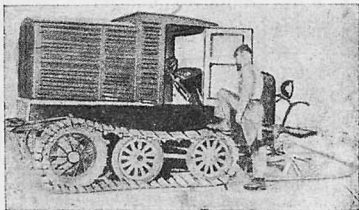
18. Танк, имеющий сменный колесный и гусеничный ход.

19. Противотанковая артиллерия, противотанковые пулеметы, противотанковые мины.

20. По смотровым щелям танков и сопровождающей пехоте.

## СНЕГОХОД АНТАРКТИЧЕСКОЙ ЭКСПЕДИЦИИ

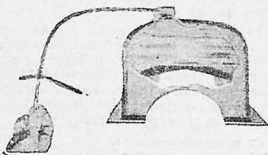
Экспедиция, отправляющаяся под руководством адмирала Барда для исследования Южного полюса, имеет в своем распоряжении интересный тип снегохода для переездов по снегу и льду.



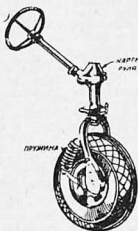
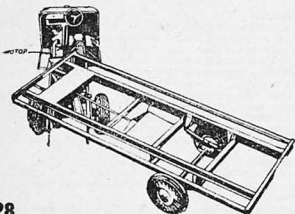
Снегоход имеет небольшие полозья, заменяющие передние колеса. Задние его колеса охвачены бесконечной гусеничной лентой.

## ПРИБОР, РЕГУЛИРУЮЩИЙ | СПУСК МАСЛА В КАРТЕРЕ

Для предохранения вытекания масла при спуске его из картера выpuщен прибор, обеспечивающий постепенный выход масла.

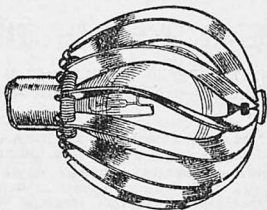


Выливание масла регулируется гибкой рукояткой с нажимом на конце. Ручка состоит из ряда эластично сочлененных металлических колец. При выкачивании масла она может быть перевернута в любую сторону.



## ОРИГИНАЛЬНАЯ АВТОЛАМПА

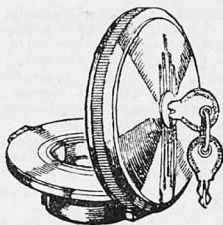
Оболочка автолампы, показанная на нашем рисунке, покрыта спирально изогнутыми полированными металлическими полосами. Лучи лампы



пы свободно падают на рефлектор, но не ослепляют водителя встречной машины. Лампа испытана американской автоиспытательной лабораторией и признана весьма ценной для автомобиля.

## ЗАМОК ДЛЯ ПРОБКИ РАДИАТОРА

Это простое и крайне необходимое приспособление выпускается с недавнего времени фирмой



Норлип в Чикаго. Замок выпускается в двух видах с расчетом на наиболее распространенные американские автомобильные марки.

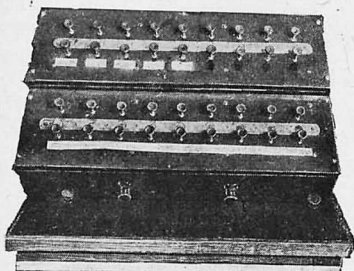
## ТЯГАЧ И ПРИЦЕП НА ПЯТИ КОЛЕСАХ

Появившаяся два года назад "механическая лошадь" Карьера нашла себе последователей. В настоящее время в Англии, кроме Карьера, такие тягачи выпускает Сентинель и Скаммель. На рисунке — трехколесный тягач Скаммель типа "механическая лошадь" с двухколесным полуприцепом, поднимающий 6 тонн. Двигатель имеет мощность в 40 л. с. Справа — рулевое колесо тягача с оригинальной пружинной подвеской.

# ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

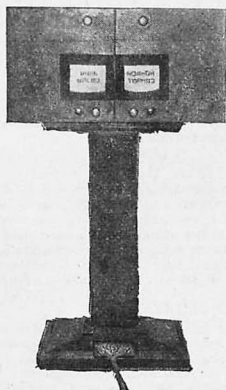
## АВТОТРЕНАЖЕР ЦАНИИ

Автотренажер предназначен для изучения органов управления автомобилем, тренировки учащихся в выполнении отдельных учебных заданий, а также для психотехнического отбора кандидатов в шоферы.



