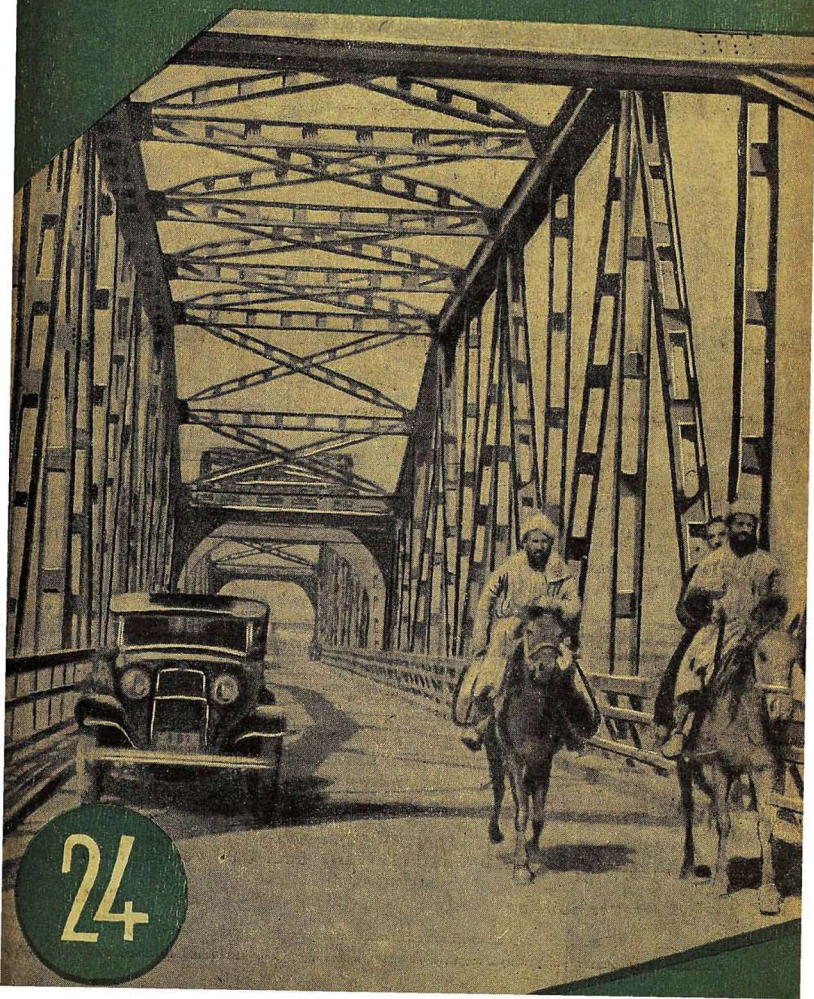


ЗА ДУАЕМ



24

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Занимаем

ЖУРНАЛ ВСЕСОЮЗНОГО

ОБЩЕСТВА АВТОДОР

ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ

Автомобиль — трудящимся!

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



Сергей Миронович КИРОВ

ОТ ЦЕНТРАЛЬНОГО КОМИТЕТА ВСЕСОЮЗНОЙ КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ (большевиков)

Центральный комитет ВКП (большевиков) с великим прискорбием извещает партию, рабочий класс и всех трудящихся Союза ССР и трудящихся всего мира, что 1 декабря в Ленинграде от предательской руки врага рабочего класса погиб выдающийся деятель нашей партии, пламенный, бесстрашный революционер, любимый руководитель большевиков и всех трудящихся Ленинграда — секретарь Центрального и Ленинградского комитетов ВКП (большевиков), член Политбюро ЦК ВКП(б) товарищ СЕРГЕЙ МИРОНОВИЧ КИРОВ.

Потеря товарища КИРОВА, любимого всей партией и всем рабочим классом СССР, кристально чистого и непоколебимо стойкого партийца, большевика-ленинца, отдавшего всю свою яркую, славную жизнь делу рабочего класса, делу коммунизма, является самой тяжелой потерей для всей партии и Страны советов за последние годы. Центральный комитет верит, что память о товарище КИРОВЕ, светлый пример его бесстрашной неутомимой борьбы за пролетарскую революцию, за строительство социализма в СССР будут вдохновлять миллионы пролетариев и всех трудящихся на дальнейшую борьбу за торжество социализма, за окончательное искоренение всех врагов рабочего класса.

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ ВСЕСОЮЗНОЙ КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ (большевиков)

Нашу партию постигло большое несчастье. 1-го декабря от руки злодея-убийцы, подосланного классовыми врагами, погиб товарищ КИРОВ. Не только для нас — его близких друзей и товарищей, но для всех знавших его по революционной работе, знавших его как бойца, товарища и друга, смерть КИРОВА является ничем невознаградивой утратой. От руки врага погиб человек, который всю свою яркую жизнь отдал делу рабочего класса, делу коммунизма, делу освобождения человечества.

Товарищ КИРОВ представлял из себя образец большевика, не знавшего страха и трудностей в достижении великой цели, поставленной партией. Его прямота, железная стойкость, его изумительные качества вдохновенного трибуна революции сочетались в нем с той сурдностью и мягкостью в личных товарищеских и дружеских отношениях, с той лучистой теплотой и скромностью, которые присущи настоящему ленинцу.

Товарищ КИРОВ работал в разных частях Союза ССР и во время подполья и после Октябрьской революции, — в Томске и Астрахани, во Владикавказе и Баку — и всюду он высоко держал знамя партии и завоевывал для дела партии миллионы трудящихся своей неутомимой, энергичной и плодотворной работой революционера.

Последние девять лет товарищ КИРОВ руководил организацией нашей партии в городе Ленина и Ленинградской области. В кратком скробном письме нет возможности дать оценку его деятельности среди трудящихся Ленинграда. Трудно было бы найти в нашей партии более подходящего руководителя для рабочего класса Ленинграда, так умело спаявшего всех партийцев и весь рабочий класс вокруг партии. Он создал во всей Ленинградской организации ту атмосферу большевистской организованности, дисциплины, любви и преданности делу революции, коими отличался сам товарищ КИРОВ.

Ты был близок всем нам, т. КИРОВ, как верный друг, любимый товарищ, надежный соратник. До последних дней своей жизни и борьбы мы будем вспоминать тебя, дорогой друг, и будем чувствовать горечь нашей утери. Ты был всегда с нами в годы тяжелых боев за торжество социализма в нашей стране, ты был с нами всегда в годы колебаний и трудностей внутри нашей партии, ты пережил с нами все трудности последних лет, и мы потеряли тебя в момент, когда наша страна достигла великих побед. Во всей этой борьбе, во всех наших достижениях много твоей доли, много твоей энергии, силы и пламенной любви к делу коммунизма.

Прощай, наш дорогой друг и товарищ Сергей!

И. СТАЛИН
С. ОРДЖОНИКИДЗЕ
В. МОЛотов
М. КАЛИНИН
К. ВОРОШИЛОВ
Л. КАГАНОВИЧ

А. МИКОЯН
А. АНДРЕЕВ
В. ЧУБАРЬ
А. ЖДАНОВ
В. КУЙБЫШЕВ
Я. РУДЗУТАК

С. КОСИОР
П. ПОСТЫШЕВ
Г. ПЕТРОВСКИЙ
А. ЕНУКИДЗЕ
М. ШКИРЯТОВ
ЕМ. ЯРОСЛАВСКИЙ
Н. ЕЖОВ.

СПЛОТИМСЯ ЕЩЕ ТЕСНЕЕ ВОКРУГ МОГУЧЕЙ ПАРТИИ ЛЕНИНА

Президиум Центрального совета о-ва Автодор СССР от лица сотен тысяч трудящихся-автодоровцев выражает глубокую скорбь о невозвратимой утрате выдающегося деятеля великой большевистской партии, пламенного трибуна революции, железного большевика, секретаря Центрального и Ленинградского комитетов ВКП(б), члена Политбюро **Сергея Мироновича Кирова**, сраженного злодейской рукой врага рабочего класса.

Светлый образ пламенного революционера т. Кирова, соратника великого Сталина, отдавшего всю свою жизнь на дело рабочего класса, будет всегда жить в сердцах трудящегося человечества и вдохновлять его на новые подвиги под знаменем партии Ленина — Сталина.

Трудящиеся-автодоровцы! Сплотимся еще крепче в этот скорбный час вокруг могучей большевистской партии, ее ленинского ЦК и любимого вождя т. Сталина!

Удесятим нашу бдительность и боеспособность в борьбе за окончательное, беспощадное искоренение всех врагов рабочего класса, за полную победу социализма!

Президиум Центрального совета
Автодора СССР

ТЯЖЕЛАЯ УТРАТА

С глубокой скорбью, острейшим чувством незапамятной потери приняла широкая автодоровская общественность Ленинграда известие о трагической гибели вождя ленинградских большевиков **Сергея Мироновича КИРОВА**, павшего жертвой подлого удара наймита классовых врагов.

Невыразимо тяжело говорить сейчас о **Сергее Мироновиче**, сознавая, что его уже нет среди нас. С трудом мысль находит те слова, которые могли бы выразить, какого друга потеряли автодоровцы в его лице.

Мы помним, как живо интересовался **Сергей Миронович** всеми вопросами дорожного и автомобильного дела в Ленинграде и области.

Летом этого года мы часто видели его на ответственных участках работы на Киевском шоссе, и каждое появление его здесь зажигало всех желанием во что бы то ни стало закончить работу в кратчайшие сроки.

Мы помним, с каким вниманием **Сергей Миронович** относился к проблеме газогенераторного автомобиля, живо интересуясь результатами прошлогоднего пробега, организованного Автодором по маршруту **ЛЕНИНГРАД — ТИФЛИС**, и проявля живейший интерес к последнему, только на-днях

закончившемуся пробегу газогенераторов **МОСКВА — ЛЕНИНГРАД — МОСКВА**.

Участие и активнейшая поддержка **Сергея Мироновича** обеспечили успехи тракторостроения на „Красном путиловце“, давшем первые отряды из тех 100 тысяч тракторов, о которых говорил **ИЛЬИЧ**, предвидя торжество колхозного строя на полях нашей страны.

Его же помощи обязано рождение на „Красном путиловце“ первенца советских мощных легковых автомобилей—**Л-1**.

Чувство невыразимой скорби сжимает наши сердца в эти тяжелые для всех ленинградских большевиков часы, но, помня жизнь и заветы **Сергея Мироновича**, его страстную борьбу за новую жизнь нашей страны, за каждое новое достижение техники, его кипучую и всестороннюю деятельность, мы обещаем напрячь все силы, чтобы обеспечить скорейшее решение тех задач в области дорожного и автомобильного дела, которыми так интересовался **Сергей Миронович**.

Президиум и актив Ленинградского
областного совета Автодор

УХОД ЗА ДОРОГОЙ ВАЖНЕЕ ВСЕГО

Постановление Совнаркома от 6 ноября „О мероприятиях по улучшению дорожного хозяйства“ требует от всех дорожных работников „сосредоточить основное внимание на освоении выстроенной дорожной сети, улучшении ремонта и содержании существующих дорог“.

Это постановление заставляет о-во Автодор также пересмотреть свою работу по дорожному строительству и поставить во главу угла помощь дорожным органам в лучшей эксплуатации дорог.

Нужно сказать, что в деле дорожной эксплуатации автодорожная общественность может сделать не меньше, а даже значительно больше, чем в постройке новых дорог.

Опыт передовых краев, областей и районов, отдельных базовых советов и колхозных коллективов показывает, какое огромное поле деятельности открывается перед Автодором при наличии жизнеспособных, активно действующих организаций. Особенно заметна роль Автодора на так называемых дорогах местного значения.

Вот, например, базовый совет Березниковской МТС все новопостроенные и отремонтированные дороги прикрепил к 74 бригадам автодорожцев, из которых составлена цепь ухода от колхоза к колхозу и полевому табору, от табора к молотилке и дальше, к элеватору. Прикрепленная дорога содержится в полном порядке. В районе деятельности этой МТС автодорожцы установили 200 дорожных указателей и отремонтировали 90 километров просеочной дороги.

Ликвидация обезличенности и беспризорности дорог, закрепление каждого участка за определенным хозяйством—первая и важнейшая задача всех местных автодорожеских организаций.

Установка дорожных знаков, а также дощечек с указанием направления и ближайшего населенного пункта вполне посильна для всех автодорожеских организаций и должна стать делом чести и заботы всякого автодорожеского коллектива, желающего участвовать в работе по улучшению дорожного хозяйства.

Автодорожеские организации могут оказать огромную помощь дорожным органам и в озеленении дорог и защите их от снега. Изготовление простейших снеговых щитов и установка их на дорогах является сравнительно несложным делом, и если автодорожцы по-большевистски возьмутся за это дело, они смогут оказать большую помощь дорожным органам.

Ни одна ямка, выбоина, пучина или другое повреждение дороги не должны пройти мимо внимания автодорожеской организации. И если автодорожцы не смогут исправить повреждение своими силами, то они должны своевременно сигнализировать и требовать от дорожного органа немедленного исправления дороги.

Переключенные центра внимания автодорожеской организации на вопросы содержания и ухода за дорогой нисколько не должно отразиться на работе Автодора по содействию строительству новых дорог, мостов и т. д. Попрежнему автодорожеские организации должны активно включаться в выполнение планов дорожных органов, особенно в части мобилизации населения на трудовое участие по дорожному строительству.

Наступила зима. Дорожностроительный сезон текущего года закончился и теперь, в широких масштабах разворачивается подготовка к строительству 1935 года. Общеизвестно, что успех дорожных работ в значительной мере зависит от того, как используется для подготовки зимний период. Необходимо позаботиться, чтобы в ближайшие два месяца на дорожные участки были полностью вывезены строительные материалы, дорожные машины отремонтированы и изготовлены новые простейшие дорожные снаряды.

Автодорожеские организации должны развернуть широкую сеть дорожных кружков и подготовить за зиму из среды колхозников людей, знающих технику строительства дорог.

Наступающий 1935 год должен стать годом решительных побед над бездорожьем.

СОДЕРЖАНИЕ	Памяти Сергея Мироновича КИРОВА	Стр.	Инж. С. НОТОВ. — Ремонт автомобиля новейшим оборудованием советского производства	16	ДЕКАБРЬ 1934 г. 24
	Уход за дорогой важнее всего	1	Детали трансмиссии Тэлбот	19	
	Инж. БЕЗОБРАЗОВ. — Опыт передовых сельсоветов Западной области	4	Ю.Д. Лондонская автомобильная выставка	20	
	М. СОЛОМОНОВ. — Первые итоги строительства московского дорожного „паука“	5	Мытарства ижевского автотехникума	21	
	Инж. Н. МЕНГЕЛ. — Широко использовать местные материалы для строительства дорог	6	Новости мировой автодорожной техники	22	
	Инж. Н. МЕНГЕЛ. — Широко использовать местные материалы для строительства дорог	6	Техническая консультация	24	
	М. СРЕДНЕВ. — Военная подготовка шоферов	8	Обмениваемся опытом гаражей	26	
	Д. ВОРОНИН. — Вакуум-карбюратор НАТИ	10	Вести с мест	27	
		14	Автодорожная хроника	29	
			Систематический указатель материалов, помещенных в журнале за 1934 г.	30	

В номере 41 иллюстрация

На обложке: Новый мост для автомобильного движения в районе Сталинабада фото ШАЙХЕТА

ОПЫТ ПЕРЕДОВЫХ СЕЛЬСОВЕТОВ ЗАПАДНОЙ ОБЛАСТИ

В Западной области почти все сельсоветы включились в конкурс на лучшее выполнение плана дорожного строительства.

9 октября состоялся заседание конкурсной комиссии Главдортранса, которая признала лучших Крутовратский сельсовет Великолудского района и Мазыкинский и Кожуховичский сельсоветы Хиславичского района. Эти сельсоветы, используя трудовое участие населения, построили хорошие дороги.

Крутовратский сельсовет до 1934 г. осуществлял связь с районным центром и железнодорожной станцией Великие Луки по старому большаку. Это была извилистая дорога длиной 16 км, протекающая по топким болотам и оврагам. В сухую погоду по ней можно было везти не больше 160—240 кг груза, в распутицу же она становилась совершенно непроезжей. Особенно гиблым местом считалась гора Дубница, которую приходилось объезжать, делая петлю в 3 км по косогорам и болотам.

К строительству на месте этого тракта улучшенной грунтовой дороги Крутовратский сельсовет приступил в июле 1933 г.

Тогда удалось сделать предварительные работы: пробить новую трассу, выпрямившую дорогу до 12 км, и начать земляные работы. С осени были подготовлены карьеры, собран камень и заготовлен лес. Как только установился зимний путь, эти материалы вывозились на дорогу.

Весной каждый колхоз выделил постоянную бригаду. На линии работало 4 бригады, на профилировке и земляных работах—3 и на постройке мостов и труб—1 бригада. В помощь бригадам организовывались массовые субботники.

Дорожными работами руководил сельский штаб во главе с председателем сельсовета В. Головым. Каждый член штаба был прикреплен к определенному участку.

В процессе работы создавался крепкий дорожный актив. Особенно выделялись ударники Богданов и Волков, систематически перевыполнявшие нормы выработки. В женской бригаде лучшие ударницы Трофимова и Михайлова при рытье канав вместо нормы 7 пог. м давали 10—12 пог. м.

Соревнование бригад и систематическая проверка работы членами штаба и техническим персоналом района обеспечили высокое качество работы. Построенная дорога имеет правильный профиль, мелкие водостоки перекрыты 26 каменными трубами, а крупные—мостами. Мосты и трубы выполнены прочно и красиво. Верхняя часть полотна покрыта 10-сантиметровым слоем песка, что делает дорогу хорошо проезжей в любое время года. К 1 сентября дорога была уже закончена и сдана в эксплуатацию.

Трудовое участие населения выполнено на 272 проц., но на этом не остановились и решили использовать конец строительного сезона для окончательной отделки дороги. Было приступлено к прорытию нагорных и отводных канав, производилась посадка зеленых насаждений и исправлялись подъездные пути к колхозам.

«Наша дорога должна быть гладкой, как яичко»,—говорят крутовратские колхозники своим

дорожным бригадирам, и бригадиры этот наказ выполняют с честью. Полотно дороги после каждого дождя тщательно выглаживается утюгами.

Мазыкинский и Кожуховичский сельсоветы в 1934 г. сосредоточили свою работу на тракте Хиславичи—Мстиславль, который несколько десятилетий не ремонтировался и пришел в совершенную негодность.

50 км этой дороги, связывающей Хиславичский район с железнодорожной станцией, являлись настоящим бедствием для колхозников.

В 1934 г. Мазыкинский и Кожуховичский сельсоветы на своих территориях дали 15 км прекрасной гравийной дороги шириной 8,5 м.

