

# ЗА РУЛЁМ

192<sup>35</sup>

Здесь с 1 января 1935 г.  
ОТКРЫТ ХЛЕБНЫЙ МАГАЗИН



ЧЕТКАЯ И БЕСПЕРЕБОЙНАЯ РАБОТА АВТОТРАНСПОРТА ПОМОЖЕТ РАЗВЕРТЫВАНИЮ ТОРГОВОЙ СЕТИ И СВОЕВРЕМЕННОЙ ДОСТАВКЕ СВЕЖЕГО ХЛЕБА В МАГАЗИНЫ

ВЫХОДИТ  
 ДВА РАЗА  
 В МЕСЯЦ



8 ГОД ИЗДАНИЯ

ЦС Автодора—Москва, Маросей-  
 ка, 3/13. Телеф. 4-84-85.

РЕДАКЦИЯ: Москва, 6, 1-й Само-  
 тежный пер., 17. Телеф. Д1-23-87.  
 Трамвай: 28, 11, 14.

Массово-тиражный сектор  
 телеф. 5-51-69.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1935 год:  
 год—7 р. 20 к., 6 мес.—3 р. 60 к.,  
 3 мес.—1 р. 80 к.

# ГЛАВНОЕ ТЕПЕРЬ—В ЛЮДЯХ, ОВЛАДЕВШИХ ТЕХНИКОЙ

26 декабря 1934 г. делегация металлургов посетила товарищей Сталина, Молотова и Орджоникидзе, в связи с успешным выполнением черной металлургий годового плана.

В беседе, длившейся несколько часов, были затронуты важнейшие вопросы социалистического строительства и дальнейшего развития нашей черной металлургии.

Тов. Сталин в своей речи поставил ряд проблем, имеющих огромное значение не только для черной металлургии, но и для всей промышленности в целом и для всей страны.

Тов. Сталин говорил о двух возможных путях социалистического строительства. Первый путь заключался в том, чтобы отложить на десять лет производство и массовую эксплуатацию машин, пока в соотвествующих школах не будут подготовлены технически грамотные кадры. Второй путь заключался в том, чтобы приступить немедленно к созданию машин и их эксплуатации и в самом процессе производства и эксплуатации уже обучать людей технике и выращивать кадры.

Социалистическая страна под руководством великого и мудрого Сталина пошла по второму пути. Правда, этот путь был более тяжелым, за это время неопытные рабочие и инженеры наломали немало машин, но зато страна выиграла самое дорогое — время и создала самое ценное в хозяйстве—кадры. За три-четыре года были подготовлены такие кадры технически грамотных людей, на подготовку которых в Европе потребовались бы десятки лет. Издержки и перерасходы, поломки машин и другие убытки окупились с лихвой.

Тов. Сталин призвал металлургов, несмотря на их большие успехи, не зазнаваться, не успокаиваться на достижениях и не забывать о недостатках и дальнеших задачах.

Особое внимание в своей речи т. Сталин уделил вопросу о людях, овладевших техникой. „Нельзя технику отрывать от людей, приводящих технику в движение“, — говорит т. Сталин. — „Техника без людей мертва. Лозунг „техника в период реконструкции решает все“ имеет в виду не голую технику, а технику во главе с людьми, овладевшими техникой... И поскольку мы уже научились ценить технику, пора заявить прямо, что главное теперь в людях, овладевших техникой“.

Тов. Сталин призывает беречь каждого способного и понимающего работника, беречь и выращивать его. Этим работников надо воспитывать, помогать им расти, дать перспективу, во-время выдвигать и во-время переводить на другую работу, если они не справляются со своим делом. Забота о человеке, о его квалификации, правильная расстановка людей на производстве, правильная организация зарплаты должны стать важнейшей задачей нашей социалистической промышленности.

Болезни роста и блестящие успехи автотракторной промышленности как нельзя лучше иллюстрируют слова т. Сталина. Еще не так давно пусковые болезни Сталинградского тракторного завода вызвали радость и надежды у наших классовых врагов в СССР и за границей и беспокойство наших друзей. На заводе часто ломались станки, конвейер шел рывками и его беспрестанно лихорадило. Некоторым маловерам казалось, что лучше не спешить со строительством и заранее подготовить технически грамотные кадры, умеющие обращаться со сложными машинами. История показала, что больше-

СОДЕРЖАНИЕ:

Главное теперь—в людях, овладевших техникой . . . . .  
 Автотракторная промышленность выполнила годовой план . . . . .  
 Завершонный круг преступлений . . . . .  
 О приговоре Военной Коллегии Верховного Суда Союза ССР по делу Зиновьева Г. Е., Евдокимова Г. Е., Гертика А. М. и др. . . . .  
 Инж. С. Д. КЕЛЛЕР — Специальные автомобили для транспортировки хлеба . . . . .  
 А. АПАРЦИН — Правильная организация автохозяйства обеспечит успех хлебных и других перевозок . . . . .  
 БАРБАШЕВ — Как улучшить работу автоинспектора . . . . .  
 Инж. Н. П. МЕНГЕЛ — Изготовление

1	простейших машин для зимних дорог . . . . .	10
2	М. СРЕДНЕВ—Работа шофера зимой . . . . .	14
3	Инж. В. МАТВЕЕНКО — С «эклоици- стителя для автомобилей ГАЗ . . . . .	16
4	Инж. А. ВВЕДЕНСКИЙ — Новый четырёхосный газогенераторный автобус . . . . .	18
4	Автотракторная хроника . . . . .	19
5	М.—Тренажер сокращает сроки подготовки шоферов . . . . .	20
5	Б. М.—Расчистить зимний путь автомобиля . . . . .	21
8	Новости мировой автотракторной техники . . . . .	22
8	Обмениваемся опытом гаражей . . . . .	24
8	Техническая консультация . . . . .	28
9	Вести с мест . . . . .	30
9	Библиография . . . . .	32

В номере 47 иллюстраций.

ЯНВАРЬ 1935 г.

2

вистская партия, руководимая гениальным Сталиным, оказалась права. Молодые рабочие и инженеры, строя и участв, в короткий срок овладели передовой техникой. Завод стал полностью выполнять программу, и на советские поля непрерывной вереницей пошли сталинградские тракторы, способствуя социалистическому переустройству деревни. Уже Харьковский и Челябинский тракторные заводы во много раз быстрее чем Сталинградский, справились с трудностями пускового периода и валадили бесперебойный выпуск первоклассных тракторов.

Наша автомобильная промышленность, выросшая по решению партии в годы первой пятилетки буквально на голом месте, показала всему миру образцы подлинно большевистского умения овладеть самой передовой техникой в рекордно короткие сроки. Наша автомобильная и тракторная промышленность является сейчас по праву гордостью Советской страны.

Если в области автотракторостроения Советская страна достигла огромных успехов, то в отношении использования автомобильного и тракторного парка мы имеем еще много недостатков. Главная беда в недостатке технически подготовленных кадров, в неумении еще подчас на местах культурно эксплуатировать ценнейший автомобильный и тракторный парк. Нередки случаи, когда новые автомобили, попадая в руки малоквалифицированных шоферов, ломаются и преждевременно выходят из строя.

Указания т. Сталина о выращивании технически грамотных людей и повышении их квалификации, заботе о каждом способном и понимающем работнике должны стать решающим фактором и в улучшении автоэксплуатации.

Между тем сведения с мест, свидетельствуют еще о фактах бездушного чиновничьего отношения к живым людям, овладевающим техникой автомобильного и тракторного дела.

Вот, например, Краснодарская краевая ФЗУ выпустила в прошлом году 70 квалифицированных автомехаников, в которых так нуждаются наши МТС, совхозы и МТМ. Большинство получило оценки „хорошо“ и „отлично“, однако никто не позаботился об использовании молодых механиков, и часть из них устроилась в другие места слесарями, а часть стала работать чернорабочими.

Или, например, Диканьская МТС на Полтавщине послала 15 человек обучаться шоферскому делу. По окончании курса их зачислили в штат и закрепили на 2 года. А через несколько месяцев всех уволили под разными предлогами, так как для них, якобы, не нашлось подходящей работы.

Большую роль в выполнении указаний т. Сталина на автомобильном и дорожном участках народного хозяйства может сыграть Автодор. Автодорожная общественность должна выявить все факты бездушного отношения к кадрам, овладевшим техникой, и применить меры общественного воздействия к людям, игнорирующим указания т. Сталина.

Автодорожная общественность, сама выращивающая кадры для автомобильного, тракторного и дорожного дела, должна в своей повседневной работе постоянно помнить слова т. Сталина: „Поскольку мы уже научились ценить технику, пора заявить прямо, что главное теперь в людях, овладевших техникой“.

## АВТОТРАКТОРНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ ВЫПОЛНИЛА ГОДОВОЙ ПЛАН

ЦК ВКП(б) — товарищу **СТАЛИНУ**  
Совнарком СССР — товарищу **МОЛотову**  
НКТП СССР — товарищу **ОРДЖОНИКИДЗЕ**

Автотракторная промышленность выполнила план 1934 г. по выпуску автомобилей и тракторов полностью.

	План на 1934 г.	Фактич. выполн. за 1934 г.	Проц. выполн. плана
Автомобилей	72 000	72 458	100,6
Тракторов	90 000	90 729	100,8

Годовой план выпуска валовой продукции в сумме 1½ миллиарда рублей перевыполнен. Заданное снижение себестоимости в 17 проц. перевыполнено.

Всех этих успехов автотракторная промышленность добилась в борьбе за выполнение указаний тов. СТАЛИНА в деле освоения новой техники.

Выполнение плана 1934 г. есть результат политики нашей партии под руководством тов. СТАЛИНА, повседневного конкретного большевистского руководства нашего наркома товарища ОРДЖОНИКИДЗЕ, который каждодневно учит работников автотракторной промышленности, как нужно работать и организовывать работу по-сталински.

Рапортуя партии и правительству об успехах 1934 г., работники автотракторной промышленности, не успокаиваясь на достигнутых результатах, обязуются с новыми силами бороться за разрешение задач 1935 г.

За большевистские темпы выполнения плана 1935 г. под руководством партии и ее мудрого вождя, тов. СТАЛИНА!

Начальник Главного Управления Автотракторной Промышленности **С. ДЫБЕЦ**



# ЗАВЕРШЕННЫЙ КРУГ ПРЕСТУПЛЕНИЙ<sup>1</sup>

15 января начался судебный процесс по делу «московского центра» подпольной контрреволюционной зиновьевской организации. Опубликованные вчера в советской печати документы—сообщение прокуратуры Союза ССР, обвинительное заключение и в особенности заявление подсудимого Евдокимова на суде—с полной ясностью устанавливают все обстоятельства организации и осуществления убийства тов. Кирова.

«Московский центр» был, как выясняется из показаний самих обвиняемых, «политическим центром», руководившим подпольной контрреволюционной деятельностью зиновьевских бело-гвардейских групп и в Москве и в Ленинграде. В этот центр входили: Зиновьев, Евдокимов, Гертик, Бакаев, Куклин, Каменев, Шаров, Федоров и Горшенни. Вокруг них объединились наиболее активные члены бывшей антисоветской зиновьевской группировки. Как уже известно из материалов следствия по делу о ленинградском центре, непосредственно осуществившем убийство тов. Кирова, подготовка этого террористического акта была прямо связана с деятельностью антипартийного и антисоветского контрреволюционного «московского центра». Обвиняемые это признают снова в своих показаниях.

Зиновьеву, Каменеву, Евдокимову и их преступным сподвижникам не помогла тактика обмана, лжи и двурушничества—самого подлого средства борьбы против партии. Следственные власти полностью установили их виновность.

Обвиняемые признали, что они стремились сохранить свои кадры, накапливать силы и укреплять в своих сторонниках чувство озлобления и открытой ненависти к руководителям партии и советской власти.

Они признали, что двурушничество, обман и измена представляли собой характерную особенность приемов борьбы, усвоенных и широко практиковавшихся участниками контрреволюционной подпольной зиновьевской группы.

Они признали, что в своей борьбе против партии и правительства не останавливались ни перед чем, применяя «гнуснейшие средства, замешанные из арсенала фашизма».

Они признали, что все их «мысли и идеи сводились к идеологическому оформлению буржуазно-реставраторской реакции против социализма...»

Они признали, что в их «антипартийном подполье слились в одну сплошную реакционную массу все контрреволюционные антипартийные группировки».

Они признали, что «стали конденсаторами контрреволюционной злобы и ненависти остатков эксплуататорских классов...» против пролетарской диктатуры.

И, наконец, они вынуждены под тяжестью удик признать, что в этой отравленной зиновьевской подпольной контрреволюционной клоаке вырастали и крепили подлинно бело-гвардейские методы борьбы против советской власти, откры-

тые террористические настроения, приведшие к гнусному убийству тов. Кирова.

Винники этого злодеяния, взбурдажившего всю советскую страну и весь трудящийся мир, предстали перед пролетарским судом во всей своей омерзительной обнаженности. Они прокляты и заклеймены не только трудящимися нашей страны, но и всеми честными трудящимися во всем мире. Только контрреволюционная буржуазия, бело-гвардейские эмигранты, фашистские нацисты и палачи аплодируют зиновьевским подонкам.

И они аплодировали им не случайно. Ибо жалкая и презренная кучка негодяев выродилась в своей борьбе против партии, против советской власти, против колхозного строя, против социализма в прямую и законченную бело-гвардейщину. Одно заявление подсудимого Евдокимова на суде (опубликовано в «Правде» от 16 января с. г.) более чем достаточно, чтобы убедиться в этом. Заявление Евдокимова—убийственный документ, убийственный не только для него самого, но и для всех его презренных соратников по скамье подсудимых.

«Мы были оторваны от действительной жизни страны и партии,—говорится в этом заявлении,—мы варились в собственном соку, и наши контрреволюционные убеждения в нас укреплялись. Оселенные злым отношением к руководству партии, мы не видели, что делается в городе и на селе, мы не видели колоссальнейших успехов социалистического строительства». Ни на миг не прекращалась их контрреволюционная деятельность, и их контрреволюционные убеждения «оставались одинаковыми и активными до последнего времени».

В оценке решающих побед партии и советской власти подпольная зиновьевская группа стояла «на контрреволюционных позициях», ничем «не отличалась от меньшевиков». А чем она отличалась от оголтелых фашистов? Ничем. Разве только тем, что являлась их агентурой, их наймитами.

Члены зиновьевской контрреволюционной группы «полагали, что партия встретится с непреодолимыми препятствиями в коллективизации, и заранее радовались будущим неудачам». Если фактов для борьбы с советской властью не было, то зиновьевские подони «высасывали их из пальца». «Суд видит,—признает подсудимый Евдокимов,—что мы ничем не отличались от международной контрреволюционной сволочи. Мы точно так же, как эта сволочь, ждали краха мы жили надеждами на этот крах».

В этих признаниях, убийственных для Зиновьева, Каменева, Евдокимова и других участников контрреволюционной подпольной антисоветской группы, сказано, однако, не все. Эта группа не только ждала «краха». Она знала, что его не дожидается. И поэтому, подстегиваемая слепой ненавистью и злобой против партии и ее руководства, против товарища Сталина, гениального продолжателя дела Ленина, зиновьевская контрреволюционная шайка активно помогала врагам Советского Союза готовить против него войну. Она воспитала фашистских псов, поднявших оружие против тов. Кирова. Она



выпестовала себе подобных злобных, разложившихся, гнусных бандитов, предателей, изменников; изменников и предателей, прикрывавшихся партийными билетами и использовавшими в своих преступных антипартийных целях высокое звание члена партии.

Подсудимый Евдокимов прямо указывает в своем заявлении на суд: «Когда нам вменяют в вину террористические настроения, я твердо заявляю: да, за это мы должны нести ответственность, ибо тот яд, которым мы отравляли окружающих нас в течение десятка лет, способ-

ствовал совершенно преступлению — убийству Кирова».

Это заявление уличает всю преступную группу и привлекает ее к позорнейшему столбу. Здесь завершается круг ее преступлений! Из этого круга преступлений контрреволюционной шайке не вырваться. Проклятие миллионов пало на ее преступную голову. Гневно звучит голос всей страны, требующей суровой кары. И пролетарский суд услышит этот голос и примет его во внимание при вынесении своего приговора.

## О ПРИГОВОРЕ ВОЕННОЙ КОЛЛЕГИИ ВЕРХСУДА СОЮЗА ССР ПО ДЕЛУ ЗИНОВЬЕВА Г. Е., ЕВДОКИМОВА Г. Е., ГЕРТИКА А. М. и ДР.

15—16 января, с. г. в г. Ленинграде Выезная Сессия Военной коллегии Верховсуда Союза ССР, под председательством В. В. Ульрих, в составе членов Коллегии И. О. Матуловича и А. Д. Горячева, рассмотрела дело по обвинению Зинovieва, Г. Е., Евдокимова Г. Е., Гертিকা А. М., Бакаева И. П., Куклина А. С., Каменева Л. Б., Шарова Я. В., Федорова Г. Ф., Горшенина И. С., Перимова А. В., Тарасова И. И., Файвилевича Л. Я., Герцберга А. В., Гессена С. М., Сахова Б. Н., Башкирова А. Ф., Царькова Н. А., Браво Б. Л. и Анишева А. И., в преступлениях, предусмотренных ст.ст. 17, 58-8 и 58-11 УК РСФСР.

Данными судебного следствия и признаниями самих обвиняемых было установлено существование в г. Москве вплоть до дня ареста подпольной контрреволюционной группы, образовавшейся из числа участников антисоветской зинovieвской оппозиции, во главе с г. н. «московским центром», в который входили Зинovieв Г. Е., Шаров Я. В., Куклин А. С., Евдокимов Г. Е., Гертик А. М., Бакаев И. П., Каменев Л. Б., Федоров Г. Ф. и Горшенин И. С.

Суд установил, что под руководством г. н. «московского центра» действовала и подпольная контрреволюционная ленинградская группа во главе с так называемым «ленинградским центром», главные участники которого осуждены Военной Коллегией Верховсуда Союза ССР 23—29 декабря 1934 года по делу об убийстве 1 декабря 1934 года в гор. Ленинграде члена Президиума ЦИК Союза ССР, члена Политбюро и секретаря ЦК и ЛК ВКП(б) тов. С. М. Кирова.

Суд допросил в качестве свидетелей ряд лиц из числа участников этой к.-р. группы, дела о которых были выделены и направлены на доследование.