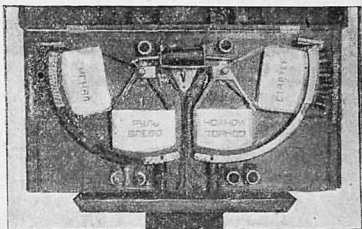
Аппарат состоит из трех основных частей — экрана, распорядительного ящика и кабины для учащегося.

Путем нажатия соответствующей кнопки инструктор дает то или иное указание, в результате чего в одном из окошек экрана появляется щиток с распоряжением. При правильном выполнении учеником этого распоряжения в кон-



трольном окошке на экране загорается синий огонь, при неправильном — красный. При выполнении комплексных действий каждое последующее правильное выполнение распоряжения с-

гнализируется также синим огнем, а неправильное — отсутствием света. Отмена распоряжения осуществляется путем появления на экране



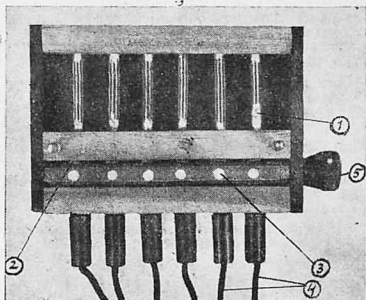
щитка с наименованием действия в сопровождении знака — (минус) в верхнем окошечке.

Аппарат сконструирован институтом ЦАНИИ в Москве и изготовлен в его мастерской.

## ПРИБОР „НЕОНОСКОП“

Сотрудником ЦАНИИ т. Селезевым сконструирован прибор, позволяющий водителю автомобиля или трактора постоянно наблюдать за исправностью зажигания двигателя, независимо от того, находится ли машина на месте или в движении.

Укрепленный перед водителем прибор соединен проводами 4 со свечами двигателя и снабжен



по числу цилиндров стеклянными трубочками 1, наполненными неоном. При повороте валика 5 вправо или влево контакты 3 входят в соприкосновение с пружинами 2 и происходит свечение в трубочках.

При отсутствии искры в каком-либо цилиндре свечение соответствующей ему неоновой трубки прекращается, что позволяет водителю немедленно определить место неисправности и своевременно принять меры к исправлению.

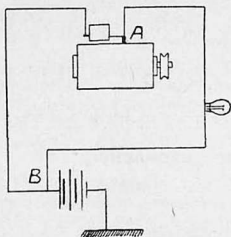
# ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ

ПОД ОБЩЕЙ РЕДАКЦИЕЙ ИНЖ. И. И. ДЮМУЛЕН

Тов. Капицыну (Северокавказский край), ст. Белореченская

1. Как узнать, что динамо автомашины не подзаряжает аккумулятор, не имея в наличии на автомашине амперметра, чтобы не допустить полной разрядки аккумулятора, и как проверить динамо в пути, не имея никаких приспособлений и не снимая динамо с автомашины, т. е. как убедиться, что динамо действительно не работает.

1. Включите маленькую лампочку. Один провод ее присоедините к контакту А динамомашины, там, где присоединяется реле к ней. Второй конец — к клемме В батареи, соединенной с ди-



намоткой. Если лампочка не горит при работающей динамомашиной, то значит все в порядке. Динамомашина работает и заряжает батарею. Если хотите иметь постоянный контроль, то поставьте такое соединение, но с выключателем. По такой схеме работает контрольная лампочка электрооборудования Бош. Горящая лампочка показывает разрядку батарей.

Тов. Кузнецову В. П., Москва

Как спускаться с наших московских уклонов, тормоза автомобиля мотором или тормозами?

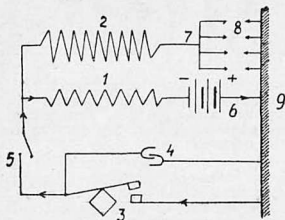
Тормозить и мотором и тормозами.