Опыт работы этих сельсоветов должен быть учтен остальными сельсоветами Западной области.

Дорожные секции как в Кожуховичском, так и Мазыкинском сельсоветах являлись подлинными организаторами работы. Работы проводились бригадным методом, широко использовались соревнование и ударничество. Сейчас сельсоветы насчитывают много энтузиастов—ударников дорожного строительства, систематически перевыполнявших свою норму.

Но что особенно отличает работу передовых сельсоветов Хиславичского района, это внимательное отношение ко всяким нововведениям и к вопросам механизации.

Так, вскрытые осенью 1933 г. для зимней вазки карьеры тщательно укрывались костью и соломой, благодаря чему карьеры не промерзали и не заносились снегом. При сельсоветах организовывались строительные дворы, на которых зимой изготовлялись типовые мосты, трубы и простейшие дорожные снаряды. Весной готовые мосты и трубы устанавливались на места в течение одной пятидневки.

На дорогах все лето работал грейдер, металлические и деревянные утюги. К посадке деревьев около дороги была привлечена школа крестьянской молодежи со своими специалистами по насаждению.

Закончив в августе дорогу и наладив за ней регулярный присмотр, колхозы перебрали свои силы на постройку подъездных путей, решив использовать до конца строительный сезон. К 20 сентября Кожуховичским сельсоветом было построено 15 км подъездных грунтовых дорог.

«Ведь для себя работаем»,—говорят колхозники и перевыполняют в 2—3 раза положенное количество трудовой. Кроме работы на своем участке колхозы организовали широкую помощь своему районному центру. Когда в Хиславичах на постройке мостовой нехватало песка и камня, колхозы выслали около 70 подвод на подвозку материалов.

По решению конкурсной комиссии Главдортранса передовые сельсоветы выделяют бригады для поездок по Западной области. Подготовить свои дороги к приезду этих бригад, широко используя их опыт,—вог задача остальных сельсоветов.

ПЕРВЫЕ ИТОГИ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСКОВСКОГО ДОРОЖНОГО „ПАУКА“

В августовском номере (№ 17, стр. 3) «Зарулем» мы приводили много технических данных о ходе строительства подъездных путей к Москве. Это было после июльского постановления МК ВР (6), в котором указывалось, что «хотя подготовка к строительству была произведена значительная, тем не менее разворот строительных работ совершенно не обеспечен». На 15 июля имелось 9,04 км построенных черных дорог, т. е. план был выполнен всего на 2,9 проц.

Значительно более благоприятную картину мы застаем к концу текущего строительного сезона, к 15 ноября.

Разных видов дорог по плану надо было провести 327,3 км, в том числе гудронированных 293,8 км. На 13 ноября проведено гудронированных дорог 284,2 км—таким образом план был выполнен на 86,8 проц. При этом по ряду важнейших направлений план выполнен полностью (Можайское шоссе, г. Тула) и даже перевыполнен (Рязанское шоссе—103,7 проц., Ярославское—130 проц.). По г. Калинин план выполнен на 113,3 проц. Это значит, что площади и улицы г. Калинин (как и Тулы) залиты переклассным асфальтом.

Громадное внимание обращалось на механизацию работ. Без смесителей, например, нельзя было и думать о проведении асфальтовых дорог на такие значительные расстояния.

К смесителям советской конструкции в начальный период работы относились иронически, скептики называли их «смешители» или «смесители», так как часто смешались те лодыри, которые желали около них работать без всяких забот и усилий.

Установка была взята на то, чтобы во что бы то ни стало использовать те смесители, которые имеются сейчас. Их реконструировали на ходу и хотя они еще нуждаются в дальнейшем улучшении, но опыт показал, что с советскими смесителями можно успешно работать.

На опыте работы смесителей Мособлдортранс выступил к началу строительства 1935 г. более совершенные смесители советской конструкции.

Особое внимание обращалось на подготовительные операции, на подбор и состояние мате-

риалов, на своевременную обеспеченность смесителей необходимым материалом и топливом, на качество и состояние заполнителя, влажность его. В июле смеситель давал в день в среднем 30 т материала, а в августе и сентябре—90—100 т.

Был установлен постоянный контроль над качеством дорожных работ, над механизмами, состоянием полотна дороги. Этому делу был посвящен ряд конференций техперсонала строительства, с участием авторитетных специалистов.

Громадное значение имело то, что значительное количество квалифицированных рабочих, вполне освоившихся с процессом работы, закрепилось за отдельными участками работ.

С конца июля был произведен тщательный отбор руководителей наработ, дорожные участки были усилены проверенными и опытными начальниками. На каждом наработе были учреждены должности главных инженеров. Кроме того на каждом наработе были назначены партгорги.

Партгорги и представители профсоюзных организаций развернули энергичную массовую работу среди рабочих строительства. Последним стало понятно все значение строительства дорожного «паука» для транспорта красной столицы. Судьбы строительства стали близки рабочим массам. Широко развернулось ударничество и социальное соревнование бригад. Слеты ударников были важным фактором в выполнении производственного плана и в борьбе за качество.

Однако не на всех участках дело шло гладко. И до последних дней на многих наработках имеются срывы в работе. Еще в октябре руководство наработа № 2, Ленинградского шоссе (г. Клин) было снято. Нараб Али и партгорг Соколов привлекаются к партийной ответственности за то, что допустили полный развал в работе, резкое снижение производительности смесителей, выход из строя механизмов, невнимание к бытовым нуждам рабочих.

Ряд организационных неувязок—несвоевременная доставка материала и горючего, простой машин, отсутствие щебня, дров и пр.—привел к тому, что смесители все еще продолжают рабо-



Работы по асфальтированию Рязанского шоссе

Фото М. Прехнера



Укладка и укатка массы на строительстве шоссе Энтузиастов (Москва)

Фото М. Прехнера

тать с низкой производительностью. За 9 дней ноября общий выпуск массы составил 10 548 т против 24 626 т по норме. Производительность смесителей в среднем выразилась в 42,8 проц.

Пестрота производительности смесителей сказывается и на чрезвычайной пестроте выполнения всего плана дорожных работ. В то время как большинство шоссе пришло к 15 ноября с выполнением и перевыполнением плана, имеются еще шоссе, где работы весьма отстают. Так, на Серпуховском шоссе годовой план работы выполнен на 48 проц., на Варшавском—на 63,6 проц., Каширском—на 80 проц. Здесь дело тормозилось из-за нехватки строительного материала. Мособлдорстрой не принял достаточных мер к обеспечению отстающих участков стройматериалами и прочим снабжением.

Мособлдорстрой не хочет расставаться с кадрами дорожных рабочих, которых он выковал после июльского периода работ. Мособлсподком уже вынес принципиальное постановление не ослаблять темпов работы по расширению подмосковного «паука» в 1935 г. План строительства еще не утвержден, но уже выявляются работы в объеме до 450 км дорог.

Для этих работ решено закрепить за собой свыше 2 000 отборных рабочих. Облдортранс направляет их на зимние 3-месячные дорожные курсы. Рабочие охотно поступают на курсы и

дают обязательство к весне, по первому зову Мособлдорстроя, вернуться на дорожные работы. Это будущие десятки, мастера дорожного строительства. Это «золотой фонд» дорожных кадров для всей Московской области.

Остальные рабочие «паука» размещаются по зимним стройкам Москвы и области, с полным учетом их местонахождения, для того чтобы не прерывать с ними связи. Это большей частью чернорабочие, которые хорошо сработались на «пауке» и готовы к весне по первому зову Мособлдорстроя вернуться на дорожную работу.

Два слова о московском Автодоре. Руководители Облдортранса и Облдорстроя на вопросы: в чем выразилось участие автодорожных организаций в строительстве «паука»,—недоуменно разводят руками и спрашивают:

— Где Автодор, покажите нам хотя бы одну живую автодорожную ячейку.

На бездействии Мособлавтодора на строительстве «паука» нам приходилось неоднократно указывать. Мособлавтодор и его организации на местах последовательны в своем бездействии до конца.

Печальная последовательность.

М. Соломонов

Укатка щебня на месте бывших пучин по Серпуховскому шоссе

Фото М. Прехнера



ШИРЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ МЕСТНЫЕ МАТЕРИАЛЫ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ

УЛУЧШЕНИЕ ГРУНТОВЫХ ДОРОГ ТОРФОМ

Обслуживание наших предприятий, совхозов и колхозов автотранспортом и необходимость полного использования автомобиля со всей стойчивостью требуют улучшения существующей сети низовых дорог, а также постройки сотен тысяч километров новых дорог, приспособленных для автомобильного движения.

Для того чтобы обеспечить колхозы, совхозы и промпредприятия хорошими дорогами, нет необходимости строить только дорогостоящие дороги с каменной одеждой или покрытые асфальтом. Такие дороги нужны лишь при очень густом и непрерывном движении. На большей же части дорог низовой сети бесперебойный проезд автомобилей и гужевых повозок может быть обеспечен путем постройки более дешевых грун-

отдельных деревьев, значительно хуже торф тростниковый и из мхов.

При использовании торфа размер его кусков не имеет значения. Одинаково пригодны как крупные куски, так и мелочь.

Производство работ

Улучшение песчаных грунтовых дорог торфом может быть произведено либо путем укладки торфа в ящике (корыте), предварительно вырытом на ширину проезжей части, либо путем его распылки с соответствующей обработкой поверхности дороги.

Первый способ следует применять в более сухих и незатопляемых местах и при движении около 300 повозок в сутки. Если же движение по дороге более слабое и участок дороги не сухой, то рекомендуется применять второй способ торфования.

При первом способе торфования дороги работы начинаются с устройства корыта (рис. 1). При сухой погоде следует делать корыто такой длины, чтобы можно было заполнить торфом все протяжение корыта в течение одного рабочего дня.

Вслед за прорытием корыта приступают к россыпи торфа. Все количество торфа, которое должно быть добавлено к грунту, рассыпается по корыту в два приема, примерно двумя равными по объему частями.

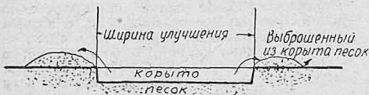


Рис. 1. Корыто для торфования

товых дорог, улучшенных местными дорожно-строительными материалами.

Одним из таких материалов является торф, широко распространенный в нашем Союзе, но, к сожалению, мало применяемый нашими дорожниками.

Торф добывается из естественных залежей в болотах и получается в результате медленного гниения там остатков растений. В отличие от обычного гниения на поверхности земли гниение в болотах происходит при очень слабом доступе воздуха и при значительном количестве воды, которая насыщает гниющие растительные остатки.

Торф представляет собой ценный материал для улучшения дорог, проходящих по пескам, особенно в сухих и возвышенных местах, где езда в связи с большой сыпучестью песка крайне затруднительна.

Выбор торфа

Не все виды торфа одинаково пригодны для улучшения песчаных грунтов. Наилучшим торфом считается тот, который хорошо разложился и не содержит большого количества неразложившихся стеблей, корней и других остатков растений. Кроме того, имеет большое значение и род растительности, из которой происходит данный торф. Лучшим для торфования песчаных грунтов считается торф, получившийся от гниения осок. Он темнокоричневого цвета и мелкозернистый по наружному виду. Хорош также торф, получившийся в результате гниения

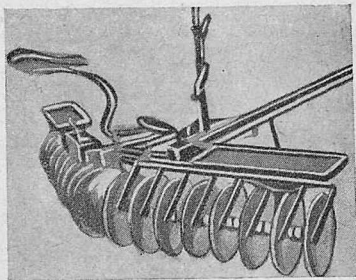


Рис. 2. Конная дисковая борола «Рондаль»

Когда сделана первая россыпь торфа по дну корыта на всем его протяжении, поверх торфа насыпается слой песка в 5—10 см и затем производится их взаимное перемешивание. При ручном способе работ перемешивание осуществляется лопатами и могилами, а затем грунт разравнивается граблями. Однако лучше производить перемешивание при помощи дисковой бороны (рис. 2), для чего потребуются 5—8 проходов бороной по одному месту.

Признаком удовлетворительного смешения торфа с грунтом считается более или менее равномерная окраска смеси и отсутствие отдельных мест, избыточно насыщенных торфом или не получивших достаточной добавки торфа.

После окончания смешения первой россыпи производится вторая россыпь торфа и второго слоя песка. Их точно так же перемешивают, окончательно выравнивают (профилируют) полотно утюгами или грейдером, а затем, если есть возможность, укатывают полотно катком весом 3—4 т.

Поперечный уклон такой дороге следует дать 0,04—0,06 (на 1 м ширины дороги подъем к оси 4—6 см), причем в умеренно влажных районах достаточен уклон 0,04, а в более влажных 0,05—0,06. Боковые канавы не копаются. Общая толщина слоя смеси в уплотненном виде должна быть 15—20 см (рис. 3).

При улучшении дороги по второму способу, т. е. раскладкой торфа поверх дорожного полотна, работы начинаются с разрыхления грунта улучшаемой полосы плугом или боровами, а дальнейшая последовательность работ будет такая же, как и при корытном способе.

Работы по торфованию не следует вести в дождливую погоду, так как слишком липкий торф затрудняет смешение и замедляет его просыхание. Слишком жаркая, сухая и ветреная погода также неблагоприятна для производства этих работ.

Определение необходимого количества торфа

Количество торфа назначается в зависимости от его разложившенности, крупности строения и от климатических условий района. При назначении количества торфа в основном можно пользоваться следующей таблицей:

РАЗЛОЖЕННОСТЬ ТОРФА	Корытный способ работ		
	Толщина улучшаемой корки в (см)	на 100 кв. м покрытия	
		Потребность торфа в рыхлом теле (в куб. м)	Потребность песка для присыпки первого слоя (в куб. м)
Сильно разложивш.	15	3,1—4,5	8,1—7,5
	25	5,2—7,5	13,5—12,3
Хорошо разложивш.	15	4,6—7,7	7,4—6,7
	25	7,7—12,8	12,2—10,2
Мало разложивш.	15	7,8—10,7	6—4,7
	25	1,3—17,7	10—7,9

При сильно разложившемся торфе растительные остатки неразличимы простым глазом, вода при сдавливании торфа в руке не выделяется, масса при сжимании хорошо продавливается через пальцы.

При хорошо разложившемся торфе заметны лишь некоторые растительные остатки, вода выделяется в очень небольшом количестве и она окрашена в коричневый цвет; масса продавливается через пальцы, немного пачкая руку.

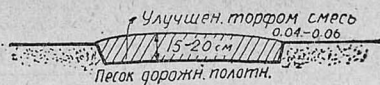


Рис. 3. Улучшенная торфом дорога (при корытном способе работ)

При мало разложившемся торфе заметны остатки растений, воды выделяется немного, масса почти не продавливается при сжатии через пальцы, поверхность торфа шереховатая от остатков растений.

Заготовка торфа

Выбранный для улучшения дороги торф следует заготовить заблаговременно и выдержать до производства работ в течение зимы в штабелях или в кучах, ибо промороженный торф хорошо смешивается с грунтом и легко разбивается в мелкие куски.

Употреблять торф, только что вынутый из болота, не рекомендуется, так как он затрудняет перемешивание.

Заготовленный торф следует хранить в кучах объемом 2—3 куб. м. В кучах меньшего размера торф пересохнет, а в кучах большего объема возникает опасность самовозгорания его. Помимо этого большие кучи нежелательны также и потому, что в них торф недостаточно промерзает.

Содержание дорог, улучшенных торфом

По мере открытия езды по дороге, улучшенной торфом, необходимо регулярно ее выглаживать дорожными снарядами (утюгом, грейдером) после каждого значительного дождя, а также в случае образования колеи.

Отдельные выбоины следует заделывать смесью песчаного грунта с торфом. При этом края выбоины вскирковываются, а добавляемая в выбоины смесь грунта с торфом утрамбовывается и присыпается слегка песком.

При продолжительной засухе торфованная дорога начинает пылить. Для уменьшения пыли рекомендуется присыпать дорогу слоем песка в 1—2 см. Такая же присыпка песка желательна и при затяжных дождях, когда из-за грязи дорога становится скользкой.

Инж. Н. Менгел

Если хочешь аккуратно
получать журнал

„ЗА РУЛЕМ“ в 1935 г.,

не забудь своевременно
подписаться в ближайшем
почтовом отделении

ВОЕННАЯ ПОДГОТОВКА ШОФЕРОВ

статья 4

РАБОТА ШОФЕРА ПО ЗАЩИТЕ СЕБЯ И МАШИНЫ ОТ АВИАЦИИ И ХИМИЧЕСКОГО НАПАДЕНИЯ ПРОТИВНИКА

Будущая война — это война машин, в которой все достижения современной техники будут использованы для поражения или ослабления противника.

Капиталистический мир лихорадочно готовится к войне и изобретает все новые и новые средства для истребления людей, а в связи с ростом машин (танков, броневиков, автомобилей

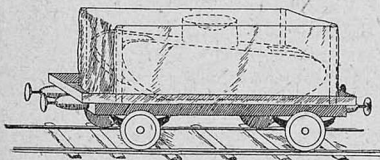


Рис. 1. Маскировка машин при перевозке по ж. д.

и т. п.) — и средства для истребления и порчи машин.

В условиях будущей войны шофер как водитель танка, бронемашин, автомобиля, должен так уметь работать, чтобы противник своими техническими средствами (авиацией, химией и др.) не мог принести существенного вреда.

Твердые знания, точный расчет, ежеминутная готовность, никакой паники — вот принципы, которыми в будущей войне должен руководствоваться каждый боец, в том числе и военный водитель.

В настоящей статье мы разберем способы и средства защиты от авиации и «газов» противника, какие должны знать и уметь употреблять водитель военной автомашины.

1. Способы и средства защиты от авиации противника (ПВО)

Для защиты и борьбы с авиацией противника существует противовоздушная оборона (сокращенно ПВО).

К ПВО в первую очередь относятся так называемые активные средства, которыми можно уничтожить авиацию или другие воздушные силы противника, а именно: наша авиация (самолеты-истребители), зенитная и приспособленная для стрельбы по воздушным целям артиллерия, пулеметы и, наконец, винтовки в руках метких стрелков.

Каждая автоколонна и танковая часть должны иметь соответствующие активные средства для борьбы с воздушным противником.

Кроме активных средств употребляются пассивные, предохраняющие или уменьшающие разрушительные действия авиации противника.

В боевой обстановке нужно уметь скрыть от противника и в особенности от его авиации мотеханизированные и автомобильные колонны, находящиеся как в движении, так и на месте стоянок. Делать это необходимо не только для предупреждения нападения, но и для того, чтобы противник не узнал, куда стягивается войска, а значит откуда предполагается нанести ему удар.

Для скрытия от противника своих войск и машин служит маскировка.

Замаскироваться — значит сделать себя и свою машину невидимыми для противника.

Маскировка должна производиться во всех случаях боевой работы всеми имеющимися средствами.