Все эти лица (Сафаров, Элькович) сообщили суду многочисленные факты о подпольной контрреволюционной деятельности «московского центра» и, в частности, Зинovieва, Гертিকা, Куклина, Евдокимова и других. Эти же лица подтвердили многочисленные попытки «московского центра» организовать в разное вре-

мя контрреволюционный блок с различными антисоветскими группами, в целях развернутой борьбы против Советской власти.

Судебное следствие не установило фактов, которые дали бы основание квалифицировать преступления членов «московского центра» в связи с убийством 1 декабря 1934 года тов. С. М. Кирова, как подстрекательство к этому гнусному преступлению, однако, следствие полностью подтвердило, что участники контрреволюционного «московского центра» знали о террористических настроениях ленинградской группы и сами разжигали эти настроения.

Все обвиняемые по настоящему делу полностью признали себя виновными по предъявленным им обвинениям.

Руководствуясь постановлением ЦИК Союза ССР от 1 декабря 1934 года, Военная Коллегией Верховсуда Союза ССР приговорили:

1. Зинovieва Г. Е., как главного организатора и наиболее активного руководителя подпольной контрреволюционной группы «московского центра» — к тюремному заключению на 10 лет.

2. Гертিকা А. М., 3. Куклина А. С. и 4. Сахова Б. Н. — как наиболее активных участников контрреволюционной подпольной группы зинovieвцев — к тюремному заключению на 10 лет каждого.

5. Шарова Я. В., 6. Евдокимова Г. Е., 7. Бакаева И. П., 8. Горшенина И. С. и 9. Царькова Н. А. — за активное участие в указанной выше подпольной контрреволюционной группе — к тюремному заключению на 8 лет каждого.

10. Федорова Г. Ф., 11. Герцберга А. В., 12. Гессена С. М., 13. Тарасова И. И., 14. Перимова А. В., 15. Анишева А. И. и 16. Файвилевича Л. Я. — за участие в указанной выше группе — к тюремному заключению на 6 лет каждого.

17. Каменева Л. Б., 18. Башкирова А. Ф. и 19. Браво Б. Л. — как менее активных участников указанной выше группы — к тюремному заключению на 5 лет каждого.

Имущество всех осужденных, лично им принадлежащее, суд постановил конфисковать.

# СПЕЦИАЛЬНЫЕ АВТОМОБИЛИ ДЛЯ ТРАНСПОРТИРОВКИ ХЛЕБА

Решением ноябрьского пленума Центрального комитета партии с 1 января отменена карточная система по хлебу и некоторым другим продуктам.

«Государство теперь располагает достаточно большим количеством хлеба, для того, чтобы полностью и безусловно обеспечить снабжение населения без карточной системы путем повсеместного развертывания широкой торговли хлебом».

От четкости работы автомобильного транспорта, занятого на перевозках муки и готового хлеба, будет зависеть своевременное и полное удовлетворение запросов потребителей.

За границей имеется большой опыт перевозок продуктов и в частности хлеба на автомобилях. В Соединенных Штатах Америки доставка товаров с производства в розничные магазины осуществляется в зависимости от величины, типа предприятия и условий доставки, следующими видами транспорта или соответствующей комбинацией их: конным транспортом (это не мешает помнить некоторым нашим противникам конной тяги, считающим, что перевозка хлеба должна производиться только на автомобилях), автомобилями, мотоциклами с колясками и грузовыми велосипедами.

Выбор транспорта, наиболее отвечающего условиям работы данного предприятия, имеет весьма существенное значение для достижения экономии расходов по доставке товаров, причем выбор этот зависит в первую очередь от величины и объема груза, от скорости, которая требуется при доставке, от величины обслуживаемого района и, наконец, от дорожных условий. При этом конный и велосипедный транспорт используется только в тех случаях, когда доставка требует большого числа остановок, когда эти остановки близки одна от другой, и если радиус обслуживания не больше 15 километров.

Ежедневный пробег автомашин по перевозке хлеба в условиях Англии (хлебный концерн «Ланг-Стивенсон») — 30—40 км в день; машины, обслуживающие загородные магазины и периферию, покрывают в день до 100 км.

Для перевозки хлеба за границей используются небольшие грузовики, грузоподъемностью до одной тонны, а еще чаще легковые шасси, снаб-

женные специальными кузовами-фургонами. Хлеб перевозится в лотках на роликах,двигаемых в направляющие рельсы на стенках фургона.

У нас опыт заграничный по подвижному составу вряд ли может быть использован для перевозки хлеба, так как имеющаяся практика показала выгодность использования в наших условиях автомашин среднего и повышенного тоннажа, т. е. от полутора до трех тонн. Однако самая организация хлебоперевозок за границей и в первую очередь четкое распределение районов между отдельными водителями, ответственность и организация диспетчерской службы, планирующей работу каждой автомашины и каждого водителя, должны быть нами тщательно изучены.

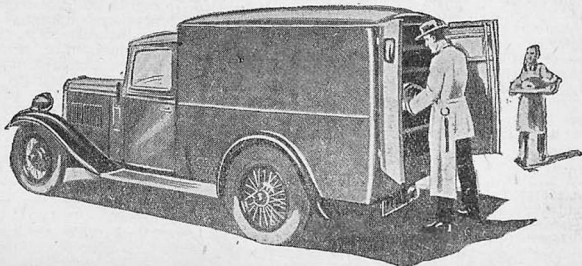
Рассмотрим теперь способы перевозки хлеба, имеющиеся в Советском союзе.

Вопросами рационализации и механизации перевозок хлеба впервые начал заниматься МСПО, организовавший при Комбинате реконструкции транспорта специальную группу по исследованию транспорта хлеба. Руководители работ по реконструкции хлебного транспорта т. Левин и т. Савелов подняли вопрос о том, что приспособленность автомобиля к различным категориям грузов, т. е. специализация автомобилей, имеет большое влияние не только на повышение провозоспособности (за счет сокращения времени на перегрузочные работы), но и на сохранность грузов.

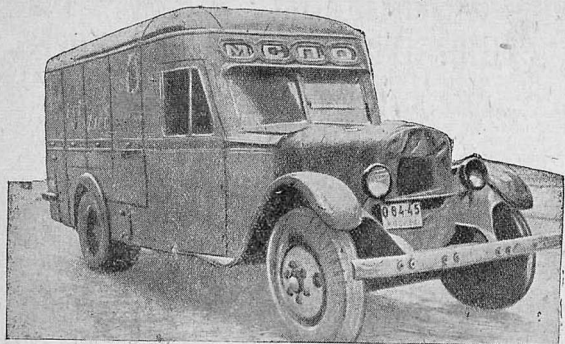
До начала работ по реконструкции хлебного транспорта на хлебозаводах хлеб навалом укладывался в ящики, а затем эти же ящики навалом устанавливались на стандартном грузовике, покрывались брезентом и отправлялись в магазины. Естественно, что такой метод перевозок потребовал своего пересмотра.

Первой работой Комбината реконструкции транспорта было введение контейнерных способов перевозки. Решающим здесь явилось создание стандартных лотков, которые сейчас применяются в Москве на всех видах перевозки хлеба.

Хлеб с сортировочного стола на хлебозаводе укладывается на лотки, взвешивается на автоматических весах и загружается в контейнеры.



Закрýтый автомобиль-фургон для перевозки хлеба фирмы Остия (Англия)



Хлебный кузов типа «Люкс»  
Комбината реконструкции  
транспорта МСПО  
Фото АЛЬТЕРМАН

Загруженные контейнеры устанавливаются для охлаждения хлеба, затем подаются на весы для определения веса остывшего хлеба и погружаются механическим способом на автомашину. В магазинах контейнеры снимаются обыкновенным стационарным краном—укосиной и устанавливаются на погрузо-разгрузочную площадку.

С площадки при помощи ручной тележки контейнеры перевозятся в приемочное помещение. В это время в автомашину грузятся порожние контейнеры, которые доставляются обратно на хлебозавод. Процесс разгрузки двух порожних и установки на автомашине двух груженых контейнеров по предварительным расчетным данным Научно-исследовательского сектора Комбината реконструкции транспорта должен занять примерно 10—15 минут.

Другой способ перевозки хлеба—использование специальных полуприцепов с установленными на них кузовами для перевозки лотков с хлебом. Тягач с полуприцепом грузоподъемностью до трех тонн использовался следующим образом: лотки с хлебом загружались на полуприцеп, после чего подходил тягач, сцеплялся с полуприцепом и доставлял полуприцеп в магазин; здесь тягач оставлял полуприцеп для разгрузки, сцеплялся с разгруженным полуприцепом (из числа завезенных сюда раньше), доставлял его на хлебозавод, и брал заранее приготовленный нагруженный прицеп.

Последним достижением в области рационализации и механизации хлебного транспорта явилось применение специальных автокузовов. Технология транспортирования здесь происходит таким образом: с автоматических весов лотки с хлебом загружаются на стеллажные тележки, которые устанавливаются в холодильники. После выставления стеллажные тележки подаются на весы, а оттуда на погрузочную рампу. На погрузочной рампе лотки с хлебом загружаются в кузова автомашин и доставляются в магазины. В магазинах хлеб выгружается ленточным транспортером, взамен груженых лотков погружаются порожние для доставки обратно на хлебозавод. Длительность полной погрузки и выгрузки кузовов для автомашин ГАЗ-АА составляет 58—60 минут, а для ЗИС-5—70 минут. Центральное бюро стандартизации НАТИ разработало проект стандарта фургона для перевозки хлеба.

Теперь проанализируем каждый из указанных способов транспортирования хлеба.

Остановившись подробно на анализе перевозки хлеба навалом мы не будем, так как этот метод ни в коем случае нельзя назвать маломашинокультурным. Отметим лишь, что на одну поездку грузовика ГАЗ-АА с хлебом навалом просто колеблются от 85 до 90 минут, а для ЗИС-5—90—120 минут.

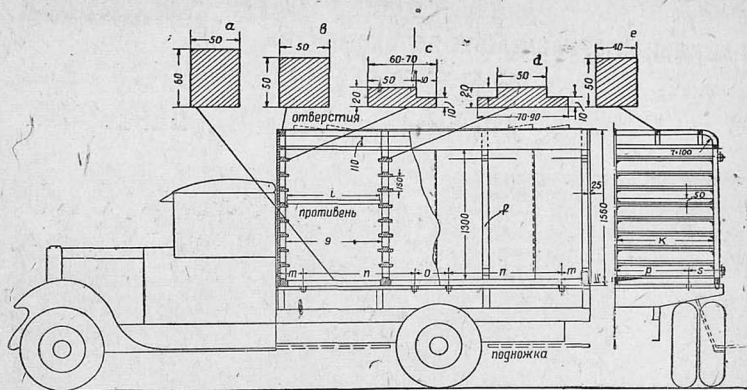
Если мы возьмем показатели простоев для ЗИС-5 с контейнером, то мы получим величину простоев на одну поездку—70 минут, а для ГАЗ-АА—58 минут. Процесс разгрузки 2 порожних и установок на автомашинах 2 груженых контейнеров у магазина по данным КРТ (Комбинат реконструкции транспорта) должен занять примерно 10—15 минут. Однако большим неудобством контейнерного способа перевозки надо признать понижение полезной грузоподъемности автомашин за счет мертвого веса тары. То же следует сказать и относительно объема. Мертвый вес контейнера достигает 500 кг при грузоподъемности его 500—700 кг. Использование прицепа не всегда оправдывается, так как наибольший эксплуатационный эффект от прицепов бывает при маятниковой системе поездки.

Наиболее совершенным надо признать перевозку хлеба в кузовах типа «Люкс». Здесь вся нагрузка хлеба передается не на дно кузова, а распределяется на стенки кузова через лотки, лежащие на направляющих.

Те задачи, которые сейчас стоят перед нашими транспортными организациями, занимающимися хлебоперевозками и в первую очередь перед Транспортным объединением МСПО и Союзпромхлебопечением, а именно культурная, быстрая, точная и дешевая перевозка, наилучшим образом смогут быть разрешены именно этим усовершенствованным кузовом.

Комбинат реконструкции транспорта не останавливается на полученных уже результатах в области хлебного автотранспорта. Продолжается работа по проектированию новых видов специализированного транспорта. Сейчас уже запроектированы новые хлебные кузова типа «Люкс» на шасси автомашин ГАЗ-АА, разрабатывается универсальный кузов для шасси легкового автомобиля ГАЗ-А, который может быть комбинирован для перевозки пассажиров, для перевозки штук-





### ПРОЕКТ СТАНДАРТА АВТОМОБИЛЬНОГО КУЗОВА ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ПЕЧЕНОГО ХЛЕБА

Кузов устанавливается на стандартную платформу для съемных кузовов при помощи рамы сечения „а“, составляющей основу каркаса и штифтов, входящих в гнезда платформы. Каркас деревянный, с угольными оковами. Поперечные брусья сечения „с“ и „д“ являются одновременно полозьями для продвижения противней с хлебом. Они могут быть заменены угольным железом 25×25 при наличии такового. Угловые оковы для них в этом случае отпадают.

Задняя и передняя стенки кузова — досчатые. Крыша — на рейках, железная или фанерная (обтянутая дерматином или крашеным брезентом). В крыше прорезаются вентиляционные отверстия общей площадью 0,2 м<sup>2</sup> с козырьками против дождя и снега и сеткой против грязи и пыли. Козырьки передних отверстий повернуты вперед, задних — назад.

Двери — досчатые или фанерные с шарнирами, укрепленными на стойках „f“. Каждый шарнир (кроме крайних) несет одновременно петли двух створок соседних дверей. Двери — двухстворчатые, расположены с обеих сторон кузова.

Противень представляет собой фанерный или досчатый ящик размеров  $i \times k \times 50$  мм.

Число секций для вдвигания противней: 3 — для ГАЗ-АА, ЗИС-5 и А-3 и 4 — для ЗИС-8, ЗИС-12 и Я-5.

Кузов желательнее снабжать откидной подножкой.

Двери имеют задвижки или замки.

МАРКА	g	h	Число стоек	i	k	l	ш	п	о	р	с <sub>г</sub>
ГАЗ-АА	773	1930	4	770	885	2520	225	890	290	770	195
ЗИС-5 и А-3	983	2150	4	980	995	3150	262,1	1141	353	850	225
ЗИС-8 и 12	877	2150	5	874	995	3760	262,1	1446	353	850	225
Я-5	902	2280	5	899	1060	3860	288	1465	354	890	250

ного хлеба (булки, кондитерские изделия и т. п.) и для перевозки мелких грузов.

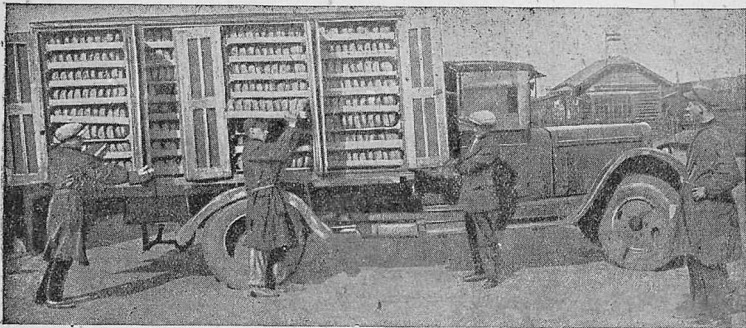
Нужно добиться, чтобы наш автотранспорт как специальный, так и для перевозки хлеба,

использовал опыт реконструкции Москвы и Ленинграда и выполнил задачи, поставленные перед ним ноябрьским пленумом ЦК.

Ишж. С. Д. Неллер

## ПРАВИЛЬНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ АВТОХОЗЯЙСТВА

# ОБЕСПЕЧИТ УСПЕХ ХЛЕБНЫХ И ДРУГИХ ПЕРЕВОЗОК



Перевозка печеного хлеба в контейнерах. При прибытии в магазин контейнер с хлебом выгружается, а машина немедленно отправляется в следующий рейс

Рост автомобильной промышленности выдвигает на очередь вопрос о необходимости установления более правильной и более рациональной системы организации управления автохозяйством, куда главным образом поступают автомобили.

Речь идет о крупном автохозяйстве, в котором имеется не менее 100 машин, о хозяйстве, приспособленном для перевозок массовых грузов.

Большинство существующих автохозяйств и по схеме административного управления, и по организации технической эксплуатации совершенно различно. Возьмем для примера два крупнейших автохозяйства: московскую автобазу треста «Хлебопечени» и 4-ю автобазу транспортного управления ЛСПО (Ленинград).

В московской автобазе треста «Хлебопечени» имеется 265 автомашин, из которых 195 ходовых. Все машины разбиты по маркам на колонны. Таким образом московская автобаза «Хлебопечени» имеет у себя две колонны (колонну машин Форд-АА и колонну машин АМО-3) и двух начальников колонн.

Ремонт на базе организован следующим образом. Машина, пришедшая с линии по окончании работы, проходит осмотровые ямы и профилакторий (смазка, смена масла). Если машина нуждается в мелком ремонте, то ее направляют в отдел текущего ремонта. Этот отдел разбит на 5 постов ремонта: 1-й пост—мотор и охлаждение, 2-й пост—сцепление и коробка передач, 3-й пост—передний мост и рулевое управление, 4-й пост—тормоза и задний мост, 5-й пост—электрооборудование и зажигание. Машина, требующая мелкого ремонта, становится на пост по виду ремонта. За работу текущего ремонта отвечает начальник отдела, подчиняющийся техникуму базы. Для технического наблюдения за работой имеются сменные механики и бригады.

Ремонты же 1-й плановый, 2-й плановый и 3-й плановый выделены специально и производятся ремонтно-сборочным цехом.

Таким образом московская автобаза треста «Хлебопечени» добилась своевременной постановки планового ремонта, повышения за него ответственности и, главное—строгого разграничения ремонта от эксплуатации.

4-я автобаза ЛСПО (Ленинград) имеет 135 машин. Свою работу она построила иначе. По примеру московской автобазы она имеет только осмотровые ямы. Ремонт же объединен с эксплуатацией. Весь парк разбит на 3 колонны. Каждый начальник колонны имеет в своем распоряжении слесарей, электриков и других ремонтных рабочих, которые производят текущий ремонт, 1-й и 2-й плановые ремонты. Только 3-й плановый ремонт производится объединенно всеми колоннами.

Как мы видим, это две совершенно разные организации автохозяйства.