Тов. Кузнецову В. И. УСТМ. Тракторная база

1. Разъясните течение первичного и вторичного тока в электрооборудовании автомобиля Форд-А и АА и АМО-3.

1. Схема зажигания Форд-А и АА.

1. Первичная обмотка. 2. Вторичная обмотка.



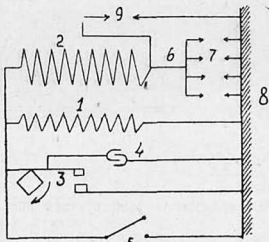
3. Прерыватель. 4. Конденсатор. 5. Выключатель. 6. Батарея. 7. Распределитель. 8. Свечи. 9. Масса.

Путь первичного тока 6—9—3—5—1.

Путь вторичного тока 2—7—8—9—6—1. Если в это время включен стартер, то ток частично проходит и через него. Для АМО-3 схема та же, но направление первичного тока обратное, так как батарея включается отрицательным полюсом на массу.

2. Разъясните устройство и течение первичного и вторичного тока в магнето Бош?

Схема магнето Бош: 1. Первичная обмотка. 2. Вторичная обмотка. 3. Прерыватель. 4. Конденсатор. 5. Выключатель. 6. Распределитель.



7. Свечи. 8. Масса. 9. Предохранитель.

Путь первичного тока: 1) при замкнутом прерывателе 1—3—8; 2) при выключенном зажигании 1—5—8.

Путь вторичного тока 2—6—7—8—1. Если свечей нет, а магнето вращается, то путь 2—6—9—8—1.

Тов. Орлову В. (г. Томск)

Как повлияет на работу двигателя Форд установка матерчатого фильтра на всасывающем патрубке карбюратора?

Установка воздушного фильтра на всасывающем патрубке карбюратора является чрезвычайно рациональной, особенно в пыльных местах. Однако если фильтр, особенно при стартом производстве, изготовлен неправильно и представляет слишком большое сопротивление для прохода воздуха, то нормальная работа двигателя будет нарушена. Смесь делается слишком богатой и мощность двигателя понизится.

## ОТ РЕДАКЦИИ

1. При всех запросах по технической консультации указывать, про какую именно машину идет речь: Форд-А, АМО-3, Я-5 и т. д.

2. Все запросы писать разборчиво и чернилами. Неразборчивые запросы разбираться не будут.

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

# РАБСЕЛЬКОРЫ-АВТОДОРОВЦЫ

*МШУТ*

## АВТОДОР РЕАЛЬНО ПОМОГ УФИМСКОЙ МТМ ВЫЙТИ ИЗ ПРОРЫВА

Башкирский Автодор, включившись в ряды участников производственного похода имени XVII съезда партии, поставил себе целью помочь совхозам и МТС в подготовке автотракторного парка к весенней кампании.

С этой целью автосекция Башавтодора организовала несколько бригад в составе 14 активистов-автодоровцев, высококвалифицированных работников автотракторного дела, и откомандировала их в МТМ тех районов, где было особенно неблагоприятно с ремонтом.

При содействии политотделов бригады добились перелома в ходе ремонтной кампании.

В Верхне-Кигинской МТС тяжелое положение создавалось в связи с острым недостатком тракторных деталей и полным отсутствием баббита. Но автодоровская бригада обнаружила, что при отсутствии одних деталей имеется излишнее количество других. Учтя это обстоятельство, бригада быстро организовала через Башзернотракторцентр обмен частями

между МТМ, и таким образом МТС получила недостававшие ей детали. При содействии бригады был получен и баббит.

Особенно значительную помощь оказала бригада Башавтодора Уфимской МТМ. Здесь в составе лучших специалистов-общественников был организован постоянный контрольный пост, который принял живейшее участие в быстрейшем проведении ремонта тракторов и автомашин, в обеспечении МТМ электроэнергией и всем необходимым для ремонта.

В результате общественно-производственной помощи автодоровской бригады Уфимская МТМ, находившаяся в глубоком прорыве и числившаяся на черной доске, теперь становится в ряды передовых по подготовке к весне.

Это является реальным достижением и победой Башавтодора к XVII съезду партии.