Маскировка делится на естественную и искусственную. К естественной маскировке относится использование местности и подручных средств, а именно: тени деревьев, домов, накрытие сучьями, хворостом, дерном и т. п.

К искусственной маскировке относятся: устройство дымовой завесы (ДВ¹), защитное окрашивание, применение маскировочных сетей, ковров и проч.

¹ ДВ — дымообразующие вещества.

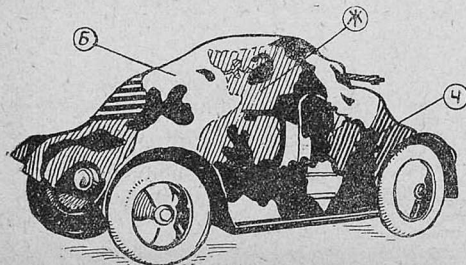


Рис. 2. Камуфлированный броневедомитель: ч — черные пятна; ж — желтые пятна; б — белые пятна

Общие правила маскировки автомашин

Каждая боевая машина имеет свой определенный контур (очертание), который водитель должен стремиться изменить во всех случаях, когда это возможно. Так, например, при перевозке машин по железной дороге устанавливают распорки и поперх затягивают брезентом с таким расчетом, чтобы вместо контура танка, бронемашины или автомобиля получилась четырехугольная фигура (рис. 1).

Чтобы машины не выделялись среди местности, их окрашивают в защитный цвет: летом — в зеленый, зимой — в белый. Для лучшей маскировки они могут иметь камуфлированную окраску, состоящую из пятен черного, желтого и белого цвета, распыляющих зрение на фоне местных предметов (рис. 2).

Блеск фар и никелированных частей от солнца виден очень далеко и хорошо. Поэтому все никелированные части должны быть окрашены в защитный цвет, а фары закрыты брезентовыми или кожаными чехлами. Ночью движение должно совершаться без света, а сигнальные фонари должны иметь защитные козырьки, чтобы свет их не был виден с воздуха.

Маскировка машин во время стоянки состоит в том, что их ставят в места, скрытые от воздушного и наземного наблюдения противника, например: в тень домов, сараев, под прикрытием деревьев и т. п.

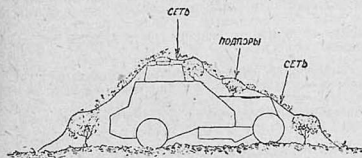


Рис. 3. Бронеавтомобиль, замаскированный маскетью

Каждый водитель перед остановкой должен наметить наиболее скрытое место для постановки своей машины. Вообще места стоянок и остановок машин выбираются, как правило, в местах, имеющих укрытие для машин. Тотчас же после постановки машины на место шофер должен приступить к ее маскировке, используя для этого подручный материал или маскировочные средства, имеющиеся на машине.

Подручным материалом для маскировки могут служить: ветки деревьев, солома, дерн, и т. п. Маскировочные средства — брезенты с защитной окраской, маскети и т. п. (рис. 3).

При маскировке необходимо закрывать все блестящие части (никель, стекла):

Кроме маскировки одиночных машин употребляется маскировка группы машин (подразделения, колонны) путем натягивания горизонтальных сетей (рис. 4).

При маскировке мест стоянок танков кроме закрытия самих машин необходимо маскировать и подъезд к ним (следы от гусениц). Следы от гусениц хорошо видны с самолета и по ним противник легко обнаруживает места стоянок танков. Заметание следов от гусениц производится замыкающей машиной, к которой привязываются ветки, касающиеся земли.

Маскировка машины в движении очень трудна и почти невозможна на открытых дорогах. Кроме видимости самих машин, движение мото-мехколонны обнаруживается по пыли. Поэтому необходимо выбирать скрытые дороги (лесные) или производить движение под прикрытием ночной темноты (без освещения фар).

При появлении воздушного противника в тех случаях, когда колонна еще не обнаружена, может быть произведена временная остановка машин с постановкой их в скрытые места.

Для маскировки движения танков в бою (танковой атаки) употребляется дымовая завеса, под прикрытием которой танки проникают в расположение противника. Дымзавеса может устанавливаться с земли автомашинами (химтанками), зажигающими дымшашки, а также с воздуха авиацией.

Кроме этих видов маскировки, благодаря шуму, производимому при движении танков, возникает необходимость в звуковой маскировке. Звукомаскировка производится путем создания постороннего шума, заглушающего звук работы танковых моторов, например: артиллерийской стрельбой, полетами самолетов и т. п.

Итак, мы видим, что водитель машины во всех условиях работы должен уметь хорошо маскировать свою машину.

Теперь посмотрим, как он должен поступить, если воздушный противник уже обнаружил колонну и нападает?

В этом случае необходимо произвести рассредоточение машин.

Рассредоточение машин

Если позволяет местность и проходимость машины, то выгодно произвести рассредоточение машин в разные стороны (рис. 5), если же колонна движется по дороге, состоит из колес-

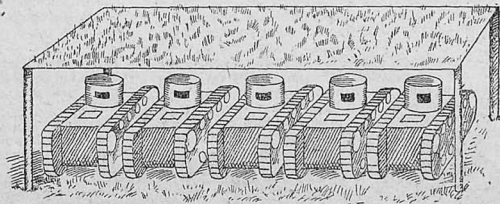


Рис. 4. Танки, замаскированные на стоянке горизонтальной сетью (каркасом)

ных машин и съехать с дороги в сторону нельзя, то рассредоточение производится увеличенным расстоянием между машинами.

Командир колонны подает сигнал «Авиация»¹. По этому сигналу головная машина ускоряет движение, а за ней и вся колонна, за исключением последней, которая берет удлиненную дистанцию (50—100 м) от впереди идущей, затем

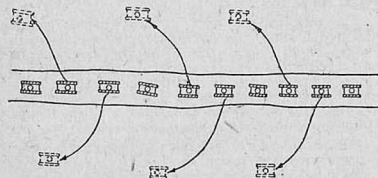


Рис. 5. Рассредоточение танковой колонны при нападении воздушного противника

удлиненную дистанцию берет вторая с хвоста и т. д. Таким образом увеличение дистанции начинается с хвоста, причем движение всех машин продолжается.

2. Способы и средства защиты от химических средств противника (ПХЗ)

Химические средства, употребляемые противником, от которых водитель должен уметь защитить себя, перевозимые грузы и машину, есть отравляющие вещества (сокращенно ОВ), называемые «газами».

ОВ, смешиваясь с воздухом или попадая на почву, растения, предметы и непосредственно на кожу—людей и животных, могут отравлять их, а предметы вооружения (оружие, машины) подвергать порче.

Все существующие ОВ можно подразделить по своему воздействию на организм человека и животных (токсические свойства) на 5 групп: удушающие, ядовитые, слезоточивые, нарывные и раздражающие (чихательные).

Свойства газов используются в войне для понижения боеспособности противника или выведения его войск и машин из строя. При поражении ОВ бойцы теряют возможность вести бой, а при надевании для защиты противогазов, стесняющих движение, уменьшается их боеспособность.

Выпуск «газов» производится различными способами: стрельбой химическими снарядами, минами, выпуском ОВ из газобаллонов, зажиганием ядовитых шашек, непосредственным поливанием, вернее, обрызгиванием ОВ движущихся войск и мото-мехколонн с воздуха самолетами.

Кроме выпуска «газов» употребляется заражение районов местности стойкими ОВ (долго не испаряющимися) с целью создания непроходимых районов на пути движения войск. Заражение местности может производиться из ручных ранцевых приборов, из автоцистерн (химавтомобилей) и из самолетов.

Средства химнападения опасны в том случае, когда войска и население к защите от них не подготовлены и действия их не знают. Тогда возникает паника и применение ОВ может нанести большое поражение людей и материальных ущерб.

Средствам химического нападения должны быть противопоставлены дисциплина и организованность, химическая грамотность, знание способов и средств химической защиты и умение их быстро и правильно применять.

Средства химической защиты подразделяются на личные, применяемые для защиты отдельного человека и бойца, и коллективные, применяемые для защиты группы людей и целого войскового подразделения (взвод, рота и т. д.).

К личным или индивидуальным средствам относятся противогазы, защитные одежды, защитные мази и др. К коллективным—газоубежища.

Для армии наиболее важными являются личные средства, так как они сохраняют возможность войскам и машинам производить движение, работы и вести огонь, т. е. сохраняют их боеспособность.

Противогазы—основное и наиболее распространенное личное средство, защищающее от ОВ глаза и дыхательные пути.

При применении противником средств химического нападения шофер должен продолжать свою работу, ибо всякое прекращение работы означает прекращение боевой деятельности войск и будет использовано противником для нашего поражения. Ни кабина шофера, ни броневой корпус без специального оборудования не защищают команду машины, в том числе и водителя, от ОВ.

Противогаз является наиболее надежным средством защиты и позволяет продолжать вождение машины, но требует для этого тренировки, сугубой внимательности и напряженности.

Поэтому каждый шофер должен отлично изучить противогаз, уметь его быстро и правильно применять и бережно хранить.

Боевые противогазы сейчас достаточно хорошо защищают почти от всех ОВ и дымов противника и задача водителя состоит в том, чтобы при опасности моментально его надеть¹.

Защитные одежды и мази

Кроме противогазов к средствам индивидуальной защиты людей относятся и защитные одежды, которые употребляются только против нарывных ОВ (шприта, лонзита, откуда и их название — противонривные одежды).

Защитная одежда (костюм) состоит из: комбинезона, изготовленного из специальной непроницаемой ткани, прорезиненных сапог и резиновых перчаток.

Такая защитная одежда надевается химическими командами, работающими в зараженной местности, и для массового использования не употребляется.

Для защиты бойцов при поливании ОВ с воздуха употребляются защитные накидки. Для прохода по зараженной местности—защитные чулки, надеваемые поверх сапог.

¹ Сигнал «Авиация» — движение красным флагом вверх и вниз.

¹ Сигнал «Газы» подается красным флагом—размахиванием вправо и влево.

Для предохранения кожи от действия нервных ОВ изготавливаются защитные мази. Перед преодолением зараженного района бойцы наносят на поверхность кожи защитную мазь, которую после преодоления смывают вместе с ОВ.

Из одежды каждый водитель автомашины должен иметь защитные перчатки.

Химическая защита машин и груза

Для возможности действия танков в местности, зараженной ОВ, без наведения противогазов, танки и броневые автомобили могут оборудоваться как газонепроницаемые. Газонепроницаемое или противохимическое оборудование боевой машины устраивается следующим образом:

а) все смотровые щели снабжаются толстыми стеклами, не пробиваемыми пулями;

б) все люки герметически закрываются (имеют резиновые прокладки);

в) обмен воздуха в броневом корпусе производится специальным насосом через фильтр.

В таком танке команда защищена от проникновения ОВ и может работать в условиях заражения ОВ совершенно нормально.

В необорудованных машинах водитель и команда машины должны немедленно принимать все меры для самозащиты, т. е. надевать противогазы, одежду и пр.

Все машины, в том числе и оборудованные, после прохождения отравленного района и после химнападения (обстрела химснарядами и минами) подвергаются дегазации.

Дегазация производится путем смывания ОВ с поверхности машины керосином или специальным составом. Водитель при дегазации должен быть защищен от действия смываемых ОВ (перчатки, противогаз).

Дегазация начинается с верхней части машины и постепенно доводится до низа, причем смотровые щели в это время заклиниваются деревянными клиньями или все люки наглухо закрываются. Если ОВ попало вовнутрь броневое корпуса, кузова автомобиля, то дегазация проводится и внутри.

После дегазации машина отводится в сторону от зараженного места, насухо протирается и оставляется для проветривания.

Мотор (двигатель) не дегазируется, так как при нагреве от работы ОВ испаряется и обезвреживается, но до полного испарения ОВ незащищенными руками до него прикасаться нельзя.

После окончания дегазации участок местности, на котором производилась дегазация, становится зараженным ОВ и должен быть закрыт для прохода или дегазирован известью.

Для дегазации одного танка требуется до 50 литров керосина, для автомобиля—в 2—3 раза меньше. Деревянные части дегазируются при заражении стойкими ОВ кашицей из хлорной извести.

При перевозках на автомашинах предметов питания или других боющихся заражения ОВ грузов их плотно покрывают со всех сторон специальными защитными брезентами.

Пища и вода, зараженные ОВ, употребляться не могут. Вода для обезвреживания должна подвергаться кипячению.

В будущей войне возможно применение газов, разъедающих металлы и нарушающих работу двигателей. Для защиты машин от разъедающих газов на поверхность их металлических частей наносится слой смазки: тавота, технического вазелина и т. п.

После химнападения смазка должна смываться (дегазация).

«Война в нынешних условиях,—говорит нарком обороны т. Ворошилов,—требует огромного количества машин, причем машин различного назначения, различных названий и огромной технической сложности.

Война механизуется, машинизируется, индустриализуется, превращаясь тем самым в огромную, весьма сложную фабрику истребления людей. Так вот на этой фабрике, в этой механизированной войне, которой мы не хотим, против которой мы боремся, но которую против нас готовят, потребуются квалифицированные механики, техники, потребуются люди, готовые не только умирать, но и умеющие правильно обращаться с каждым винтиком этой весьма грозной и далеко не приятной военной машины».

Каждый шофер должен выполнить задачу, поставленную т. Ворошиловым, а для этого в мирных условиях готовить себя для военной работы.

М. Среднев

УКРЕПИМ СОВЕТЫ —

БОЕВЫЕ ОРГАНЫ ПРОЛЕТАРСКОЙ ДИКТАТУРЫ

ВЫБЕРЕМ В СОВЕТЫ ЗНАТНЫХ ЛЮДЕЙ —

ЛУЧШИХ УДАРНИКОВ И УДАРНИЦ

Вакуум-карбюратор НАТИ

Колоссальный рост выпуска автомобилей, которые изготавливаются из высококачественного материала и стоимость которых еще слишком велика, вызывает необходимость рационализации производства в области упрощения и удешевления автомобильных конструкций.

Понятно поэтому, что появление всякого рода нового усовершенствования в конструкции отдельных частей автомобиля вызывает повышенный интерес.

Одним из таких усовершенствований является новый тип карбюратора, который может всасывать топливо из бензобака, расположенного ниже его уровня. На всех современных машинах бензиновый бак помещается под сидением шофера или подвешивается внизу к раме автомобиля.

Для подачи топлива из бака в карбюратор были предложены и применяются многочисленные способы, как, например: подача при помощи редукционного клапана, вакуум-бачка и бензонасоса. Но все эти типы подачи топлива имеют много недостатков и в работе слишком ненадежны, они часто портятся, а регулировка и ремонт их требуют большой опытности и точности, не говоря уже о первоначальной стоимости их изготовления.

Вот почему наиболее передовые карбюраторные лаборатории мира работают над проблемой

тарированных пружины. По каталогам НАТИ ознакомился с вакуум-карбюратором Бош, который хотя и оказался много проще Холлей, но также имел тарированную пружину. Таким образом взяты за основу принцип вакуум-карбюраторов Холлей и Бош для наших машин оказалось неприемлемым.

В результате долгих и упорных трудов руководителей работы по исследованию процесса вакуум-карбюратора инженером Гибером была разработана принципиальная схема вакуум-карбюратора НАТИ для наших машин.

На рис. 1 представлена схема вакуум-карбюратора НАТИ для новой машины ГАЗ, у которой бак будет расположен сзади машины ниже карбюратора.

Принцип действия вакуум-карбюратора НАТИ следующий.

В смесительной камере 1 (рис. 1) смонтированы три диффузора 2, 3, 4, из которых средний соединен каналом 5 с поплавковой камерой 6, пусковым 7 и компенсационным 8 колодцами. Поплавковая камера, на всех режимах двигателя находится под разрежением, способным поднимать топливо из бака, расположенного ниже уровня карбюратора.

Принцип действия самого карбюратора взят по системе «Зенит». Этот принцип в вакуум-

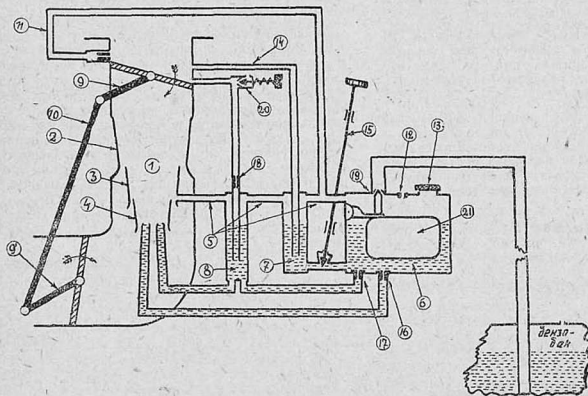


Рис. 1. Принципиальная схема Вакуум-карбюратора НАТИ

создания самовсасывающего карбюратора—вакуум-карбюратора, не нуждающегося в подаче к нему топлива и в том случае, когда бак расположен ниже его.

В начале 1934 г. в НАТИ были начаты работы по созданию вакуум-карбюратора для машин, выпускаемых нашими заводами.

Из США был выписан вакуум-карбюратор Холлей, после испытания которого выяснилось, что система его слишком сложна и у него четыре

карбюраторе НАТИ не нарушается, так как перепад разрежений между малым диффузором и поплавковой камерой на всех режимах соответствует разрежению в диффузоре нормального карбюратора. Для обеспечения высокого разрежения при закрытом или слегка открытом дросселе основной и воздушный дроссель кинематически связаны между собой рычагами 9, 9' и 10. На холостом ходу двигателя — разрежение в диффузоре и поплавковой камере должно быть равным, так как это необходимо для боль-

экономии топлива. Раньше этого не удавалось достигнуть, так как канал, соединяющий диффузор с поплавковой камерой, имеет некоторое сопротивление, благодаря которому камера имела разрежение на несколько миллимет-

как лабораторные, так и эксплуатационные испытания.

В результате лабораторных испытаний вакуум-карбюратор НАТИ показал себя значительно экономичнее нормальных карбюраторов Форд-Зенит.

