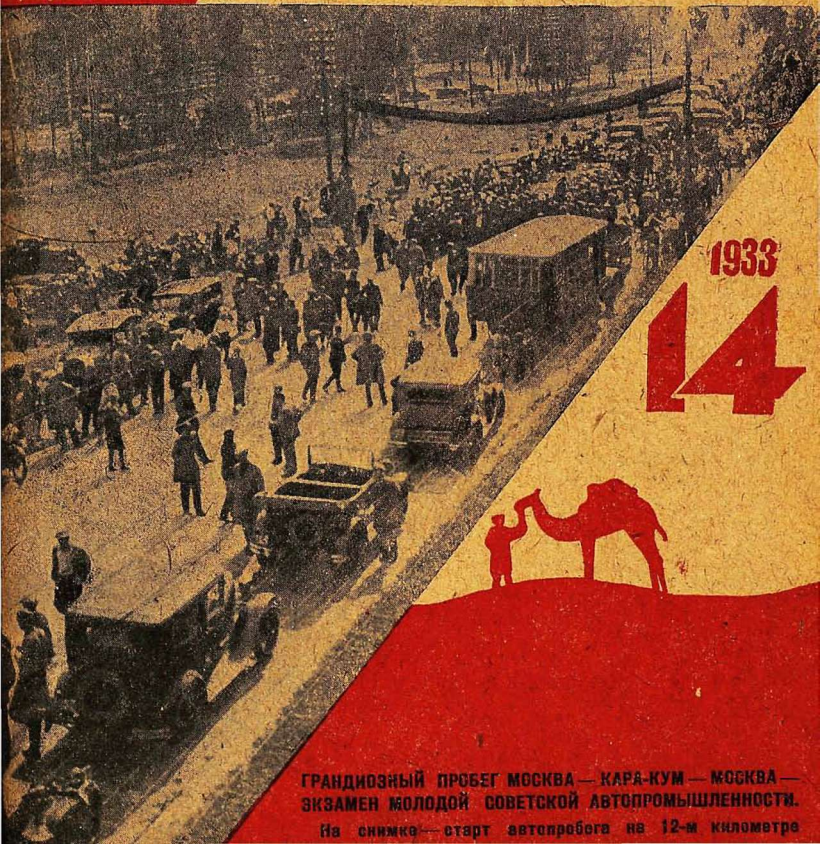


ЗА РУЛЕМ

Журнально-
газетное
объединение



1933

14



ГРАНДИОЗНЫЙ ПРОБЕГ МОСКВА — КАРА-КУМ — МОСКВА —
ЭКЗАМЕН МОЛОДОЙ СОВЕТСКОЙ АВТОПРОМЫШЛЕННОСТИ.
На снимке — старт автопробега на 12-м километре



М. ЛИСОВСКИЙ

ИТОГИ СЛЕТА ЛУЧШИХ КОЛЛЕКТИВОВ АВТОДОРА

Итоги слета коллективов трех столиц, проведенного во второй половине июня Центральным советом Автодора, требуют самого внимательного изучения со стороны всех автодорожских и не только автодорожских организаций. Опыт слета должен быть широко использован для закрепления достижений и устранения недостатков всех добровольных обществ и прежде всего Автодора.

Глубоко знаменательным явился тот факт, что подавляющее большинство представленных на слете жизнеспособных коллективов насчитывает всего по 3—5 месяцев своего существования. Это обусловлено рядом причин.

Первой из них несомненно является тот поворот, который дан историческим январским пленумом ЦК и ЦКК ВКП(б). Упор на освоение имеющих всемирно-историческое значение завоеваний первой пятилетки, на качество работы привел местные партийные организации к проверке состояния всех участков работы, в том числе автодорожского, к усилению руководства ими и заставил сами автодорожские организации перестроить свою работу под углом зрения качественных показателей.

В длинном перечне отсутствовавших в нашей стране и созданных в течение первой пятилетки отраслей промышленности вождь нашей партии и мирового пролетариата Т. Сталин в своем докладе на пленуме в числе первых назвал автомобильную и тракторную промышленность.

Это должно было вызвать и вызвало повышение интереса к автотракторному и дорожному делу, а тем самым и к Автодору.

Решения январского пленума ЦК и ЦКК легли в основу работ пленума ЦС Автодора. Его решения, усиление качества руководства периферией, усиленный упор на коллектив как основное звено организации начали давать свои плоды.

Изъятие дела подготовки кадров из коллективов и районных советов, оздоровление, связанное с резким сокращением хозяйственной деятельности, высвободили районные советы для прямой автодорожской массовой работы, что наряду с повышением понимания райсоветами своих задач благоприятно сказалось на повышении внимания к основному звену.

Объявление конкурса на лучший коллектив, сопровождавшееся рассылкой условий конкурса, представлявших собой по существу программу работы коллектива, близость предполагаемого финиша конкурса, несомненно, также имели стимулирующее значение в деле создания и правильного развития работы коллектива.

Сказалось также проведенное в недавнее время усиление руководства ленинградского областного и московского городского советов Автодора.

Этот ряд предпосылок должен быть учтен и использован в дальнейшем организационном строительстве.

Слет коллективов явился наглядным ответом нутникам и оппортунистам, заявляющим, что работу коллектива вообще наладить невозможно: нет-де финансовой базы, все дни недели закреплены

СОДЕРЖАНИЕ	М. ЛИСОВСКИЙ — Итоги слета лучших коллективов Автодора	1	Н. ФИЛИППОВ — Механизация земляных работ в дорожном строительстве	18	20 июля 1933 г.
	Партийная чистка в Автодоре укрепил и оздоровил его ряды	3	Б. БОРИСОВ — Все силы на выполнение плана перевозок предстоящей уборочной	19	
	СЛЕТ ЛУЧШИХ КОЛЛЕКТИВОВ АВТОДОРА	4	Инж. Г. ГУЛЯЕВ — Новые модели грузовиков автозавода имени Сталина	20	
	Проф. Е. ЧУДАКОВ — Улучшение конструкции автомобилей ГАЗ	7	М. КОШЕЛДИН — Экономия резины и горючего	24	
	Н. КУЙБЫШЕВ — Автопробег Москва — Нарын — Москва	10	ОБМЕНИВАЕМСЯ ОПЫТОМ ГАРАЖЕЙ	26	
	Б. К. — Все семь удачных дорожных строек	12	НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ	28	
	М. БЕЛЯЕВА — Как проходит на местах «месячник дороги»	14	РАБЕЛЬСКОРЫ — АВТОДОРОВЦЫ ПИШУТ	31	
	Инж. Э. Г. ТРАВИН — Опыт промасливания гравийной дороги в Средней Азии	16			

за другими организациями, и на долю Автодора ничего не остается, актив весь перегружен партийными, профсоюзными и комсомольскими нагрузками, треугольники об автодорожской работе не желают разговаривать и т. д. и т. п.

Слет показал, что коллективы могут работать, и работать неплохо. Доклады газетчек заслушивались на заседаниях партийных ячеек, десятки заметок помещались в стенных газетах и многотиражках, внутризаводское радио предоставлялось для автодорожских докладов, кроме собраний коллективов, проводились совещания цеховых и общезаводских контрольных постов, автодорожские доски выставлялись в цехах и т. д. Значит внимание и помощь треугольников можно получить. Но для этого нужно перестать рассматривать автодорожский коллектив только как агентуру по распространению лотерейных билетов, а вести настоящую, живую автодорожскую работу.

Слет показал ряд разновидностей такой работы, кроме общезаводских, о которых неоднократно твердили указания Центрального совета. Так, например, коллектив завода им. Казинко включился в проведение двухсторонней военной игры; коллектив мехзавода № 7 создал бригаду скорой помощи: лопнул штамп, автодорожцы мигом слетали на коллективской машине, сделали другой штамп, привезли, поставили; на фабрике им. Халтурина создана автодорожская техническая библиотека; в гараже скорой помощи автодорожская машина имеет более высокие показатели. Другие коллективы организуют мото-веловылазки актива в рабочие кварталы для проведения бесед на дому об аварийности, бездорожье, мотостроении; посылают в совхоз инструктора, чтобы научить лучшему обращению с трактором, и т. д. и т. п.

Это — кроме обычных работ: борьба за запасные части, правильную эксплуатацию гаража, исправность внутризаводских и подъездных путей, техпропаганда.

Обращает на себя внимание чрезвычайное разнообразие секторов в различных коллективах: есть оргмассовый сектор, сектор техпропаганды, дорожный, автодорожский, военный, проверки исполнения, водомоторная секция, аварийная, пожарная и т. д.

Это значит, что коллективы тогда жизнеспособны, когда они учитывают интересы масс, приспосабливают к ним свою работу, сохраняя целиком ее автодорожский характер. К сожалению, не везде имеются секторы ЮДА: работа с детьми, воспитание новых конструкторских кадров явно недооцениваются нашими организациями.

Работа коллективов тем успешнее, чем энергичнее они подбирают, объединяют, сплачивают актив — энтузиастов автомобиля, трактора, дороги. развивают и поддерживают инициативу этого актива, содействуют повышению его квалификации.