Первая система, московской автобазы треста «Хлебопечени» более правильная, она имеет ряд преимуществ перед второй. Прежде всего очень важно, что ремонт отделен от эксплуатации и что за ремонт отвечает механик, а за эксплуатацию—начальник колонны. В этом случае не может произойти технической запущенности парка, ибо механик под свою ответственность не выпускает на линию неотремонтированной машины, а начальник колонны, во избежание скопления машин вследствие перепробегов, что может резко ударить на процент выпуска машин на линию, в свою очередь заинтересован, чтобы машина своевременно была поставлена в плановый ремонт.

Неправильность второй системы (автобазы № 4 ЛСПО) заключается в том, что в погоне за количеством выпуска машин на линию па-

# КАК УЛУЧШИТЬ РАБОТУ АВТОИНСПЕКТОРА

## В ПОРЯДКЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

В № 20 «За рулем» за прошлый год в статье «Внимание автоинспектору» говорилось об обязанностях, возложенных на инспектора, в частности указывалось, что он должен следить за своевременным снабжением автопарков запчастями, эксплуатационными материалами, за предметами гаражного оборудования и их रखованием, бороться с хищениями горюче-смазочных материалов и т. д.

Но кроме этого, инспектор обязан следить за состоянием автотранспорта на участке, инспектировать гаражи различных ведомств, бороться с нарушениями на автотранспорте, производить технические осмотры машин, выяснять причины аварии и т. п.

Однако, как показывает практика работы на местах, автоинспектору приходится отвлечься от своих основных обязанностей и уделять внимание главным образом борьбе с нарушениями и нарушителями на транспорте.

Приведенные ниже материалы из обследования инспектора VII участка МОДТ в районе Подольска от 26—28/XI 1934 г., являются характерным примером деятельности автоинспекторов на местах.

«...Задержаны и осмотрены 4 автомашины Мособлдорстрой. Рули имеют люфты выше нормальных, машины грязные, нет задних фонарей, частично без номерных знаков, динамо подбито деревянным клином, машины смазываются в шестидневку один раз.

...Машины Известкового завода тремя шоферами используются в личных целях. Шофер Морозов на АМО-3 сверх 2½ тонны нагрузки посадил 13 человек пассажиров (при этом уход за машиной отрицательный).

...Три машины ЗИС-5, принадлежащие заводу имени Сталина, проводили испытательный пробег по Варшавскому шоссе с заданной выкладкой (нагрузкой). Командир колонны, по пути в Москву посадил пассажиров (какие же технические данные были представлены инженером, сопровождавшим эти машины?).

...Шоферы Дома отдыха ВЦИК машины №№ 0-00-82 и Г-07-67 заняты использованием последних в личных целях.

...Из проведенного обследования автомашин выявлено: 76,3% машин было использовано шоферами в личных целях, 80% машин — с техническими неисправностями и т. д.

...Машины сплошь и рядом стоят под открытым небом (4-я автобаза Союзтранс в г. Сер-

пухове, Облдорстрой в г. Подольске и другие). Отсутствуют профилактический осмотр и ремонт. Большинство гаражей, проводя смазку в шестидневку один раз, допускают работу машин с половинной от нормы смазкой в коробках перемены передачи и дифференциалах (4-я автоколонна в г. Серпухове), машины грязные. Подобных фактов сколько угодно, и они отвлекают внимание автоинспектора от основной его работы.

Мои предложения сводятся к следующему:

1. Мособлсполком в целях создания регулярного автодвижения, обеспечивающего перевозку пассажиров на загородных линиях (в частности по Варшавскому шоссе Подольского района), должен увеличить число автобусов. Это мероприятие поможет изжить перевозки пассажиров случайно проходящими машинами.

2. Дортрансы в помощь автоинспекторам должны расширить институт общественных инспекторов из числа активистов автодорожцев, поручив им работу по выявлению нарушений на автотранспорте, оставляя окончательное разрешение вопросов за инспектурой дортрансов.

3. Обязать под личную ответственность директоров и заведующих автохозяйствами заводов, предприятий и учреждений не допускать содержания автомашин под открытым небом.

4. Повысить уголовную ответственность за нарушение обязательных постановлений, а также за использование машин в личных целях. Провести несколько показательных процессов.

5. Автомобильные заводы дают гарантии за исправное действие и работу автомашин в течение 6 месяцев. Большинство автохозяйств этих сроков не выдерживает — машины преждевременно «ломаются». Необходимо, чтобы автозаводы держали связь с автоинспектурой и в нужных случаях просили последнюю о специальном обследовании гаражей, выявлении условий работы, ухода и обращения с автомашинами и только после учета данных своих лабораторных испытаний и инспектуры производили замену преждевременно вышедших из строя машин.

Эти мероприятия дадут возможность автоинспекторам лучше выполнять возложенные на них обязанности — чаще бывать в автохозяйствах, изучать работу последних и ежедневным инструктажем и наблюдением помогать гаражам ставить свое хозяйство на должную высоту.

Подольск

Автоинспектор Барбашев

чальник колонны не заинтересован в ремонте и в его качестве. Об этом свидетельствует тот факт, что 4-я автобаза ЛСПО план ремонтов III квартала по 1-му плановому ремонту выполнила на 75%, по 2-му плановому ремонту — на 45%. Большинство машин парка ходит с перепробегом.

Кроме того, такая система приводит к раздуванию штатов. Так например, начальник 3-й колонны на 45 машин имеет 141 рабочего, не считая административно-управленческого аппарата.

Наконец при этой системе начальники колонн слишком перегружены и не имеют возможности

заниматься воспитательной работой с рабочими, повышать их технический уровень.

Нельзя конечно утверждать, что первая система, по которой работает московская автобаза треста «Хлебобечене», является безукоризненной. Но во всяком случае она во много лучше второй системы.

Для того, чтобы правильно органиать управление автохозяйством и добиться не только увеличения производительной мощности транспорта, но и полного его сохранения, было бы целесообразно, чтобы директора автохозяйств высказались о системе, которая должна быть единой во всех хозяйствах.

А. Апарцин



# ИЗГОТОВЛЕНИЕ ПРОСТЕЙШИХ МАШИН ДЛЯ ЗИМНИХ ДОРОГ

В 21/22 номере журнала «За рулем» за прошлый год в статье «Устройство и содержание зимних дорог» были даны основные приемы и правила производства работ для этого вида дорог. В настоящей статье мы даем краткие указания по изготовлению местными средствами необходимого оборудования и снарядов, вполне посильных для сельского автодорожного коллектива.

Главными орудиями для срезки излишнего снега и его уплотнения являются: треугольники, волокуши и катки. Остановимся на тех конструкциях, которые достаточно уже испытаны и показали положительную работу.

Треугольники служат для срезки и уплотнения снега. Один из таких треугольников показан на рис. 1. Он состоит из двух бревен А и Б толщиной 26 см, длиной около 3,5 м, отесанных и положенных так, чтобы отвесные внешние боковые стенки их были ниже, чем внутренние; благодаря этому треугольник хорошо срезает затвердевшую снежную корку.

Отесанные бревна А и Б скрепляются поперечными планками В. Ширина захвата должна быть около 2 м. Чтобы в работе треугольник не вилял, к нему приделывается руль, которым свободно управляет один рабочий. Для прочности и лучшей срезки снега носовую часть его следует оковать 2-мм железом, а нижнюю рабочую часть — полосовым железом. Такой треугольник рассчитан на тягу двух лошадей.

Реверсивный треугольник (рис. 2) состоит из двух бревен, длиной каждое 3,2 м и толщиной 32 см. Ширина треугольника 1,4 м. Основное достоинство этого треугольника заключается в том, что его поперечники закреплены болтами и могут быстро переставляться. При необходимости обратного движения треугольник не надо поворачивать, а следует просто переставить поперечины и переместить тяговую цепь. Отсюда и его название реверсивный или обратный. Общий вес такого треугольника — 248 кг. Он рассчитан для срезки снега на дороге с шириной колеи 1,2 м.

Для постройки его нужны следующие материалы:

придания устойчивости и регулирования хода в рабочем бревна волокуши врублен сзади руль-хвост, клемлевым концом на шпонку; другой конец руля упирается в полотно дороги. Ширина захвата волокуши 1,5 м, длина хвоста 3,4 м, вес волокуши около 150 кг.

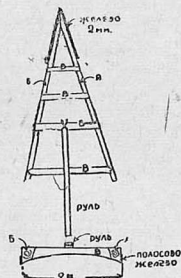


Рис. 1. Треугольник для срезки лишнего снега

Такая волокуша хорошо уплотняет снег. Кроме того, после ряда поездок по дороге вперед и назад, волокуша, уплотняя нижний слой снега, в то же время разрыхляет верхний слой на глубину до 10 см. Этим качеством волокуши можно пользоваться для разрушения корки, образующейся на дорогах при чередовании оттепелей с заморозками, и для облегчения треугольникам снятия лишней массы плотного снега на дороге.

На рис. 4 показан вид волокуши в работе. Катки также служат для уплотнения снега. Имеется несколько видов катков. Один из таких видов, достаточно хорошо себя зарекомендовавший на работах, приведен на рис. 5.

Он состоит из досок толщиной 45 мм. Ось катка деревянная, сечением 15×15 см (вид квадрата), длиной 2,1 м. Закреплена она на дере-

Наименование деталей	Материал	Размеры 1 детали			колич.	вес (в кг)
		толщ. (в см)	ширин. (в см)	длина (в м)		
Полос	дерево	32	—	3,2	2	202
Распорка	"	20	15	1,5	1	26
	"	15	15	0,98	1	12
Болты с шайбами и гайками.	железо круглое 2-см	—	—	—	4	8

Такой треугольник могут изготовить один кузнец и два плотника в течение одного рабочего дня.

Волокуша (рис. 3) служит для уплотнения снега. Вытесывается она из бревна толщиной 36 см, причем задняя часть бревна вытесывается отвесно, передняя же часть — в виде овала. Для

вианной раме железными скобами 0,6×5 см и болтами 1,3 см. Рама катка состоит из брусьев, имеющих сечение в длину 9×17 см, а поперек — 8×13 см. Тяговое усилие передается оглоблями с тяжами из пеньковой веревки. Оглобли прикреплены к поперечным брусам рамы катка железными скобами размером 0,6×5 см. Вся

поверхность барабана катка покрыта кровельным железом (размер 1,4×0,7 м). Длина катка 2 м; толщина барабана (диаметр) 1,5 м; общий вес около 550 кг.

Для изготовления такого катка требуются следующие материалы:

На рис. 6 изображен малый каток, который делают из обруска дерева (например, лиственницы) толщиной 50—70 см. Осями таких катков служат ерши, забиваемые в торцы. На осях закрепляется рама катка. Вес такого катка около 300 кг.

Наименование деталей	Материал	Размеры одной детали в мм			Кол-ч.	Общий вес
		толщ.	ширина	длина		
Доски для барабана . . .	сосна	45	264	32 400	—	216
То же . . . . .	"	45	100	51 700	—	127
Ось . . . . .	"	150	150	2 100	1	25
Брус . . . . .	"	90	170	2 500	2	41
То же . . . . .	"	80	130	2 000	2	23
Доски . . . . .	"	40	130	2 000	2	11
Болты с гайками и шайбами . . . . .	круглое железо	13	—	210	5	1,8
Скобка . . . . .	плоское железо	6	50	640	2	3
Брус . . . . .	сосна	40	70	2 000	1	3
Болты с гайками и шайбами . . . . .	круглое железо	13	—	45	2	0,1
Скобка . . . . .	плоское железо	6	50	375	2	1,7
Крюки . . . . .	"	6	50	200	2	1
Креплен. оглобли . . . . .	"	6	50	900	4	8,7
Брус для барабана . . . . .	сосна	70	70	4 800	—	26
Болты с гайками и шайбами . . . . .	круглое железо	10	—	320	4	7
Оглобли . . . . .	сосна	70	—	3 000	2	11
Кровельное железо . . . . .	железо	—	710	1 400	10	40

Для изготовления такого катка потребуется 1 кузнец на 5 рабочих дней и 1 плотник на 7 рабочих дней.

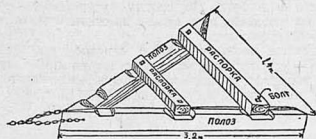


Рис. 2. Реверсивный треугольник

Если не представляется возможным изготовить указанный выше каток, то для менее крупных работ можно ограничиться более простым катком.

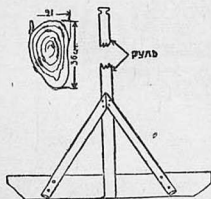


Рис. 3. Волокуша

#### Снаряды для поливки водой

Необходимым оборудованием при устройстве ледяных дорог являются снаряды для поливки дороги водой.

Если вблизи места работ имеется достаточное количество водоемов (пруды, реки, озера и т. п.), то орудиями для поливки могут служить специально устроенные для этой цели баки.

Бак (рис. 7) может быть устроен в виде ящика из профгнутых досок толщиной 3 см и шириной около 18 см, скрепляемых обвязками,



Рис. 4. Волокуша в работе

которые состоят из двух стоек, помещенных вокруг корпуса бака. Концы этих стоек связываются болтами. Благодаря тому, что стойки стягиваются гайками, стенкам бака придется необходи-

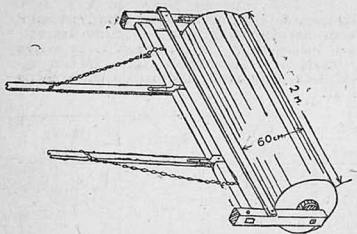


Рис. 5. Каток для уплотнения снега

мая плотность, предупреждающая просачивание воды.

Сани, на которые устанавливается бак, очень трудно поворачивать, поэтому их нужно сделать так, чтобы можно было впрягать лошадь с двух сторон.

Для предохранения воды от замерзания, бак внутри следует обить кровельным железом и устроить в нем водонепроницаемый подогреватель из четвертной листовой стали.

Обычно в бак наливают воду из бочонка, который поднимается по наклонным лежням (рис. 7). На раме, над отверстием в крышке для наполнения бака водой, прикрепляют блок, через ко-

Для устройства колеиной ледяной дороги вода из бака выпускается или через два отверстия, сделанные в дне бака между передними и задними подсанками, или же через лотки (рис. 9), которые разделяют вытекающую из бака воду на две струи. При поливке струи воды направляют на борты колеи, с которых затем вода стекает на дно колеи.

Основной недостаток бака для наливки—это обмерзание внутренней его стороны, заставляющее постоянно заботиться об оттаивании и очистке. Кроме того, много времени приходится тратить на наполнение бака водой и перевозку к месту работы.

Все это говорит о целесообразности применения иных приспособлений, к которым относится снеготаляка.



Рис. 7. Наполнение бака водой

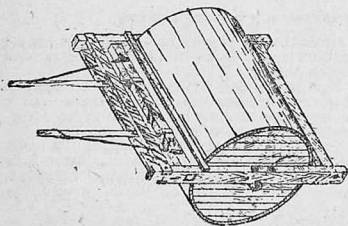


Рис. 6. Малый каток для уплотнения снега

торый перекинут канат толщиной около 1 см. Один конец каната привязывается к канатной дужке, прикрепленной к бочонку, а другой — к вальку. Бак подвозят к вальку, одну из лошадей припрягают к вальку, наклонные лежни устанавливают между прорубью и отверстием в крышке, и бочонок опускают в воду. Шест, прикрепленный ко дну бочонка, дает возможность рабочему погружать его в воду. Когда бочонок наполнится, его поднимают по лежням при помощи конной тяги и опоражнивают в бак.

Можно применять и самый простой способ — наливать воду в бак ведрами.

Для устройства сплошной ледяной дороги воду из бака обычно выпускают через отверстие — щель, сделанное на задней стенке у дна бака (рис. 8). При перевозке воды щель эта должна быть плотно закрыта специальной задвижкой.

Из имеющихся снеготаляк наибольшего внимания заслуживает снеготаляка конструкции инж. Чернявского. На рис. 10 показана такая снеготаляка в работе. По своему устройству она весьма несложна и ее можно изготовить на месте своими средствами.

Главная часть — топочное огневое пространство — устроена по типу паровых котлов. Сверху топочное пространство перекрывается чехлом полуцилиндрической формы  $1 \times 1,7$  м, снизу же — колосниковой решеткой  $0,85 \times 1,7$  м. Чехол



Рис. 8. Поливка полотна сплошной ледяной дороги



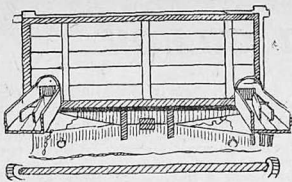


Рис. 9. Выпуск воды из бака для колейных ледяных дорог

изготавливается из листовой болванки толщиной 1,5—2 мм и приклеивается к остову топки. Для лучшей передачи тепла воде, собираемой в лотках, чехол устраивается так, что он составляет одно целое с боковыми лотками. Боковым лотком, отводящим полученную из снега воду в особый бак, придается некоторый уклон. Кроме того, для предохранения лотков от засорения и забивки снегом они перекрываются сверху другими решеткообразными желобами.

Все это устройство заключено в деревянный ящик. Сзади для собирания воды и лучшего регулирования поливки помещается собирательный бак.

Последовательность таяния снега в снего-таялке можно охарактеризовать следующим образом. Теплота, действуя на очень тонкий, непосредственно лежащий на поверхности нагрева слой снега, в очень короткое время превращает его в воду. Полученная таким образом вода смачивает следующий тонкий слой снега, и в течение 3—5 минут образуется слой тестообраз-

ной снежной массы толщиной до 3 см, достаточно насыщенный водой. Образовавшийся тестообразный слой снега продолжает накапливать в себе необходимое для таяния тепло. Снежный тестообразный слой капельками осаждается на поверхности нагрева и переходит в состояние пара, значительно ускоряющее ход таяния. Пар пронизывает тонкий слой снежной загрузки и, испещрив его отверстиями, быстро превращает



Рис. 10. Подвзка из снеготаялки

в воду. В это время снег, загруженный в снеготаялку, весь окутывается парами и начинает быстро таять.

Если загрузить снеготаялку слишком толстым слоем снега, пары наружу не пробиваются, тестообразный слой снега бывает значительно толще, и на поверхности нагрева образуется воздушная прослойка. По мере увеличения этой прослойки ход таяния замедляется. Вследствие этого надо снег шуровать лопатами.