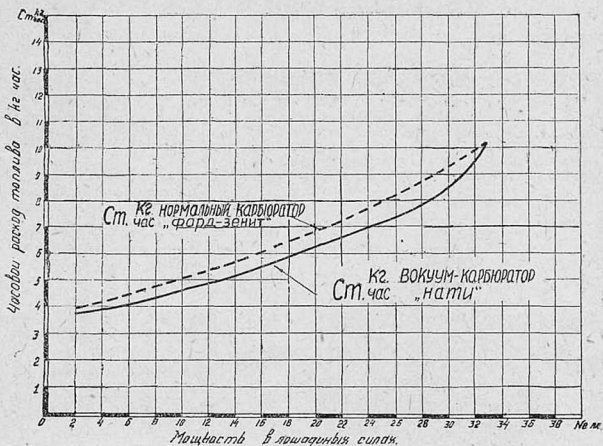


Рис. 2. Сравнительная диаграмма часового расхода топлива в зависимости от мощности двигателя при дросселировании и оборотах двигателя $n = 1800$ об/мин вакуум-карбюратора НАТИ и карбюратора Форд-Зенит

ров ртутного столба ниже, чем в диффузоре. В новой схеме камера соединена с пространством за дросселем каналом 11, благодаря чему удалось избежать этого сопротивления. В крышке поплавковой камеры имеется тарированное отверстие 12, соединяющее поплавковую камеру с атмосферой. Сечением этого отверстия можно регулировать разрежение в поплавковой камере. Для заливки поплавковой камеры топливом она снабжена пробкой 13, хотя, как показали опыты, процесс наполнения поплавковой камеры топливом, когда она пуста, не требует большего числа оборотов двигателя, чем при системе с бензонасосом.

Для пуска холодного двигателя введено специальное пусковое устройство. Поплавковая камера соединена с пусковым колодцем 7, в котором помещен пусковой жиклер 14. Топливо в пусковой колодец может попадать только тогда, когда игла 15 отвернута. После того как двигатель будет пущен в ход, иглу надо завернуть, и топливо в пусковой колодец попадать не сможет.

Все остальные детали у вакуум-карбюратора те же, что и у нормальных карбюраторов. Расположение их на схеме следующее: главный жиклер 16, компенсационный жиклер 17, жиклер холостого хода 18, запорная игла топлива 19, винт, регулирующий расход топлива на холстом ходу, 20 и поплавок 21.

По этой схеме был построен опытный образец вакуум-карбюратора НАТИ, который прошел

Перепад разрежений между диффузором и поплавковой камерой аналогичен карбюратору с экономайзером, т. е. характеристика расхода топлива на прикрытых дросселях двигателя имеет некоторое обеднение смеси и к полному дросселю обогащается до величины расхода топлива, соответствующей полной мощности.

На рис. 2 показана диаграмма часового расхода топлива в зависимости от мощности двигателя по прикрытию дросселя при $n = 1800$ об/мин. Сплошной линией обозначен часовой расход в вакуум-карбюраторе НАТИ, а пунктиром — часовой расход нормального карбюратора Форд-Зенит с заводской регулировкой.

Для испытания вакуум-карбюратора НАТИ в условиях эксплуатации был смонтирован на подножке машины Форд-А бензобак ниже уровня карбюратора.

Испытания подтвердили экономичность расхода топлива, который выразился в 10,6 л бензина на 100 км пути против 13—15 л расхода нормального карбюратора.

В состязаниях на экономичность, организованных ЦС Автотора, вакуум-карбюратор НАТИ дал экономию в 28,1 проц.

В настоящее время НАТИ готовит рабочие чертежи вакуум-карбюратора НАТИ для новой машины ГАЗ, после чего будет приступлено к изготовлению таковых для машины ЗИС-5.

РЕМОНТ АВТОМОБИЛЯ НОВЕЙШИМ ОБОРУДОВАНИЕМ СОВЕТСКОГО ПРОИЗВОДСТВА

СТАТЬЯ 8

РАСТОЧКА ШАТУННЫХ ПОДШИПНИКОВ

Подшипники после заливки их баббитом или другим антифрикционным сплавом поступают на расточку. Баббит, снятый с подшипников, бывших в работе, может быть использован лишь для подшипников с валами, работающими на небольших оборотах. Для подшипников двига-

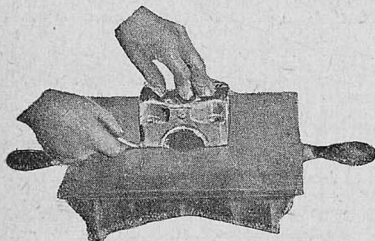


Рис. 1. Проверка плоскости соединения половинки подшипника по проверочной плите

телей автомобилей или тракторов он непригоден.

Прежде чем монтировать для расточки нижнюю половину подшипника с верхней, необходимо пришабрить по специальной проверочной плите места соединения половинок подшипников (рис. 1).

Расточка сплава, залитого в шатунные подшипники, раньше производилась на токарных станках, которые, по сравнению с описываемым

ниже приспособлением, стоят довольно дорого. Расточка на токарных станках не всегда достигала требуемой точности, предъявляемой к подшипнику, после расточки приходилось трахать много времени на пришабривание подшипника по шейке вала и на производство галтелей по ребрам подшипников. Операция по расточке и подгонке одного подшипника на станке отнимала около 8 часов. На нижеописываемом приспособлении, поставленном на отечественное производство, все операции по расточке и подгонке шести шатунных и семи коренных подшипников занимают округленно 18 часов.

Работа на приспособлении для расточки шатунных подшипников

Для установки шатуна с растачиваемым подшипником в приспособление необходимо знать точное расстояние между центрами шатунного подшипника и поршневого пальца.

Предварительно по этому расстоянию винтом и ручкой Н передвигается бабка Л (рис. 2). После закладки шатуна бабка устанавливается чертой против соответствующего деления на градуированной пластинке, прикрепленной к станине. Шатун закладывается в сборе с поршневым пальцем и подлежащим расточке подшипником, причем между половинками подшипника кладется установленное количество прокладок.

Шатун помещается между двух вилок К, на которые он опирается краями своей головки, обработанными на заводе. Вилки регулируются винтом, имеющим правую и левую резьбу, что позволяет обрабатывать подшипники шатунов разных размеров.

После того как шатун помещен в приспособлении, на режущем шпинделе Г с пе-

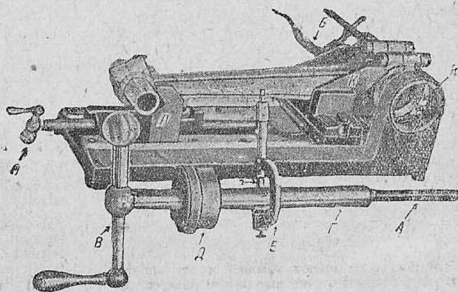


Рис. 2. Установка шатуна в приспособлении для расточки подшипника

мощью микрометра Е устанавливается резец 3. Диаметр растачиваемого подшипника должен быть на 0,001 больше диаметра шейки коленча-

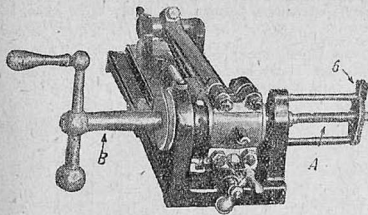


рис. 3. Расточка шатунного подшипника, производимая рукояткой В

того вала. Этот зазор делается на масляную пленку и на расширение вала при нагреве. Резценостильный шпindel имеет на конце А нарезку в 76 ниток на 25 мм, вследствие чего получающаяся зеркальная поверхность растачиваемого подшипника не вызывает необходимости приабравливания его по шейке вала. Шпindel с отрегулированным по микрометру резцом вставляется в отверстие И, где с одной стороны центрируется головкой Д, а с противоположной стороны—на конец шпинделя А накладывается и закрепляется специальная разъемная бронзовая гайка 6. Продвигаясь нарезанным хвостом по резьбе гайки, шпindel растачивает подшипник.

На рис. 3, где показана операция расточки, обе половинки гайки 6 соединены барашком. Эта гайка обнимает нарезанный хвостовик А резценостильного шпинделя, который, вращаясь рукояткой В, двигается с резцами внутри подшипника, растачивая его.

На этом универсальном приспособлении после соответствующей установки может с успехом работать слесарь второго разряда.

Производство галтелей на торцах подшипника

После расточки подшипника шатун переносится на дополнительное приспособление (рис. 4), где производится обработка галтелей на обоих торцах подшипника.

Дополнительное приспособление имеет набор валов, соответствующих по диаметрам, обрабатываемым подшипникам шатунов. Вся операция производится чрезвычайно просто, быстро и точно. Шатун устанавливается на валу расточенным подшипником; резец А при помощи винтов 6 и в,двигающих его и по вертикали и по горизонтали, устанавливается неподвижно в требуемом положении; шатун же вращается рукой и за несколько оборотов принимает на своем торце нужное закругление, с соответствующими габаритами.

Для сохранения резьбы на основных болтах и гайках и экономии времени при свертывании коренных подшипников для приработки и при подгонке их по коленчатому валу специально применяются так называемые ремонтные болты (рис. 5).

Эти болты не имеют головки и вставляются в отверстие вместе с навинченными на них гайками. Противоположные концы болтов вместо го-

ловки имеют две выемки. Вставленный в эти выемки специальный ключ а при затяжке гайкой упирается в тело, заменяя собой голову болта.

Приспособление для прорезки масляных и холодильных канавок в подшипниках

Авторемонтеры вполне заслуженно обращают большое внимание на тщательность производ. масляных канавок в заливах подшипников. В тоже время многие из них недооценивают значения маслохолодильных канавок. Поэтому мы считаем уместным сказать, что холодильные канавки являются одной из важнейших особенностей смазочной системы. Они требуют к себе особого внимания, так как являются резервуаром масла и распределителем его по всему подшипнику. Малоопытные и невнимательные ремонтники проделывают иногда маслоохладительные канавки насквозь по всей длине краев подшипника, отчего масло вытекает и только незначительная часть его попадает на шейку коленчатого вала. В результате происходит чрезмерный износ и даже плавка подшипников.

Приспособление для нарезки масляных канавок

До последнего времени нарезку масляных канавок подавляющее большинство авторемонтных мастерских производило ручным резцом—способом чрезвычайно медленным и дающим низкое качество продукции. Сейчас для этой операции применяется специальное приспособление.

На рис. 6 показан кондуктор-рамка А этого приспособления с прорезью 1, по которой на-

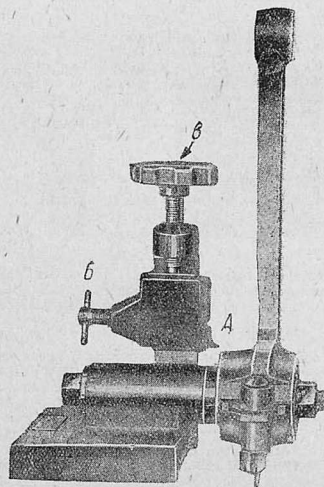


рис. 4. Приспособление для обработки галтелей на торцах шатунного подшипника

является резец при нарезке канавки. Кондуктор своей рамкой устанавливается на плоскости половинки подшипника и через отверстие 3 привертывается двумя болтами к половине подшип-

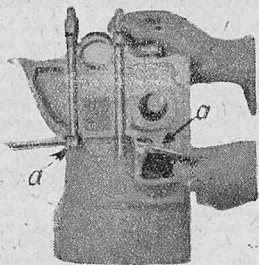


Рис. 5. Специальные, без головок болты, применяемые при свертывании подшипников во время ремонта

ника. В круглое отверстие 4 вставляется шпindel 2-5 с резцом (рис. 7 и 8). Шпindel, повернутый резко руками на полоборота, за 1/4 минуты продлевает идеальную масляную канавку.

Само собой разумеется, что кондуктор имеет прорезы 1 применительно к конфигурации и размеру масляной канавки того или иного подшипника и шпindel 5, в зависимости от этого же, поворачивается в левую или в правую сторону.

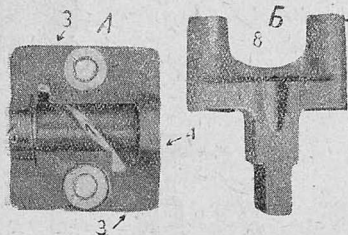


Рис. 6. А—кондуктор-рамка для нарезки канавок в подшипниках. Б—державка, употребляемая при нарезке канавок в крышках подшипников

Для нарезки канавок в крышках подшипников применяется специальная державка Б-8 (рис. 6 и 7). К этой державке, завернутой в обыкновенные трски, прибалчивается двумя болтами крышка подшипника.

Приспособление для нарезки холодильных канавок

В свое время трест Гаро включил в программу производства изготовление такого приспособления. Это приспособление, установленное на треть-

ем подшипнике блока (рис. 9).

Работа с приспособлением производится следующим образом: рамки привертываются к половине подшипника двумя болтами через отверстия, в которые входят болты, держащие крышку подшипника.

Внутри левой—утолщенной—части рамки имеется бронзовая полугайка, которая своей нарезкой прижимается через пружину к нарезанной

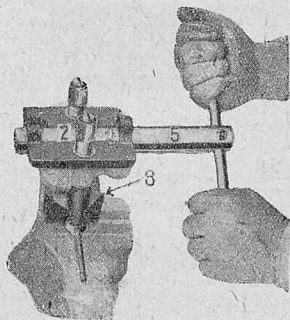


Рис. 7. Нарезка масляной канавки в крышке подшипника

части резценосительного вала а. При повороте ручки б вал движется вдоль подшипника и резцом в нарезает холодильные канавки у обон бортиков половинки подшипника.

Процесс нарезке двух холодильных канавок на одной половине подшипника с установкой и снятием рамки, занимает 8 минут. Из этого времени большая доля падает на операцию продвижения резценосительного шпинделя при нарезке канавок. Происходит это вследствие того,

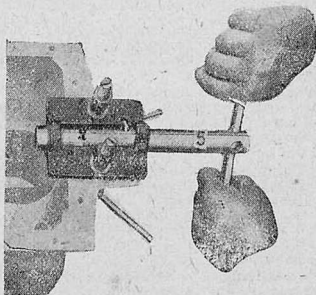


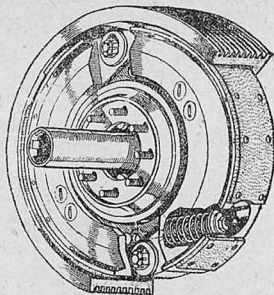
Рис. 8. Нарезка масляной канавки в третьем коренном подшипнике блока

что нарезка на шпинделе и полугайке для чистоты работы дана с очень мелким шагом и используется немеханизированным способом. Кро-

ДЕТАЛИ ТРАНСМИССИИ ТЭЛБОТ

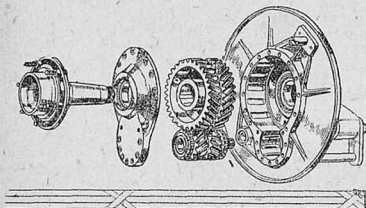
Английский автомобиль Тэлбот модели 1935 г. имеет удачно разработанную систему трансмиссии. Кроме уже известной автоматической коробки передач, на машине Тэлбот установлено центробежное автоматическое сцепление с механизмом свободного хода. Такая комбинация сцепления и коробки передач дает возможность регулировать скорость движения только педалями акселератора и тормоза, не заглушая двигателя и не вызывая шумов и поломок в трансмиссии главной передачи.

С целью уменьшить размеры картера переда-



Детали Тэлбот. Сцепление

точное отношение сделано небольшим и компенсируется дополнительной передачей, расположенной в тормозном барабане каждого заднего колеса. На чертежах: слева—дополнительная передача Тэлбот, справа—сцепление.

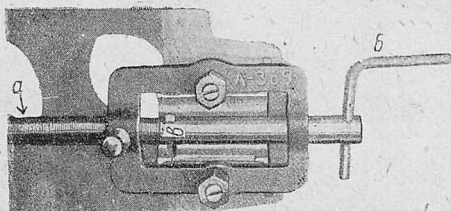


Детали Тэлбот. Дополнительная передача

ме медлительности, с которой производится работа на этом приспособлении, оно имеет еще один большой недостаток, заключающийся в частом срыве нарезки на бронзовой полулайке.

Объем журнальных статей не позволяет останавливаться на затронутых вопросах более подробно. Заканчивая описание ремонта моторной группы автомобилей, надо сказать, что повеи-

Рис. 9. Приспособление, установленное на третьем подшипнике блока для нарезки холодильных канавок



Рабочий опытно-экспериментальной станции Автормемсба т. Хомяков сконструировал механизированное приспособление, которое в одну минуту с помощью электродрели производит нарезку тех же 2 канавок. Кроме того из приспособления т. Хомяков совершенно изъяс неудачную бронзовую полулайку. Механизированное приспособление выдержало испытание в экспериментально-опытной станции, а автор конструкции был премирован бризом Автормемсба.

шее ремонтное оборудование советского производства дает более высокое качество продукции, ускоряет на 60 проц. простой машин в ремонте и удешевляет в среднем на 50 проц. стоимость ремонта.

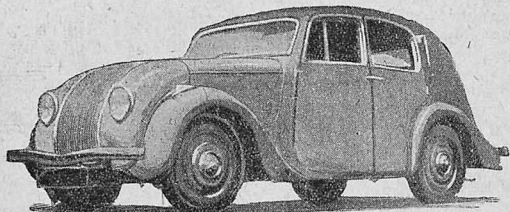
Стенды и инструментарий, употребляемые при ремонте двигателя, будут описаны в журнале «За рулем» в 1935 г. в серии статей по профилактике автомобилей.

ЛОНДОНСКАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ВЫСТАВКА

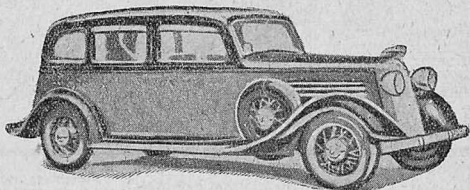
АНГЛИЙСКИЕ АВТОМОБИЛИ В 1935 г.

Лондонская автомобильная выставка этого года показала существенные сдвиги в английских автомобильных конструкциях на 1935 г.

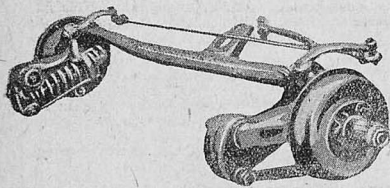
вых, автомобилях. Наибольшую популярность получила коробка передач системы Вильсона, управление которой производится небольшим ры-



Обтекаемый автомобиль Зингер



Английский автомобиль Воксхолл, имеющий все характерные черты американских автомобилей



Общий вид механизма независимой подвески автомобиля Воксхолл

Как известно, до сих пор английские машины отличались консервативностью внешней формы. В этом году даже такой закоренелый консерватор как Ролдс-Ройс выпускает обтекаемый автомобиль, оставляя лишь традиционный угловатый радиатор.

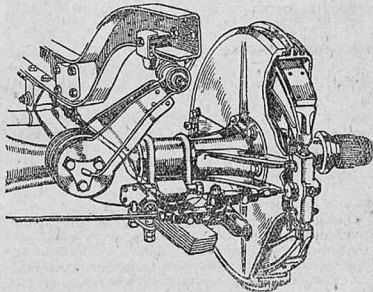
В отношении обтекаемости интересна конструкция Зингер по патенту инж. Фицморис. Зингер (шасси «11») во многом похож на известную американскую обтекаемую машину Крейслер. Однако Зингер имеет дополнительные достоинства: запасное колесо спрятано в задней части кузова, крылья имеют более плавные очертания, подножка устранена.