На слете были представлены как коллективы, имеющие платный аппарат, так и не имеющие освобожденных работников, причем последние ни в чем не уступали первым. Платность аппарата не является непременным условием высокого качества работы коллектива.

Представленные на слете коллективы не свободны от ряда существенных недостатков, которые должны быть учтены как ими самими, так и остальными организациями.

Как общее правило, коллективы приводят в движение лишь то количество масс, которое в состоянии захватить ядро коллектива, а не все его члены. Вследствие слабой активизации каждого члена ограничено выполнение основной функции добровольного о-ва — его роль приводного ремня от партии к массам. В этом повинна и организационная слабость коллектива: слабые, а порой и вовсе отсутствуют его подразделения в цехах, бригадах и других звеньях производственного аппарата.

Вопреки указаниям Центрального совета отсутствует постоянная связь (обмен письмами, стенгазетами, делегациями) между коллективами предприятий-поставщиков с предприятиями-потребителями их продукции, в частности автозаводов с гаражами, тракторных заводов с МТС. Больше того, каждый завод имеет подшефный колхоз, совхоз. Автодорожские коллективы проявляют к ним чрезвычайно мало внимания, упуская тем самым одну из важнейших политических задач — усиление пролетарского влияния социалистических промышленных предприятий на сельскохозяйственные.

Слаб также охват автодорожским влиянием прикрепленных к предприятиям школ, несмотря на огромный интерес детей и подростков к автомашине. Трудящиеся женщины вовлечены в Автодор в более или менее значительных размерах лишь в тех предприятиях, где значительно преобладает женский труд: явно недооценена и политическая, и хозяйственная, и оборонная сторона этого дела.

Слет дал чрезвычайно много поучительного. Его опыт необходимо использовать возможно шире. Краевые, областные и республиканские организации должны провести такие же слеты у себя. Центральный совет Автодора, в свою очередь, должен как можно скорее созвать слет сельскохозяйственных коллективов.

От слов и решений об упоре на коллектив, как на основное звено о-ва, нужно скорее и решительнее переходить к делу.

М. Янсовский

Партия ставит вопрос о чистке своих рядов не потому, что она слаба, а потому, что она крепка и сильна.

(Л. Наганович).

ПАРТИННАЯ ЧИСТКА В АВТОДОРЕ УКРЕПИТ И ОЗДОРОВИТ ЕГО РЯДЫ

В ряде областей и краев проводится чистка партии. Чистка партии преследует повышение идеологического уровня членов партии, укрепление в партии железной пролетарской дисциплины, очищение партии от неустойчивых и примазавшихся элементов. Задачи чистки состоят в том, чтобы еще больше усилить доверие к партии миллионов беспартийных масс.

В результате чистки партия должна выработать из своих рядов «перерожденцев, срискивших с буржуазными элементами, не желающих бороться на деле с классовыми врагами, не боюющихся на деле с кулацкими элементами, рвачей, лодырей, воров и расхитителей общественной собственности; карьеристов, шкурников и бюрократившихся элементов... оторвавшихся от масс...» (Из постановления ЦК и ЦКК ВКП(б) о чистке партии).

Проводимая чистка партии является мощным средством для повышения классовой бдительности, для оздоровления и улучшения работы во всей системе организации Автодора.

В системе Автодора работают тысячи людей на различных должностях в аппарате, в автошколах и курсах, в подсобных предприятиях, на освобожденных должностях в коллективах и т. д. Среди этих кадров, особенно на руководящих должностях, насчитывается большое количество членов и кандидатов партии.

Чистка должна показать, как работают эти люди, как коммунисты, возглавляющие различные звенья и аппарат о-ва, борются за генеральную линию партии, за сбережение общественной собственности, за экономию общественных средств и за организацию масс в социалистическом строительстве.

Чистка партии применительно к коммунистам, работающим в системе и аппаратах советов Автодора, имеет огромное оздоровляющее значение потому, что здесь имеют место весьма серьезные недочеты в работе.

Так, например, на фракции последнего пленума ЦС фигурировали десятки случаев и примеров, свидетельствующих об отсутствии классовой бдительности у коммунистов, возглавляющих советы и аппараты о-ва. За 1932 и 1933 гг. с руководящей работы местных организаций Автодора было снято и привлечено к ответственности несколько десятков коммунистов за связь с классово чуждыми и спекулянтскими элементами, за разбазаривание и растрату общественных средств и за бездеятельность.

Указанные явления не изжиты и до сих пор. Партийные ячейки в аппаратах советов о-ва в большинстве случаев работают плохо, наблюдаются явления склопотничества, отсутствие подлинной большевистской борьбы за план, за качество работы в советах, секциях и низовых коллективах Автодора.

Указанные явления объясняются тем, что в аппаратах советов о-ва часто проникают перерожденцы, жулики и разложившиеся элементы с партбилетами. Аппараты советов часто отрываются от масс, от ячеек Автодора, уклоняются от контроля широкой пролетарской общестственности.

Тов. Каганович в своей речи о чистке партии указал, что «наша партия очищает себя для того, чтобы стать еще более боееспособной, чтобы отточить себя, чтобы партийный молот лучше выковывал, чтобы наш аппарат лучше работал, чтобы наше хозяйство лучше развивалось, чтобы канцелярищина и бюрократизм быстрее изживались».

Чистка партии применительно к системе Автодора должна быть использована для того, чтобы выявить и выбросить из рядов партии укравшихся в аппаратах Автодора перерожденцев, растратчиков и оторвавшихся от масс гнилых коммунистов, потерявших свое классовое чутье.

К участию в чистке партячек в советах и аппаратах о-ва нужно привлечь широкий актив беспартийных рабочих-автодоровцев.

Чистка должна явиться массовой проверкой работы партячек и отдельных коммунистов, проверкой работы советов, секций и всех звеньев аппарата автодоровских организаций.

Чистка должна быть использована как мощное средство оздоровления и улучшения работы всех звеньев о-ва.

Используя чистку, добьемся в работе аппарата советов о-ва большей плановости, четкости и оперативности.

Искореним расхлябанность, повысим трудовую дисциплину, добьемся бережливого, экономного отношения к общественному имуществу и расходованию общественных средств.

Посредством чистки партячек в аппаратах о-ва добьемся того, чтобы сделать наш аппарат классово бдительным и подлинно большевистским организатором массовой автодоровской работы.

Партийная чистка аппарата Центрального совета Автодора началась после сдачи в набор материала этого номера.

Чистка работников Центрального совета Автодора выходит за значению далеко за пределы данного учреждения. Чистка глубоко всколыхнула автодоровскую общественность и проходит при большой активности партийной и беспартийной части сотрудников Центрального совета и многих автодоровцев.

В следующем номере журнала и бюллетеня „Автодор“ будут помещены подробные материалы о ходе чистки Центрального совета.

Результаты чистки должны стать достоянием всей автодоровской массы и служить для укрепления рядов Автодора.

СЛЕТ ЛУЧШИХ КОЛЛЕКТИВОВ АВТОДОРА

20—23 июня в Москве состоялся слет лучших коллективов Автодора крупнейших центров—Москвы, Ленинграда, Харькова.

На слете было представлено 25 коллективов, в большинстве производственных. Среди них было несколько, имеющих непосредственное отношение к автотракторному строительству и эксплуатации.

Слет лучших коллективов Автодора был впервые создан Центральным советом ВЛК того, чтобы выявить опыт передовых организаций и на основе развернутой самокритики уточнить формы и методы работы коллективов, дать им совершенно конкретную программу действий.

Ниже мы приводим некоторые наиболее интересные выступления представителей коллективов. Подробный отчет о слете напечатан в бюллетене «Автодор».

АКТИВНАЯ ПОМОЩЬ ПРОИЗВОДСТВУ

(ВЫСТУПЛЕНИЕ Т. БРАГИНСКОГО — КАРБЮРАТОРНЫЙ ЗАВОД 1)

После короткого вступительного слова зам. пред. о-ва т. Лисовского с докладом о работе коллектива Ленинградского карбюраторного завода выступил председатель коллектива т. Брагинский.

— В настоящее время, — говорил он, — из 2500 рабочих завода 1535 состоят членами Автодора. Регулярно раз в месяц созываются заседания заводского совета и бюро цехячеек. Секретари цехячеек отчитываются на заседания совета, в партийной организации и в цех-профбюро.

10 февраля на заводе была созвана объединенная конференция автодоровцев завода с представителями ГАЗ. Конференция наметила пути для устранения недостатков в выполнении заказов Горьковского автогиганта.

В цехах завода организовано 10 ударных автодоровских бригад и на различных участках работы создано 8 контрольных автодоровских постов. Бригады взяли на себя не только конкретные производственные обязательства по выполнению программы и повышению дисциплины, но также постановили поголовно вступить в члены Автодора и активно участвовать в автодоровской работе. Бригады охватывают 165 чел.

Контрольные посты одновременно сигнализируют о неполадках, они выявили и забраковали около 2000 частей, пропущенных отделом технического контроля. Бдительность кон-

трольных постов значительно сократила количество бракованных деталей на склад.