Инж. Н. П. Менгел

## МОСКОВСКИЙ ЗАВОД КУЗОВОВ

## НУЖНО РАСШИРИТЬ

В Москве имеется единственный на весь Союз автокузовной завод «АРЕМКУЗ». Завод был создан в 1927 г. трестом Москомтранс и до перехода его в систему треста «Мосавторемонт» фактически занимался капитальным ремонтом автобусных кузовов кустарным образом. С момента перехода в систему треста «Мосавторемонт» завод стал обслуживать разнообразные организации, и номенклатура его продукции сильно возросла.

Заводом уже освоено изготовление новых кузовов ЗИС-8, обтекаемых кузовов таксомоторов «Лимузин», хлебных кузовов, кабинок для тракторов, кузовов вездехода, кузовов типа «Интурист» и т. д. Завод выпустил к концу 1934 года продукции на 1 775 000 рублей.

Насколько возросло значение этого единственного завода для автоэксплуатационных предприятий, говорит každодневное «паломничество» представителей этих предприятий со всех концов нашего Союза на завод и в трест. Требуется гаражей, входящих в систему хозяйств

Московского совета за 1935 г., выражается в количестве 600 единиц (в переводе на автобусные кузова) на сумму 3 180 000 рублей. Может ли завод удовлетворить эти требования при современном состоянии его технической оснащенности? Разумеется—нет.

Наступил момент, когда надо ставить вопрос о коренной реконструкции завода, о расширении его производственной площади, о пополнении оборудования и усовершенствовании технологических процессов кузовостроения. Средства, требующиеся для реконструкции завода в 1935 г., по ориентировочным подсчетам выражаются всего лишь суммой в 1 миллион рублей.

При этих условиях завод сумеет полностью удовлетворить заявки автоэксплуатационников, повысив ценность выпускаемой продукции с 1 775 000 до 3 180 000 рублей.

Необходимо срочное разрешение этого назревшего вопроса.

Инж. Н. П. Морозов

# Работа шофера зимой

Зима в большинстве районов нашего Союза сопровождается морозами и снегопадами. Снегопад делает дороги более или менее гладкими и скользкими, а морозы изменяют условия работы приборов и механизмов автомобиля.

Автомобиль очень чувствителен к изменению дорожного покрова. Скользящая поверхность дорог, особенно в гололедную, создает трудность в вождении автомобилей и при недостаточном умении шофера и его неосторожности может послужить причиной аварий и поломок машин. С другой стороны, морозы при неправильном уходе шофера за системой охлаждения, смазки и пр. могут привести к замораживанию воды в радиаторе и в рубашках цилиндров, разрыву маслопроводов и, наконец, к расплавлению подшипников, т. е. к выходу машины из строя.

Таким образом мы видим, что зимой, если шофер недостаточно подготовлен, аварийность может серьезно повыситься.

## Правила ухода за автомобилем зимой

Начнем рассмотрение правил ухода с системы смазки.

1. Каждому шоферу должно быть известно, что при низкой температуре масло густеет и, если оно вообще густое, то может дойти до такого состояния, что совсем потеряет свою текучесть и не сможет двигаться по маслопроводам для смазки работающих механизмов.

Поэтому первое правило состоит в том, чтобы зимой менять масло в двигателе на более жидкое и устойчивое к загустению и на этом сорте масла работать всю зиму.

Инструкцией ЦАНИИ установлены для зимы следующие сорта масел:

Для двигателей ГАЗ и Форд . . . . .	автом « 6 »
» » ЗИС и АМО . . . . .	» « 8 »
» » Яз и Яг . . . . .	» « 10 »

Однако в районах с очень сильными морозами (30° и выше) могут употребляться еще более жидкие сорта масла (автом «4»).

2. Сроки смены смазки уменьшаются и должны производиться после прохода автомобилями 700 км (для всех марок), так как жидкие масла быстрее теряют свои смазывающие свойства.

3. Если автомашина хранится в холодном гараже или под открытым небом, то при морозах выше—10° рекомендуется после работы теплее масло выливать из картера двигателя и ставить его в помещение, а перед заводкой подогревать и теплым заправлять в картер двигателя. Это значительно облегчает заводку. При этом шофер должен следить за чистотой масла: перед выливанием масла из картера тщательно очистить сливную пробку и сливать масло только в совершенно чистую посуду. Заправку также производить теплым (подогретым) свежим маслом.

4. При заводке холодного двигателя, когда выливания масла из картера не производилось (остановка в пути, температура около —10°), шофер после заводки должен прогреть двигатель на малых оборотах, так как загустевшее масло не может быстро проходить по маслопроводам. Прогрев на больших оборотах может привести к разрыву маслопроводов и даже к подплавлению подшипников, работающих без масла.

5. Качество масла в очень большой степени зависит от правильной заводки двигателя: заливка горючего в цилиндры при заводке приводит к протеканию его в картер двигателя и к ухудшению качества масла. Поэтому при заводке шофер не должен засасывать много рабочей смеси в цилиндр, а также злоупотреблять заливкой горючего в цилиндры.

Перейдем теперь к правилам ухода за системой охлаждения.

Система водяного охлаждения, как наиболее чувствительная к морозам, требует особенно тщательного ухода со стороны шофера. Задача шофера состоит в том, чтобы: а) не допустить замораживания воды в системе охлаждения, а значит разрыва трубок в радиаторе и разрыва рубашек цилиндров и б) обеспечить нормальную работу системы охлаждения. Для этого нужно выполнять следующие правила:

1. Система охлаждения должна быть очищена от накипи. Состав для очистки: на 1 ведро воды 700 г каустической соды или едкого натра (щелочи) и 150—200 г керосина. Этим составом надо залить всю систему охлаждения и оставить на ночь, утром состав вылить, а систему промыть при работающем двигателе.

2. Для предохранения системы водяного охлаждения от замерзания к воде примешивают вещества, понижающие температуру замерзания воды. Такие смеси называются незамерзающими. Обычно к воде примешивают спирт или глицерин. Для районов, где температура колеблется около —20°, рекомендуются следующие составы незамерзающих смесей: 14% денатурированного спирта и 86% воды, или 15% глицерина и 15% денатурированного спирта на 70% воды. Применение незамерзающих смесей упрощает уход за автомашиной и предупреждает при данной температуре от замерзания воды в системе.

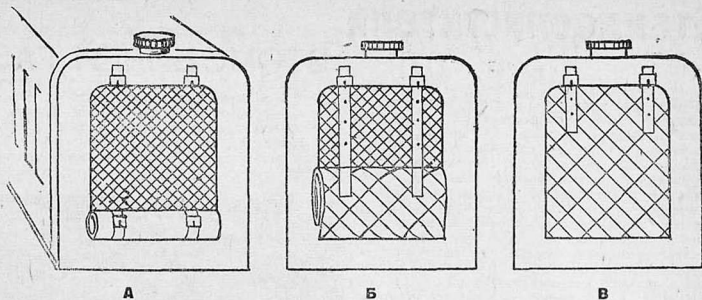
Если зимой автомобиль заправляется обыкновенной водой, то уход за системой охлаждения состоит в следующем:

а) при хранении в холодном гараже или под открытым небом после работы система охлаждения совершенно освобождается от воды. Шофер должен открыть все спускные краники (у радиатора, водяной помпы и в блоке цилиндров), выпустить воду, а после спуска дать поработать двигателю еще минуты 2—3, чтобы совершенно очистить его от воды;

б) перед работой двигатель заправляется только горячей водой (около 50°); холодная вода при соприкосновении с холодным металлом замерзнет, а кипляток вызовет образование трещин в трубках радиатора. Заправляемая вода должна быть кипяченой, так как она меньше дает накипи, что при ежедневной смене воды чрезвычайно важно.

При отсутствии кипятильников горячую воду, выливаемую из системы охлаждения, можно собирать в бачки и сохранять в простейших термосах (бачок, поставленный в ящик или бочку с деревянными опилками и герметически закрытой деревянной крышкой).

3. Все автомобили для работы зимой должны быть снабжены теплыми капотами, надеваемыми на радиатор. Капот должен спереди иметь клапан, который открывается при движении и закрывается совсем на стоянках (см. рис.). При дли-



**Правила пользования теплым капотом на радиаторе.** А — температура до  $-10^{\circ}\text{C}$  — в движении клапан капота открыт, Б — температура ниже  $-10^{\circ}\text{C}$  — в движении клапан капота открыт наполовину, В — на остановке (стойке) клапан капота тщательно закрыт

тельных остановках в пути (более 30 мин.) шофер должен периодически производить прогрев двигателя путем его заводки и работы в течение 2—3 минут. Частота прогрева зависит от температуры.

Задача шофера состоит в том, чтобы ни в коем случае не превышать этих норм и добиваться экономии в расходе горючего.

### Правила ухода за карбюрацией

1. Холодный зимний воздух находится в сгущенном состоянии; от этого происходит обеднение рабочей смеси. Для получения нормальной рабочей смеси карбюратор должен быть отрегулирован на более богатую смесь, а у автомобилей Форд и ГАЗ разрешается работать при отвернутой игле компенсатора (пусковая игла) на  $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{2}$  оборота.

2. Зимой заводка холодного двигателя затруднена; ее значительно облегчает заправка горячей водой и маслом. Сам процесс заводки холодного двигателя должен производиться вручную, следующим образом: шофер при выключенном зажигании и закрытой воздушной заслонке засасывает рабочую смесь в цилиндры путем проворачивания несколько раз (2—3) двигателя; после этого он включает зажигание и производит заводку.

Расход горючего для зимы несколько увеличивается, и Цудортранс разрешает повышать нормы расхода до 10%. С 10-процентной надбавкой эти нормы для разных марок следующие:

ГАЗ-А . . . . .	12,1 кг на 100 км пробега
ГАЗ-АА . . . . .	19,8 " " 100 " "
АМО-2 и АМО-3 . . . . .	33,0 " " 100 " "
ЗИС-5 . . . . .	36,3 " " 100 " "
Я-5 . . . . .	46,2 " " 100 " "

Примечание. Соответственно повышаются нормы расхода масла.

### Правила ухода за электрооборудованием

Зимой день очень короток и автомобилю приходится много работать с зажженными фарами.

Поэтому зимой система электрооборудования должна работать безотказно. Наибольшее внимание шофер должен обращать на уход за аккумулятором.

1. Не реже 1 раза в шестидневку проверять уровень электролита и производить его доливку дистиллированной водой, в крайнем случае заменяя ее растопленным чистым снегом. Следить за зарядкой аккумулятора, своевременно подзаряжая его. Один раз в шестидневку зачищать контакты у аккумулятора. При хранении машины при температуре в  $-20^{\circ}$  и ниже прикрывать аккумулятор тряпками или специальной теплой покрывкой, во избежание замерзания электролита.

2. Холодный двигатель не заводить стартером, а только от руки, так как это приводит к быстрой разрядке аккумулятора и может привести к срыву зубьев шестерен на приводах стартера к маховику.

Кроме перечисленного надо помнить, что автомашинна должна содержаться в чистоте, особенно двигатель, — это предохранит от воспламенения двигателя при ударе в карбюратор вследствие бедной рабочей смеси.

В следующей статье будут освещены правила вождения автомашинны зимой и вывод машины при буксовании.

**М. Среднев**

**Товарищи рабкоры! Пишите в журнал о результатах годового дорожного строительства в вашем районе и об участии Автодора в этой работе.**

**В корреспонденциях следует осветить выполнение обязательств, взятых на себя автодорскими организациями по социалистическому договору с Чувашией.**

# Стеклоочистители

## ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ ГАЗ

Описание устройства вакуумных очистителей переднего стекла, устанавливаемых на автомобилях ГАЗ, моделях «А» и «АА» до сих пор не появилось в печати. Между тем можно встретить много машин, у которых стеклоочистители не работают, и, как говорят водители, у них «забавовал дворник». В большинстве случаев причина отказа от работы кроется в небольшой неисправности, но незнание конструкции стеклоочистителей, боязнь подступиться к ним, мешают исправлению. Поэтому мы считаем целесообразным познакомить читателя с устройством и работой стеклоочистителей.

На рис. 1 дан общий вид стеклоочистителя с раскрытой золотниковой коробкой.

Стеклоочиститель устанавливается на верхней поперечине рамы ветрового стекла и связывается системой трубок с всасывающей трубой двигателя.

Разряжение воздуха во всасывающей трубе двигателя вызывает разряжение в трубах и каналах корпуса стеклоочистителя и затем, поочередно, в правой и левой его полостях.

Стеклоочиститель состоит (рис. 1) из корпуса С, в котором ходит поршень, насаженный на валик. На конце валика укрепляется щетка, очищающая стекло. Крышка В отделена от корпуса воздухопроницаемой прокладкой. В крышке расположены воздушные каналы. Один из них через трубку Г соединен с трубопроводом, идущим к всасывающей трубе двигателя.

Из отдельных элементов очистителя следует отметить орган управления (рис. 2), который на рис. 1 отмечен У, и орган распределения (рис. 3).

Орган управления (рис. 2) состоит из перемещаемой по зеркалу а ручки переключателя п, показанной в зеркальной проекции, а орган распределения (золотник) (рис. 3) из зеркала 3 и золотника л.

Отверстие 1 в зеркале переключателя (рис. 2) связано каналом в крышке очистителя через трубку Г с всасывающей трубой двигателя. Отверстие 2 связано каналом в крышке, с отвер-

стием 6 в зеркале золотника (рис. 3). Отверстие 3 — с левой полостью корпуса. Отверстие 4 — с отверстием 5 (рис. 3) и отверстие 7 с правой полостью корпуса.

Золотник л (рис. 3) кинематически связан с поршнем мотора. При крайнем левом положении

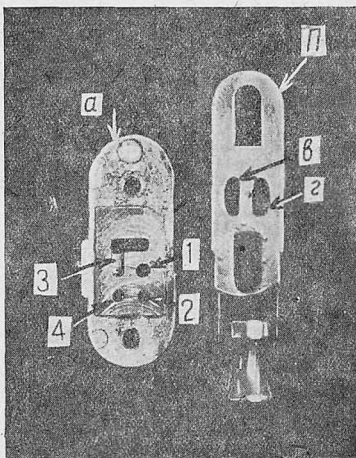


Рис. 2. Орган управления стеклоочистителя

поршня золотник при помощи прорези 6 соединяет отверстие 6 с 7 и открывает отверстие 5, соединяя его с атмосферой. При переходе поршня в правое крайнее положение золотник автоматически переключается и соединяет отверстие 6 с 5 и отверстие 7 с атмосферой.

Таким образом, когда ручка переключателя выдвинута, отверстие 1 (рис. 2) соединяется через канал в ручке с отверстием 2, а отверстие 3 через канал г с отверстием 4.

Если в момент включения очистителя поршень был в крайнем левом положении, то золотник

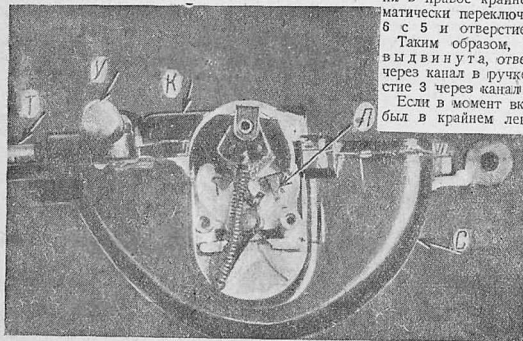
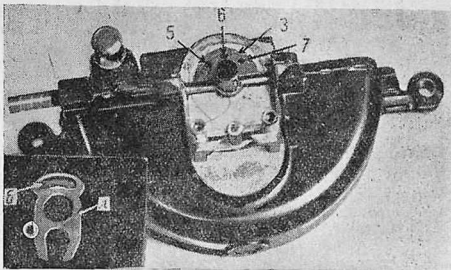


Рис. 1. Общий вид стеклоочистителя с раскрытой золотниковой коробкой



Рис. 3. Орган распределения стеклоочистителя



ком (рис. 3) соединены отверстия 6 и 7, а отверстие 5 с атмосферой.

Тогда из полости В (рис. 4-А) через каналы 1—2—6—7 двигателем высасывается воздух, а полость А через каналы 5—4—3 сообщается с атмосферой. Вследствие разности давлений в полостях А и В поршень двигается вправо.

При достижении правого крайнего положения золотник переключается и соединяет отверстия 5 с 6, а 7 с атмосферой, и тогда через канал 1—2—6—5—4—3 (рис. 4-Б) воздух высасывается из полости А, а полость В через отверстие 7 соединяется с атмосферой и поршень двигается влево.

При достижении крайнего левого положения золотник, переключившись опять, соединяет 6 с 7, а 5 с атмосферой и поршень идет вправо и т. д.

Когда ручка переключателя вдвинута, — отверстие 1 зеркала переключателя (рис. 2) каналом в в ручке соединяется с отверстием 3, а отверстия 4 и 1 перекрываются совершенно. Тогда воздух через каналы 1—3 высасывается из полости А (рис. 4-В), поршень притягивается в крайнее левое положение и останавливается там. При достижении левого крайнего положения

стеклоочистителя от работы, следует прежде всего проверить плотность соединений трубопровода, целост его, отсутствие замятин на изгибах мягких трубок, а затем уже переходить к проверке самого очистителя.

В очистителе следует обратить внимание на плотность прилегания ручки переключателя и золотника к их зеркалам, убедиться в целостности пружины перекидного механизма золотника и прокладок, разделяющих корпус и крышку. Если прокладка порвалась, ее следует заменить новой — из плотной промасленной бумаги. При вырезке новой прокладки нужно обратить внимание на точное соответствие ее формы, размеров и всех отверстий старой прокладке, так как в противном случае могут оказаться изолированными те каналы в крышке, которые должны быть открытыми, и, наоборот, остаться открытыми те, которые должны быть изолированы.

Так как каждая из полостей корпуса поочередно наполняется атмосферным воздухом, то через некоторое время (особенно летом) корпус и его каналы загрязняются, а смазка сбивается по сторонам и стеклоочиститель перестает работать или начинает работать менее интенсивно, чем нормально.

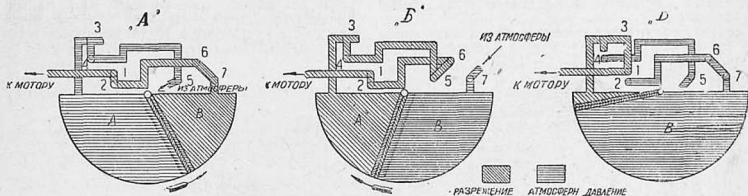


Рис. 4.

золотник соответственно переключается и этим подготавливает стеклоочиститель к ходу вправо.

Так как действие стеклоочистителя основано на разрежении, то основным условием для правильной его работы является герметичность трубопровода от двигателя до очистителя.