Вторая характерная черта английских автомобилей — это автоматические коробки передач, которые имеются почти на всех, даже самых деше-

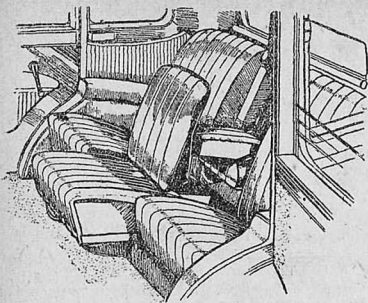
вым, автомобилях. Наибольшую популярность получила коробка передач системы Вильсона, управление которой производится небольшим ры-

чажком на рулевом колесе. Фирма Тэлбот в дополнение к такой коробке дает автоматическое сцепление и двойную передачу заднего моста, сокращающую размеры и увеличивающую клиренс (расстояние от земли до нижней точки машины).

Появились новые конструкции независимой



Чисто механический тормоз Гирлинг. Тормоз действует при малейшем нажатии на педаль и дает возможность останавливать автомобиль на расстоянии 16 м при скорости 70 км/час



Оригинальное расположение кресел „Три-комфи“. Средняя часть заднего дивана может выдвигаться, создавая удобное дополнительное место и подлокотник для пассажиров

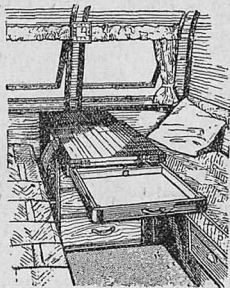
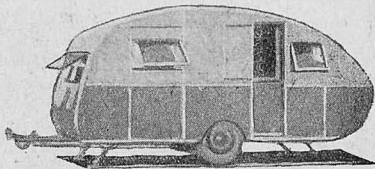
подрески—Воксхолл и Зингер. Фирма Воксхолл, находящаяся под «протекторатом» Джeneral Моторс, выпускает легкий шестиступенчатый автомобиль с подвеской спиральными пружинами, аналогичными конструкции Шевроле. Подобная же схема применена на автомобиле, Зингер.

В отличие от европейских автомобилей, идущих по пути уничтожения рамы и замены ее центральной трубкой или свободносущим кузовом, английские автомобили имеют классическую раму, однако с применением мощного крестообразного траверса, нередко доходящего своими концами до передних и задних поперечин.

Большим успехом пользуются уже вышедшие из моды в Европе комбинированные кузова—кабриолеты и «саншайны» (со скатывающейся крышей). Это объясняется меньшим стремлением англичан к обтекаемой форме, которая не вяжется с этими типами кузовов. Англичане предпочитают иметь автомобиль, пригодный для различных климатических условий, чем автомобиль обтекаемой формы.

На Лондонской выставке доминируют двух-

четырёхместные спортивные машины устаревшей формы, но снабженные самыми современными механизмами — автоматическими коробками передач, гидравлическими сцеплениями, серво-тормозами и т. д. Продолжают внедряться так называемые «караваны» — прицепы к легковым автомобилям для семейных прогулок за город. Эти прицепы вполне заменяют небольшую дачу. Они



Внешний и внутренний вид, каравана — прицепа к легковым автомобилям

оборудованы всем необходимым для сна, готовки пищи, отдыха и т. д.

Наши иллюстрации показывают некоторые характерные конструкции лондонской автомобильной выставки этого года.

Ю. Д.

МЫТАРСТВА ИЖЕВСКОГО АВТОТЕХНИКУМА

Б лет как существует Ижевский автодорожный техникум. За это время он дал стране 170 квалифицированных техников.

Техникум борется за качество учебы, всегда аккуратно выполняет производственные планы и по многим показателям идет вперед, являясь образцом для других учебных заведений.

Однако областные организации не только не интересуются работой техникума, но подвергают его всяческому гонениям. Делается это только потому, что техникум не имеет областного значения и находится в ведении Цудортранса.

В 1931 г. техникум хотели перебросить в Горький. Приехала ликвидационная комиссия, распределила по учреждениям имущество техникума. Техникум отстоял свое существование, но в результате остался без мотоциклов, из двух автомобилей удалось получить обратно только

один, да и то старый, а из восьми велосипедов осталось два.

В 1933 г. областные организации решили переселить техникум в тесное помещение, в котором можно было заниматься только в три смены.

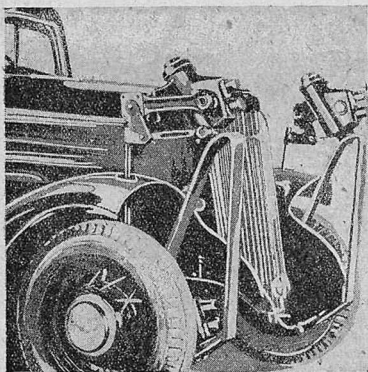
В нынешнем году снова издается постановление переселить техникум в маленький деревянный домишко на окраине города.

Все это мешает работе техникума, особенно накануне нового набора. Поступающие начинают говорить: «техникум либо закроют, либо переберются, стоит ли поступать».

Пора уже областным организациям прекратить гонения и дать возможность техникуму спокойно работать и готовить специалистов для автомобильной промышленности.

ДЕМОНСТРАЦИОННАЯ НЕЗАВИСИМАЯ ПОДВЕСКА

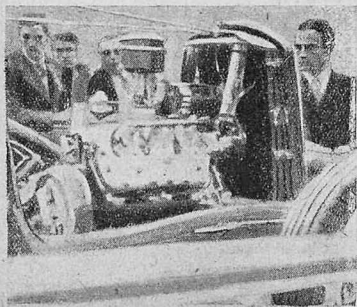
Фирма Шевроле (Дженерал Моторс) сконструировала специальную демонстрационную независимую подвеску. Механизмы подвески смонтиро-



ваны на уровне верхнего края радиатора на кронштейнах и действуют одновременно с настоящими механизмами, установленными на раме. Устройство ясно из помещенного снимка.

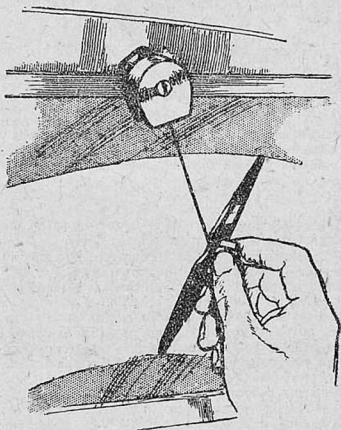
МАТИСС-ФОРД

Французское отделение фирмы Форда объединилось с известной фирмой Матисс. Новая фирма носит название «Матфорд» и выпускает машины на шасси Матисс с двигателем Форд. На фото — автомобиль Матфорд с торсионной независимой подвеской колес и восьмицилиндровым двигателем Форд на Парижской выставке.



НОВЫЙ ТИП СТЕКЛОЧИСТИТЕЛЯ

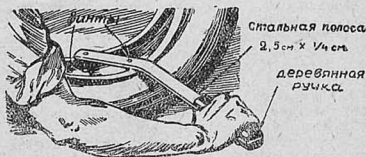
На рисунке — очень простой ручной стеклоочиститель, сконструированный в Англии. Он состоит из маленького барабана, на который на-



матывается нить, и резиновой губки, вставляемой в металлическую рамку. Когда нить разматывается до конца в одну сторону, пружинка, скрытая в барабане, наматывает ее обратно.

РАСШИРИТЕЛЬ ШИН

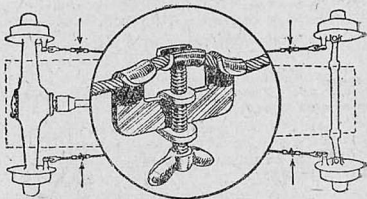
Для расширения шин при беглом осмотре их предлагается следующий простой инструмент. Нагретая полоса стали (2,5 см шириной и 1/4 см толщиной) сгибается под небольшим углом и в



верхнюю короткую часть ее ввинчиваются два винта. Захватив головками винтов внутренние края шин и направив к себе рукоятку, обводят расширитель по окружности, осматривая протекторы и царапины.

РЕГУЛИРОВКА ТОРМОЗНЫХ ТЯГ ИЗНУТРИ АВТОМОБИЛЯ

Простая и удачная конструкция регулятора натяжения тормозных тяг показана на английской автомобильной выставке фирмой Джастит. Приспособление состоит из винта с крыльчатой гайкой и упорной скобы, захватывающей тормозную тягу. Устройство может быть установлено как снаружи, так и внутри машины, позволяя регулировать натяжение тормозных тяг буквально на ходу машин.



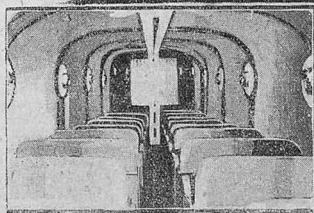
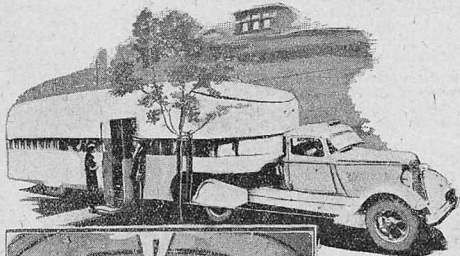
ПОЛИЦЕЙСКИЙ ЛИМУЗИН

Детройтская полиция ввела в эксплуатацию новый тип полицейского автомобиля, снабженного стеклом, не разбивающимся от попадания пуль, и бойницами для револьверов. На фото — автомобиль Гудзон, находящийся на службе у детройтской полиции.

КИНОТЕАТР НА КОЛЕСАХ

Американская рекламная организация построила обтекаемый автопоезд с кинозалом на 32 места.

В зале, помещающемся в прицепе тягача, имеются два восходящих ряда кресел, экран и проекционная будка, заключенная в выступе прицепа.



ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ

ПОД ОБЩЕЙ РЕДАКЦИЕЙ ИНЖ. И. И. ДЮМУЛЕН

Т. КУЗЬМИНЫХ (г. Муром), АНТИПОВУ (Мухомоловская МТС), АНДРЕЕВУ (г. Канаш), ИВАНОВУ (г. Ярмас), ПОЛЕВОМУ (Москва)

1. Для чего служит термостат в радиаторе?

Для автоматического регулирования температуры воды в охлаждающей системе.

2. В чем преимущество сверхбаллонов перед обычными шинами?

Они дают мягкость хода на плохих дорогах, повышенную проходимость и устойчивость.

3. С какой целью применяются карбюраторы опрокинутого типа?

Карбюраторы опрокинутого типа устанавливаются для повышения мощности двигателя и улучшения процесса всасывания горючего, так как создают меньшее сопротивление для прохода смеси.

4. Почему мотор „стреляет“ в карбюратор?

Состав смеси практически бывает такой: на 1 г бензина от 15 до 20 г воздуха. Если воздуха будет больше, то получится бедная смесь, которая будет сгорать в цилиндре медленнее, чем это нужно. Взорвавшаяся смесь в силу медленного своего сгорания попадает в открытый всасывающий клапан и получается взрыв в карбюраторе.

5. Для чего служит обогатитель в карбюраторе?

В момент резкого открытия дросселя разрежение во всасывающей трубе падает, испарение топлива получается плохое, так как часть его оседает на стенки трубы и в цилиндр попадает уже бедная смесь. Для того чтобы при резком открытии дросселя при переходе от малых оборотов к большим, мотор не „захлебывался“, обогатитель, или, как его еще называют, жиклер-ускоритель, делает дополнительный впрыск топлива и этим самым обеспечивает быстрый и плавный переход от малых оборотов к большим.

6. Почему стучат клапаны при опережении зажигания и при перегреве?

При раннем зажигании и перегреве стучат не клапаны, а детонирует (взрывно сгорает) топливо.

7. Какой зазор между клапаном и толкателем у машины ГАЗ?

На холодном двигателе—0,4 мм для обоих клапанов.

8. Является ли постоянным механический кпд (η_м)?

Нет, он уменьшается по мере увеличения числа оборотов.

9. Отражается ли на реле плохое соединение провода с батареей?

При плохом контакте с батареей трехщеточная динамомашинка сильно повышает напряжение, вследствие чего может сгореть обмотка реле.

10. Из какого металла изготавливаются контакты прерывателя в магнето и батарейного зажигания, если из разн. металлов, то почему?

Если между контактами проскакивают искры, причём направление тока в них не изменяется, то получается явление переноса частиц материала контактов от положительного к отрицательному. Благодаря этому на положительном получается углубление, а на отрицательном—выступ за счёт частиц, перенесённых с положительного контакта. Однако в отношении переноса частиц не все металлы обладают одинаковыми свойствами. Там, где применяется постоянный ток, ставятся контакты вольфрамовые, как, например, при батарейном зажигании, а там, где ток переменный—платинно-иридиевые магнет.

Тов. АНТОНОВУ И. (ст. Воскресенск, п/о „Кривязино“)

1. За неимением для Форда покрышек размера 32×6 можно ли поставить размером 34×7 и на них работать?

Можно поставить и работать, обычно это часто практикуется. Только при постановке покрышки большего диаметра при тех же оборотах мотора увеличивается скорость и изменяется режим работы мотора, т. е. от мотора требуется большая мощность.

Тов. ИЗМАЙЛОВУ Н. (гор. Карачев)

1. Как возбуждается ток в динамо?

Начальная электродвижущая сила получается за счёт остаточного магнетизма электромагнитов.

2. Как работает динамо Форд?

Якорь динамо вращается между полюсами электромагнита, обмотка якоря пересекается магнитным полем, а следовательно в обмотке получается или, как говорят, индуцируется электрический ток и поступает на коллектор, с коллектора он снимается щетками, через „реле“ направляется в батарею, а затем через отрицательную щетку „обратно“ в динамо. Для образования магнитного поля между полюсами ток берётся со щетки. Такой тип динамомашинки называется динамомашинкой с параллельным возбуждением или шунтовой.

3. Как работает реле?

См. журнал „За рулем“ № 15—16, 1934 г.

Тов. ПРУСАКОВУ (Реутово, Московской области)

Как включена вторичная обмотка катушки зажигания автомобиля ГАЗ и почему при отнятии её от массы двигатель продолжает работать? Каков путь тока?

Конец вторичной обмотки соединен с началом первичной обмотки (см. журнал „За рулем“ № 8, стр. 28), поэтому для работы системы зажигания вовсе не требуется, чтобы катушка была соединена с массой. Путь тока высокого напряжения будет замкнутым по следующей цепи: вторичная обмотка, провод от катушки на распределитель, провод к свечам, искровой промежуток свечи, масса, массовый провод аккумуляторной батареи, батарея, кабельный провод к стартеру, провод к амперметру, выключатель зажигания, первичная

обмотка и вновь вторичная обмотка. Так как параллельно аккумуляторной батарее включаются и другие приборы, то ток высокого напряжения, разветвляясь, проходит также и через другие приборы, которые окажутся включенными, например, стартер, динамо, сигнал, лампочки.

Тов. КУЗНЕЦОВУ (гор. Грозный)

1. Что стучит в моторе при подъеме в гору и при большом опережении зажигания?

При указанных случаях чаще всего стучат поршневые пальцы или же начинается детонация топлива.

2. Сколько передач имеет ЗИС-5.

На машине ЗИС-5 имеется 4 передачи вперед и 1 назад.

3. Почему вторичная обмотка катушки присоединена к первичной, а не непосредственно к массе.

Этим достигается более надежный контакт с массой и отсутствие потребности в специальном выводе конца вторичной обмотки к массе.

4. Увеличится ли мощность двигателя после расточки цилиндров?

При расточке цилиндров во время ремонта двигателя заметного увеличения мощности не получится.

5. Почему при резком открытии дросселя двигателя делает перебой (захлебывается)?

При резком открытии дросселя разрежение во всасывающей трубе быстро падает, а следовательно, интенсивность испарения топлива понижается и часть его, конденсируясь, оседает на стенки трубы. Это влечет за собой объединение смеси, поступающей в цилиндр, которое нарушает нормальную работу двигателя, вызывая перебои. Указанные явления устраняются установкой особых вспрыскивателей (обогащителей) в карбюраторе, которые устанавливаются в последнее время на машинах ЗИС-5.

6. В каком случае батарея прослужит на машине дольше, при наличии стартера или без него, но при надлежащем уходе?

При отсутствии стартера на машине батарея будет служить дольше.

7. Могут ли стучать пальцы в новом моторе? Могут ли при большом опережении и нагрузке.

8. Могут ли стучать клапаны при подъеме на гору?

Нет.

Тов. ДАВЫДОВУ Д. В. (г. Баку)

1. Куда соединяются концы вторичной обмотки катушки зажигания ГАЗ и АМО и каким путем возвращается ток после искры в свече?

Начало вторичной обмотки соединяется с выводным контактом высокого напряжения. Конец вторичной обмотки соединяется с началом первичной. Обратный путь тока высокого напряжения с массы проходит через батарею и по разветвлениям других включенных в данный момент приборов: через стартер, электролампочки, сигнал, динамо.

2. Откуда поступает ток на освещение и зажигание при тихом ходе и при быстрой езде?

При малых оборотах двигателя ток на освещение и зажигание дает аккумуляторная батарея. С увеличением числа оборотов начинает добавлять ток динамо. При числе оборотов выше среднего динамо полностью покрывает расход тока и на освещение и на зажигание. На самых больших оборотах сила тока динамо

опять начинает уменьшаться благодаря регулируемому действию „третьей“ щетки и недостающую часть тока добавляет аккумуляторная батарея.

3. Почему на автомобилях не применяют в качестве горючего керосин? Тракторы, имеющие такую же двигатель, работают и на бензине и на керосине.

Режим работы трактора сильно отличается от режима автомобиля. Трактор работает почти при постоянном числе оборотов и к его двигателю не предъявляют тех требований гибкости и приспособляемости, которые предъявляются к автомобильному двигателю. Работа тракторного двигателя на керосине является далеко не удовлетворительной, на автомобиле же все недостатки работы на керосине — затруднительный пуск в ход, плохая работа на малых оборотах, склонность к детонации и появлению стуков в двигателе, разжижение смазочного масла в картере, дымный выпуск и пр. — проявляются еще резче.

4. Почему у трактора, вышедшего из ремонта, когда его вели на буксире, колеса вращались в разные стороны?

Потому что у двигателя трактора подшипники были затянуты, колесчатый вал не вращался, ведущая шестерня дифференциала была как бы заторможена. Благодаря действию дифференциала и вращению сателлитных шестеренок колеса вращались в разные стороны.

5. Как установить зажигание при батарейной системе зажигания?