Для устранения производственных недостатков, — говорит т. Брагинский, — мы призвали на помощь Ленинградский автодорожный институт, провели техническое совещание в гор. Горьком, куда выезжали наши представители, организовали три совещания контрольных постов по качеству.

Характерно, что заводской коллектив Автодора получал на свое имя телеграммы из Горького с просьбой ускорить отсылку гаек и бензотрубок. И то и другое требования были выполнены при содействии заводского коллектива.

Наш коллектив не забыл и о дорогах. Мы провели один субботник, в котором участвовали 30 чел. и 1 машина; автодоровцы ремонтного цеха построили 4 дорожных утюга.

В заключение т. Брагинский остановился на работе ячейки механосборочного цеха, где во всех бригадах выделены автодоровские уполномоченные, которые ведут работу по конкурсу и собирают членские взносы. Из 125 членов цеховой ячейки 90 полностью уплатили членские взносы за 1933 г. В цеху имеется ряд контрольных автодоровских постов. Партийная ячейка дает автодоровцам задания по контролю над выполнением отдельных заказов Челябинского тракторного завода, и они эти задания выполняют.

УДАЧНЫЙ ОПЫТ МАССОВОЙ РАБОТЫ

(ВЫСТУПЛЕНИЕ Т. ТКАЧКОВА — ХАРЬКОВСКИЙ ЭЛЕКТРОМЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД)

— У нас на заводе 12 тыс. рабочих. Из них членов Автодора 3 653 чел. Учитывая большой объем работы, мы реорганизовали коллектив в районный совет Автодора. Ячейки существуют на Турбинозаводе, при школе ФЗУ и в производстве главного механика. По всем остальным цехам выделены производственные уполномоченные, а также сборщики членских взносов.

Раисовет завода довольно удачно ведет массовую работу. В течение этого года организовано 5 вылазок актива на велосипедах и мотоциклах на окраины города, где проводились беседы о борьбе с аварийностью на транспорте, о дорожном строительстве и советском мотоцикльостроении.

Спортивная секция, насчитывающая 19 машин на ходу, организовала 18 пробегов скоростных и с препятствиями. Проводились так-

же агитационно-технические вылазки по распространению займов, по подготовке к уборочной кампании 1932 г., по проверке состояния подъездных путей к колхозам.

Массовая работа ведется и непосредственно в цехах завода. Здесь организуются лекции и доклады о задачах Автодора в социалистическом строительстве, о технических достижениях в автотракторном деле и т. д.

В прошлом году заводской Автодор направил на уборочную кампанию в подшефный Алексеевский район передвижную ремонтную бригаду в составе 8 чел. Бригада за полтора месяца отремонтировала 24 трактора, 4 локомотива и 27 сеялок.

В этом году Автодор также послал бригаду по ремонту тракторов в МТС Алексеевского и Власовского районов и в два больших совхоза «Червоная армия» и им. Сталина. 20 ав-



Председатель совета Автодора
Карбюраторного завода (Ленинград)
г. Р. В. Брагинский.

Фото С. Шингарева

готоровцев, участвовавших в бригаде, отремонтировали в МТС 156 тракторов, а в совхозах под руководством автоторовцев механики привели в порядок 12 тракторов и организовали 1 передвижную ремонтную мастерскую.

Большую помощь в проведении весенней посевной кампании этого года оказали автоторовцы на отдельных производствах и цехах завода. Для своевременного выполнения плана по запчастям были организованы сигнальные посты, автоторовцы работали по сбору инструмента и литературы, грузовая машина райсовета подвозила посевные пружины на станции железных дорог.

Сейчас включившись в уборочную кампанию 1933 г., райсовет послал в совхоз им. Сталина бригаду на мотоциклах с заданием проверить состояние сельхозинвентаря и подъездных путей. По заданию завкома и комсомольской организации Автодора создан курсы трактористов-бригадиров в количестве 10 чел. После окончания учебы трактористы были посланы в совхозы Днепропетровской, Киевской и Харьковской областей.

Заводской Автодор активно участвует в выполнении производственного плана. На заводе имеется 1 ударный цех имени Автодора и 12 автоторовских бригад. При райсовете создан штаб для проверки выполнения обязательств, взятых на себя цехом и бригадами. Цех имени Автодора перевыполняет производственные задания, распространял заем второй пятилетки на 105 проц., реализовал билеты 4-й лотереи Автодора на 200 проц.

В заводских школах организованы иудовские ячейки, а также курсы по изучению автотракторного дела. При школе ФЗУ оборудована образцовая автолаборатория.

УСПЕХ 4-Й ЛОТЕРЕИ ПОМОГ РАЗВЕРТЫВАНИЮ АВТОДОРОВСКОЙ РАБОТЫ

(ВЫСТУПЛЕНИЕ г. ТИСКИНА—ЗАВОД «СУДОМЕХ»)

— Стимулом для развертывания автоторовской работы на заводе «Судомех», — говорит г. Тискин, — послужил всесоюзный конкурс на лучший коллектив и реализация 4-й лотереи Автодора.

За очень короткий период, всего лишь с 15 марта этого года, во всех основных цехах организованы ячейки. Из шести созданных ячеек наиболее крупной является ячейка механо-оборочного цеха.

Исключительно удачно была реализована 4-я лотерея Автодора. Распространение билетов мы сочетали с широкой массово-разъяснительной работой. Было проведено инструктивное совещание секретарей партийных ячеек и секретарей ячеек ВЛКСМ, совещание массовых инструкторов партийного коллектива, профактива и инструктивное совещание групповых уполномоченных. Кроме этого, были проведены летучки в цехах, специально посвященные 4-й лотерее. Широко была использована заводская печать. После такой тщательной подготовительной работы нам удалось в трехдневный срок реализовать среди рабочих завода 3 000 билетов и таким образом выполнить 300 проц. контрольного задания. За эту работу заводской Автодор получил переходящее знамя от областного совета.

Успешно проведенная реализация 4-й лотереи дала мощный толчок к развитию автоторовской работы на заводе. Партийные, профессиональные и комсомольские организации по-

вернулись лицом к Автодору, комсомольский коллектив взял шефство над автоторовской организацией, причем это шефство превратилось в живую повседневную помощь.

Сейчас наш автоторовский коллектив крепко поставлен на ноги, работают цехячейки, занимается кружок по ликвидации автонеграмотности, охватывающий 70 чел. Коллектив шефствует над заводскими дорогами и за короткий срок прорыл два субботника по расчистке подъездных путей к гаражу. В подшефные районы была послана бригада из 4 человек, которая отремонтировала 4 трактора.



На слете лучших коллективов. Заседание оргсекции слета

Фото С. Шингарева

РАБОТАЕМ НЕПЛОХО, НО ВПЛОТНУЮ К ЦЕХУ ЕЩЕ НЕ ПОДОШЛИ (ВЫСТУПЛЕНИЕ т. БУДТОВА — МЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД)

— Мы все много говорим о наших взаимоотношениях с партийными и общественными организациями и ссылаемся иногда на то, что они не обращают должного внимания на Автотор. Я утверждаю, что у нас на заводе взаимоотношения с партийной, профсоюзной и комсомольской организациями вполне удовлетворительные.

У нас на заводе 17 ячеек, но работают из них только 8.

Мы шефствуем над Н-ским пограничным отрядом, куда провели два выезда: один для заключения договора, другой для передачи автотехнической литературы.

Дорожный сектор заключил договор с райсоветом на отработку 780 человекодней в порядке субботников. Разработан специальный план по цехам, согласованный с партийной и профессиональной организациями, по которому мы должны выставлять по 40 чел. в субботник. До настоящего времени уже проведено два субботника с охватом 77 чел.

В нашей подшефной школе-девятилетке организованы кружок ЮДА и кружок по ликвидации автонеграмотности.

ИЗ 19 ЦЕХЯЧЕК ХОРОШО РАБОТАЮТ ТОЛЬКО 7 ВЫСТУПЛЕНИЕ т. ВАСИНА — ТОРГОВЫЙ ПОРТ)

— Торговый порт, — говорит т. Васин, — имеет крупную автоторовскую организацию.

Совместно с Экспортлесом у нас было завербовано в Автотор в 1932 г. 1 800 чел. и организовано 19 цехячек, из которых хорошо работают 7, удовлетворительно 6, слабо 6.

Лотерею Автотора в 1932 г. мы реализовали успешно. Было распространено билетов на 8 000 рублей в течение двух месяцев, и таким образом контрольное задание мы превысили на 2 000 рублей.

При объявлении всесоюзного конкурса мы заключили договор с коллективом Экспортлеса и взяли на себя обязательство: довести членство до 3 500 человек и организовать 5 ударных бригад и 3 контрольных поста — по дорожному строительству и ремонту автомашин. Все взятые нами обязательства были выполнены.

Заводской гараж находится в плачевном состоянии. Автоторовцы пришли ему на помощь. Они организовали бригаду квалифицированных слесарей, которая помогла механикам собирать машины и приводить их в должный вид. Большую работу ведет коллектив и по подготовке кадров, создав два кружка по ликвидации автотехнической неграмотности.