Чаще всего неисправности происходят от нарушения плотности соединения трубок трубопровода или перегиба одной из резиновых или дерматиновых трубок. Поэтому, в случае отказа

в этом случае его следует осторожно, чтобы не разорвать прокладок, разобрать, тщательно промыть и жирно смазать стенки полости корпуса и подшпунники (можно тавоматом или вазелином, зимой разжиженным).

Исправный очиститель со снятой щеткой при не очень низкой температуре должен четко работать при высасывании из трубки Т воздуха ртом.

# НОВЫЙ ЧЕТЫРЕХОСНЫЙ ГАЗОГЕНЕРАТОРНЫЙ АВТОБУС

В Германии газогенераторными машинами стали интересоваться сравнительно недавно, всего каких-нибудь 2—3 года, однако, за это время твердое топливо в автотранспорте заняло уже одно из почетных мест. Из четырех заводов, строящих транспортные газогенераторы, наибольшее распространение получила фирма Имберт, выпускающая установки для работы на древесном топливе.

Газогенераторы по патенту Имберт впервые стали строиться во Франции (примерно в 1925 г.) фирмой Берлие, сконструировавшей ряд установок для автомобилей различного назначения. У нас газогенераторы этого типа были испытаны и известны под названием «Берлие».

Установка газогенератора на нормальной машине сопряжена с рядом известных трудностей, которые в значительной мере осложняются при монтаже на автобусах.

Обычный автобус рамного типа имеет настолько незначительный запас прочности, что монтаж тяжелой газогенераторной установки может вызвать поломку рамы и поэтому требует серьезных усилений, что, конечно, должно утяжелить конструкцию.

Немцы, учтя эти обстоятельства, стали монтировать газогенератор на безрамную конструкцию автобуса, предложенную инж. Дейтерсом.

Четырехосный автобус безрамной конструкции, два года испытывавшийся в г. Мюнстере, был выбран главным образом потому, что на нем можно легко и надежно монтировать газогенераторную установку.

Автобус имеет двигатель Майбах мощностью 100 л. с. с горизонтально расположенными клапанами и степенно сжатия 5,7. Коробка передач системы Аорон имеет четыре передачи.

Максимальная скорость автобуса 65 км/час. Кузов вмещает 75 пассажиров. Большая прочность кузова безрамной конструкции дала возможность всю газогенераторную установку расположить позади автобуса, вместе с запасом топлива, помещенным на заднем конце крыши кузова.

Газогенераторная установка обычного типа имеет несколько увеличенную очистку газа, для

чего был установлен, помимо горизонтальных инерционных очистителей, поверхностный очиститель, заполненный кольцами Рашига. Очиститель имеет одинаковые размеры с газогенератором и монтируется рядом с ним позади кузова.

Газопровод, соединяющий газогенератор с двигателем, расположен на крыше автобуса, благодаря чему созданы хорошие условия для охлаждения газа и отвода конденсата. Объем газогенератора достаточен для работы двигателя в течение 2 часов, причем загрузка свежим топливом производится через 60—80 км.

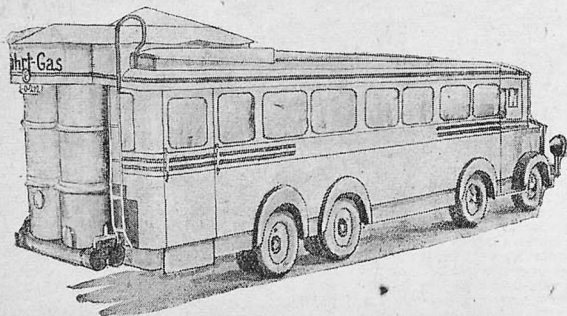
После ряда экспериментов был выбран наиболее подходящий газогенератор, главным образом в отношении размеров топливника, с которыми были проведены длительные эксплуатационные испытания. В общей сложности эти испытания показали вполне удовлетворительные результаты, несмотря на некоторую потерю мощности, которая имела место вследствие сравнительно низкой степени сжатия, повысить которую не позволяли горизонтально расположенные клапаны.

В результате эксплуатации было выявлено, что работа на дровяном газе никакого вредного действия на окружающих не оказывает. В отношении хорошего сгорания и выхода без запаха и цвета газ имеет даже преимущества перед бензином и нефтью.

На двигатель работа на газе также не производит вредного действия, даже после продолжительной эксплуатации. Очистка газа производится хорошо, о чем свидетельствует газопровод, не чистившийся в течение 2 лет эксплуатации.

При работе на газе несколько усложняется обслуживание, так как приходится загружать топливо через 60—80 км пробега, а при загрузке шуровать уголь. Инерционные очистители необходимо чистить через 300—350 км пробега, а вертикальный очиститель промывать через 2000—3000 км пробега.

Все побочные работы; загрузка, розжиг, ежедневная очистка, в среднем, требуют около получаса и производятся одним человеком. Один раз в неделю газогенератор очищается и вновь



Газогенераторный автобус конструкции инж. Дейтерса. Сзади виден газогенератор и очиститель газа

загружается свежей порцией. На эту операцию надо тратить около 2 часов. Розжиг занимает обычно около 5 минут.

В отношении топлива также приходится предъявлять некоторые требования. Топливо должно быть нарезано на чурки величиною с кулак или мельче. Лучше работать на буковых или березовых дровах, хорошие результаты дает вяз. Гнилая древесина совершенно непригодна для работы.

При нормальном ежедневном пробеге в 210 км средний расход бензино-бензоловой смеси до передельки составлял 90 л по цене 0,35 марки за литр (16 коп.), всего 31,5 марки (14 р. 49 к.).

Суточный расход древесины при пробеге 210 км составлял 375 кг по цене 2 марки за 100 кг или 7,5 марок (3 р. 45 к.).

Таким образом экономия на топливе достигала 24 марок (11 р. 4 к.) или 76%.



Общий вид четырехосного автобуса, вмещающего 75 пассажиров. На крыше видны мешки с древесными чурками, сзади подвешен газогенератор Игберт

Приведенные опыты с четырехосным автобусом доказывают полную рентабельность эксплуатации пассажирских линий на твердом местном горючем.

Инж. А. Введенский

## АВТОДОРОЖНАЯ ХРОНИКА

### ПРИБОР ДЛЯ БУКСИРОВКИ АВТОМОБИЛЕЙ БЕЗ ШОФЕРОВ

Недавно Горьковский автозавод изготовил первые 5 экземпляров прибора т. Британа для групповой буксировки автомобилей, без шоферов.

Проверка подтвердила огромное значение изобретения т. Британа. Один грузовик с помощью прибора т. Британа привел на буксире из Горького в Москву другую машину, причем расход горючего на обе машины составил всего 110 л., в то время как обычно одна машина расходует при том же маршруте 100 л. В другом случае один грузовик привел на буксире две легковые машины. Горючего было израсходовано 120 л., т. е. на 90 л. меньше, чем израсходовали бы все три машины при движении самостоятельно. Наконец, две легковые машины привели выходя на легковом автомобиле на буксире, сэкономив по 74 л. горючего.

Приборы работают безотказно. На протяжении всего пути не было никаких неполадок.

### ГАЗОГЕНЕРАТОР „АВТОДОР-1“

Центральный научно-исследовательский институт механики и энергии лесной промышленности закончил постройку газогенераторной установки «Автодор-1» для трактора Челябинского завода — «Сталит-60». Установка спроектирована группой инженеров ЦО Автодора под руководством инж. Карачан. При проектировании установки был использован опыт конкурсных испытаний газогенераторных тракторов в 1932 году.

### РЕКОНСТРУКЦИЯ ЧЕРНОМОРСКОГО ШОССЕ

Черноморское шоссе от Сухума до Нового Афона проходит по опасным оползневым участкам. Здесь ежегодно бывали случаи сдвигов почвы, разрушающие путь.

В этом году проводится коренная реконструкция Черноморского шоссе. Трасса будет удалена от моря и проложена по более прочному горному участку. В настоящее время уже развернуты работы по реконструкции шоссе протяжением в 227 км. Вся дорога будет гудронирована. На работы по реконструкции шоссе отпущено 28 млн. рублей.

### КАРКАМУВЦЫ ПОМОГЛИ

Летом 1933 г. машины каракумового пробега, проходя по дорогам Сорочинского района Средневолжского края, встречали серьезные препятствия — рывки, ямы, оползни. В самом Сорочинске каркумовцы пришли изменить маршрут из-за гудронного «врага», преградившего им путь. Сейчас 400 км американской грейдарной дороги прорезало весь район. Через овраг построен хороший мост, который сорочинцы называют «каракумовским».

### ПЕРВЫЙ В СОЮЗЕ МНОГОЭТАЖНЫЙ ГАРАЖ

В Москве на Суздальском валу строится пятиэтажный гараж по проекту архитекторов проф. К. Мельникова и В. Курочина для «Интуриста».

Первый в Союзе многоэтажный гараж вместит 500 автомобилей и автобусов. Въезд в отдельные этажи будет производиться по наклонному полу. При гараже оборудуются механическая мойка автомобилей, профнавальня и ремонт. Постройку гаража намерено закончить в этом году.

### СОВЕТСКИЙ АВТОЛЕСОВОЗ

Вологодский завод «Северный коммуналь» недавно изготовил советский автолесовоз, который испытывался в Ленинградском торговом порту. Машина отлично выдержала испытание.

Автолесовоз не имеет ни одной импортной детали. Его конструкция выгодно отличается от конструкции американских лесовозов. Рама лесовоза сварная, он легче и компактнее своих американских собратьев и больше приспособлен к советским дорогам.

### 2 000 КОНТЕЙНЕРОВ В 1935 ГОДУ

Односторонне и НКПС приступили к массовому производству контейнеров. Для грузовых контейнерными перевозками Союзтранс создал самостоятельную хозяйственную контору. В будущем году намерено изготовить 2 000 контейнеров. Контейнерные перевозки грузов налажены в Харькове, Днепре, Одессе, Ростове-на-Дону, Иванове, Казани, Горьком Минске.

### УНИВЕРСАЛЬНАЯ КАМНЕДРОБИЛКА

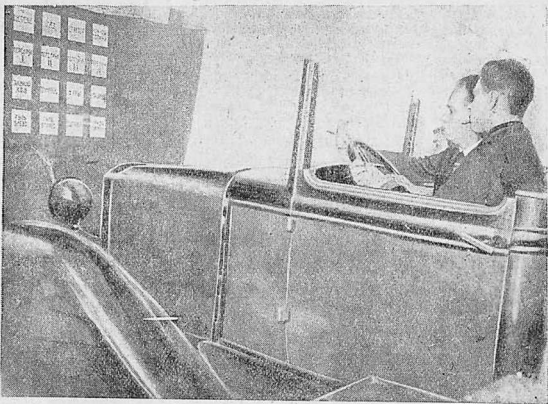
Советская камнедробилка система «Азмэ» может по своему устройству давать только крупный щебень, а в то время как для строительства железных дорог требуется большое количество мелкого щебня. Недавно инж. Тараханов сконструировал и построил специальные камнедробильные цепи для камнедробилки, которые дробят мелкий щебень. Благодаря изобретению т. Тараханова советская камнедробилка становится универсальной.

### ТРАКТ ТОБОЛЬСК—УВАТ

В 1934 году построен новый грузовой тракт Тольск — Уват протяжением 76 км. Постройка трасса, пересекающего 40-километровую болотистую топь, потребовала огромных усилий. Здесь сооружено свыше 1 000 лог, и мостов.

Тракт Тольск — Уват имеет большое значение для всего Урала. Он является своеобразными воротами на север, в частности на Остико-Восуйск.

# ТРЕНАЖЕР СОКРАЩАЕТ СРОКИ ПОДГОТОВКИ ШОФЕРОВ



Занятия на автотренажере  
Фото автора

Психотехнический сектор Центр. научно-исслед. автоэксплоат. ин-та ведет работу по тренировке учащихся шоферов на тренажере. Цель такой тренировки—дать учащимся предварительную практическую ориентировку в приемах управления автомобилем, устранив риск поломки учебной машины и возможных происшествий.

Краткое описание и фотографии автотренажера были даны в № 5 журнала «За рулем» за 1934 год. В настоящее время сигнализатор автотренажера переконструирован.

При работе на тренажере новой конструкции находится рама—коробка с 16 гнездами. Гнезда (отделения) застеклены матовыми стеклами, на которых имеются надписи: «сцепление», «газ», «стартер» и другие, т. е. все те операции, которые выполняет шофер при езде.

В каждом гнезде помещена электрическая лампочка, а в отделениях с надписью: «сцепление», «газ» и «ножной тормоз»—по три разноцветных лампочки—белая, синяя или зеленая и красная. Каждый прием по управлению машиной регистрируется зажженной лампочкой. Наличие трех лампочек, зажигающихся постепенно, позволяет проверять не только исполнено ли задание инструктора, но и как оно исполнено.

Например, обучаемому дано указание — «тормоз». Слабо нажатый ножной тормоз дает свет одной лампочки, при дальнейшем нажиме зажи-

гается еще одна лампочка, а при полном нажиме загорается третья лампочка. При ослаблении нажима лампочки постепенно гаснут.

При тренировке под руководством инструктора последний должен прежде всего научить учащихся правильно пользоваться рычагами управления автомобилем, твердо знать их расположение, не искать их глазами.

После основательного ознакомления учащихся с этой задачей они тренируются в основных приемах управления—трогание с места, перевод скоростей, обгон, встреча с другим экипажем, остановка перед светофором, полная остановка, задний ход и т. д.

Пропущенные через такую тренировку 118 чел. с первого же момента практической езды на автомобиле смогли без указаний инструктора не только пустить двигатель в ход, двинуться с места, но и переводить скорости и делать остановки.

Эти практические навыки были получены в течение трех уроков, длившихся в общей сложности 1 час 47 мин.

Тренажером такой системы могут пользоваться сами учащиеся без помощи инструктора.

Работа, проведенная ЦАНИИ по тренировке, позволяет рекомендовать при подготовке шоферов предварительную тренировку на тренажере описанной конструкции.

Работу по тренировке в институте ведет проф. М. Рубинштейн.

М.

Подписывайтесь своевременно на 1935 год на журнал „За рулем“, библиотеку „За рулем“ и газету „Автодор“



# РАСЧИСТИТЬ ЗИМНИЙ ПУТЬ АВТОМОБИЛЮ

СНЕГООЧИСТИТЕЛЬ Д. КАРПОВИЧА

По плану Цудортранса наш парк снегоочистителей автомобильных, тракторных и роторных должен быть доведен в 1937 г. до 11 585 единиц.

Вся работа по проектированию снегоочистителей сосредоточена в настоящее время в Центральном научно-исследовательском автоэксплоатационном институте (ЦАНИИ). Институт уже разработал типы снегоочистителей—ДАК-4 и ДАК-2/С, оба конструкции инж. Д. А. Карповича, и провел научно-исследовательскую работу по выработке технических условий для проектирования роторных снегоочистителей отечественного производства взамен имеющихся у нас импортных марок.

Первая партия снегоочистителей ДАК-4 была испытана зимой 1933/34 г. на расчистке тракта Уральск—Гурьев и обеспечила там зимнее автомобильное движение. Снег высотой в 1 м и выше очищался при работе трактора на I передаче со скоростью в 2 км/час.

На основе испытаний модель снегоочистителя 1933 г. была переконструирована.

Снегоочиститель ДАК-4 модели 1934 г. состоит из следующих основных частей: режущей лопаты с помещенным на ней двухотвальным плугом (носом), толкающей рамы с лыжами и с подъемным механизмом и упругого бруса.

Режущая лопата и помещенный на ней двухотвный плуг—это главные рабочие органы снегоочистителя.

В рабочем положении лопата имеет наклон к горизонту (угол резания) на 15°. При расчистке дороги снег поступает на лопату и при дальнейшем движении трактора вперед переходит на отвалы и отбрасывается в стороны. Ширина расчистки—2 500 мм. Наличие лопаты позволяет снегоочистителю ДАК-4 успешно вести повторную очистку трассы без уширения прохода. Валы снега, образовавшиеся в результате предыдущей расчистки, не мешают работе, так как снег, поднятый лопатой, отбрасывается на валы. Указанная особенность снегоочистителя ДАК-4 является его преимуществом перед обычными двухотвальными снегоочистителями других образцов, которые из-за наличия боковых валов слежавшегося снега не в состоянии вести повторную расчистку.

Толкающая рама снегоочистителя служит для связи его лопаты с трактором и для передачи лопате толкающего усилия (в рабочем положении снегоочиститель находится впереди трактора). Толкающая рама помещается под трактором, проходя между его гусеницами. Состоит она из двух параллельных друг другу балок швеллеров, соединенных в передней их части распорками.

Упругий брус соединяет задние концы балок толкающей рамы снегоочистителя с трактором, и передает раме толкающие усилия.

Для транспортного положения и прохождения бесснежных участков нож снегоочистителя может быть приподнят на 250 мм над полотном дороги.

Снегоочиститель ДАК-4, в том числе и лопата, сделан из дерева и из железа нормального сортамента и вследствие своей простоты может быть изготовлен в мастерских местных дорожных органов.

Снегоочиститель ДАК-2/С, рабочие чертежи которого уже переданы Цудортрансом промышленности для постройки первой серии еще в текущем году, отличается от снегоочистителя ДАК-4 гораздо большей мощностью. Он почти весь из стали и рассчитан для расчистки дорог от сильно слежавшегося снега.

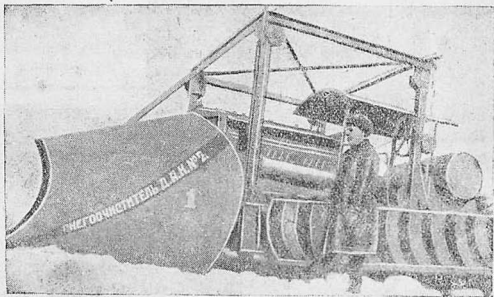
Основные части снегоочистителя ДАК-2/С: двухотвальныи нос или плуг, механизм для подъема носа главной рамы снегоочистителя, упругий прибор, боковые крылья и их каретки, механизм для подъема боковых крыльев.

ДАК-2/С рассчитан на работу с гусеничным трактором и Сталинец-60 и сможет расчищать дороги от снега высотой до 1,2 м.