Харитонов

Уфа

## БЕЗОБРАЗНОЕ ОБРАЩЕНИЕ С АВТОМОБИЛЯМИ

Митрофановский овощно-молочный совхоз (возле Челябинска) имеет 10 автомашин, из которых 8 требуют капитального ремонта, но к началу января к этому еще не приступали.

Вообще к совхозному автотранспорту со стороны дирекции мало внимания. Автомашин, принадлежащие совхозу с 1930 г., не имеют гаража и стоят в холодном сарае.

Шоферы бегут из-за тяжелых условий работы в совхозе, а оставшиеся проклинают все на свете, когда утром в мороз приходится завести машину, а масло в картере застыло и его нужно разогревать, раскладывая костер.

Согласно решению треста, гараж уже давно должен был быть построен, но дирекция совхоза решила вместо гаража построить баню. Конечно, баня тоже необходима совхозу, но в том-то и горе, что ни гаража, ни бани до сих пор нет.

Ремонт автомашин к посевной кампании еще не начал, так как нет запасных частей, а на покупку их денег не дают. Говорят, что денег нет. Что же будет с автопарком весной, на чем администрация думает перебрасывать семена и другие грузы?

На-ходу сейчас две машины ГАЗ. Обе машины работают на лигровине и на отработанном масле. В результате одна из машин, только недавно полученная, уже требует ремонта.

Дороги из совхоза к городу невыносимы, сейчас они занесены снегом; автомобили зарываются в сугробы, и их с трудом приходится оттуда вытаскивать. Так продолжается всю зиму.

Вот как идет работа в Митрофановском совхозе.

Когда же кончатся все эти безобразия, граничащие с вредительством?

Трамблер

Челябинск, Митрофановский з с

## РАБОТА АВОПАРКА УЛУЧШАЕТСЯ

Благодаря поднятию труддисциплины и улучшению быта работников Мособлавтогужтреста заметно улучшилась работа грузовых машин в Серпухове.

План по грузоперевозкам выполняется. Качество ремонта значительно улучшилось. Главнее — устанавливается бережное отношение к машинам. Введена сдельщина.

Построен новый гараж, где нашли приют 8 автомашин. Оборудовано общежитие.

Ударники получают лучший обед, для них выделен специальный стол на 75 чел.

К XVII съезду партии открыли клуб транспортников. В Серпухове до сих пор нигде было сосредоточить культурно-просветительную работу среди автоработников. Это было одной из причин плохой работы автогужтранспорта.

Теперь автоработники г. Серпухова имеют все условия для поднятия автотранспорта на высшую ступень.

П. Аверьянов

Серпухов



# ОБЯЗАТЕЛЬСТВА К XVII ПАРТСЪЕЗДУ НЕ ВЫПОЛНЕНЫ

## ПРОРЫВ В РЕМОНТЕ АВТОМАШИН КУРСКИХ СВЕКЛОСОВХОЗОВ

О ремонте автомашин директора свеклосовхозов начали говорить давным-давно, еще с первых чисел ноября прошлого года. Декабрьское совещание директоров, главных агрономов и начальников свеклосовхозов в Курске вынесло даже особое решение—к XVII съезду партии рапортовать об окончании ремонта автомашин. Но свеклосовхозы не только не смогли окончить ремонт к партсъезду, но нет уверенности, что этот прорыв будет ликвидирован в ближайший срок.

По плану подлежало ремонту 177 машин. Но к 16 января фактически было отремонтировано только 19 машин, осталось в ожидании ремонта 158 автомашин!

В 21 свеклосовхозе не отремонтировано ни одной автомашины (Ворошиловский, Пенский, Малиновский, Красный, Первомайский, Кульбакский и ряд других, в том числе и Рыльский с.-х. техникум).