Нужно вращать двигатель, пока поршень 1-го цилиндра дойдет до втм в конце хода сжатия. У двигателя ГАЗ для этого имеется на крышке распределительных шестерен установочная шпилька. Сняв крышку распределителя, поворачивают ротор распределителя так, чтобы он стал против контакта 1-го цилиндра. У автомобиля ГАЗ для этого достаточно отвернуть винт, закрепляющий кулачок прерывателя. Поставив распределитель на место, ослабляют винт, закрепляющий корпус, и поворачивают корпус так, чтобы кулачок прерывателя подошел к моменту начала разрыва контактов. У автомобилей ГАЗ это достигается при отвернутом винте кулачка прерывателя, как указано выше.

Рычажок зажигания на руле должен при этом находиться в положении позаднего зажигания.

Этим установка заканчивается и распределитель закрепляется. У автомобилей АМО, ЗИС и ЯЗ остается проверить соединение проводов к свечам на распределителе. Провода должны быть соединены в порядке 1—5—3—6—2—4 (цифры отлиты на выпускной трубе), считая направление по часовой стрелке.

Тов. МАРКИТАНОВУ П. А. (г. Астрахань)

Что происходит с динамо Бэш на АМО-3, которая имеет соединение с массой „минус“, если поставить батарею, соединив на массу „плюс“. Практически машина работает хорошо, а это совершенно непонятно.

У динамо Бош взамен амперметра применяется красная контрольная лампочка, которая загорается при включении зажигания. При этом ток от аккумуляторной батареи через лампочку проходит на обмотки динамо помимо реле. Если батарея переставлена полюсами, то и в обмотки динамо ток пройдет в обратном направлении, переманитит полюса, и когда после заводки двигателя динамо начнет работать, ее полярность изменится.

Обмениваемся опытом Газовцев

О КОНДЕНСАТОРЕ В СИСТЕМЕ ЗАЖИГАНИЯ МОТОРА ГАЗ

Предложение т. Петрова (г. Ленинград)

В одном из номеров журнала «За рулем» (1933 г.) помещено рационализаторское предложение о переносе конденсатора из прерывателя-распределителя к бobbине. Мотивируется эта мера тем, что при перегреве двигателя конденсатор выбывает из строя.

Перегрев — явление, не присущее двигателю. Перегрев двигателя — результат неправильной эксплуатации, и поскольку это так, то это предложение нельзя считать рациональным. Предложение будет рациональным тогда, когда оно устраняет причину, а не идет по пути наименьшего сопротивления. Ведь конденсатор — один из немалого числа приборов, могущих выйти из строя из-за перегрева. Нельзя же все переносить!

Как же все-таки предотвратить выход конденсатора из строя в случае неизбежного перегрева (работа в особо трудных условиях). Меры к этому следующие:

1. Монтировать конденсатор в гнезде так, чтобы корпус конденсатора не касался стенок гнезда (кольцевой зазор 1—1,5 мм).

2. Прерыватель-распределитель монтировать на крышке блока так, чтобы между дном корпуса и крышкой был зазор в 1 мм.

Как в первом, так и во втором случаях мерой предохранения является воздушный промежуток.

Пользуясь случаем, укажу, что пайка язычка к корпусу конденсатора должна производиться не оловом, а сплавом «Вуд» или тинолом.

Применение такой пайки (импортные конденсаторы как раз и имеют такую пайку) объясняется желанием предупредить, выходям из строя конденсатора, высокий нагрев. При температуре 90—100°С язычок отпаивается, и конденсатор выключается, чем нарушается работа двигателя — сигнал водителю о перегреве.

ЗАМЕНИТЬ ТАВОТОПРЕСС НА МАШИНАХ ЗИС

Предложение т. Латыпова М. К. (г. Уфа)

Тавотопресс (шприц) машин ЗИС скоро портится, и шоферам остается только одно: смазывать машину «железнодорожным способом». Шофер берет кружку, черпает автол и начинает поливать места, нуждающиеся в смазке. Конечно такая поливка вызывает излишний расход смазки. Масло попадает на покрывки и поргит их и на облитые места скорее попадают пыль и песок, проникая потом в трущиеся части. Другие шоферы поступают еще проще — не смазывают машины вовсе и говорят: «Ничего, мы уже год не смазывали, и машина работает. АМО вытерпит».

Мое предложение следующее: нужно изготовить тавотопресс такой конструкции, как у машин «Прага». Этот тавотопресс прекрасно работает, и смазка машин будет обеспечена.

ПРЕДОХРАНИТЕЛЬ ОТ РАЗРЕГУЛИРОВКИ СЦЕПЛЕНИЯ

Предложение шофера Милованова (Турксіб, Караталстрой)

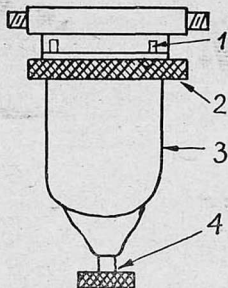
Для того чтобы избежать частой регулировки гаек диска сцеплений у машин ГАЗ, я предлагаю сделать продольные прорезы в шпильках, свернутых по окружности маховика.

Благодаря прорезам в шпильках можно будет гайки шплинтовать на различной высоте и избегать их самоотвертывания.

НУЖНО ИЗМЕНИТЬ ОТСТОЙНИК МАШИН ЗИС

Предложение Васильева Ф. Ф. (г. Липецк)

Чтобы избежать частого отвертывания всего отстойника, что служит иногда причиной течи, вношу предложение сделать сбоку отстойника прилив с игольчатым краником. Благодаря этому приливу можно будет удобнее спускать осадки



- 1 — внутренняя нарезка;
- 2 — гайка;
- 3 — резервуар отстойника;
- 4 — спускной краник.

и набирать бензин. Еще лучше сделать прилив и краник внизу, изменив крепление самого отстойника, как указано на рисунке, т. е. сделав крепление верхней гайкой с газовой резьбой.

Необходимо также изменить конец рычага бензинового насоса, сделав роликую опору. Это даст большую прочность и эластичность работы насоса и уменьшит изнашивание кулачка и рычага.

ЗАМЕНА ЧУГУННОЙ КРЫШКИ МАСЛЯНОЙ ПМПОЫ АМО-2 ЖЕЛЕЗНОЙ

Предложение т. Слюсаренко (г. Баку)

Предлагаю на АМО-3 не ставить на нижнем картере чугунную крышку, закрывающую масляную помпу, так как достаточно незначительного удара камешком, чтобы крышка лопнула и масло из картера вылилось. Крышки лучше делать железными.

ГОРЕ - РАБОТНИКИ

В поселке Комбарщина Козьмино-Татьевского сельсовета Тамбовского р-на посреди улицы находится болото, непросыхающее даже в летнее время (рис. 1). Чтобы избавиться от болота, сельсовет решил сделать гать. Быстро навезли хворосту, а поверх, вместо грунтовой застилки, насыпали навоз. Прошло несколько дождей и «самодельная» гать размякла, навоз смешался с грязью, остался один хворост и попрежнему колхозники «Красного сева» вброд переезжают это болото.

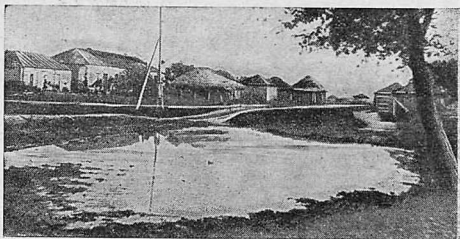


Рис. 1



Рис. 2

Такая же участь постигла и ремонт моста. В том же поселке Комбарщина есть мост, на который невозможно въехать (рис. 2). Надо было с двух сторон подвести земляные насыпи. Но вместо этого сельсовет набросал вокруг полову и солому и на этом успокоился. Сейчас от соломы и следа не осталось, и снова через мост нельзя проехать даже порожняком.

Так Козьмино-Татьевский сельсовет подготовил свои дороги к осенним перевозкам.

Н. М.

Из записной книжки автоинспектора

ВОЛЕЙ ДИРЕКТОРА АВТОМОБИЛЬ ПРЕВРАЩЕН В ТРАКТОР

Еще не так давно все машины города Ленинка можно было перечесть по пальцам: их было всего несколько штук. За последнее время число автомобилей возросло и движение в городе значительно усилилось.

Однако многие хозяйственники и администраторы до сих пор еще не усвоили элементарных правил ухода за машиной. Сплошь и рядом практикуется самое варварское и дикое обращение с автомобилем.

Вот яркий пример. В феврале 1933 г. молочный техникум получил новую полутонную автомашину ГАЗ-АА. После очень непродолжительной эксплуатации машины по прямому назначению директора техникума т. Шекояна вдруг осенила «остроумная» мысль: почему бы автомобиль не стать трактором? Задумано — сделано. Автомашину превращают в трактор-тягач и прицепляют к ней борону.

Однако машина не приспособлена к такой нагрузке, она начинает перегреваться, не тянет даже при полном газе.

Шофер, хотя и молодой, только недавно окончивший курсы, оказался достаточно сознательным работником и эксплуатировать машину отказался. Упрямый директор пригрозил ему увольнением, и тогда шофер вынужден был подчиниться.

В результате у машины лопнули кожухи, произошел перекос шасси, расплавились подшипники, и машина вышла из строя. Тем не менее шофера все же уволили за попытку отказать от работы на тракторе этой «оригинальной» конструкции.

А вот другой пример. Несмотря на неоднократные требования автоинспекции, директор Семеновского совхоза т. Хачатрян упорно отказывается подвергать свою автомашину Форд-АА какому бы то ни было ремонту. Между тем этот ремонт совершенно необходим, так как машина приведена в безобразное состояние. На ней нет тормозов, рулевое управление имеет люфт на 180 градусов, совершенно нет крыльев, коробка передач не включается, а если и включается иногда, то работает с постоянными стуками, света нет. И в таком состоянии директор продолжал эксплуатировать машину тайком от автоинспектора. На поворотах у нее срывался промежуточный вал, а так как тормоза не работали, машина совершенно отказывалась подчиняться шоферу. Вполне естественно, что машина очень скоро потерпела аварию, разбившись вдребезги.

Автоинспектор Мнацанов

ЗАПАДНАЯ СИБИРЬ ДОЛЖНА ИМЕТЬ ПСИХОТЕХНИЧЕСКУЮ ЛАБОРАТОРИЮ

В 1935 г. Западная Сибирь должна подготовить 10 тысяч шоферов, из которых на долю Крайдортранса падает 5 тысяч.

Однако до сих пор в крае не созданы квалификационные комиссии, которые бы ведали отбором, подготовкой и учетом шоферских кадров. Существующие мало компетентные в этом деле комиссии принимают в школы Крайдортранса, КрайЗУ, Наркомсовхоза, Автотора, Транспорттреста и других организаций исключительно по социальному признаку и коротким справкам амбулаторий. В результате огромное большинство шоферов выходит из школ с весьма сомнительной квалификацией. Даже в Новосибирске, куда отбираются лучшие из оканчивающих школы, аварии по вине шоферов — обычное явление. Не проходит дня, чтобы не было поломки машин. Иногда на ответственном месте водителя машины оказываются лица, которые не могут во-время сократить скорости или благополучно разехаться со встречным автомобилем. О районах говорить уж не приходится. Там это дело обстоит совсем плохо.

Совершенно очевидно, что такое положение в дальнейшем не может быть терпимо. В крае,

в данном случае в Новосибирске, должна быть организована психотехническая лаборатория, через которую проходил бы каждый шофер, которомуверяется не только дорогостоящая машина, но и человеческие жизни. Кстати сказать, такие лаборатории уже имеются во всех соседних с Западной Сибирью краях — на Дальнем Востоке, в Восточной Сибири, Обь-Иртышской области.

Все возможности к открытию психотехнической лаборатории имеются и здесь. Средства, необходимые на организацию и содержание лаборатории, отпускают заинтересованные организации, в частности Гордортранс уже сейчас согласен выделить необходимую сумму, материалы для оборудования лаборатории располагает отдел подготовки кадров Крайдортранса, обеспечена помощь со стороны высококвалифицированного сотрудника центральной лаборатории проф. Нецаева — дело остается только за Крайдортрансом.

Он должен взять на себя инициативу открытия лаборатории и в возможно кратчайший срок осуществить ее.

Новосибирск.

Александрович

ВНИМАНИЮ ПРОКУРАТУРЫ

Бесхозяйственность и разгильдяйство процветают в Ояшинском свиносовхозе Западной области. Упущенная обезличка в работе гаража, нерегулярный ремонт машин, отсутствие необходимых инструментов приводят к быстрому износу имущества парха. Бытовые условия шоферов и механиков скверные, оплата труда, независимо от нагрузки одинаковая, а зарплата часто задерживается на несколько месяцев.

Вот интересный случай, который произошел недавно в свиносовхозе.

Директор свиносовхоза т. Рогожин получил легкой автомобиль и посадил на него шофера Коновалова.

Коновалов в 1932 г. работал в свиносовхозе трактористом и в пьяном виде сжег магнето, после чего сбежал, а в 1934 г. снова явился в совхоз уже шофером и был принят директором Рогожиным на работу.

Коновалов продолжал пьянствовать и в пьяном виде не раз насакивал с машиной на подводы, пни, кусты и т. д. Постепенно маши-

на стала портиться, но никто на это не обращал внимания. Наконец у машины сломался дифер и она стала. При разборке оказалось, что масла совершенно не было, сателиты заели, а от этого выломались зубы у коренной шестерни, испортились подшипники на главной передаче и изуродовалась коническая шестерня.

Однако никаким взысканиям шофер Коновалов не подвергся. Машину быстро исправили, так как директору надо было ехать в район по срочным делам. И в этот раз Коновалов уехал в пьяном виде.

Обратно директор приехал в поезде, а автомобиль привезли на грузовой машине. Только теперь директор Рогожин приказал удержать из жалования Коновалова стоимость ремонта и дело передать следователю. Но этот приказ запаздал. Коновалов со всеми документами успел уехать в Новосибирск, где по поддельной записке получил у уполномоченного Наркомсовхоза 650 рублей и с этими деньгами скрылся.

Ст. Ояшн, Зап.-Сиб. край.

Шофер Добыш

ДЕНЬ РАБОТАЕМ — ДВА СТОИМ

Автоколонна Волчихинской МТС, состоящая из 17 машин, за последние два месяца больше «отдыхала», чем работала. В августе простой составил 8 дней, а в сентябре машины стояли с 9-го по 17-е и с 22-го по 25-е. За это время мы по скромному подсчету, недоувезли государству около 500 т зерна.

Единственная причина этих частей простоев — отсутствие горючего. Оказывается, наши хозяйственники, главным образом счетно-финансовая часть, размахнулись в своих расходах так широко, что не оставили денег на погашение задолженности за горючее Нефтесиндика-

ту. Эта задолженность составляет около 75 тыс. рублей. Несоблюдение финансовой дисциплины привело к тому, что денег в нужную минуту не оказалось, и вся работа по вывозу зерна приостановилась.

Дирекция МТС спешно рассылала во все концы самые срочные телеграммы, однако это не помогло, и государство потеряло большой ущерб.

А. М. Назанцев

Волчихинская МТС,
Запсибкрай.

ПОРА СОЗДАТЬ В СТРАНЕ ВОЗМОЖНОСТЬ ДЛЯ МАССОВЫХ АВТОПУТЕШЕСТВИЙ

В 1932 г. я получил по автообязательству в индивидуальное пользование машину ГАЗ-А и в этом году решил во время своего отпуска совершить путешествие на своей машине. Для этого я избрал маршрут Брянск — Рославль — Гомель — Чернигов — Киев и обратно — общим протяжением 1700 км. За все время пробега никаких происшествий не было. Машина, и особенно мотор, вели себя на протяжении всего пути безупречно. На обратном пути я прошел в один день 430 км. Таким образом это мое индивидуальное испытание машины ГАЗ-А еще раз подтвердило ее высокие динамические качества.

Однако дороги на протяжении всего маршрута представляли по сравнению с качеством наших машин резкий контраст. Особенно плохи дороги под Черниговом. Во многих местах машина буквально увязает в грязи.

Всякий предпринимающий такого рода путешествие испытывает крупное неудобство от того, что целиком предоставлен самому себе в вопросах снабжения и ремонта. Необходимо ускорить создание сети ремонтных станций на важнейших трактах нашей страны. Об этом уже неоднократно поднимался вопрос на страницах печати, но до сих пор дело не двинулось с мертвой точки. Количество индивидуальных владельцев машин растет с каждым днем, но все они поставлены в затруднительное положение благодаря полному отсутствию каких бы то ни было пунктов технической помощи и ремонта. Это обстоятельство очень затрудняет развитие автомобильного спорта и автопутешествий в нашей стране.

Оп. Олсуфьево, Зап. ж. д.

С. Поспелов

АВТОДОРОЖНАЯ ХРОНИКА

ПЕРВАЯ ДИЛЛЕРОВСКАЯ СТАНЦИЯ В ЛЕНИНГРАДЕ

6 ноября в Ленинграде состоялся пуск первой станции для обслуживания и ремонта автомобилей, построенной по образцу американских диллерских станций.

Станция будет производить профилактический и текущий ремонт легковых автомобилей ГАЗ (Форд). К ней прикреплены 250 машин, принадлежащих предприятиям и учреждениям. Кроме того станция будет производить осмотр всех легковых машин ГАЗ.

Для станции построено специальное здание, состоящее из ряда цехов, оборудованных усовершенствованными машинами. Все оборудование изготовлено советскими заводами.

ПРАЗДНИК ВОДИТЕЛЕЙ В КУРГАНСКОЙ МТС

Недавно в Курганской МТС Азово-Черноморского края состоялся праздник водителей-ударников по перевозке зерна. Автотранспорт МТС перевыполнил задание по километражу в три раза, причем после этого все машины были в хорошем состоянии. Десять лучших шоферов получили премию за ударную работу.

ДОРОЖНЫЙ ПЛАН ВЫПОЛНЕН НА 257 %

Северная Осетия добилась в этом году исключительных успехов в борьбе с бездорожьем. В области проложено шесть новых проселочных дорог: Орджоникидзе — Восток, Христиановка — Магомедовская, Хандидон — Лескен, Ардон — Алагир, Архонка — Гизель. План дорожного строительства здесь выполнен уже на 257 проц.

ЧУЙСКИЙ ТРАКТ ПОСТРОЕН

Недавно закончилось строительство Чуйского тракта, к XVII подвозине Октября открыта автомобильная дорога на протяжении свыше 600 км. Здесь же построена крупнейшая в Союзе наплавная мост через реку Бию.

НОВОЕ ШОССЕ ДНЕПРОПЕТРОВСК — ЗАПОРОЖЬЕ

8 ноября состоялось торжественное открытие асфальтированного шоссе Днепропетровск — Запорожье протяжением 100 км. Шоссе большого митинга на первом километре шоссе колонна из 70 автомобилей двинулась в первый рейс на Запорожье.