Итоги лотерейной работы на нашем заводе следует признать вполне удовлетворительными. Контрольное задание по 3-й лотерее мы перевыполнили на 800 руб. Теперь нам дали контрольную цифру в 6 000 руб., и мы уже сдали райсовету 60 проц. этой суммы. Остальные билеты также реализованы, и деньги будут собраны в ближайшее время.

Необходимо отметить и целый ряд существенных недочетов в нашей работе. Прежде всего, мы еще не подошли вплотную к заводскому транспорту; мы помогаем ему только тогда, когда нас об этом просят или когда мы бываем свидетелями аварии, а систематически этого дела не изучаем; подъездные пути к заводу — также вне поля нашего внимания. Этот большой пробел, к сожалению, отнесится ко многим коллективам.

В коллективе и цехячках были проведены беседы и доклады с охватом 690 человек, по радио проведены три доклада. В автопробег мы выделили 3 автомашины и свыше 60 автоторовцев-ударников. Во время кампании по займу было организовано 6 ударных бригад имени Автотора.

У нас всего 5 секторов. Освобожденных работников два: председатель совета и руководитель агитмассовой работы.

Дорожный сектор участвует в составлении планов постройки новых дорог и по починке подъездных путей в порту. Было проведено три субботника с охватом 90 чел. Автотракторный сектор участвует в восстановлении брошенных машин. Силами автоторовцев были восстановлены две машины. В 1932 г. были организованы курсы шоферов на 70 чел., создан агиткружок на 40 чел., 20 женщин посланы на курсы шоферов.



На слете лучших коллективов. Заседание автомобильной секции

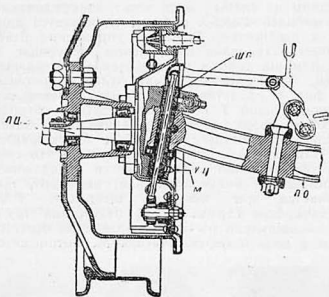
Фото С. Шингарева

УЛУЧШЕНИЕ КОНСТРУКЦИЙ АВТОМОБИЛЕЙ ГАЗ

СТАТЬЯ 5 (окончание)

Оси автомобиля Форд-АА

В передней оси автомобилей Форд-АА, согласно эксплуатационным данным, наблюдаются следующие недостатки: 1) износ поворотных цапф в месте опоры конусных подшипников, а также порча самих подшипников, 2) износ упорных роликовых подшипников по-



Фиг. 1

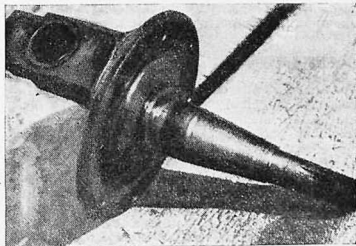
воротных цапф и 3) износ шкворней и втулок поворотных цапф.

На фиг. 1 изображен общий вид установки колеса на конце передней оси автомобиля Форд-АА. Здесь поворотная цапфа обозначена буквами ПЦ, шкворень поворотной цапфы — буквами ЩР и упорный роликовый подшипник — буквами УП. На фиг. 2 представлен общий вид поворотной цапфы, на шипе которой имеется значительный износ в местах установки роликовых подшипников. Это часто наблюдается через очень короткий пробег автомобиля, определяющийся в несколько тысяч километров. Основной причиной этого дефекта является не столько конструкция, сколько неправильный монтаж подшипников. Подшипники при этом оказываются или излишне свободными, или, что еще хуже, слишком сильно затянутыми. В результате подшипник перестает работать и начинает вращаться, как одно целое, по шипу поворотной цапфы. Это явление наблюдается не только при выходе автомобиля из ремонта, но также и в новых автомобилях, получаемых непосредственно с завода. Заводу необходимо выработать точную инструкцию по установке подшипников, которую и рекомендовать для автомобильных хозяйств.

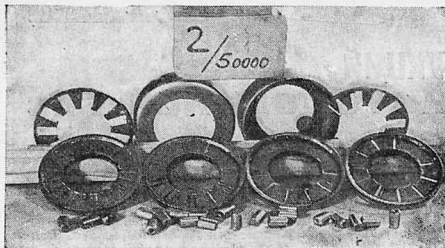
Роликовый упорный подшипник, который на фиг. 1 обозначен буквами УП, уже через пробег в несколько тысяч километров обычно пе-

рестает работать благодаря появлению достаточно сильного износа упорных шайб подшипника и износу самих роликов. На фиг. 3 представлены детали этого подшипника через пробег в 18 тыс. км. При этом в шайбах подшипника имеются глубокие канавки, из которых ролики уже не выкатываются, и весь подшипник работает, как одна целая шайба, изнашивая в значительной степени опорные поверхности цапфы и передней оси автомобиля.

Причиной такого быстрого износа является, во-первых, недостаточная надежность самого подшипника и недостаточная его смазка, а во-вторых, по нашему мнению, и неправильно самой конструкции, когда роликовый подшипник устанавливается параллельно со скользким. Согласно фиг. 1, шкворень поворотной цапфы ПЦ укреплен жестко в передней оси автомобиля и одновременно с этим установлен в бронзовых втулках поворотной цапфы ПЦ. Вместе с тем между передней осью и поворотной цапфой установлен роликовый упорный подшипник УП. Бронзовые втулки поворотной цапфы плохо центрируют шкворень поворотной цапфы и после некоторого износа допускают небольшое колебание поворотной цапфы по отношению к передней оси; при этом ролики упорного подшипника начинают получать не качение по окружности подшипника, а скольжение вдоль своей оси, что должно вызвать весьма быстрое намятие канавок, в которых ролики и остаются, обращая подшипник в одну целую шайбу. Для уничтожения этого дефекта наиболее простым способом является замена этого подшипника, который к тому же является импортным, тремя простыми шайбами. Две стальные шайбы располагаются сверху и снизу, а в середине устанавливается бронзовая шайба. Размер всех шайб укладывается в размеры подшипника и, таким образом, никакого изменения конструкции не требуется. Установка этих шайб уже произведена в ряде гаражей и дала хорошие результаты.



Фиг. 2



Фиг. 3

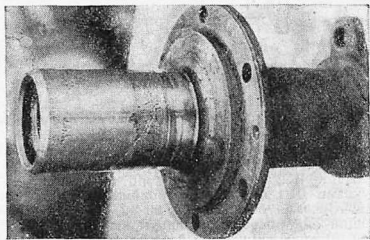
Износ бронзовых втулок, в которых располагается шкворень поворотной цапфы, а также и износ самого шкворня обуславливаются еще тем обстоятельством, что смазка бронзовых втулок в большинстве автомобильных хозяйств недостаточна. Согласно инструкции завода Форда смазка должна производиться через 800 км, что и осталось в большинстве изданных в СССР инструкций по уходу за автомобилями Форд. Между тем для наших условий эта норма является абсолютно недостаточной. Смазка должна производиться не реже, как через 200 км пробега — особенно в сырую погоду. Для уменьшения износа этого сочленения необходимо повысить твердость как самого шкворня, так и бронзовых втулок, установленных в поворотных цапфах. Эта работа уже проводится в настоящее время на ГАЗ.

В заднем мосту автомобиля Форд-АА, согласно данным эксплуатации, обнаружено одно слабое место — это рабочая поверхность подшипников на концах заднего моста. Здесь ролики подшипника работают непосредственно по поверхности концов оси, и через пробег 30—40 тыс. км эта поверхность получает значительный износ. На фиг. 4 представлен общий вид конца заднего моста автомобиля с изношенной поверхностью. Этот дефект особенно неприятен, потому что ремонт его обходится довольно дорого и требует замены весьма ценной части автомобиля. В соответствии с этим целесообразно на конце заднего моста устанавливать сменную втулку, по которой и работали бы роликовые подшипники. Схема такого изменения конструкции представлена на фиг. 5. При установке втулки толщиной до 2,5 мм мост остается достаточно крепким для передачи приходящихся на него усилий.

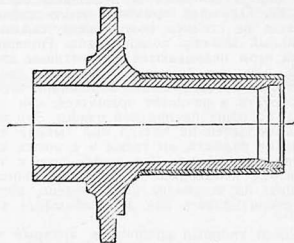
Электрооборудование

Оперение зажигания в автомобилях Форд-А и Форд-АА осуществляется от руки, что не всегда обеспечивает правильный момент воспламенения рабочей смеси — особенно в случае недостаточно квалифицированного водителя. В результате наблюдается повышение износа двигателя и увеличение расхода топлива. Как показали специальные опыты, произведенные в НАТИ, экономичность двигателя в очень большой мере зависит от оперения зажигания, особенно при работе на прикрытом дросселе. Поэтому на двигателях ГАЗ следует ввести автоматическое оперение зажигания.