Чем же объясняется такое разгильдяйство? Причин много. Укажем здесь главные. Директора совхозов, выполняя план ремонта тракторов, недостаточно уделяют внимания ремонту автомашин. Совхозы не обеспечены полностью необходимыми запасными частями, баббитом, оловом, дефицитные материалы подчас закупаются у частных лиц на рынке по высокой спекуля-

тивной цене и в конце концов оказываются неподходящими. Мастерские не оборудованы и не отвечают своему назначению: тесные, грязные, без вентиляции. Автомашин, трактора, загромоздены мастерские, не дают слесарям и шоферам возможности продуктивно работать. Нехватает инструмента: напильников, подпильников и др. Немало сказалась на прорыве необорудованность мастерских в свеклосовхозах, ни одна из них не отвечает своему назначению.

Немалую роль играют скверные бытовые условия шоферов, прибывших в главные ремонтные мастерские из отдельных совхозов; общежития содержатся скверно, питание ниже среднего.

Если в самый кратчайший срок все эти недостатки не будут устранены, то автомашины не будут отремонтированы к весенней посевной.

Курский Свеклотрест и Главохот должны немедленно помочь «Свеклоснабу» в закупке запчастей и баббита.

Техническая группа и группа механизации треста вместо того, чтобы только указывать на недостатки и составлять сводки, должны провести живое и твердое большевистское руководство и помочь совхозам в ремонте автомашин.

А. Колбасо

г. Курск.

## КНИЖНАЯ ПОЛКА АВТОДОРОВЦА

### НОВЫЕ КНИГИ ПО АВТОМОБИЛЯМ, ТРАКТОРАМ И ДОРОГАМ

#### АВТОМОБИЛИ

**А. И. Ермолин.**—Автомобиль Амо-3. (Устройство, уход и управление). ОГИЗ, Гострансиздат, 1933 г., 192 стр., 111 рис. Ц. 1 р. 50 к.

Труд является руководством по устройству, регулировке и уходу за механизмом автомобилей Амо-3 и Амо-4 и рассчитан на автоработников, имеющих общее понятие об автомобильном деле.

**Инж. И. И. Осипов.**—Болезни автомобиля. (Определение неисправностей автомобиля и их устранение). ОГИЗ, Гострансиздат, 1933 г., 3-е издание, 222 стр., 58 рис. Ц. 1 руб.

Книга рассчитана на шоферов, знакомых с основами устройства автомобиля и дает возможность ознакомиться с неисправностями, которые могут оказаться в автомобиле, а также указывает способы их устранения. Во многих случаях указываются лишь такие способы, которые дают возможность добраться только до своего гаража или до ближайшей мастерской.

**Н. Б. Брусняцев.**—Трехосные автомобили. (Популярно-технический очерк). ОГИЗ, Гострансиздат, 1933 г., 72 стр., 60 рис. Ц. 90 к.

Брошюра имеет целью в популярной форме ознакомить читателя с основными типами трехосных автомобилей, их эксплуатационными свойствами и областями применения как для гражданских, так и для военных целей и рассчитана на широкие массы автоработников (шоферов, автотехников и т. п.), а также для школ и курсов шоферов и кружков Автодора.

#### ТРАКТОРЫ И КОМБАЙНЫ

**Карельских Д. К.**—Руководство по тракторам СТЗ и ХТЗ, Сельхозгиз, 1934 г., 128 стр., 74 рис. Ц. 1 р. 30 к.

Книга рассчитана на кадры средней квалификации.

**Карельских Д. К.**—Тракторы, Госмашметиздат, 1934 г., 520 стр., 663 черт. Ц. 8 р. 50 к.

Книга является учебным пособием для техникумов.

**Бурьяненко Н. А.**—Комбайны, Сельхозгиз, 1934 г., 104 стр., 52 рис. Ц. 65 к.

Книга служит пособием для курсов комбайнеров.

#### ДОРОГИ

**Морковников.**—Новые советские дорожные машины, Госмашметиздат, 1933 г., 72 стр., 82 черт. Ц. 1 р.

Книга рассчитана на рабочих высших квалификаций.

**ГОРЮЧЕЕ И СМАЗОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ**  
**Панютин П. С.**—Топливо и смазочные материалы для двигателей внутреннего сгорания, Госмашметиздат, 1934 г., 272 стр., 46 черт. Ц. 3 р. 60 к.

Книга является учебником для вузов.