СЪЕЗД ЗНАТЫХ ЛЮДЕЙ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Белорусский центральный штаб по дорожному строительству созывает 15 декабря в Минск съезд знатных людей дорожного строительства БССР. В съезде примут участие 250 лучших ударников в борьбе с бездорожьем и около 100 гостей из других республик и областей Союза. На съезде будут подведены итоги дорожного строительства 1934 г. и намечены задачи на 1935 г. К съезду проведена широкая массовая подготовительная работа.

МУЗЕЙ ДОРОЖНОСТРОИТЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ

В Ростове-на-Дону Бюро краеведения организует музей дорожностроительных материалов. В связи с этим районное бюро краеведения привлечены к изысканию новых материалов, которые уже успешно проводятся на побережьях Азовского и Черного морей.

ТРАНСПОРТНЫЕ СОВЕТЫ АВТОДОРА

Ленинградский облсовет организовал транспортные советы Автодора на Октябрьской и Мурманской железных дорогах. Новые советы приступают к ремонту подъездных путей силами автодорожного актива. Автодорожцы в первую очередь берут шефство над подъездными путями к вокзалам, паркутам и овоцехранилищам.

АВТОДОРОВЦЫ ПОСТРОИЛИ 386 КМ ДОРОГИ

В этом году в Средневолокном крае силами автодорожцев построено и отремонтировано 386 км профилированных дорог и 1780 пог. м мостов. Лучшие показатели по всем видам дорожного строительства имеют Ульяновский, Кинель-Черкасский и Городищенский районные советы Автодора.

КОЛХОЗНИК ДОБРЫНИНСКИЙ ВЫИГРАЛ АВТОМОБИЛЬ

ПС Автодора получил из колхоза им. Сталина, Великоустюльского района письмо и билет № 47 серии 9793 5-й лотерии Автодора. При проверке выяснилось, что на билет пал главный выигрыш — автомобиль. Ставистцем оказался старик-колхозник Добрынинский.

СИСТЕМАТИЧЕСКИЙ УКАЗАТЕЛЬ МАТЕРИАЛОВ, помещенных в журнале за 1934 г.

Для экономии места часть мелких материалов опущена
Статьи разбиты по отделам; внутри отделов — авторы или статьи в алфавитном порядке. Первая цифра обозначает номер журнала, вторая — страницу в номере

АВТОМОБИЛЬ, ТРАКТОР, ТРОЛЛЕЙБУС, ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОТРАНСПОРТА, РЕ- МОНТ, КАДРЫ

- Автомобильная экспедиция на озеро Балхаш. VIII, 21.
Автомонов Д. — Не пора ли организовать общее-
московское автотранспортное хозяйство. XIX, 9.
Андреев И. — Ленин на нашем автозаводе (из вос-
поминаний рабочих ЗИО). II, 8.
Аптитремонтная колонна на полях и дорогах ПЧО.
I, 20.
Бать Л. — Тов. Доева повезет в свою деревню зна-
ние новой техники и энтузиазм автодорожца. V, 3.
Байков Н. и Луканин С. — Приспособление для
шлифовки поршневых колец на приборе «Блэ-
джер». XI, 30.
Б-в Н. — Фигурные состязания на автомобилях.
XVII, 16.
Б. М. — На советском автомобиле должен стоять со-
ветский ареометр. IX—X, 19.
Его же. — Рессоюзный технический бой шоферов.
IV, 21.
Безобразов, инж. — Конкурс сельсовета по дорожно-
му строительству. — Опыт передовых сельсоветов
Западной области. XXIV, 5.
Беланин, инж. — Тягач ГАЗ улучшит внутризаводский
транспорт. VIII, 9.
Белая Н. — Лектор на экране. XX, 4.
Борисов. — Машина с завода приходит к потреби-
телю самоходом.
Бриллиг, проф. — Советский дизельный мотор Коджу.
V, 17.
Бритнев, Ларин. — Изобретен подвидный аккумулятор.
VII, 19.
Важинский, инж. — Легковой автомобиль ЗИС-101.
XIX, 14.
Бюро технификации Горьковского автозавода. — Со-
ветский прибор для подогревания воды в радиа-
торах. XXI—XXII, 9.
Важинский, инж. — Легковой автомобиль ЗИС-101.
XIX, 14.
Введенский А., инж. — Газогенераторному автомобилю
не уделяется еще достаточного внимания. XIV, 10.
Его же. — Газогенератор проф. Карпова. XVII, 8.
Его же. — Автомобильный газогенератор, работающий
на брикетах. XX, 8.
Введенский, А. — Успехи газогенераторных автомо-
билей на Западе. XXIII, 5.
Виноградов В. — Правильная смазка увеличит про-
должительность жизни автомобиля. XV—XVI, 7.
Воронин Д. С. — Вакуум-кариборатор. XXIV, 14.
Г. — Покрытие поршней оловом. I, 11.
Г. Д. — Новый тип тягача. IV, 9.
Его же. — Своевременно и образцово подготовить
тракторы к весенней посевной. I, 10.
Его же. — К посевной подготовить не только тра-
кторы, но и автомобили.
Готовьтесь к сдаче норм на специальный значок Ав-
тотора. VII, 3.
Гюгин, В. — Обеспечим четкую работу автотран-
спорта в период осенне-зимних перевозок. XX, 3.
Головачев, инж. — Первый опыт длительной работы
советского газогенераторного грузовика. XXIII, 7.
Горелов, А. — Упорядочив учет, увеличим хище-
ние бензина. IX—X, 15.
Гаврильченко. — Автомобиль-холодильник. XX, 17.
Гамалюнов, П. — Счетчик для учета горючего. VII, 7.
Герман, Д. — Секреты победы Борской МТС. VIII,
12.
Дадим комсомольской и беспартийной молодежи зна-
ние автомобильного и тракторного мотора. XII, 1.
Д. — Применение резины в автостроении. VI, 24.
Демин. — Удаление эллипса с шеек коленчатого
вала. II, 24.
Его же. — Зимний ремонт тракторов. I, 12; II, 18;
III, 18; IV, 16; V, 12; VI, 12; VII, 4; VIII, 18; IX—X, 12;
XI, 14.
Домлаговский, Ю. — Автомобиль с двигателем, рас-
положенным сзади. XIV, 15.
Его же. — Новая модель Форда. XXI—XXII, 25.
Его же. — Подвеска без ресор. XXI—XXII, 13.
Его же. — На автомобильной выставке в Париже.
— XXIII, 16.
Дюмулен, И., инж. — Сколько километров пройдет
машина на 3 литрах бензина. XI, 17.
Его же. — Еще о 8-цилиндровом Форде модели 1934 г.
XIX, 26.
Его же. — Форд 1934 г. в пробеге. XX, 6.
Жарков, Ф. — Берегите свету. VII, 29.
Жарнов, Н. — Порядок профилактического осмотра
автомобиля. XII, 21.
Жоховский М., инж. — Советские манометры для
определения давления в шинах. XV, XVI, 15.
Згура, инж. — Чего ждут советские эксплуатацион-
ники от международного конкурса автодизелей
XIII, 8.
Зилов, А. — Первый советский трехосный троллей-
бус в подарок XVII партсъезду. II, 12.
Измайлов, А. — Без резины нет автомобиля. V, 19.
Из практики зарубежных гаражей. VI, 29.
Итоги первого всесоюзного конкурса вездеходов.
XXIII, 19.
Капанов, В. Д., инж. — Правильный уход за ак-
кумулятором продлит срок его работы. XV—XVI, 4.
Как исправить фрагментированную бензопомпу авто-
мобиля ЗИО (АМО). XIV, 20.
Каждому автотворческому коллективу технический
кружок. VII, 1.
К. В. — Газогенераторный пробег Москва—Ленинград—
Москва. XXIII, 4.
Кяритин, А. — Управление автомобилем. XIII, 18;
XIV, 18; XV—XVI, 11, XVII, 12; XVIII, 14; XIX, 18;
XXI—XXII, 22.
Келлер, С. Д., инж. — Что такое качающиеся жес-
тые оси автомобиля. III, 20.
Его же. — Тягачи и прицепы. VII, 22.
Его же. — Походные авторемонтные мастерские.
VIII, 14.
Его же. — Что можно сделать из стандартного пас-
си ГАЗ-АА. XII, 9.
Кригер, А. — Новая модель горьковского автомо-
биля М-1. XXI—XXII, 10.
Кильдешев. — Горе-диспетчеризация. VIII, 15.
Клейнерман, Ю. — Приспособление для большей ус-
тойчивости кузова. IX—X, 23.
Его же. — Коэффициент инж. Ярай для определения
качества автомобиля. XXIII, 9.
Его же. — Дизельный мотор завоевал автомобиль. XI,
12.
Его же. — Некоторые интересные модели на бер-
линской автомобильной выставке. XII, 16.
Кораун. — Как гараж Мосавтогоса боролся за эко-
номию бензина. VI, 3.
Кожемьяко, Л. — Решают диспетчеризацию правиль-
ное построение зарплата и своевременный ремонт.
VII, 14.
Конonenko, Е. — Штурм Песельца (аптитремонтная
колонна в ПЧО). I, 20.
Коросткин, А., инж. — Тягачи с полуприцепами
экономичнее автобусов. IX—X, 16.
Его же. — Дадим сельскому хозяйству десятки ты-
сяч быстросходных тягачей. IV, 19.
Его же. — За внедрение алюминиевых головок ци-
линдров в автомобильных двигателях. VI, 15.
Его же. — Новый автоматический механизм спе-
целинга. XV—XVI, 14.
Его же. — Новые поршневые кольца. XVII, 10.

- Его же. — Автоматическая коробка скоростей Бенкер. XVIII, 18.
- Его же. — Двигатель Мак-Парен с вращающимися клапанами. XIX, 16.
- Его же. — Выстродный двигатель Фревер-Неш XXIII, 18.
- Его же. — Новые поршневые кольца. XVII, 10.
- Корзун, Ф. — Новая система зарплат проферов. V, 24.
- Крузо, И. — Учась — работать, работая — учиться. XVIII, 27.
- Кто проедет дальше на трех литрах бензина. — Подготовка к всесоюзным соревнованиям на экономичность пробега. IX—X, 15.
- Курочкина, Н. — Колхозница Шура. XIII, 22.
- Ларин, В. — Схема электрооборудования автомобилей ГАЗ. XII, 18.
- Его же. — Схема электрооборудования автомобилей ЗИС и ГП. XIII, 21.
- Лебедев, К. — Зарядка автомобильной батареи. XII, 24.
- Литвинов. — Ярославские шасси в дизельном пробеге. XIX, 7.
- М. С. — Потребитель требует автомобилей высокого качества. I, 17.
- М—в К., инж. — Приспособление для прорезки масляных каналов. VII, 28.
- Мазе, В. — Можно и нужно перевозить зерно без потерь. VI, 14.
- Маковер, инж. — Как проверить правильность установки колес. XIX, 20.
- Малаков, Вас. — Сделать диспетчера центральной фигурой в автотранспортном хозяйстве. I, 19.
- Матвеев, И. — Водитель Степа Федичев. XVII, 15.
- Меньшиков Н., инж. — Дизельмоторы на международном конкурсе в СССР. XIII, 4.
- Морозов, К., инж. — Внимание качеству поршневых колец. XIV, 8.
- Его же. — Термическая обработка улучшает поршневые кольца из некачественного чугуна. VII, 18.
- Н. В. — Автодвигатели на аэросани. III, 19.
- Н. З. — Сегодня и завтра автомобильного гиганта (О реконструкции ЗИС). XIX, 12.
- Его же. — Автор должен помочь комсомольцам изучить автомобильный и тракторный мотор. XI, 8.
- Надеждин, М. — Троллейбусы получают широкое распространение в СССР. II, 11.
- Его же. — Пора, наконец, то-настоящему встать за экономно горючего. XVIII, 8.
- Его же. — Внимание автоинспектору. XX, 23.
- Наумов, В. — ОСГА-25 — судно большинства скорости. VIII, 22.
- Его же. — Новые быстрходные глисеры ОСГА. XI, 21.
- Навигин, А. — Первая советская конструкция обтекаемого кузова. XX, 22.
- Нилов, Н., инж. — Конструкция и работа нового карбюратора в/авт. ЗИС-5-6. VIII, 20.
- Новиков, Я. — Что показали соревнования на экономно горючего. XX, 18.
- Нотов, С., инж. — Как оборудовать машины скорой техпомощи. IV, 22.
- Его же. — Новейшее автомобильное оборудование и уход за ним. XII, 12.
- Его же. — Ремонт автомобилей новейшим оборудованием советского производства. XIV, 12; XVII, 20; XVIII, 19; XX, 14; XXI—XXII, 18; XXIII, 12; XXIV, 16.
- Обучаем «Кодекс поведения хорошего шофера». IX—X, 21.
- Обобщаемся опытом гаражей I, 24; II, 22; III, 27; IV, 30; V, 26; VI, 28; VII, 27; VIII, 24; IX—X, 24; XI, 22; XII, 23; XIII, 24; XIV, 22; XV—XVI, 26; XVII, 18; XVIII, 24; XIX, 22; XX, 26; XXII, 26; XXIII, 29; XXIV, 26.
- Паркуано, Н. — Будет ли работать двигатель пожарного автомобиля при наличии в воздухе отравляющих веществ? IV, 25.
- Платонов К., Пугин А., Епшин П. — Определение прав проферов-любителей. XIV, 28.
- Певенелин С. — Дизельмоторный пробег Москва—Тифлис—Москва. XIX, 8.
- Петров А. — Подготовка аккумулятора в период обкатки новой машины. XVIII, 21.
- Подготовку молодежи к сдаче техэкзамена провести полностью и в срок. XIX, 1.
- Постельников, инж. — Экономить каждый грамм горючего. XV—XVI, 9.
- Его же. — Внимание всесоюзному пробегу автомобилей с дизельными двигателями. XIII, 10.
- Почему простаивают автомобили. III, 9.
- Ремонт тракторов — важнейший участок посевной. VI, 1.
- Родионов — Путевой лист — важнейший элемент правильной автоэксплуатации. VI, 11.
- Родионов, А. — Об автотракторных свечах. XI, 19.
- Рогов, инж. — Регенерация обработанных масел экономит сотни тысяч рублей. XI, 18; XII, 19.
- Сабинин, инж. — Спирт, как горючее для автомобилей. V, 21.
- Его же. — Новая головка для различных видов топлива. VIII, 13.
- Сельский А. — Советский автомобиль должен быть по качеству безукоризненным. II, 14.
- Синопальников П. — Что дал нашему автохозяйству политотдел. XVII, 7.
- Снегочиститель инж. Карповича. VI, 10.
- Советской стране — лучший в мире выстродный дизельмотор. XVIII, 1.
- Соломонов М. — Общественно-технические экзамены на автотранспорте. VII, 3.
- Его же. — Год работы троллейбусов в Москве. XIII, 3.
- Средне М. — Военная подготовка проферов. XX, 10; XXI—XXII, 14; XXIII, 22; XXIV, 10.
- Т. Р. — Советские автомобили выдержали испытание в песках и в снегу на колхозах. IX—X, 18.
- Техническая консультация. II, 17; III, 18; IV, 29; V, 30; VII, 28; VIII, 28; IX—X, 28; XI, 25; XII, 28; XIII, 26; XIV, 24; XV—XVI, 28; XVII, 26; XVIII, 22; XIX, 28; XX, 29; XXI—XXII, 28; XXIII, 27; XXIV, 24.
- Туманян, Арс. — Кодекс поведения хорошего шофера. I, 22; II, 20; III, 24; V, 22; VI, 16; VII, 29.
- Его же. — Изгнать из честной автомобильной семьи недоброжелателей. IX—X, 20.
- Тысячи комсомольцев изучают автомобильный и тракторный мотор. XIV, 3.
- Улучшим ремонт и эксплуатацию советского автопарка. XVII, 1.
- Ф. — С подготовкой кадров неблагоприятно. XI, 11.
- Файнзильбер. — Новый тип парового автомобиля. XIV, 21.
- Ф.—и, И. — На всесоюзном слете ударников-проферов. I, 15.
- Фогель. — Единая система аттестирования для всех машин советских марок. XXI—XXII, 20.
- Ю. — Автоматическая коробка Остин-Хайе с бесконечным числом передач. VI, 21.
- Ю. Д. — Новые модели автомобилей ГАЗ-А. II, 21.
- Его же. — Лондонская автомобильная выставка. XXIV, 20.
- Его же. — Детали трансмиссии Тэлбот. XXIV, 19.
- Юдол. — Автомобильная выставка в Лондоне. I, 28.
- Его же. — Еще один тип автомобиля с мотором сзади. II, 28.
- Его же. — Легковой ффорд 1934 г. IV, 28.
- Его же. — Американский автомобиль 1934 г. VI, 22.
- Его же. — Последние модели грузовых автомобилей на Западе. VII, 16.

ДОРОЖНОЕ ДЕЛО

- Азвик. — Полгода автодорожной борьбы с бездорожьем. XVII, 2.
- Ватюк, И. И. — Красное знамя обязывает. XIV, 5.
- Беляев, Г. — Как бригада «Пестеренки» боролась с бездорожьем в Валдайяра. VI, 6.
- Безобразов А. — Что дал конкурс сельсоветов по строительству дорог. XXI—XXII, 4.
- Борткевич, В., Лохвицкий, А. — 210 тыс. км автолюбых дорог. VIII, 2.
- Буценко, А. — Организовать победу на дорожном фронте. XI, 1.
- Говоров, Л. — 200 км зимней дороги в глухой тайге. I, 3.
- Дорожное машиностроение резко отстает от требований дорожного строительства. III, 7.
- Златов, А. — Строительство московского «паука» требует мощной дорожной техники. XII, 8.
- Кердада, А. — Красная Мордовия побеждает бездорожье. XVIII, 7.
- Козел, С. — Больше внимания сельским дорогам. IX—X, 11.