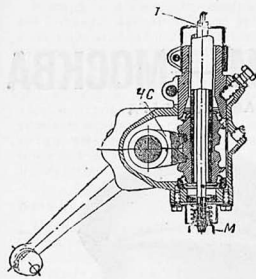
Одним из слабых мест электрооборудования автомобилей Форд-А и Форд-АА является привод к освещению. Рычажок управления освещением установлен на рулевом штурвале и при помощи трубки соединяется с переключателем, установленным внизу рулевой колонки. На фиг. 6 представлен механизм рулевой передачи, буквой Т обозначена трубка, которая проходит сверху вниз и заканчивается здесь вилкой М, служащей в качестве переключателя. Помимо того, что в эксплуатации это соединение довольно часто является ненадежным и освещение включается или, наоборот, выключается при повороте штурвала, ГАЗ неоднократно страдал из-за отсутствия трубки, соединяющей рычажок управления освещением с вилкой переключателя М. Сотни авто-



Фиг. 4



Фиг. 5



Фиг. 6

мобилей неоднократно простаивали на площадке завода по причине отсутствия этой трубки.

Целесообразно весь привод к освещению вынести из рулевой колонки, установив рычажок или непосредственно под штурвалом, между рычажком для опережения зажигания и ручным дросселем, или же перенести весь привод к освещению на щиток, как это выполняется во многих автомобилях, в частности в автомобиле АМО.

К одному из слабых мест электрооборудования надо отнести крепление контактов аккумулятора. Контакты крепятся на конусах с зажимным боковым болтом. Весьма часто при затяжке болта конусная разрезная втулка слезает с конуса и затрудняет крепление. Кроме того, довольно часто это крепление разъединяется на ходу автомобиля, что весьма вредно отзывается на отдельных приборах электрооборудования, в частности — на лампочках, так как при этом нарушается регулировка наприжения на клеммах динамомашин.

Целесообразно ввести более надежное крепление или сделать конус более пологим.

Наконец, к недостаткам электрооборудования автомобилей Форд следует отнести недостаточную надежность электрического сигнала. Контакты сигнала весьма быстро портятся, что в эксплуатации вызывает целый ряд затруднений. Наиболее правильным разрешением этого вопроса является переход к новому типу электрического сигнала, а именно к сигналу с вибратором (типа Бош). Помимо большей экономической надежности такой сигнал значительно экономнее в отношении потребления электрического тока.

Дополнительное оборудование

Легковые автомобили ГАЗ в настоящее время снабжаются шинами с профилем 4,75". При езде по неровной дороге эти шины не обеспечивают достаточной амортизации. В результате автомобиль получает большое сотрясение, вредно отзывающееся на всех механизмах автомобиля и неприятное для пассажиров. Необходимо ввести баллоны большего размера —

не менее 5,5", соответствующим образом уменьшив обод колеса.

Автомобили ГАЗ не снабжаются в настоящее время очистителями для стекла, что делает весьма неудобной езду на этих автомобилях во время дождя и особенно — снега. Необходимо снабдить автомобили очистителями, приводящимися в движение от всасывающей трубы двигателя.

Заключение

Перечисленными выше дефектами мы заканчиваем обзор тех предложений по изменению конструкции, которые являются наиболее настоятельными по данным нашей эксплуатации в отношении автомобилей Форд-А и Форд-АА. Этот перечень не является, конечно, исчерпывающим. Имеются отдельные дефекты, менее существенные и встречающиеся значительно реже. В этом обзоре мы касались главным образом конструктивных, а не технологических недостатков автомобиля, на которые также должно быть обращено соответствующее внимание. В подавляющем своем большинстве перечисленные дефекты уже признаны заводом подлежащими исправлению. Между ГАЗ и НАТИ заключен договор на переконструирование этих мест автомобиля с целью улучшения конструкции и дальнейшего ее приспособления к нашим условиям эксплуатации. К концу этого года предполагается большинство этих дефектов уничтожить.

В заключение считаю необходимым отметить, что на дело улучшения конструкции выпускаемых автомобилей до сего времени не обращается того внимания, которого этот вопрос заслуживает. Прежде всего необходимо организовать систематизацию того материала, который получается в эксплуатации в смысле обнаружения того или другого дефекта. Необходимо снабжать автомобили соответствующими формулярами для полной характеристики их дефектов и для учета частоты смены отдельных деталей. Без этого невозможно определение наиболее слабых мест автомобиля в различных районах эксплуатации и невозможна точная выработка номенклатуры запасных частей. Такие формуляры начал было вводить завод им. Сталина в Москве. Однако в дальнейшем выпуск таких формуляров был прекращен.

Наряду с улучшением качества продукции и совершенствованием конструкции автомобиля завод должен со своей стороны принять все меры к тому, чтобы обеспечить возможность правильного ухода за машиной. Для этой цели необходимо прилагать к машине детальную инструкцию по уходу за автомобилем, чего не делается в настоящее время. Необходимо обязать заводы каждый выпускаемый автомобиль снабжать соответствующей инструкцией.

Путем повышения качества продукции, путем улучшения ухода за автомобилем можно по крайней мере в два раза полнять срок междуремонтного пробега автомобиля, что увеличит число ходовых машин, одновременно значительно снизив потребность в запасных частях и общую стоимость эксплуатации.

Проф. Е. А. Чудаков

СТАТЬЯ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ КОМИТЕТА ПО ОРГАНИЗАЦИИ АВТОПРОБЕГА
Т. Н. В. КУЙБИШЕВА

За последний период времени на страницах центральной прессы достаточно полно освещены задачи нашего автопробега, его маршрут и состав автоколонны. В заметках, помещаемых в газетах, отражен также и исключительный интерес к автопробегу широчайших трудящихся масс, превративший его в предприятие громадной общественно-политической значимости.

Учитывая осведомленность читателей о всех подробностях нашего автопробега, я ограничусь лишь несколькими о нем замечаниями.

Мы часто для сокращения называем наш пробег кара-кумским. Мы уделяем должное внимание в организации нашего автопробега подготовке к преодолению песков Кара-Кума. Эти обстоятельства, видимо, вводят некоторых товарищей в заблуждение, что будто основной целью нашего автопробега и является именно задача по преодолению «неизведанных» песков Кара-Кума.

Больше того, некоторые товарищи полагают, что мы ставим задачей автопробега на нормальных советских машинах, предназначенных по своей конструкции для движения по шоссе и исправленным грунтовым дорогам, побить рекорд проходимости песчаных пустынь, «переплюнуть» достижения иностранной техники в конструируемых ими вездеходах типа «Сахара», «Ситроен-Кегресс» и др.

Подобные толкования задач автопробега, к сожалению, проскальзывали и в некоторых газетных заметках, неправильно ориентируя читателей.

Основной задачей нашего автопробега является всестороннее, длительное, проводимое в разнообразных условиях эксплуатации, испытание советских автомашин с целью дать нашей автопромышленности и смежным с ней производствам (электрооборудование, подшипники, резина, горючее, масла и т. д. и т. п.) исчерпывающие данные о качестве их продукции, о поведении всех агрегатов и деталей машин в период пробега с тем, чтобы эти данные были использованы ими для усовершенствования конструкции машин, применительно к требованиям, предъявляемым к ним нашими дорожными условиями.

Именно эта основная задача автопробега и явилась причиной выбора столь длинного и сложного маршрута. Два с лишним месяца работы машин, 9 тыс. км пути, разнообразнейшие климатические условия, различный рельеф местности, всевозможные профили, грунты и качество дорог (в том числе и пески Кара-Кума) — все эти данные нашего маршрута создают условия, позволяющие действительно всесторонне и исчерпывающе испытать включенные в пробег машины.

Основная задача автопробега подчинена интересам развития нашей социалистической автопромышленности. Только эта задача поставлена автопробегу и нашим правительством, в постановлении которого говорится, что ЦС



Председатель Комитета кара-кумского пробега, з.м. председателя ЦС Автодора
Т. Н. В. Куйбышев

Фото С. Шингарева

Автодора разрешается организация автопробега Москва—Кара-Кум—Москва «с целью испытания в различных климатических и дорожных условиях работы советского автомобиля, электрооборудования, авторезины и воздухоочистителей различных систем».

Вот основная задача автопробега.

Исходя из этой главной задачи, основная группа участников пробега состоит из инженеров и техников соответствующей квалификации, а все машины оборудуются большим количеством всевозможных измерительных приборов. Задачей основной массы участников пробега будет являться наблюдение за каждым шагом машины, за поведением каждого агрегата, каждой детали. Все эти наблюдения будут тщательно записываться с тем, чтобы в дальнейшем составить исчерпывающую характеристику всех механизмов каждой машины.

Понятно, что наряду с этой основной задачей мы ставим автопробегу и целый ряд дополнительных задач. Мы широко используем автопробег для популяризации проводимых в стране хозяйственно-политических кампаний. Мы используем автопробег как стимул к развертыванию социалистического соревнования между районами за исправную дорогу. Мы используем автопробег для проведения смотра состояния попутных автодорожских организаций и т. д. и т. п.

Наряду с этими дополнительными задачами мы ставили автопробегу и задачу по изысканию наиболее выгоднейшего направления трассы для автомобильного сообщения через пески Кара-Кума по маршруту пробега. Только так и никак не иначе следует понимать наш пробег через Кара-Кум. Кара-Кум является составной частью условий, создаваемых нами для всестороннего испытания советских автомашин, и попутно мы ставим нашей колонне задачу местного значения по изысканию трассы для автомобильного сообщения.

И, наконец, о рекорде в преодолении песков Кара-Кума.