Помимо своего прямого назначения—очищать дороги от снега—ДАК-2/С благодаря своей мощности может быть использован для резки кустов и валки деревьев. Для такого применения снегоочистителя необходимо установить взамен имеющихся на нем ножей обычного гнипа специальные ножи с горизонтальными лезвиями, заточенными наподобие пилы. Опытные работы в этом направлении уже проведены.

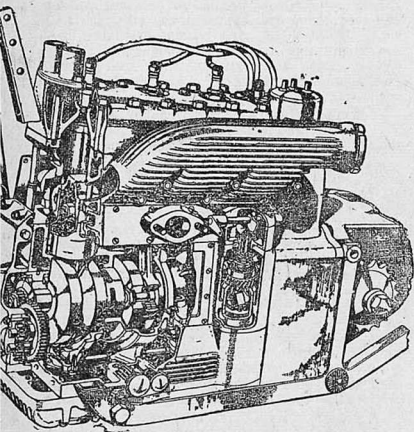
Б. М.

Снегоочиститель ДАК-2 конструкции инж. Карповича

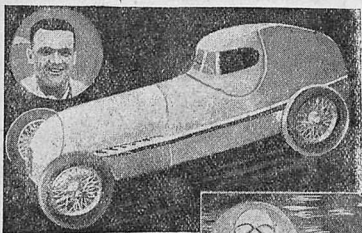


# НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТО

## ИНТЕРЕСНЫЙ МОТОДВИГАТЕЛЬ

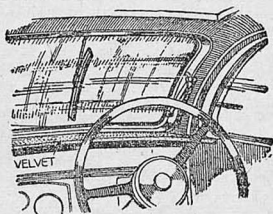


На английском мотоцикле Скотт последней модели поставлен 1-литровый 3-цилиндровый 2-тактный двигатель автомобильного типа. Его необычно сложное для мотоцикла и оригинальное устройство видно из чертежа.



## СТЕКЛО, ПРЕДОХРАНЯЮЩЕЕ ОТ ОСЛЕПЛЕНИЯ

Английским изобретателем Уолтоном сконструировано переднее автомобильное стекло нового типа. Оно имеет закругленную форму и таким образом соответствует обтекаемым формам авто-



мобиля. Ниже стекла расположен небольшой щиток, покрытый черным бархатом, защищающий стекло от света доски приборов. Закругление стекла по законам падения и отражения лучей предотвращает ослепление глаз водителя от уличных фонарей, фар встречных и идущих сзади автомобилей и т. п.

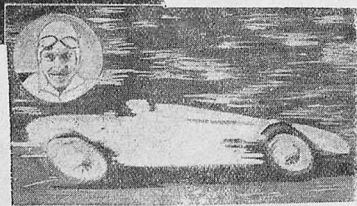
## НОВЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ РЕКОРДЫ

В октябре 1934 г. гонщики Карачиола и Штук установили ряд новых мировых рекордов. Карачиола на специальном автомобиле Мерседес-Бенц прошел 4,8 км со средней скоростью 317,46 км/час. Машина Карачиола—закрытая, удачной обтекаемой формы, имеет восьмицилиндровый двигатель с компрессором. Рекорд поставлен с хода. Ганс Штук поставил на автомобиле Ауто-Унион (с двигателем, расположенным сзади, и независимой «торсионной» подвеской) несколько рекордов с места.

Его результаты таковы:

1 км . . . . .	163,41 км/час
50 " . . . . .	241,73 "
100 " . . . . .	244,91 "

На фото—вверху: Карачиола, внизу—Штук и их машины.



## АВТОМАТИЧЕСКИЙ ГРУЗЧИК

\* Фирма «Мейвор и Кульсон» в Глазго (Шотландия) выпускает оригинальные механизмы для погрузочно-разгрузочных работ под названием «Джой-грузчик».



Грузчик состоит из трех частей:

1) самодвижущегося шасси на гусеничном или колесном ходу с бензиновым или керосиновым двигателем в 24 л. с.;

2) сгребающей головки, подающей груз двумя «лапами»;

3) ленточного конвейера, транспортирующего груз к месту погрузки (автомобиль, вагон и т. п.), который может иметь горизонтальное и вертикальное перемещение.

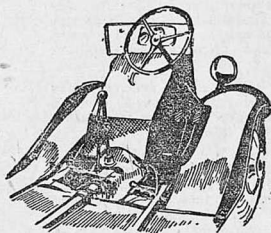


При перемещении погрузочный механизм поднимается гидравлическим подъемником. Производительность такого «грузчика» по данным фирмы, следующая:

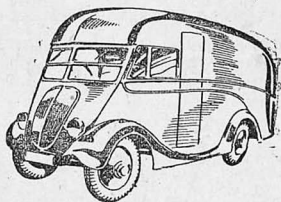
каменного угля—3 т в минуту; снега—9,15 м<sup>3</sup> в минуту; сахарной свеклы и т. п. до 5 т в минуту.

## ОБТЕКАЕМЫЙ ФУРГОН НА ШАССИ ФОРД-БЭБИ

Изображенный на рисунке фургон поставлен на 8-сильное шасси Форд (английская модель). Для того чтобы увеличить вместительность кузова



при столь коротком шасси, место водителя перенесено вперед. Педали и рулевые колонки находятся рядом с двигателем. Продольную рулевую тягу пришлось перевернуть. Осмотр, регу-



лировка и ремонт двигателя производятся изнутри машины. На рисунках: внизу—общий вид фургона, сверху—расположение органов управления.

## ЕЩЕ ОДИН „АВТОМОБИЛЬ БУДУЩЕГО“

Французский конструктор Габриэль Вуазен, в развитие своего проекта, о котором мы писали в № 23 за прошлый год, спроектировал новый, на этот раз спортивный автомобиль с таким же расположением колес и механизмов. Форма машины исключительно удачна с точки зрения обтекаемости. Горизонтальный и вертикальный килл обеспечивают автомобилю Вуазена большую устойчивость.



# Обмениваемся опытом Таражней

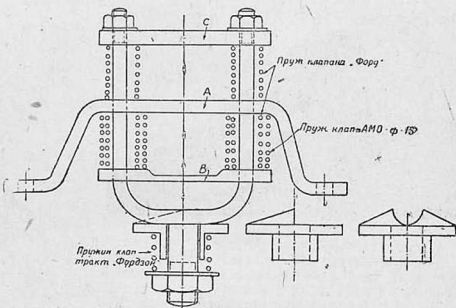
## ЧЕМ ЗАМЕНИТЬ ОПОРНЫЕ ПРУЖИНЫ

Предложение шофера Кржановского (г. Астрахань)

Точка опоры передней части двигателя автомашины Форд (ГАЗ) имеет две пружины, которые часто ломаются и вызывают значительные простои машин.

В целях избежания простоя машин я предлагаю проверенный мною в течение двух лет опыт следующего порядка.

Сделать кронштейн, обозначенный на чертеже буквой А, и укрепить его к выступающей вперед части нижней половины картера, потом сделать вилку и одним концом вставить ее во втулку, которую надо специально сделать и вставить в траверс рамы. На вилку надеть планку В, поставить пружину, как указано на чертеже, потом уже укрепить планку С. Когда все это будет готово, надо взять клапанную пружину трактора «Фордзон», разрубить ее ровно

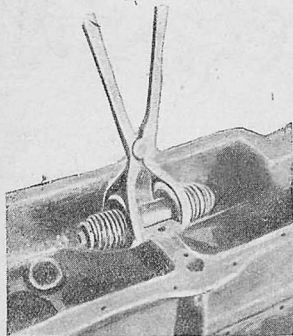


пополам, одну половину надеть на нижний конец вилки и подтянуть двигатель до совпадения с храповиком заводной ручки.

## ПРИБОР ДЛЯ ЗАЛИВКИ КОРЕННЫХ И ШАТУННЫХ ПОДШИПНИКОВ

Предложение т. Якунина (Ивановская область, совхоз „Большевик“)

Прибор состоит из разжимных клещей, имеющих на концах форму ухвата. В эти ухваты



с обеих сторон крепятся на заклепках наглухо тарелочки, имеющие с внутренней стороны специальные выемки для галтелей. В тарелочках

имеются отверстия, через которые пропускается стержень, имеющий с одного конца фланец для упора пружины, а с другого—резьбу, на которую наворачивается гайка с шайбой, также служащая упором пружины. Для установки прибора в рабочее положение нажимают на клещи. Под действием силы рук пружины сжимаются и прибор устанавливается на коренной подшипник, клещи отпускаются, и пружины сжимают подшипник, плотно обхватывая его. Прибор ценен тем, что дает возможность производить заливку и под уменьшенные шейки вала. Благодаря быстрой замене стержня и хорошему охвату, устраняется возможность утери баббита во время заливки.

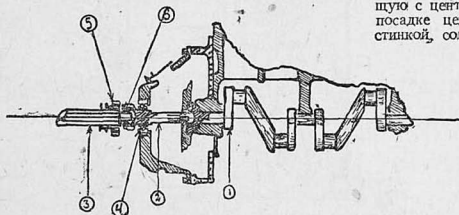
К числу недостатков этого прибора относится то, что он не имеет специального литника, но при работе опытного заливщика этот дефект легко устраняется. До прибора в мастерской заливку производили в деревянных чушках, а после заливки приходилось наплавлять галтель. На все это тратилось много времени. Прибор дал возможность увеличить точность и вдвое сократить время на заливку.

Ф. Жарков



## ПРОВЕРКА ПРАВИЛЬНОСТИ ПОСАДКИ КОЛЕНЧАТОГО ВАЛА ДВИГАТЕЛЯ ПОСЛЕ ЗАЛИВКИ КОРЕННЫХ ПОДШИПНИКОВ

Предложение тт. Семенова и Богданова (ст. Пролетарская, Племхоз № 2)



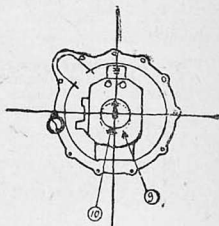
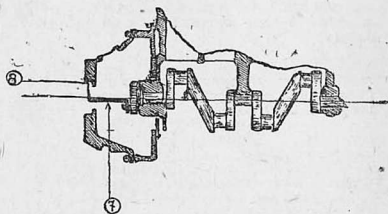
Б малооборудованных мастерских заливку коренных подшипников делают примитивным способом, оставляя вдобавле баббита в подшипниках картера. В результате оказываются не на одной линии: коленчатый вал 1, первичный 2, вторичный вал 3 и коробки передач.

Вследствие всего этого происходит скорое разрушение подшипников 4, первичного вала и шестерни четвертой передачи 5, на которой сначала срабатывают углы зубьев, а потом происходит выскакивание шестерни и разрушение роликового подшипника 6.

Для исправления данной ошибки необходимо правильно посадить на место коленчатый вал, проверив это следующим образом.

Положив коленчатый вал на место, привертываем картер маховика и картер сцепления, а к фланцу вала 7 привертываем согнутую пластинку с острым концом, который доходит до проточки, для установки картера коробки передач (см. чертежи справа). При поворачивании коленчатого вала вокруг своей оси, конец 8 пластинки 7 покажет нам по отверстию в картере правильность посадки вала. При неправильной посадке конец пластинки опишет несопадаю-

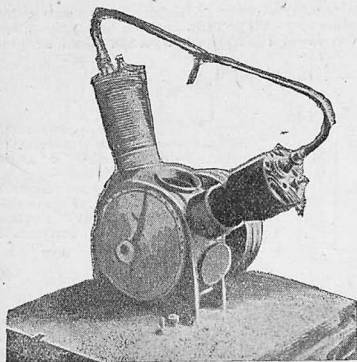
щую с центром окружность 9, а при правильной посадке центр окружности 10, описанный пластинкой, совпадает с действительным центром.



## КОМПРЕССОР ИЗ СТАРОГО МОТОРА ДЛЯ НАКАЧКИ ШИН

Предложение т. Якунина (Ивановская обл., совхоз „Большевик“)

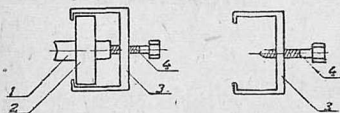
До появления якунинского компрессора накачка баллонов производилась вручную или на небольшом компрессоре, который работал с переборами. Так как гараж совхоза насчитывал 14 автомашин, то машинам приходилось подолгу простаивать в ожидании очереди на ремонт. Тов. Якунин достал старый непригодный авиационный мотор, заглушил в нем ряд цилиндров, оставив только два, и получил очень хороший компрессор, который избавил гараж от ненужных простоев машин.



## ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ДЛЯ СЪЕМКИ ДЕТАЛЕЙ ПРИ РЕМОНТЕ

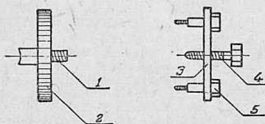
### Предложение кр-ца В. Сельского (Крым, Евпатория)

При ремонте отдельных деталей трактора в ряде МТС за неимением специальных приспособ-



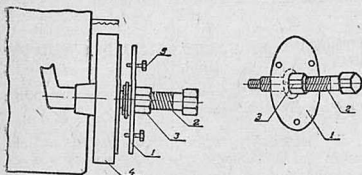
Черт. 1. Съемник ведущего шкива вентилятора 1—коленчатый вал, 2—ведущий шкив вентилятора, 3—скоба съемника, 4—винт съемника толщиной  $\frac{3}{4}$ " резбы Битворт

лений часто применяют примитивный способ съемки деталей посредством молотка или чего-нибудь в этом роде.



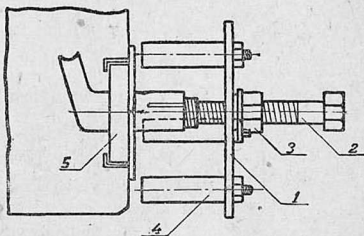
Черт. 2. Съемник распределительных шестерней: 1—кулачковый или коленчатый вал, 2—распределительная шестерня, 3—планка съемника, 4—болт планки толщиной  $\frac{5}{8}$ ", 5—болты для привинчивания планки к шестерне

На приводимых чертежах изображены сконструированные мною приспособления для ремонта тракторов ХТЗ и СТЗ, в условиях,



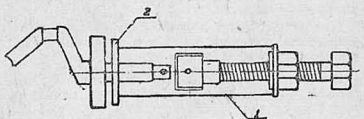
Черт. 3. Съемник для маховика и коленчатого вала: 1—диск съемника, толщина  $\frac{5}{8}$ ". 2—винт съемника толщиной  $\frac{1}{2}$ " газовой резьбы, 3—гайка винта с фланцем, 4—маховик, 5—болты для привинчивания диска к маховику

когда его приходится производить без станков. Эти приспособления должны, как мне кажется, оказать помощь выездным мастерам и участковым механикам. Эти небольшие конструкции дают возможность заменить детали двигателя



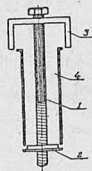
Черт. 4. Вытягивания коленчатого вала из картера. Съемник тот же самый, но только добавлены 3 подпорки № 4, привинченные к диску, они опираются в блок, а винт ввинчивается в вал и, поворачивая гайку 3, вал вытягивается

в случае их износа без какого бы то ни было повреждения другой, соседней, детали. Кроме того, они повышают производительность труда



Черт. 5 показывает надевание подшипника на вал. Здесь тот же винт, только отсутствует диск, а вместо него помещена труба № 1 и кольцо № 3

в ремонтных работах. Сконструированные мною «съемники» могут быть легко изготовлены в любой МТС. Размеры на чертежах мною не ука-



Черт. 6. Съемник цилиндрических гильз 1—винт, 2—шайба для ввинчивания винта, 3—упорная скоба с двумя ножками, 4) гильза цилиндра. Этот съемник служит и для установки гильзы на место. Для этой цели необходимо шайбу 2 поставить на верхнюю часть гильзы, а скобу поставить в нижней части гильзы

заны, так как я лишен возможности дать их, но при наличии трактора можно, ориентируясь по этим чертежам, легко найти нужный размер.

# ОБОД, ПРЕДОХРАНЯЮЩИЙ АВТОМОБИЛЬ ОТ ЗАНОСА ПРИ ПРОКОЛЕ ШИНЫ

Некоторые американские автомобильные фирмы начали снабжать колеса новых моделей автомобилей добавочными ободами.

Добавочный обод расположен на задней стороне колеса. Наружный диаметр добавочного обода имеет меньший размер по сравнению с наружным диаметром покрышки, для того чтобы обод не задевал за неровности дороги.

При проколе камеры машина садится на добавочный обод и идет на течение времени, необходимого для спокойной остановки, чем исключается возможность заноса автомобиля. Кроме того, добавочный обод сохраняет камеру и покрышку от прорывов, происходящих на обычных колесах.

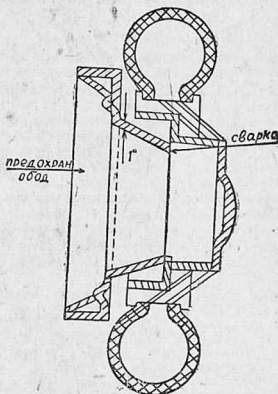
Конструкция колеса с добавочным ободом проста и надежна и позволяет в нужном случае пройти со спущенной камерой большое расстояние.

Принцип добавочного обода можно осуществить и на наших стандартных машинах (ГАЗ-А и АА, ЗИС и Я-3) без больших затрат.

Установка добавочного обода, предохраняющего покрышки и камеры от преждевременного износа в условиях плохих дорог и при дефиците резины, даст колоссальный экономический эффект.

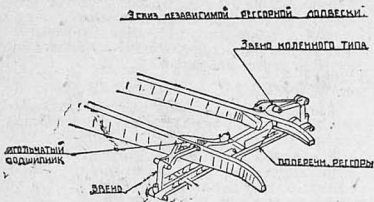
(Бюро технической информации  
Горьковского автозавода)

Референт **Мадорский**



## НЕЗАВИСИМАЯ ПОДВЕСКА КОЛЕС

В развитие конструкций независимых подвесок на двух спиральных пружинах рессорным институтом в США разработана новая подвеска, состоящая из двух, по соседству расположенных поперечных рессор.



Концы рессор прикреплены с обеих сторон к раме двумя звеньями колесного типа. Такая система подвески отличается от подвески на пружинах большей простотой и эластичностью действия.

## НА ПОПЕРЕЧНОЙ РЕССОРЕ

Передние колеса независимы друг от друга и самостоятельно воспринимают толчки на неровностях дороги, что устраняет возможность перекоса кузова.