#### ПОПРАВКА

В № 4 журнала «За рулем», на стр. 4 снимок, изображающий парад броневых автомобилей на Красной площади в Москве, ошибочно дан в обратной перспективе.

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ.**

Зам. редактора **Н. БЕЛЯЕВ.**

Издатель **Журналино-газетное объединение**

Уполн. Главлита В—79853. Тираж 60.000. Ст. Ат. Б.—176×280 мм.

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

Журнал сдан в набор 11 февраля 1934 г. Подписан к печати 3 марта 1934 г. Приступило типогр. к печати 31 января 1934 г.

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

# ОФИЦИАЛЬНАЯ ТАБЛИЦА

тиража выигрышей по билетам 1-го разряда 4-й ВСЕСОЮЗНОЙ ЛОТЕРЕИ АВТОДОРА

тираж производился 20—21 января 1934 г. в г. Ленинграде в Доме культуры 1-й пятилетки

ВСЕГО В ТИРАЖЕ РАЗЫГРАНО 9 068 ВЫИГРЫШЕЙ на сумму 312 000 рублей

№№ серий	№№ лотер. билет.	Сумма, выигр. в руб.	№№ серий	№№ лотер. билет.	Сумма, выигр. в руб.	№№ серий	№№ лотер. билет.	Сумма, выигр. в руб.	№№ серий	№№ лотер. билет.	Сумма, выигр. в руб.	№№ серий	№№ лотер. билет.	Сумма, выигр. в руб.	№№ серий	№№ лотер. билет.	Сумма, выигр. в руб.
0012	1-100	10	2874	71	500	5831	63	3000	8259	71	200	10926	1-100	10	13618	52	300
0090	82	300	2898	1-100	10	5875	56	150	8276	1-100	10	10978	46	500	13619	85	5000
0111	4	300	2903	51	300	5955	99	300	8289	8	500	10979	61	200	13641	80	300
0177	94	150	2910	11	300	5975	62	300	8312	1-100	10	11007	40	300	13670	70	150
0349	8	300	2951	90	200	6039	89	300	8352	82	3000	11100	93	200	13727	53	300
0401	66	150	3032	1-100	10	6115	1-100	40	4460	1-100	10	11118	1-100	10	13731	1-100	10
0429	70	300	3087	56	150	6126	1-100	10	8551	40	300	11123	29	300	13733	98	300
0477	28	150	3196	18	150	6163	38	300	8571	24	200	11137	61	200	13745	1-100	10
0489	39	150	3229	95	150	6183	1-100	40	8634	72	300	11222	77	300	13806	1-100	10
0516	1-100	10	3312	22	150	6198	52	150	8642	53	300	11314	96	300	13821	89	150
0596	64	200	3320	1-100	10	6213	55	300	8766	53	150	11327	20	5000	13859	47	300
0599	23	300	3358	24	300	6325	24	150	8851	21	500	11442	63	200	13935	46	150
0665	82	150	3453	64	3000	6355	41	5000	8876	4	300	11463	42	200	13954	48	300
0671	3	300	3453	96	300	6417	1-100	10	8961	92	200	11534	33	300	14004	45	300
0673	97	300	3500	41	300	6462	39	150	9068	1-100	10	11577	81	300	14012	1-100	10
0691	45	150	3521	14	300	6479	28	300	9089	93	150	11700	87	300	14083	67	300
0717	66	500	3530	1-100	10	6484	26	300	9299	1-100	10	11761	86	300	14093	3	150
0756	29	150	3645	77	300	6538	99	150	9342	11	300	11799	36	300	14147	43	150
0887	20	300	3701	52	300	6557	16	300	9361	96	300	11808	94	300	14162	55	150
0898	1-100	10	3765	42	500	6585	1-100	10	9401	96	300	11817	11	300	14200	73	150
186	12	300	3779	18	300	6622	27	5000	9511	1-100	10	11835	11	300	14218	17	300
1167	85	5000	3817	83	150	6738	13	3000	9597	81	150	11835	86	200	14223	89	150
1214	51	200	3856	15	300	6748	58	300	9608	38	3000	11848	1	300	14266	53	300