Никаких состязаний с вездеходами нашей конструкции или иностранной мы организовать не собираемся. Ни о каких рекордах в преодолении сыпучих песков, оказавшихся непроходимыми для «Сахары» и «Ситроен-Кегресса», мы не мечтаем.

Нельзя же сколько-нибудь серьезно предполагать, что советские автомашины по самой своей конструкции нормальной проходимости (в основном наша автоколонна состоит из двухосных машин), только потому, что они советские, могут преодолевать сыпучие пески, болота, плавать и летать.

Никаких фантастических, трюкаческих, рекордсменских задач перед нашей машиной мы не ставим.

Маршрут пробега через Кара-Кум нами избран по направлениям, не вызывающим сомнений в его проходимости. Значительная часть этого маршрута уже освоена для автодвижения.

Для изыскания проходимых направлений в районах, не освоенных для автодвижения, в колонну включаются вездеходы, которые будут производить разведку пути.

Тем не менее при пробеге через Кара-Кум автоколонне предстоит преодолеть громадные



Командор пробега Москва — Кара-Кум — Москва Матвейцкий на митинге перед отправкой в пробег.

Фото С. Шингарев

трудности, которые потребуют от всего состава колонны предельного напряжения физических сил, героической энергии, инициативы, находчивости. Нет сомнения, что не раз потребуются помощь машинам как всевозможными приспособлениями и приемами, повышающими их проходимость, так и вытаскиванием их вручную силами состава колонны. К этому необходимо добавить жару, питьевой режим и всевозможные лишения этого трудного и утомительного пробега.

Кара-Кум является одним из труднейших и интереснейших участков маршрута автопробега. Но не следует забывать, что по протяженности он составляет лишь одну десятую всего маршрута, и не следует недооценивать огромнейших трудностей, которыми будет изобилать насыщенный весь остальной девяти тысячный маршрут нашего автопробега Москва—Кара-Кум—Москва.



Технический старт на 12-м километре шоссе Энтузиастов пробега Москва—Кара-Кум—Москва

Фото С. Шингарева

Восемь ударных дорожных строек

Во всех отраслях народного хозяйства, во всех уголках необъятной Советской земли кипит, разгорается упорная борьба, ширится социалистическая стройка, отсталая аграрная страна превратилась в индустриальную страну передовой техники.

Одним из элементов этой небывалой в истории человечества стройки является огромное дорожное строительство, развернувшееся во всех областях и краях нашей страны.

Завод не может нормально работать, если к нему нельзя будет подвезти сырье и вывезти продукцию, совхоз не сможет сдать государству собранный урожай, если его нельзя будет вывезти на железнодорожную станцию или на водную пристань. Можно ли говорить о зажиточном колхозе, если к нему ни пройти, ни проехать из-за состояния дорог и проселков, характерных для старой, отсталой деревни?

Из всего колоссального числа строящихся в первом году второй пятилетки объектов во всех отраслях народного хозяйства СНК СССР указал на часть из них, как на объекты, имеющие первоочередное для Советского союза значение. Эти объекты объявлены ударными, к ним должно быть в первую очередь обращено внимание всего Союза, они должны снабжаться в первую очередь и наиболее полно, вокруг них должны разворачиваться общественные кампании по усилению темпов строительства и, так как в подавляющем большинстве случаев эти объекты являются пусковыми, по наиболее быстрому вводу их в эксплуатацию.

В числе ударных строек, утвержденных Совнаркомом в 1933 г., **восемь дорог**, важнейших по своему экономическому и политическому значению, также получили это почетное название. Эти **восемь дорог**, **восемь важнейших автогужевых магистралей**, строящихся в первом году второй пятилетки, **должны быть в центре внимания всей автодорожной общественности**, им должна быть оказана помощь и активное содействие всей многомиллионной автодорожной массой.

Какие же объекты дорожного строительства правительство признало ударными и в чем их значение?

Вот названия этих восьми объектов дорожного строительства.

Дорога Москва—Горький. По инициативе ЦС Автодора союзное правительство включило в план 1933 г. строительство этой дороги, соединяющей Горьковский автозавод им. Молотова с пролетарской столицей. Старая «Владимирка», служившая при царизме трактом для отправки приговоренных к каторге и ссылке борцов за социализм, превращается в первоклассную автомобильную дорогу для новых советских фордов. Уже и сейчас мы то и дело сталкиваемся в газетах с сообщением о том, что колесная автомобиль пришла самоходом из Горького в Москву. Уже сейчас все машины, предназначенные для пролетарской столицы, идут самоходом с конвейера ГАЗ в Москву по этой дороге; по мере освоения техники за-

водом и доведения его продукции до проектной мощности поток автомашин значительно усилится. Но значение этой дороги не только в этом. Дорога проходит через ряд крупных населенных и промышленных центров Московской и Ивановской областей и Горьковского края. Она явится в перспективе размещения производительных сил во втором пятилетии основной магистралью для потоков грузов местного и транзитного значения. Грузооборот дороги к концу второй пятилетки достигнет на отдельных участках 500 тыс. тонн.

Между тем сейчас дорога по своему состоянию совершенно не соответствует своему назначению. Шоссейная кора износилась и разрушена. Колеи и выбоины затрудняют движение, мостов через большие реки (Клязьма и др.) не существует, технические условия не соответствуют потребностям регулярного и интенсивного автомобильного движения. Поэтому дорога назначена к перестройке. Изменяется трасса и тех случаях, где этого требуют технические условия, капитально ремонтируется, возобновляется и гидронизируется проезжая часть, строятся искусственные сооружения. В 1933 г. назначено только начало этой стройки, продолжаться она будет и в следующие годы и закончится в 1935 г.

Западное шоссе. Международная магистраль, связывающая Москву с западной границей Союза. По этой дороге предполагается наиболее интенсивное пассажирское международное автосообщение. В 1933 г. заканчивается и сдается полностью в эксплуатацию участок дороги Себег—Пустошка.

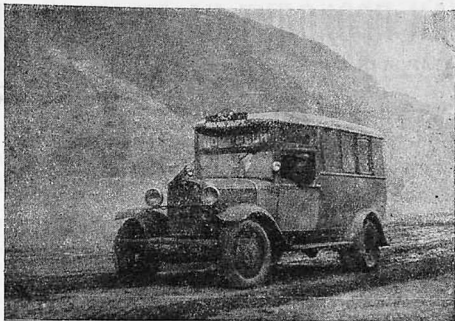
Эти две дороги находятся в центральной части Союза. Остальные, указанные в постановлении СНК ударные дорожные стройки расположены на далеких окраинах, где их значение увеличивается благодаря тому, что они являются единственной транспортной связью в районе, где нет ни железных дорог, ни судоходных рек.

Памирский тракт. Через недоступные высоты памирских хребтов, через снежные перевалы, в совершенно лишенной жизни и растительности местности прокладывается **семисоткилометровая дорога**, связывающая Горно-Бадахшанскую область Таджикистана с остальными районами Союза, дающая выход еще нетронутым богатствам недр Памира. Вместо полугорамесячного вьючного пути уже в 1932 г. легковая машина проходила из Оша в Хорог на Памире в двое суток по еще неоконченной дороге. В текущем году дорога заканчивается, прокладывается трасса на последнем участке Маргаб—Хорог, покрываются гравием непроезжие места, строятся искусственные сооружения и гражданские здания. В 1933 г. прежде оторванный от мира Памир получит постоянную автомобильную связь с Советским союзом, с экономикой и культурой.

Чуйский и Тункинский тракты. Монгольская народная республика, тесно связанная экономически и политически с Советским союзом,

Дикая скалы, горы и ущелья Кавказа превращаются в культурный советский край. На снимке — регулярное автобусное сообщение между столицей Кабарды — Нальчаем и... Эльбрусом

Фото С. Шингарева



почти лишена транспортных связей. Растущая торговля и грузопотоки переросли возможности гужевого транспорта, и при отсутствии железных дорог и водных путей необходимо срочно наладить регулярное автомобильное движение на двух важнейших трактах, связывающих СССР и МНР, — Чуйском и Тункинском. Через Алтайские горы от Бийска на Кобдо, через Семинский перевал прокладывается автомобильный Чуйский тракт, через Хардабанский перевал от Иркутска на Кызыл-Хото строится Тункинская автомобильная дорога.

Ангаро-Ленский тракт. Почти все снабжение Якутской АССР и Алданских золотых месторождений происходит из центральных областей Союза. Растущие потребности ЯАССР и Алдана довели грузооборот в этом направлении уже в текущем году до 120 тыс. тонн. Весь этот грузооборот осваивается до сих пор через тракт Иркутск—Качуг, ежегодно не выдерживающий такой грузонапряженности и разрушающийся. В Качуге грузы переваливаются на карбазы, поглощающие ежегодно колоссальное количество леса, сплавляются по Лене и только в Жигалове перегружаются на пароходы, на которых по той же р. Лене доходят до Якутска. Грузы в Якутии идут от места отправления до Якутска до двух лет. С постройкой Ангаро-Ленского тракта грузы будут отправляться по железной дороге до ст. Тулун или по р. Лене до пристани Заряской, оттуда на автомашинах до пристани Усть-Кут на р. Лене, где будут переваливаться на пароходы. Путь сократится до 3—4 месяцев, и наличие автотранспорта на Ангаро-Ленском тракте даст возможность подвозить грузы к Усть-Куту не только летом, как по Качугскому направлению, а круглый год.