Первая независимая подвеска колес на поперечной рессоре была установлена на автомобиле фирмы Плимут. Существующая конструкция поперечных рессор на автомобилях Форд может быть приспособлена без особой сложности к независимым подвескам. Для этого требуется крепить концы рессоры не жестко к раме, а на простых параллелограмных звеньях, позволяющих каждому колесу работать самостоятельно.

Для автомобилей весом 890—954 кг при подвеске колес на поперечных рессорах с колениными звеньями достаточно обычных амортизаторов. Но для более тяжелых машин, кроме того, желательно устанавливать резиновые подушки для смягчения ударов.

Конструкция независимой рессорной подвески весит на 15,9 кг меньше, чем конструкция пружинной подвески, количество подшипников уменьшено и неровности дороги воспринимаются более плавно и без той высокой частоты колебаний, которая имеется на пружинной подвеске.

Мадорский

# ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ

ПОД РЕДАКЦИЕЙ инж. И. И. ДЮМУЛЕН

Тов. ТИХОНОВУ В. (г. Москва)

1. Почему некоторые фордовские клапаны притягиваются магнитом, а другие отталкиваются?

Магнитные свойства всех фордовских клапанов одинаковы. Притягивание магнитом одних и отталкивание других клапанов объясняется тем, что клапаны намагничиваются и сами представляют собой магнит, а, как известно, одноименные полюса двух магнитов отталкиваются, а разноименные притягиваются.

2. Почему на машине ГАЗ ставят поршни алюминиевые, а на ЗИС чугунные?

Применение чугунного или алюминиевого поршня — дело выбора конструктора машины. И те и другие имеют свои преимущества и свои недостатки.

3. Какой сплав алюминия или чугуна применяют для поршней?

Чугунный поршень	
Углерод . . . . .	2,7—3,5%
Кремний . . . . .	1,5—2,8%
Марганец . . . . .	0,4—0,8%
Фосфор } не более	0,1%
Сера } не более	0,1%

Алюминиевый поршень	
Алюминия . . . . .	85 — 92%
Меди . . . . .	8 — 12%
Железа . . . . .	1 — 2,5%
Магния . . . . .	0,15—0,5%
Кремния . . . . .	0,5 — 3,0%

4. Какой в процентном отношении состав баббита для заливки подшипников?

- а) Баббит Б83 (прежняя марка Б)
- |                  |     |
|------------------|-----|
| Олова . . . . .  | 83% |
| Меди . . . . .   | 6%  |
| Сурьмы . . . . . | 11% |
- б) Баббит мышьяковистый БМ (типа Бондрат)
- |                   |        |
|-------------------|--------|
| Свинца . . . . .  | 73%    |
| Олова . . . . .   | 11%    |
| Сурьмы . . . . .  | 11%    |
| Меди . . . . .    | 1,6—2% |
| Мышьяка . . . . . | 2,1%   |
| Кадмия . . . . .  | 1,3%   |

5. Можно ли пользоваться 6-вольтовым стартером Форд от 12-вольтовой батареи. Если можно, то как?

Пользоваться 6-вольтовым стартером от 12-вольтовой батареи ни в коем случае нельзя. Единственная возможность — это переделать 12-вольтовую батарею на 6-вольтовую.

6. Сколько передач имеет Форд-ААА при пользовании демультипликатором?

Демультипликатор удваивает число передач, следовательно вместо 4 передач можно получить 8.

7. Почему некоторые авторы пишут, что в катушке зажигания первичная толстая обмотка помещается внизу, а другие утверждают, что первичная обмотка помещается сверху вторичной?

Встречается и то и другое расположение обмо-

ток. В катушках зажигания на автомашинах ГАЗ ЗИС и ЯЗ первичная толстая обмотка расположена поверх вторичной тонкой.

Тов. ЮДИНУ Е. (Макеевка, Донбасс)

1. Почему могла происходить несколько раз плавка одного и того же шатунного подшипника бескомпрессорного дизельного двигателя, а после ремонта, расточки цилиндров и смены поршней двигателя перестал заводиться вовсе?

Постоянная плавка одного и того же шатунного подшипника могла происходить от засорения подводящего смазку маслопроводного канала или от неправильного расположения маслораспределительных канавок после перекаливки.

Отказ работы двигателя после смены поршней объясняется или недостаточной компрессией вследствие того, что кольца еще не притерлись, или изменившимся объемом камеры сжатия при вновь поставленных поршнях. Возможна также разрегулировка насосной или клапанной системы.

2. Имеются ли постоянные магниты в динамо, если нет, то каким образом возбуждается первоначальный ток?

Полюсные наконечники или иначе башмаки сохраняют в себе после окончания работы динамо слабую магнитную силу, т. е. „остаточный магнетизм“, который и возбуждает первоначальный ток динамо.

3. Можно ли установить 4-цилиндровое магнето на автомобиле АМО-3 в случае отсутствия батареи?

Можно. Для этого магнето устанавливается на специальную площадку и приводится во вращение валком, служащим продолжением валика водяной помпы. Провода всех 4 клемм распределителя магнето соединяются в один провод, который в свою очередь соединяется с центральным контактом распределителя. Дельта, взамен провода от катушки зажигания.

4. Если в пути придет в негодность конденсатор, как можно доехать до гаража?

В таком случае можно использовать конденсатор сигнала или же просто снять испорченный конденсатор. Без конденсатора зажигание будет работать, впрочем, гораздо слабее и с перебоями.

5. Получают ли в автомобильной практике распространение иодистые аккумуляторы?

Иодистые аккумуляторы не оправдали возлагавшихся на них надежд и выпускаются в небольшом количестве только для радио.

Тов. БОЙЧЕНКО С. (г. Ростов н/Д)

1. Как правильно подогнать по окнам алюминиевого поршня палец и ставить ли его в горячем виде или нет?

В инструкции Форда есть указание, что при постановке пальца поршень нужно нагреть в кипящей воде, следовательно нужно иметь кольцевой калибр с отверстием несколько большим, чем отверстие поршня, и, подогнав палец под калибр, ставить его указанным способом.

2. Как лучше пригнать втулку по пальцу у Форда?

Втулку нужно выточить плотно по пальцу и в натяжку по отверстию шатуна. После запрессовки втулка сядет в шатун, и ее нужно пришибить



под палец. Если мастерские имеют хорошее оборудование, то пригону лучше и скорее делать кадибровой протяжкой.

**3. Какой зазор должен быть между поршнем и стенками цилиндров?**

См. журнал „За рулем“ № 15—16.

**4. Сколько часов должен проработать мотор вхолостую после капитального ремонта?**

Достаточно 3—5 часов работы вхолостую.

**Юв. ЗОСИМЧУК С. (г. Житомир)**

**1. На схемах зажигания показано, что вторичная обмотка катушки зажигания соединена с массой. Почему же двигатель работает, если катушку изолировать от массы?**

Схемы показывают соединение обмоток катушки Форда-А старого выпуска. В настоящее время в катушках зажигания вторичная обмотка соединяется не с массой, а с первичной обмоткой, по которой и возвращается ток высокого напряжения. Поэтому двигатель может беспрепятственно работать с отнятой от массы катушкой.

**2. По каким причинам может выплавиться конденсатор и по каким признакам можно определить его порчу?**

Порча конденсатора обычно происходит при перегреве двигателя. Признаками неисправного конденсатора являются перебои двигателя и яркая искра на контактах прерывателя. Если конденсатор будет пробит, то зажигание вовсе не будет работать. В этом случае проверку можно сделать, сняв конденсатор. Если со снятым конденсатором искра на свечах будет появляться, то это служит доказательством его неисправности.

**3. Если батарею, полностью заряженную, не использовать—как это отразится на ней и может ли она разрядиться сама?**

Оставление батареи в заряженном состоянии без употребления никакого вреда ей не принесет. Наоборот: хранение батареи в разряженном состоянии приведет ее в полную негодность. Заряженная батарея постепенно саморазряжается и не реже раза в месяц необходимо возобновлять ее зарядку.

**Тов. СПЕКТОРЕНКО (Донбасс, Горловский р-н)**

**1. Как высчитать тонно-километраж?**

Тонно-километраж высчитывается путем перемножения груза, который везла автомашина, на пройденный километраж с грузом. Подсчет делается для каждой езды и потом суммируется. Например, автомобиль сделал 4 рейса. Первый раз перевез 1 т груза на расстояние 5 км, второй раз—1,5 т на 2 км, третий раз—2 т на 4 км и четвертый—1,5 т на 2,5 км. Следовательно выполненный тонно-километраж:

$$\begin{array}{r} 1 \times 5 = 5 \text{ тонно/километров} \\ 1,5 \times 2 = 3 \text{ " } \\ 2 \times 4 = 8 \text{ " } \\ 1,5 \times 2,5 = 3,75 \text{ " } \end{array}$$

Всего 19,75 тонно-километров.

**2. Как сделать ламповый реостат для зарядки батареи. Какова плотность электролита и какой уход за ним?**

По первому вопросу см. журнал „За рулем“ № 12 стр. 24. По второму—журнал № 15—16, стр. 4.

**3. Как выявить причину, когда лопнет поршень?**

По осмотру поршня и направлению трещины можно судить о причинах поломки.

**4. Почему новая батарея не держит зарядки?**

Причины могут быть следующие: 1) нечистый электролит, 2) короткое замыкание в проводах и утечка тока, 3) плохое качество батареи, 4) батарея была испорчена неаккуратным обращением при хранении (уронена, загрязнилась при открытых пробках), 5) поверхность батареи облита электролитом и произойдет ее саморазряд.

**5. Из какого материала делаются шестерни коробки скоростей?**

Из вязкой хромо-никелевой стали. Рабочая поверхность зубьев цементируется для уменьшения износа, а сердцевина зубцов и сама шестерня остаются сырыми во избежание хрупкости.

Относительно работы вибрационного сигнала и возможности постановки реле Бош на динамо Форд ответ дан в предыдущем письме.

Еще раз напоминаем, что цели и задачи техконсультации: дать разъяснение по отдельным вопросам автотракторного дела. Высылать целые лекции и инструкции с подробными описаниями по типу заочного обучения—техконсультация не в состоянии.

**Тов. КРИВЕНКО И. (п/о Воронеж, Шостенский р-н, Черниговской обл.)**

**1. Как установить контрольную лампочку динамо на автомобиле „АМО-3“?**

Контрольную лампочку на „АМО-3“ нужно включить так, чтобы один провод ее был соединен с проводом, идущим от выключателя к катушке зажигания. Другой провод лампочки соединяется с выводным контактом динамо до реле (т. е. со стороны, противоположной соединению провода, идущего на батарею).

**2. Чем различаются нагруженные, полунагруженные и разгруженные полуоси?**

Нагруженные полуоси принимают на себя как нагрузку от веса автомобиля, так и от боковых толчков на колесо. Полунагруженные полуоси принимают боковые толчки и частично разгружены от веса автомобиля. Разгруженные полуоси не воспринимают ни боковых, ни изгибающих усилий и передают только крутящие усилия на колеса.

**3. Как узнать, что не работает конденсатор?**

Чтобы проверить конденсатор в пути, нужно его снять и проверить искру на свечах, положенных на цилиндры. Если со снятым конденсатором будет появляться на свечах слабая искра, а с поставленным конденсатором искра будет исчезать, то конденсатор неисправен.

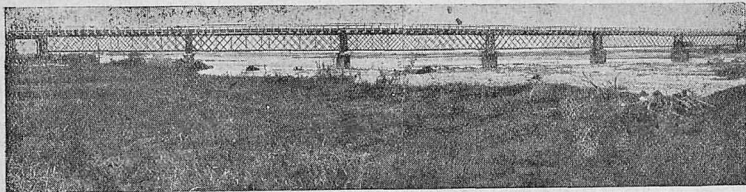
**Тов. ЛОМОНОСОВУ (г. Саратов)**

**Как нужно считать направление тока в любой машине?**

Направление тока зависит от того, соединен ли с массой „плюс“ или „минус“. Встречается и то и другое соединение. Условно принимается направление тока от „плюса“ к „минусу“, но при рассмотрении схем действительное направление тока не имеет значения.

В серии библиотеки „За рулем“ за 1935 год в ближайшее время выйдет книга инж. Г. В. Зимелева

**„НОВЕЙШИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ КОНСТРУКЦИИ“**



В течение десятилетий жители Белореченского района не имели переправы через бурную горную реку Белую. Во время паводка целые районы отрезало водой друг от друга. К съезду советов Белореченского района сейчас открылся для проезда крупный металлический мост длиной 225 пог. м. На стройке были применены новые усовершенствованные методы работ, что дало экономии стоимости до 50 проц. На снимке новый мост через реку Белую

## ЧУЖАКИ И ВЗЯТОЧНИКИ СРЫВАЛИ СНАБЖЕНИЕ ЗАПЧАСТЯМИ

Недавно в краевом суде Западной Сибири слушалось дело бывших работников Новосибирской краевой конторы Авторемснаба.

Леонтьев, б. начальник сектора снабжения (дворянин и б. полковник старой армии) и Бердюгин, б. зав. базой (сын б. старшины-торговца) всячески задерживали снабжение МТС и колхозов запасными частями к уборочным машинам, объясняя невыполнение заказов отсутствием запчастей. В действительности же запчасти имелись на складах в достаточном количестве, но они разбазаривались по учреждениям, не связанным с уборкой урожая (как например Стройпуть, Томский автодорожный техникум, винзавод и др.). Этим учреждениям, за счет снабжения машин, работающих на уборке, было продано 75 аккумуляторов и много других дефицитных запчастей.

Охотно отпустились запчасти за взятки. Система взяток приобрела такую известность среди потребителей, что «опытные» автохозяйства посылали представителей в Авторемснаб не иначе, как с подачками: маслом, салом, мукой и пр., а «неопытные» уезжали ни с чем.

Автомашины для отправки частей Бердюгин отпущал исключительно «выгодным» организациям (Торгсин, Плодоовощ, ТЭЖЭ, кондитер-

ской и обувной фабрикам), получая от них фрукты, продукты питания и разные изделия.

В такой обстановке не дремали, разумеется, и отдельные исполнители Авторемснаба, например, Голубцов, Яковичский, которые после разрешения отпуска частей руководителями Авторемснаба в свою очередь задерживали эти части и вымогали у предстателей угощения в ресторанах и мелкие взятки.

Имея в наличии неиспользованным 30—50% полученного автоимущества, Авторемснаб, в лице Леонтьева и Бердюгина, своими требованиями вводил в заблуждение Москву — Судоргтранс и краевое руководство, занимаясь при этом сознательно очковтирательством.

Свою «работу» Леонтьев и Бердюгин прикрывали запутанностью и неразберихой, созданными в аппарате Авторемснаба. План снабжения автопарка, выделенного на уборку урожая, разработан не был, находящиеся же в Омске и Барнауле филиалы Авторемснаба запчастями почти не снабжались.

Краевой суд приговорил Леонтьева и Бердюгина к высшей мере наказания — расстрелу, а Яковичского и Голубцова к лишению свободы на 6 лет каждого, всех с конфискацией принадлежащего им имущества.

Новосибирск

Г. А. Серебrenников

## НА СВАЛКУ ИЛИ К ПОТРЕБИТЕЛЮ?

С Горьковского автозавода им. Молотова почти ежедневно идут самоходом в Москву новые автомашины, только что сошедшие с конвейера. Шоферский состав, которому доверяются эти машины для перегона, подчас небрежно, а временами по-варварски обращается с машинами.

16 ноября прошлого года на этом перегоне можно было наблюдать следующую картину: недалеко от г. Ногинска, на самом плохом участке, колонну из 22 легковых автомобилей неожиданно стала обгонять грузовая машина ГАЗ с транзитным номером 26—68 под управлением шофера Носонова.

Не обращая внимания на скверную ухабистую

дорогу, Носонов за 5—5,5 минут обогнал колонну, растянувшуюся более чем на 2 километра, т. е. вел грузовик со скоростью не менее 60 км в час. Машина буквально прыгала, поднимаясь на буграх то передней, то задней частью.

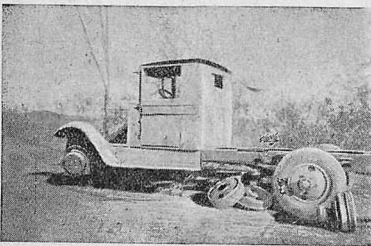
Необходимо узнать у московской конторы ТЭК Авто, в какой адрес потребителя отправлена вышеуказанная машина и какое ее техническое состояние. Шофера же Носонова надо привлечь к ответственности не только за материальный ущерб, но главным образом за подрыв авторитета нашей молодой автопромышленности.

г. Горький

А. Коротких

## ЧТО ОСТАЛОСЬ ОТ НОВОГО АВТОМОБИЛЯ

Этот снимок сделан с грузовика АМО-5, который был получен зерносовхозом им. Чубаря в 1932 г. и находился в работе всего несколько месяцев.



Печальная история грузовика начинается с зимнего ремонта 1932/33 г., когда с него сняли некоторые части для других машин. Весной 1934 г. новый начальник гаража т. Довгаль решил восстановить грузовик и для этого закрепил за ним шофера т. Бугай.

Грузовик отремонтировали, даже покрасили эмалевой краской. Нехватало лишь одного — диска муфты сцепления, который должны были привезти через несколько дней из Автормснаба. Но в эти несколько дней решила дальнейшая участь грузовика.

Прежде всего шофер т. Бугай был переброшен на другую машину. Затем по распоряжению директора зерносовхоза т. Онищенко сняли блок мотора с АМО-5 и переставили на ОРСовскую машину, затем сняли передние скаты и машина была брошена под открытым небом.

Так брошено ценное имущество в зерносовхозе им. Чубаря.

**С. Хижа**

Ст. Чайчур, Екатер. ж. д.

## ЗАПЧАСТИ ИСПОЛЬЗУЮТ НЕ ПО НАЗНАЧЕНИЮ

В Маймаксанском затоне Севлессостлава (Архангельск) была получена часть моторов ЗИС-5 в сборе с коробками передач и сцеплениями. Никакой необходимости в этих частях не было, и работники затона решили использовать мотор для катера, а коробку передач и сцепление переделать для других целей.

Между тем соседнее предприятие — гараж Лесобиржи № 2, имеющий 8 машин ЗИС-5, крайне нуждается в запчастях и не раз просил директора затона т. Алексеева продать им моторы, на что получал всегда отказ.

Наплевавельскому отношению директора Алексеева к использованию остроредефицированных запчастей надо положить конец, отобрать у него части мотора и передать их в гараж для использования по назначению.