- Лесовод. — Как производить посадку деревьев для озеленения дорог. XX, 20.
- Ликвидация бездорожья в нашей стране требует организованности, массовости и общественного подвига (из выступления председателя СНК РСФСР С. Сулимова на всесоюзном совещании по дорожному строительству). XI, 3.
- М.—И.— Организуем широкую сеть дорожных технических кружков на селе. XV, 1.
- М. С. — Первые опыты организации дорожностроительных дворов. VIII, 10.
- Его же. — Почему нехватает дорожных машин. XII, 3.
- М. Ю. и М. В. — Буденновцы побеждают бездорожье XV—XVI, 20. (СДЗО).
- Малков, В. — В чем секрет наших дорожных побед (Вудягинский район). XVIII, 3.
- Малов, инж. — Опыт использования шлаков и торфяной золы для постройки тротуаров. IX—X, 5.
- Менгел, Н., инж. — Как колхозу, совхозу и МТС правильно построить и содержать свои дороги. IV, 13; V, 8; VI, 8; VII, 10; IX—X, 8; XI, 6; XII, 4; XIII, 11; XIV, 6; XV—XVI, 18.
- Его же. — Дороги из осыновой щипины. XVII, 5.
- Его же. — Постройка дорог на болотах. XVIII, 5.
- Его же. — Шире используем местные дорожностроительные материалы. XIX, 10.
- Его же. — Устройство и содержание зимних дорог. XXI—XXII, 7.
- Его же. — Шире использовать местные материалы для строительства дорог. Улучшение грунтовых дорог тротуаром. XXIV, 8.
- Его же. — Как устроить водотоковые каналы для улучшения дорожного полотна. XXIII, 10.
- Месачник подготовил к дорожному строительству провести образцово. III, 8.
- Н. З. — IV сессия ВЦЦК о дорожном строительстве. III, 3.
- Надеждинский, Н. — Опыты изготовления дорожных материалов из местного сырья. I, 9.
- Наумов. — Дорожный комбайн для постройки грунтовых дорог. XIII, 16.
- Образцов В., проф. — Приспособим большие ж.-д. мосты для автожелезнодорожников. XXI—XXII, 8.
- Праздник победы над бездорожьем (Моршанский р-н). XX, 1.
- Саргаскиных, П. — Озеленение дорог — боевая задача автодорожников организации. V, 10.
- Соломонов, М. — Пролетарской столице первоклассные подъездные пути. IX—X, 6.
- Его же. — Дорога Москва—Горький — основной путь для машин завода ГАЗ. I, 6.
- Его же. — Подготовка к строительству новых крупнейших автомобильных дорог. XIII, 15.
- Его же. — Работы на дорожном участке должны быть вывешены в срок. XVII, 3.
- Его же. — Первые итоги строительства Московского дорожного «наука». XXIV, 6.
- Содержание и уход за дорогами — в центре внимания. XXIII, 1.
- Тошакон, Н. — Подготовим дороги для вывозки большевского урожая. XIII, 1.
- Уход за дорогой важнее всего.
- Фин, И. — Соцдоговор на ликвидацию бездорожья в СССР в действии. IV, 10; V, 6; VI, 4; VII, 9.
- Шерешневский, В. Г., инж. — Что надо учесть и внедрить в организации дорожных работ. I, 8.
- Школьников, пионеры, юные друзья Автодора, включайтесь в борьбу за озеленение дорог. VIII, 11.
- Вихров, С. — Наладим бесперебойную вывозку урожая овец. XIII, 3.
- Вольф, Дм. — Подготовить поколение, знающее автомобиль, трактор и дорогу. (II всесоюзное совещание руководителей ЮДА.) IX—X, 17.
- Включайтесь в поход им. VII съезда советов за экономно горячего. XXIII, 15.
- Гоним, инж. — В период уборочной и зерноуборочной все автомашинный под особый надзор и уход. XV—XVI, 2.
- Гречанин, А. — Механизация современных армий. IV, 7.
- Докалд т. Сталина — программа действий. IV, 2.
- И. Ф. — Первые результаты работы базовых советов Автодора в МТС. XIV, 1.
- Ивансон, Б. — Автодорожная промышленность к XVII партсъезду овладевает высотами современной техники. II, 3.
- Коллективное участие в весеннем севе — экзамен на качество автодорожной работы. IV, 3.
- Ксенин, А. — Автодор — на помощь Метропрому. IX—X, 4.
- Крымский М. — Первые успехи совместной работы автопарспорта и железной дороги. XVIII, 17.
- Лежава, А. М. — Автодор к XVII партсъезду. II, 1.
- Его же. — В поисках новых путей. IX—X, 1.
- Н. Б. — Центральный автодорожный клуб открыт. XII, 17.
- Н. З. — Умелой организационной работой обеспечен успех реализации 5-й автодорожки. V, 25.
- Его же. — Базовые советы при политехниках МТС — ведущие звено автодорожной работы. XXI—XXII, 2.
- Надеждин, М. — Первые опыты совместной работы автопарспорта и железных дорог. XIV, 4.
- Первые выборы советов ознаменованы автодорожником походом им. VII съезда советов. XXI—XXII, 1.
- Придем к XVII съезду партии с новыми победами над бездорожьем. I, 4.
- Проверяем результаты автодорожного похода им. XVII партсъезда. V, 6.
- Производственный поход им. т. Сталина на автопарспорт. XII, 11.
- Решения партсъезда — в основу всей работы Автодора. V, 1.
- Сельский, А. — Укрепление обороны СССР — дело всех трудящихся нашей страны. IV, 4.
- Серебряков Л. — За совместную работу ЦДТ и Автодора. IX—X, 3.
- 1934 г. должен быть годом похода за организацию и укрепление работы на селе. VIII, 1.
- Федоров, М. — Первый опыт базового совета Автодора Шестаковской МТС. XXI—XXII, 6.

РАЗНОЕ

- Автодорожная выигрывает. II, 32; III, 32; IV, 9; V, 27; VII, 21.
- Автодорожная хроника. XII, 20; XIV, 32; XVII, 17; XVIII, 16; XIX, 8; XX, 13; XXIII, 29.
- Книжная полка автодорожника. V, 32; VII, 32; IX—X, 32; XII, 32; XIV, 32; XVII, 32; XIX, 19.
- На общественный суд. I, 32; II, 31; III, 31.
- Новости мировой автодорожной техники. I, 26; II, 26; III, 22; IV, 26; V, 28; VI, 28; VII, 24; VIII, 26; IX, 26; X, 26; XI, 28; XII, 26; XIII, 28; XIV, 26; XV—XVI, 24; XVII, 24; XVIII, 28; XIX, 24; XX, 24; XXI—XXII, 24; XXIII, 20; XXIV, 22.
- Работельники-автодорожники пишут. — Если с мест. I, 30; II, 29; III, 29; IV, 31; V, 31; VI, 32; VII, 30; IX—X, 30; XI, 31; XII, 30; XIII, 30; XIV, 29; XV—XVI, 30; XVII, 29; XVIII, 30; XIX, 31; XX, 31; XXI—XXII, 31; XXIII, 31; XXIV, 27.
- Хроника автомобиля и дороги. XIII, 7.
- Хроника мировой автодорожной техники. IV, 18.

ОБЩЕСТВЕННО-ПОЛИТИЧЕСКИЕ СТАТЬИ И РАБОТА АВТОДОРА

- Автодорожный поход им. XVII партсъезда. II, 6.
- Автодорожный транспорт во второй пятилетке. III, 1.
- Автодорожная помощь Метропрому. XI, 9.
- Автодор должен ратовать XVII партсъезду об активном участии в выполнении соцдоговора на ликвидации бездорожья в СССР. I, 1.

О П Е Ч А Т К А :

В № 20 „За рулем“, стр. 10 в статье т. Среднева в графе „вертикальные препятствия высотой“ напечатано: следует читать: 1,5 м 0,5 м

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ**

Зам. редактора **Н. БЕЛЯЕВ**

Издатель **Журналино-газетное объединение**

Уполном. 1 Главлита В 98.779 Техред Н. Свешников Изд. № 805 Зак. тип. 1223 Тираж 50,000 Стат б—176х200 мм

Журнал сдан в набор 17/XII 1934 г. 1 бум. лист. Колич. знаков в 1 бум. листе 211 200 Подписан к печати 13/XII 1934 г. Приступлено к печати 17/XII 1934 г.

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

ТАБЛИЦА

ТИРАЖА ВЫИГРЫШЕЙ ПО БИЛЕТАМ 2-го и 3-го РАЗРЯДОВ
5-й ВСЕСОЮЗНОЙ ЛОТЕРЕИ АВТОДОРА

Тираж произведен 29 и 30 сентября 1934 г. в Ленинграде

Всего в тираже разыграно 5210 выигрышей, на сумму 623 700 рублей

№№ серий	№№ лотер. билета	Стоим. выигр. в руб.	№№ серий	№№ лотер. билета	Стоим. выигр. в руб.	№№ серий	№№ лотер. билета	Стоим. выигр. в руб.	№№ серий	№№ лотер. билета	Стоим. выигр. в руб.	№№ серий	№№ лотер. билета	Стоим. выигр. в руб.
0040	63	300	3133	55	300	5229	51	100	8241	13	500	10925	21	100
0104	99	300	3164	75	200	5236	33	25	8330	16	300	10951	26	300
0105	35	300	3177	53	100	5262	71	6 000	8336	23	4 000	10956	45	4 000
0199	35	100	3181	20	300	5302	20	300	8435	82	300	10973	100	200
0241	11	4 000	3294	17	200	5458	34	200	8456	83	300	10999	34	200
0286	74	300	3314	97	300	5467	2	300	8510	87	25	11020	52	100
0327	8	300	3338	22	100	5523	73	300	8517	11	100	11061	67	300
0424	76	200	3345	42	300	5553	84	300	8517	71	100	11093	69	100
0648	1-100	25	3357	21	100	5630	5	300	8521	2	300	11093	78	300
0652	65	100	3449	19	200	5630	26	300	8685	76	200	11127	51	100
0692	21	300	3464	72	4 000	5633	85	300	8745	7	300	11238	5	500
0702	50	500	3529	95	300	5654	7	200	8781	23	300	11261	36	100
0760	72	4 000	3607	26	200	5712	51	300	8855	61	200	11279	14	200
0909	73	300	3611	12	200	5766	35	300	8921	9	300	11443	83	25
0952	90	200	3612	43	4 000	5776	1-100	25	8944	71	200	11539	8	100
0976	74	4 000	3613	37	300	5788	31	300	8963	23	4 000	11563	23	200
0982	27	300	3615	43	300	5873	6	100	9073	4	200	11571	95	25
1094	51	100	3749	43	300	5922	85	300	9103	90	300	11599	83	100
1118	95	4 000	3776	95	300	6000	93	300	9264	82	500	11753	64	25
1176	43	300	3850	97	500	6043	68	500	9307	81	300	11803	53	100
1468	14	300	3873	43	200	6120	32	500	9434	24	300	11829	40	200
1487	61	300	3881	1-100	50	6164	68	100	9491	85	300	11845	37	300
1492	1	100	3938	39	300	6204	61	200	9524	33	500	11862	90	4 000
1647	39	300	3952	31	6 000	6260	18	100	9544	50	100	11912	33	100
1707	10	200	3968	59	300	6292	28	500	9545	80	100	11937	1-100	25
1735	37	200	3968	91	300	6344	43	300	9600	92	300	11945	27	500
1818	96	200	4025	39	200	6371	38	500	9648	11	300	12104	30	300
1834	88	100	4035	97	300	6643	12	200	9686	81	300	12239	46	200
1902	48	100	4133	12	500	6749	51	300	9686	84	200	12340	86	300
1923	10	300	4143	8	200	6769	40	25	9697	80	200	12411	89	200
1945	91	100	4171	1-100	25	6907	50	4 000	9713	13	100	12413	35	300
1964	77	300	4193	59	300	7012	2	500	9793	47	6 000	12524	35	503
1973	30	200	4199	49	300	7016	20	100	9897	16	300	12547	36	6 000
2009	65	300	4232	58	300	7065	19	300	9946	1-100	25	12614	29	100
2066	52	25	4271	80	200	7136	27	300	10032	1	100	12644	1-100	25
2118	33	500	4279	43	100	7139	45	200	10069	70	25	12694	40	200
2130	86	300	4292	65	300	7165	24	500	10103	73	500	12310	36	300
2288	46	100	4309	39	25	7200	16	300	10109	33	300	12939	24	100
2304	14	300	4417	2	300	7281	80	300	10212	31	100	12969	72	6 000
2378	18	100	4499	49	300	7285	19	100	10226	56	200	12990	7	300
2444	70	300	4574	51	4 000	7341	90	500	10248	2	4 000	13109	11	100
2470	7	300	4611	1-100	25	7393	97	100	10301	43	200	13112	1-100	50
2581	64	25	4627	72	300	7406	84	100	10309	99	200	13137	33	300
2588	10	500	4653	63	300	7416	1-100	25	10356	38	300	13206	51	100
2610	71	300	4733	34	100	7442	86	300	10365	60	100	13220	94	25
2611	42	200	4835	30	300	7491	47	100	10389	96	300	13266	1-100	25
2614	77	300	4839	71	500	7530	90	300	10416	49	500	13283	56	300
2769	74	300	4883	99	300	7531	12	100	10417	3	300	13367	18	300
2770	1-100	25	4907	91	6 000	7635	83	200	10465	62	300	13386	4	300
2784	22	4 000	4936	56	300	7670	8	500	10522	28	100	13423	72	100
2814	45	500	4977	80	200	7755	6	25	10545	49	25	13461	13	4 000
2893	1-100	25	4980	96	300	7787	84	200	10562	57	200	13484	64	100
2922	36	200	5012	87	200	7908	98	300	10593	93	500	13533	1-100	100
2936	36	500	5082	9	100	7916	5	500	10664	19	500	13602	7	200
2938	98	100	5092	30	500	7926	41	300	10674	1-100	50	13752	4	500
3086	83	4 000	5099	98	300	8026	53	6 000	10717	22	100	13783	58	500
3101	76	300	5113	1-100	25	8044	32	300	10744	21	300	13918	26	25
3111	73	300	5133	42	200	8173	1	300	10785	38	200	13932	34	300
3113	1-100	50	5184	49	500	8220	29	300	10827	40	200	13950	29	300

№№ серий	№№ лотер. билета	Стоим. выигр. в руб.	№№ серий	№№ лотер. билета	Стоим. выигр. в руб.	№№ серий	№№ лотер. билета	Стоим. выигр. в руб.	№№ серий	№№ лотер. билета	Стоим. выигр. в руб.	№№ серий	№№ лотер. билета	Стоим. выигр. в руб.
13961	11	100	15232	23	100	16656	22	100	17956	78	100	18880	73	6 000
13986	68	300	15281	34	100	16661	39	300	17963	7	300	18951	89	10С
14022	19	300	15380	4	300	16720	47	300	18069	78	100	19011	18	20С
14169	42	25	15439	18	200	16749	62	100	18070	11	300	19031	87	30С
14176	65	300	15502	40	300	16842	24	4 000	18081	59	300	19034	83	30С
14214	92	4 000	15536	58	300	17026	73	200	18099	3	200	19096	84	50С
14224	86	4 000	15666	71	300	17028	52	100	18149	48	500	19219	82	10С
14280	2	6 000	15667	68	500	17114	76	300	18157	67	4 000	19334	64	25
14278	39	25	15674	26	300	17142	97	500	18219	84	100	19371	19	100
14401	1-100	25	15678	43	100	17191	8	300	18244	100	500	19403	30	500
14423	94	200	15696	36	300	17208	66	300	18251	97	200	19413	31	100
14446	18	200	15746	22	200	17258	55	200	18295	15	300	19413	41	200
14457	4	300	15751	64	300	17292	33	200	18300	66	300	19498	71	300
14516	55	500	15983	15	500	17298	70	200	18336	2	300	19554	14	300
14555	7	300	16076	40	100	17355	1-100	25	18342	23	200	19565	62	300
14584	47	25	16158	67	300	17401	77	100	18358	11	200	19631	59	200
14586	91	100	16224	70	300	17459	84	300	18425	22	200	19634	61	200
14607	100	300	16265	22	200	17469	43	100	18426	17	200	19666	93	300
14611	79	300	16308	4	25	17496	54	300	18442	24	300	19705	53	300
14875	30	25	16361	1-100	100	17626	70	300	18507	50	300	19738	5	200
14905	9	500	16377	12	25	17692	33	200	18530	85	100	19768	3	6 000
14916	41	300	16386	34	100	17745	78	100	18559	94	300	19786	99	200
14971	95	300	16514	94	300	17871	28	200	18617	85	200	19789	61	200
15040	75	200	16593	21	300	17908	35	300	18696	96	300	18798	61	200
15112	89	300	16600	60	200	17943	20	300	18704	35	200	19853	30	100
15202	80	25	16803	61	200	17944	88	300	18811	1-100	25	19873	33	200
15230	7	300	16648	12	200									

ПОРЯДОК ПОЛУЧЕНИЯ ВЫИГРЫШЕЙ

1. В таблице указана только стоимость выигрыша. Списки выигрышей и стоимость каждого из них помещены на обороте лотерейного билета. Наименование выигрыша соответствует стоимости помещенных в списке выигрышей.

2. Денежная выплата выигрышей в 25 и 50 рублей производится немедленно по предъявлению билета всеми учреждениями гострудсберасс.

3. Для получения всех выигрышей вещами, а также получения выигрышей деньгами от 100 рублей и выше выигрышный пересылает свои билеты открытым ценным письмом по адресу: Москва, Маросейка, д. 3/13, Лотерейному комитету Автотора; при пересылке билета выигрышный 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.

4. Выигрыши пересылаются выигравшему за счет Лотерейного комитета.

5. Срок заявки на получение выигрыша вещами устанавливается в 4 месяца, а для оплаты деньгами — 6 месяцев со дня опубликования таблицы выигрышей в газете „Экономическая жизнь“.

6. Выигрыши, невостребованные держателями в 6-месячный срок со дня тиража, поступают в распоряжение о-ва Автотор.

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

Все справки по вопросам лотереи, связанные 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—председатель ЛОС АВТОТОРА т. ПУХОВСКИЙ
Зам. председ. тиражной комиссии—зам. председателя АВТОТОРА т. ДУБЕЙКОВСКИЙ
Зам. председ. тиражной комиссии—зам. начальника ПУОКРА ЛВО т. ГРИНБЕРГ

ЧЛЕНЫ ТИРАЖНОЙ КОМИССИИ:

от ЦС Автотора—Державин; от облфинотдела—т. Максимов; от обкома, горкома ВКП(б)—т. Диджус; от обкома, горкома ВЛКСМ—т. Алексеев; от облпрофсовета—т. Антонов; от В.-Остроговского РС—председатель РС т. Краутман; от Володарского РС—председатель РС т. Кычин; от Октябрьского РС—председатель РС т. Падово; от Мурманского окрсовета—т. Красногорский; от Автотора Карелии—зам. пред. т. Чернов; от ф-ки „Кр. знания“—пред. совета т. Мечкова; от з-да „Судомех“—пред. совета т. Шлепанов; от Мурманской ж. д.—рабочий т. Касаткин; от Октябрьской ж. д.—т. Шишовский; от з-да „Большевик“—рабочий т. Соловьев; от управления пожарохраны—инспектор т. Сергеев; от газет т. „Смена“—зав. отделом т. Алябца; от з-да „Красный Октябрь“—рабочий т. Синайский; от „Красного путловца“—рабочий т. Ефремкин; от „Элекросилы“—председатель совета.

Ответственный секретарь тиражной комиссии—ИВАНОВСКИЙ