Агюз—Бахты. Подъезд к Турксибу—кратчайшая торговая связь с Син-Цзянской провинцией Западного Китая. Дорога расширяет историческое значение Турксиба в деле освоения богатств Советского Казахстана и закрепляет наши торговые связи с восточными соседями.

Фрунзе—Рыбачье. Кочевая, скотоводческая Киргизия превращается в район зернового

сельского хозяйства. Район Рыбачье дает большую хлебную продукцию, но вывезти хлеб нет возможности из-за отсутствия дороги. К началу 1933 г. в Рыбачьем скопились тысячи тонн невывезенных хлебных грузов. Для этого строится дорога Фрунзе—Рыбачье, по которой потечет хлеб к Турксибу в потребляющие районы Союза.

Таковы экономические задачи, стоящие перед дорогами, объявленными Совнаркомом ударными.

Эти задачи, звание ударной стройки требуют максимальных темпов строительства, быстрейшего выполнения плана. Итоги первых месяцев работы в 1933 г. говорят о том, что ударные темпы еще не освоены на ударных стройках, что выполнение плана еще не обеспечено на этих важнейших титулах.

Памирский тракт выполнил за 5 месяцев годовую программу на 17,8 проц. По Агюз—Бахты план выполнен только на 3,5 проц., по Фрунзе-Рыбачьему на 8,3 проц., по Ангаро-Ленскому тракту на 6,1 проц.

Эти цифры говорят о том, что Цудортранс и Главдортранс РСФСР еще не уделяют достаточного внимания ударным стройкам, что не все силы брошены на эти объекты, что не мобилизованы еще все ресурсы для выполнения заданий партии и правительства.

Эти цифры говорят о том, что Автотор бездействует, что автодорожные организации не включились еще в борьбу за ударные стройки, не взяли на буксир строителей, не организовали автодорожные ячейки среди рабочих-строителей и ИТР на стройках.

Время еще не потеряно. Строительный сезон еще разворачивается и еще можно наверстать упущенное.

Повернуться лицом к ударным стройкам, реализовать все наличные силы и средства для штурма ударных дорожных строек— вот те задачи, которые стоят перед всеми автодорожскими организациями и в первую очередь перед их дорожными секциями.

Б. К.

КАК ПРОХОДИТ НА МЕСТАХ „МЕСЯЧНИК ДОРОГ“

ТАТАРСКАЯ АССР

Для оперативного руководства дорожным строительством при СНК создана специальная комиссия. В колхозах организуются постоянные дорожные бригады. Проведена радиоперекличка. Окружной комитет комсомола обязал все комсомольские ячейки создать инспекции по определению качества дорожного строительства. Тракт Казань — Бугульма объявлен комсомольским. Весь комсомол Татарии является шефом этой дороги. Этот тракт проходит через 9 районов.

Для оказания помощи райсоветам Автодора по дорожному строительству командировано 3 чел. Республиканским советом Автодора 6 июня в Казани проведен субботник по дорожному строительству, в котором участвовало 90 чел. студентов Казанского техникума путей сообщения. Райсоветом Автодора проводится самостоятельная работа по улучшению грунтовой дороги протяжением 7 км, на протяжении 4 км земляные работы закончены; ширина дороги 8,5 м, откос 1,5 м, глубина канавы 30 см; построены 2 временных моста и 1 разборный мост. По обеим сторонам дороги рассажено 783 дерева.

Чистопольский райсовет Автодора создал специальные бригады квалифицированных рабочих по дорожному строительству в некоторых крупных колхозах. Такой же опыт проводится момодшинским райсоветом Автодора.

ИВАНОВО-ПРОМЫШЛЕННАЯ ОБЛАСТЬ

Вынесено специальное решение о проведении месячника обласполкомом и обкомом ВКП(б). Месячник объявлен с 10 июня по 10 июля. В период месячника намечено выполнить 75 проц. годового плана как минимум.

20 июня на областном совещании председателей райкомов, райКК — РКК, секретарей РК ВЛКСМ и начальников политотделов МТС был поставлен вопрос о трудовой участи населения в дорожном строительстве.

Облдортранс совместно с Автодором с 15 июня направили агитмашину по маршруту, охватывающему 15 районов с более крупными постройками с общим километражем пробега 450 км. Агитмашина оборудована кинопередвижкой, радиоустановкой, передвижной выставкой, в сыровощении агитатора, корреспондента областной печати и техника-дорожника. Задачей пробега является агитация за подготовку к уборочной кампании.

Для технической и организационной помощи районам облдортранс командировал 23 инженеров, облатдортор — 8 чел. и обком ВЛКСМ — 9 чел.

СЕВЕРНЫЙ КРАЙ

Северный краевой совет Автодора выпускает специальный бюллетень, посвященный месячнику дорожного строительства: крайсоветом Автодора выделено 3 автомашины для работы на тракте Ченцово — Обозерская и одна машина на тракт Хреново — Кителево ороком на один месяц. Выделено 5 чел. из актива краевого совета Автодора в районы края для организации

трудоучастия населения. 20 райсоветам предложено закрепить за собой по одному из участков дорог для производства ремонта в течение месячника. Выделен премиальный фонд в сумме 2000 руб. Предусмотрено выделение агитбригады на период месячника в ряде крупных дорожных районов. По районам послана одна передвижка с картиной «Пять лет Автодора».

КИРГИЗИЯ

Месячник объявлен с 15 июня по 15 августа. Составлен план работ месячника. Кирдортранс не менее 60% своего аппарата послал на места. Киргизский совет Автодора совершенно бездействует — о месячнике по подготовке дорог и мостов к хлебозаготовочной кампании не знал. Получаемая литература складывается и покрывается пылью. В архивах некоторые материалы лежат нераспечатанными с момента получения. Денег в Автодоре нет. На его счете числится всего 43 руб. В республиканском штабе поднят был специально вопрос об Автодоре. Штаб постановил: в ближайшее время созвать совет Автодора по вопросу о месячнике и на очередном заседании штаба должить о практических мероприятиях.

УРАЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ

Подготовка к месячнику дорожного строительства ведется слабо.

Основные участки строительства распределены и закреплены за сельсоветами в целях обслуживания тяговой силой.

Проведен пленум облсовета Автодора по вопросу о работе автодоровских организаций в период месячника.

В ряде районов, закончивших сев, объявлен месячник.

Составлена брошюра о работе колхозов, совхозов и МТС в период месячника.

Штабом комплектуется состав уполномоченных в количестве около 100 чел. из числа студентов Автодорского института и Техникума Автодора. 11 чел. уже командированы на село.

КИЕВСКАЯ ОБЛАСТЬ

На основе решения ЦК ВКП(б) и СНК киевский обком ВКП(б) и обласполком вынесли решение с 15/VI по 15/VII провести месячник дороги. Для руководства месячником создан областной штаб. Обком ВЛКСМ вынес решение выделить 6 представителей для посылок в эксплуатационные участки. С 25/VI по 2/VII по области намечено проведение 2 субботников.

Облатдортор выделит 11 машин и 6 чел. для посылок на эксплуатационные участки; мобилизовал 40 студентов Института и Техникума. В период месячника план дорожного строительства предполагается выполнить на 90 проц.

КАЗАНСТАН

План дорожного строительства за I и II кварталы по Казакской республике должен быть выполнен на 50 проц., на самом же деле

выполнен всего на 2,4 проц. Невыполнение плана объясняется оппортунистическим отношением к вопросам дорожного строительства со стороны ряда дорожных организаций и отдельных работников. В частности на заданный вопрос ст. инженеру дортранса «надеетесь ли вы выполнить свой план»—был получен ответ: «нет».

Руководство низовыми организациями отсутствует. Районные организации на дорожное строительство не обращают внимания. Мало того—присланных в районы дортехников отсылают обратно, мотивируя тем, что в данном районе, ввиду проведения посевной и хлопкоуборочной кампании, вопросами дорожного строительства занимается некогда. Работавшая бригада всесоюзного штаба добилась некоторых сдвигов в работе.

Вынесено решение СНК о месячнике и организации районных штабов. Организована агитколонна, перед которой поставлена задача мобилизации населения на проведение месячника. Проверена работа и организация низовой сети Автодора. 19 июня на заседании секретариата обкома ВЛКСМ был поставлен вопрос об участии комсомола в дорожном строительстве и взятии шефства над месячником. Месячник будет проводиться с 25 июня по 25 июля.

НИЖНЕВОЛЖСКИЙ КРАЙ

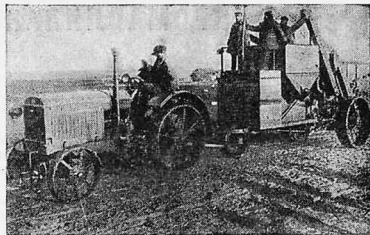
Крайдортранс плохо подготовился к дорожностроительному сезону 1933 г., несмотря на то, что во время весенней посевной кампании при переборске зерна для посева были и есть в настоящее время такие участки дорог, по которым автомашины—полугораторатонки, нагруженные одной тонной, проходили 1½ километра в 1½ дня. Машины садились на весь кузов.