**А. Обручев**

Архангельск

## УЧЕБНЫЙ ПЛАН ПОД УГРОЗОЙ СРЫВА

В Елецкой школе шоферов учебный план рассчитан на 6 месяцев. Набор 1934/35 г. скомплектован из 14 групп. Учебными пособиями, преподавательским и инструкторским составом школа полностью обеспечена, и теоретические занятия проводятся регулярно в нормальных условиях. Но вот с практическими занятиями дело обстоит там совсем плохо.

Мастерские, где проводится слесарно-монтажная и ремонтная практика, находятся в плохом состоянии. Имеющиеся оборудование и инструменты могут пропустить в день не более 4—5 групп по 30—35 человек. Привезенные сверляльные станки не устанавливаются. Потолок в одном из цехов мастерских обвалился, стекла биты, печи не томятся, вечерние смены освещением не обеспечены.

Практической езды на машинах не проводится. Администрация школы мотивирует это тем, что нет бензина. Между тем, учебные автомашины часто используются не по назначению — на них перевозят грузы и ездят в Воронеж, где машины простаивают от 3 до 5 дней.

Начальник школы Барташевич, зав. учебной частью Сладких и зав. производственным обучением Белоусов интересуются главным образом лекциями, за которые они получают отдельную плату, и очень мало уделяют внимания положению в школе.

Не пора ли Облдортрансупу взглянуть в Елецкую автошколу и обеспечить курсантов прохождением полного учебного курса?

**Курсант**

Елец

## ДЛЯ КОГО ГОТОВИЛИ КАДРЫ?

В январе прошлого года на первые областные 6-месячные курсы шоферов при Полтавском автодорожном техникуме Диканьская МТС послала 15 человек. По окончании курса шоферов зачислили в штат и закрепили их за МТС на 2 года.

Однако шоферам пришлось поработать всего 4 месяца. Неожиданно, без ведома рабочкома и отдела кадров, по приказу директора и наплотодгела, 10 шоферов уволили за «непослушание и халатное отношение к машинам», а 4 шоферов перевели в мастерские на ремонт тракторов.

Как потом выяснилось в районной прокуратуре, куда обратились уволенные шоферы, не чувствовавшие за собой вины, причиной увольнения послужило отсутствие работы на автомашинах.

Таким образом, благодаря халатности МТС, не сумевшей заблаговременно обеспечить работу подготавливаемым кадрам, 10 шоферов остаются безработными, а израсходованные на их обучение деньги (по 650 руб. на каждого) оказываются выброшенными на ветер.

**Я. Тютюнник**

Диканьская МТС, Харьковск. обл.

# ОБЯЗАТЕЛЬСТВА К СЪЕЗДУ СОВЕТОВ

## В РЕДАКЦИЮ ЖУРНАЛА „ЗА РУЛЕМ“

Дорогие товарищи!

Мы, низовые дорожные работники Свердловского района, Свердловской области (дорожные техники, мастера и организаторы), собравшись на совещание для обсуждения итогов работы по дорожному строительству текущего года, обязуемся к открытию XVI Всероссийского съезда советов добиться путем массово-разъяснительной работы по дорожному строительству не менее 50% заготовки и вывозки к месту производства работ строительных материалов.

Придавая большое значение автодорожной печати в деле организации большевистской борь-

бы с бездорожьем, за хорошую культурную дорогу, в деле всестороннего воспитания автодорожных кадров, подписываемся единогласно на журнал „За рулем“ на 1935 год, и обязуемся принимать участие в работе нашего журнала „За рулем“.

А к вам, редакция „За рулем“, предъявляем требование обеспечить бесперебойную доставку нам журнала.

По поручению дорожного совещания

**Нолоколов**

Свердловск

## 81 500 КИЛОМЕТРОВ БЕЗ АВАРИЙ И КРУПНОГО РЕМОНТА

Гарантированный километраж грузовых автомашин Горьковского автозавода—35 000 км. Но практика работы газовой даже в тяжелых дорожных условиях показывает, что при правильном, грамотном уходе советские шоферы с успехом перекрывают гарантируемый заводом километраж.

В Горьковском крае, как сообщает т. Трибунский в «Горьковской коммуне», до последнего времени рекорд по сохранению газовой держал шофер Бердянского зерносовхоза т. Тихонский, машина которого прошла 56 000 км. В настоящее время, этот рекорд значительно перекрыт шофером Зайнуллиным, работающим в Зидайрском зерносовхозе Башкирской республики.

В мае 1933 г. Зидайрский зерносовхоз при-

обрел машину Горьковского автозавода. Непрерывно работая в течение полутора лет на северных дорогах, она сделала в общей сложности 81 500 км, имея всего два незначительных ремонта.

Новый рекорд является весьма знаменательным, так как лишней раз подчеркивает, что Горьковский автозавод пришел к своему трехлетнему юбилею с большими победами в борьбе за высокое качество своей марки.

Водитель машины т. Зайнуллин быстро освоил механизм автомобиля и показал блестящие образцы заботливого отношения к нему. За все время своей работы он не имел ни одной аварии.

Горьковский автозавод в качестве премии высылает зерносовхозу полный комплект запасных частей.

## НОВЫЕ КНИГИ ПО АВТОМОБИЛЯМ, ТРАКТОРАМ И ДОРОГАМ

### ДОРОГИ

**С. ДЕВЯТКИН.** Как в селе, в колхозе построить проезжую дорогу. Гострансиздат, 1934 г. 144 стр., 91 рис. Ц. 90 коп.

Книга написана рабочим-автором и содержит элементарные сведения по организации и технике дорожно-мостовых работ на дорогах сельского значения.

Книга предназначена для сельского и колхозного актива, который имеет некоторый предварительный запас технических сведений и руководит дорожным строительством с трудовым участием населения.

**ГЛАВДОРТРАНС РСФСР.** Памятка дорожного работника низовой сети. Гострансиздат, 1934 г. 1/2 п. л. Ц. 10 коп.

**ГУДОТРАНС.** Технический минимум на автодорожном транспорте. Гострансиздат, 1934 г. 3 1/8 п. л.

**ГУДОТРАНС.** Учебные планы и программы автомобильно-дорожных институтов. Сборник 2. Гострансиздат, 1934 г. 5 п. л. Ц. 2 руб.

**П. САРСАТСКИХ.** Зеленые дороги. ОГИЗ, Гострансиздат, 1934 г., 30 стр. Ц. 10 коп.

Данная брошюра содержит практические указания о проведении дорожного древонасаждения.

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ**

Зам. редактора **Н. БЕЛЯЕВ**

Издатель **Журналино-газетное объединение**

Уполном. Главлита Б—1052 Техред Н. Свешников Изд. № 30 Зак. тип. 1330 Тираж 65,000 Стат Б—176×250 мм  
1 бум. лист. Колич. знаков в 1 бум. листе 211 200  
Журнал сдан в набор 25/XII 1934 г. Подписан к печати 16/1 1935 г. Приступлено к печати 19/1 1935 г.

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

# ОФИЦИАЛЬНАЯ ТАБЛИЦА

тиража выигрышей по билетам 5 и 6 разрядов 5-й всесоюзной лотереи Автодора

Тираж производился 11—12—13—14 октября 1934 г. в Москве

Всего в тираже разыграно 1944 выигрыша на сумму 735 900 руб.

№ № серий	№ № лотер. билет.	Стоим. выигр. в руб.	№ № серий	№ № лотер. билет.	Стоим. выигр. в руб.	№ № серий	№ № лотер. билет.	Стоим. выигр. в руб.	№ № серий	№ № лотер. билет.	Стоим. выигр. в руб.	№ № серий	№ № лотер. билет.	Стоим. выигр. в руб.
00042	73	300	01773	47	500	04438	98	200	07045	94	100	09578	39	200
00062	23	100	01837	85	500	04449	99	300	07101	30	300	09595	79	300
00100	54	300	01911	57	100	04463	56	100	07129	11	300	09675	55	300
00136	2	4 000	02000	70	300	04467	40	25	07322	80	100	09733	54	300
00160	66	300	02015	9	300	04501	51	200	07325	56	100	09735	57	200
00171	31	25	02060	98	300	04581	79	25	07385	86	200	09801	83	100
00203	21	800	02092	7	300	04652	26	300	07439	74	300	09803	82	300
00222	54	6 000	02100	10	300	04665	6	100	07450	59	300	09821	24	100
00236	50	100	02109	78	200	04685	52	300	07535	60	200	09835	64	200
00268	83	100	02141	96	200	04709	32	100	07548	42	300	09880	53	100
00313	6	300	02153	92	500	04727	69	200	07577	63	300	09891	91	100
00335	4	300	02174	74	500	04857	84	300	07594	9	300	09906	42	100
00396	5	100	02211	1-100	50	04980	71	100	07655	26	300	09970	61	300
00426	35	4 000	02465	23	100	05043	19	300	07723	80	6 000	10047	84	300
00432	52	300	02501	5	500	05043	63	300	07728	30	200	10051	24	200
00459	66	25	02540	70	6 000	05219	58	300	07769	7	100	10106	45	300
00533	48	300	02578	62	300	05275	21	300	07802	80	100	10112	4	300
00586	9	100	02645	79	300	05297	35	200	07846	1	200	10155	55	100
00610	14	200	02711	80	100	05890	34	300	07846	20	200	10188	72	100
00619	89	200	02744	1-100	25	05504	65	500	07873	70	300	10201	73	300
00635	83	100	02754	12	200	05530	57	100	07893	1-100	50	10230	17	200
00655	38	300	02780	44	4 000	05561	76	300	07992	80	300	10257	18	100
00709	92	300	02833	28	300	05579	78	100	08020	85	200	10259	35	300
00717	95	500	02906	64	100	05581	62	200	08027	11	300	10314	69	300
00723	90	25	02923	33	4 000	05669	54	300	08037	1-100	25	10374	34	200
00735	64	200	02933	63	300	05672	72	300	08050	50	500	10480	63	100
00747	62	300	02946	94	300	05692	55	200	08077	29	300	10537	4	300
00758	50	200	02966	63	100	05737	45	300	08099	49	300	10614	63	100
00769	43	4 000	03053	42	200	05750	86	300	08151	11	100	10656	71	300
00845	1-100	25	03110	31	200	05819	2	200	08153	97	500	10685	42	300
00866	54	200	03185	4	300	05870	54	300	08160	1-100	25	10685	95	4 000
00869	69	200	03221	37	4 000	05874	9	100	08310	32	500	10688	63	25
00880	53	25	03227	11	200	05899	33	4 000	08356	73	4 000	10771	23	6 000
00951	61	200	03244	31	100	05905	18	100	08501	63	300	10776	81	100
00985	61	100	03267	84	25	05937	24	100	08502	80	4 000	10841	46	500
01021	86	200	03304	62	300	05952	91	200	08586	17	500	10848	15	300
01046	10	100	03311	97	200	05966	57	300	08594	50	100	10953	76	500
01051	56	4 000	03320	50	300	05971	65	200	08695	28	300	11018	28	100
01104	83	100	03442	87	100	06034	49	300	08699	80	500	11024	27	300
01159	79	200	03436	70	300	06084	54	200	08707	47	100	11070	45	300
01194	56	500	03569	67	4 000	06344	53	300	08814	20	500	11103	62	300
01211	90	25	03576	27	100	06415	98	500	08826	90	4 000	11169	65	300
01265	50	200	03591	91	500	06442	56	100	08910	64	300	11173	74	300
01314	69	100	03624	73	300	06492	52	500	08918	80	100	11213	6	300
01319	7	200	03673	1-100	25	06559	14	100	08933	1	100	11269	9	200
01410	36	100	03700	8	200	06681	32	200	08973	49	300	11275	8	6 000
01412	5	5 00	03738	1-100	25	06687	70	5 00	08983	82	100	11286	29	500
01443	61	200	03750	90	200	06694	30	300	08989	55	100	11287	9	500
01449	96	300	03832	1-100	25	06737	11	100	09022	75	6 000	11299	78	200
01482	17	200	03912	64	200	06782	1-100	25	09062	21	25	11403	66	100
01498	48	300	03933	61	100	06835	88	300	09158	6	100	11439	65	100
01502	79	300	03950	65	300	06833	72	100	09209	59	300	11481	79	300
01555	85	300	04092	74	100	06921	83	100	09231	46	200	11509	22	100
01602	67	100	04293	13	6 000	06937	87	300	09234	32	4 000	11632	51	100
01621	31	500	04315	21	300	07000	32	300	09308	31	25	11749	10	25
01622	38	200	04333	29	300	07000	16	300	09357	30	100	11758	50	100
01723	25	25	04356	96	200	07028	1-100	25	09383	1-100	50	11909	63	200
01769	18	300	04397	45	100	07032	93	25	09413	79	100	11936	29	100



Цена 30 коп.

*Гослото 7-го класса 16 мая 1960*  
*Календарный*

№№ серий	№ № лотер. билет.	Стоим. выигр. в руб.	№№ серий	№№ лотер. билет.	Стоим. выигр. в руб.	№№ серий	№№ лотер. билет.	Стоим. выигр. в руб.	№№ серий	№№ лотер. билет.	Стоим. выигр. в руб.	№№ серий	№№ лотер. билет.	Стоим. выигр. в руб.
11945	36	300	12511	65	200	13146	59	300	13892	98	100	14385	15	6 000
11947	48	300	12550	60	200	13246	14	300	13925	64	300	14413	83	200
11990	58	25	12554	53	300	13293	30	300	13931	17	500	14424	96	300
11992	100	100	12644	64	300	13450	11	100	13995	48	300	14437	88	100
12006	98	100	12808	20	500	13561	84	300	14053	1-100	25	14483	87	100
12085	69	300	12836	4	200	13587	60	300	14112	40	500	14506	71	100
12091	6	200	12866	4	100	13660	39	100	14177	7	100	14514	85	300
12193	90	100	12893	67	100	13692	89	300	14190	1-100	25	14543	18	200
12207	78	300	12900	45	25	13752	24	100	14255	66	100	14617	8	200
12251	70	100	12992	46	300	13770	75	100	14257	1-100	25	14633	71	100
12266	51	4 000	13020	87	100	13822	91	100	14280	64	100	14708	32	100
12271	79	300	13055	35	200	13834	88	500	14281	87	100	14839	50	500
12276	90	500	13114	73	300	13885	16	300	14364	89	300	14894	68	100
12350	63	100	13136	82	300	13889	60	100	14372	12	300	14947	49	100

## Порядок получения выигрышей

1. Выигрыши по желанию выигравшего выдаются вещами или деньгами согласно списку выигрышей.

2. В таблице указана только стоимость выигрыша. Список выигрышей и стоимость каждого из них помещены на обороте лотерейного билета. Наименование выигрыша соответствует стоимости, помещенной в списке выигрышей.

3. Денежная выплата выигрышей в 25 и 50 рублей производится немедленно деньгами по предъявлению билета всеми госруссберкассами.

4. Для получения всех выигрышей вещами, а также получения выигрышей деньгами от 100 руб. и выше выигравший пересылает свои билеты открытым почтовым письмом по адресу: Москва, Маросейка, 3/13, Лотерейному комитету Автотора; при пересылке билета выигравший указывает свое желание получить выигрыш натурой и чем именно или деньгами, одновременно сообщая свой почтовый адрес, точно и разборчиво написанный, а также, если выигрыш предназначается к получению натурой, — наименование ближайшей железнодорожной станции или пристани и почтового отделения.

5. Выигрыши пересылаются выигравшим за счет Лотерейного комитета.

6. Срок заявки на получение выигрыша устанавливается в 6 месяцев со дня опубликования таблицы выигрышей в газете «Известия ЦИК СССР и ВЦИК» или «Экономическая жизнь».

7. Выигрыши, неостребованные держателями в 6-месячный срок со дня тиража, поступают в распоряжение общества Автотор.

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

9. Лотерейные билеты, на которых оказались попорченными или перепарченными №№ билетов, серий или разрядов, считаются недействительными и никаких заявлений о выдаче выигрышей по таким билетам ЦС Автотора не принимает.

Все справки по вопросам, связанным с получением выигрыша, можно получить в Лотерейном комитете ЦС Автотора — Москва, Маросейка, д. 3/13, а также во всех областных, краевых, республиканских, районных советах Автотора и коллективах о-ва.

Председатель тиражной комиссии — СМЕРНОВ

Зам. председ. тиражной комиссии от ЦС Автотора — СОСНОВСКИЙ

Зам. председ. тиражной комиссии от Мосфинотдела — ЯБЛОКОВА

## Члены тиражной комиссии:

от МОСПС — ЛОШИННИН, от нач. упр. войск вн. охр. Моск. воен. окр. — КОБЕЛЕВ, от пом. нач. войск вн. охр. Моск. воен. окр. — РЕВЗИН, от горкома шоферов — САФАРОВ, от Бауман. райсов. РК и КД — КУВШИНОВ, от Вахкинского совета Автотора — КУЛАГИН, ГАНОВЕ, МАХМУДОВ, от Зап.-Сиб. крайсовета Автотора — СИТНИКОВ, от Ухтомского райсовета Автотора — ФИЛАТОВ, от Коломенского райсовета Автотора — ГОЛОВ, от Бауманск. райсовета Автотора — АНДРЕЕВ, от Дзержинск. райсовета Автотора — КЛЮКОВ, от Красно-Пресн. райсовета Автотора — ТИМОШИН, от Ногинск. райсовета Автотора — КЛЫГВИН, от Сталнинского райсовета Автотора — КУЗНЕВ, ГРУБОВ, от Октябрьск. райсовета Автотора — ЦИШКЕВИЧ, от Ленинск. райсовета Автотора — ВАЙШТЕЙН, от Мосгорсовета Автотора — АНТОНОВ, от Электрокомбината — ЛИТВИНОВ, от з-да им. Сталина — ИВАШКЕВИЧ, от з-да им. Ильича — СЫЧЕВ, от ЦИС НКПС — ВЕРЕКВИН, от ф-ки «Буревестник» Сок. р-на — ЦЫГАНКОВ, от Н части Кировского р-на — БАЛАКИРЕВ, от ф-ки «Большевик» — КОНЫШЕВА, от з-да им. Войкова — ДОБРЕНКОВ, от з-да «Фрезер» Сталин. р-на — МУДРИЦЕВ, от з-да «Серп и молот» Пролет. р-на — ГОЛЬФАРД, от Лоткома ЦС Автотора — ДВОРЦОВ, от Лоткома Мосгорсов. Автотора — АНХИМУК.

Ответственный секретарь тиражной комиссии — ДЕРЖАВИН.