1219	46	300	3880	86	3000	6892	1-000	10	9627	1-100	10	11933	1-100	10	14289	56	300
1239	13	200	3911	89	300	6941	1-100	10	9657	1-100	10	11950	74	300	14333	66	300
1304	81	500	3952	93	300	6968	63	200	9716	1-100	10	11974	5	200	14340	96	300
1446	1-100	10	4066	58	200	7079	1-100	10	9757	13	300	12129	94	150	14418	1-100	10
1451	58	150	4082	52	300	7081	48	300	9781	1-100	10	12157	91	150	14459	25	150
1452	65	300	4095	65	300	7110	16	3000	9791	1-100	10	12272	48	500	14470	10	3000
1507	1-100	10	4114	71	300	7197	30	5000	9803	60	200	12291	23	150	14500	53	150
1524	87	500	4148	31	300	7207	42	300	9862	1-100	10	12344	1-100	10	14551	48	300
1638	91	300	4301	64	300	7240	1	3000	9868	58	300	12346	58	200	14600	12	300
1655	51	300	4328	1-100	10	7298	87	300	9873	46	300	12348	76	150	14620	1-100	10
1662	77	300	4410	84	300	7306	24	300	9919	77	300	12353	87	150	14669	1-100	10
1821	1-100	10	4422	1-100	10	7343	68	300	10012	1-100	10	12354	22	150	14734	35	300
1863	47	200	4431	8	300	7379	98	300	10042	49	300	12402	42	300	14741	46	200
1880	68	500	4494	53	300	7460	96	300	10051	94	300	12414	1-100	10	14874	6	300
1941	29	150	4554	6	300	7497	37	300	10056	49	300	12449	89	200	14928	34	150
1960	31	200	4760	37	300	7525	7	300	10060	63	300	12466	55	300	14976	19	150
1983	63	500	4782	1-100	10	7630	69	300	10096	60	200	12475	10	150	15105	1-100	10
1991	59	150	4840	95	300	7723	84	300	10106	20	300	12493	73	300	15106	67	300
2080	84	300	4919	64	300	7746	39	300	10180	64	300	12666	35	150	15176	30	150
2111	1-100	10	4958	1-100	10	7823	1-100	40	10181	59	300	12672	37	300	15180	9	300
2136	1-100	10	4959	89	3000	7824	24	200	10253	47	150	12779	33	150	15234	85	300
2155	43	300	5052	78	150	7840	28	150	10300	99	300	12800	5	300	15242	75	200
2158	86	300	5160	1-100	10	7899	1-100	10	10359	28	500	12918	33	500	15267	48	300
2187	20	300	5210	68	300	7903	67	300	10362	16	300	12919	1-100	10	15422	73	150
2313	1-100	10	5211	90	150	7921	19	500	10384	92	200	12927	1-100	10	15475	13	500
2319	52	150	5224	4	300	7973	1	300	10446	13	150	13023	1-100	40	15512	48	300
2330	44	5000	5241	28	3000	7976	100	150	10550	66	150	13035	1-100	10	15694	93	500
2342	84	300	5275	54	200	8048	33	150	10611	10	300	13071	42	300	15724	86	300
2428	1-100	10	5328	69	300	8088	7	150	10649	31	150	13089	50	300	15729	40	3000
2458	80	300	5359	91	300	8096	79	300	10726	53	300	13116	44	200	15742	87	300
2485	26	150	5369	14	300	8103	68	300	10766	9	5000	13181	67	300	15795	25	5000
2556	41	300	5369	61	150	8109	88	300	10786	1-100	10	13270	1-100	10	15854	5	300
2643	67	300	5878	80	300	8125	98	150	10820	65	300	13309	85	150	15896	14	300
2683	80	150	5406	21	300	8174	68	3000	10834	88	200	13313	5	200	15913	1-100	40
2729	1-100	10	5421	66	300	8192	96	300	10841	72	150	13351	7	300	15967	6	300
2776	76	200	5428	79	300	8197	38	150	10844	56	150	13365	26	200	16182	37	300
2782	47	150	5795	43	150	8249	16	150	10911	1-100	10	13373	73	500	16144	1-100	10

Продолжение см. стр. 4