Дороги к сельсоветам не прикреплены и обезличены, хотя по этому вопросу и есть постановление крайисполкома. Ни одно постановление крайисполкома по дорожным вопросам крайдортрансом не выполнено.

Организованы курсы десятников по черным дорогам, в то время как по плану крайдортранса постройка черных дорог не намечена. Организованы курсы по подготовке механиков по дорожным машинам, в то время как крайдортранс не имеет машин. Кончив курсы, эти люди переаквалифицировались на трактористов и ушли из КДТ. Деньги, затраченные на обучение их, пропали даром.

Крайдортранс не знает количества и квалификации штаба в районах. Выехавшая в край бригада всесоюзного штаба совместно с представителями Главдортранса добилась следующих результатов: организован краевой штаб; объявлен месячник с 15 июня по 15 июля; окружкомом ВЛКСМ вынесено решение о включении комсомола в месячник.

Проведены кустовые слеты работников районов, на которых выяснилось, что районы к проведению месячника не готовы. Они запутались в планах и контрольных цифрах, так как им спущены три плана, и они не знали, каким руководствоваться. Часть районов, чувствуя потребность в дорогах, по своей инициативе (без края) объявляет декадни. По постановлению крайштаба организована сквозная бригада по проверке и помощи в работе райштабам, которая будет ездить по районам.



Совхоз «Победа» (Московская область) получил первый комбайн для уборки урожая. На снимке — перевозка комбайна в совхоз

СРЕДНЯЯ ВОЛГА

Месячник объявлен. Крайштабом проведена следующая работа.

Издано постановление крайисполкома о проведении месячника дорожного строительства с установлением 8 ударных тракторов. Производственные планы спущены в каждый район, но эта работа не доведена до конца, так как только 50 проц. районов (из 67) довели план до колхозов. Крайавтодор взял обязательство провести постройку шести тракторов к Самарскому и Красноярскому районам.

План дорожного строительства включен в планы работ всех колхозов, обслуживаемых МТС, и доведен до каждой производственной бригады. Все краевые организации, как то: крайзо, крайтрактор, МТС, совхозы и районо и др., спустили по периферии директивы о месячнике. Крайтрактор выделил на все время месячника 485 фордзонов с повозками. Крайком ВЛКСМ мобилизовал на весь период месячника 100 членов комсомола и выделил своего представителя в выездную редакцию с агитавтомобилем.

Крайсовет Автодора послал на работу весь свой аппарат, мобилизовал 26 чел. городского автодорожного актива и 5 мотоциклов для технического обслуживания дорожных участков и взял инициативу по организации агитпробега. Союз Желдоршостроя организовал и послал 2 бригады по 6 чел.

КРЫМСКАЯ АССР

Создан республиканский штаб. По его указанию созданы районные штабы. Проведена всекрымская дорожная конференция совместно с профсоюзными и комсомольскими организациями по вопросам проведения дорожного месячника.

Проведен всекрымский пленум Автодора по месячнику, на котором автодорожные организации приняли на себя конкретное обязательство: отремонтировать дорогу на протяжении 69,3 км силами городских коллективов Автодора. Выделен премияльный фонд в сумме 50 000 руб. В районы посланы уполномоченные. Крымсовет Автодора вызвал на соцсоревнование дагестанский Автодор.

ОПЫТ ПРОМАСЛИВАНИЯ ГРАВИЙНОЙ ДОРОГИ В СРЕДНЕЙ АЗИИ

Постройкой в 1932 г. гравийной дороги приобщен к гор. Коканду крупнейший район Ферганской долины — район им. Кагановича. Гравийная дорога эта ныне имеет грузооборот свыше 100 000 т нетто в год. Население района обслуживается теперь регулярным автобусным сообщением. Однако план перевозок пассажиров Узтрансом, предусматривающий поток в 115 300 пассажиров в год, не обеспечивает и трети спроса на пассажирский транспорт.

Дорога Коканд — Кудаш — Шорсу также обслуживает имеющую всесоюзное значение развивающуюся промышленность района: серные рудники имени СТО, нефтепромысла им. Кагановича и в перспективе перевозки продукции намечаемого комбината Шорсу — озекерита, портланд-цемента, гипса, трепела и ряда ископаемых из недр Шорсинского ущелья.

Построенная на средства серных рудников и населения района, эта гравийная дорога все же технически несовершенна, так как имеет временные деревянные мосты, построенные для обеспечения проезда в период постройки.

Вся дорога, протяжением 26 км, проходит по богатейшему хлопковому району с развитой ирригационной сетью. Число искусственных сооружений на дороге свыше 120, и эксплуатационный аппарат ДЭУ едва успевает справляться с починкой мостов.

Гравийная дорога, обеспечивающая круглогодичный проезд по ней пятитонным автомобилям, имеет все же ряд недостатков. Обычно при движении интенсивностью до 600 повозок в день гравийная дорога имеет годовой износ в 2,5—4 см. Сильный износ покрытия усиливается с наступлением летнего засушливого периода и может вызвать катастрофическое расстройство покрытия.

Все протяжении гравийной дороги можно разбить на две различные по характеру деформаций части. Первая часть дороги до Яйпана, районного центра, имеет сглаженный поперечный профиль, сравнительно гладкую поверхность и наибольший износ покрытия, до 8 см в полугодие. Род движения на этом участке — смешанный, с преобладанием гужево-

го транспорта. Лишенные связи с корой отдельные зерна гравийного материала при проходе машин высасываются из полотна и поднимаются на поверхность. Наибольшее движение проходит по середине дороги, вследствие чего наибольший износ наблюдается у оси. Поперечный профиль теряет свою выпуклость и имеет форму площадки, а местами — корыта.

Второй участок дороги — от Яйпана в сторону Шорсу — имеет совершенно иной вид. На этом участке движение главным образом автомобильное. Автопарк промыслов и рудников выбрасывает на линию за 8 часов до 50—60 машин, большей частью пятитонного тоннажа. Автодвижение происходит круглые сутки, что дает основание считать грузонапряженность порядка 1 000 т брутто. Так как гужевое движение редко, то повреждение полотна происходит неизмеримо меньше, чем на первом участке. Износ достигает 3—4 см в полугодие. Поперечный профиль сохраняет выпуклость. Но вследствие неравномерности силы сцепления между отдельными составными частями коры, вызываемой самой структурой гравийного покрытия и других факторов, — износ неравномерен.

Внешний вид дороги не представляет уже гладкой поверхности. Тряска, ощущаемая автомашиной, отражается не только на ней самой, но и на покрытии, усиливая его износ. Часто чередующиеся удары постепенно увеличивают выбоины и приводят в расстройство покрытие. Пыльное облако, создаваемое автомашиной при движении по такой дороге, приносит вред не только машинам, дороге, окружающему населению, но и близлежащим хлопковым плантациям.

Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта Узбекистана во время постройки дороги провел ряд опытных работ, заложив на протяжении одного километра ряд секций, обработанных маслом.

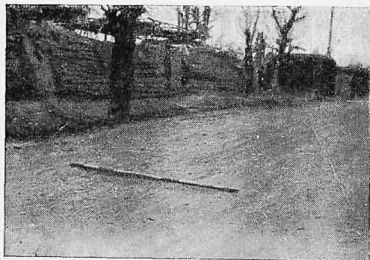
Дорожное масло составлялось из ферганского парафинистого битума и нефтеотбросов промыслов Шорсу. Несмотря на ряд неполадок при постройке и отсутствие содержания,



Вид опытного участка через несколько месяцев после постройки

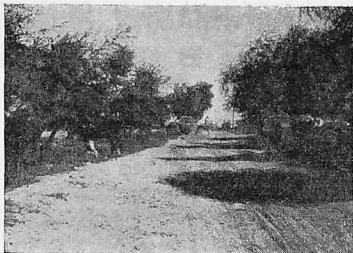


Мост по дороге Коканд — Шорсу



Вид гравийного покрытия. Положенная ветка на оси дороги показывает износ покрытия

Фото автора



Вид старой дороги Коканд—Торсу (Узбекистан). Вследствие износа оси дороги испорчен профиль оси дороги, поперечный профиль последней вогнут и вызывает застой воды на полотне

Фото автора

через полгода вид опытного участка был более или менее удовлетворителен. Профиль сохранен. Износа измеримого — никакого, пыли нет. Укатки покрытия по окончании работ сделано не было. Участок был закончен на месяц позднее остальных работ, и движение было открыто сразу. Несмотря на то, что после пропуски движения по дороге ни одного раза не проходил утюг или плейнер, полотно закаталось движением превосходно.

Стоимость обработки покрытия дорожным маслом со всеми накладными расходами составляет около 7 000 руб. за километр.

Преимущества этой дороги — беспыльность, возможность поддержать профиль в течение круглого года утюжкой, предупреждение износа и пр. — неизмеримы.

Инж. Э. Г. Травин

Ташкент

ИЗ ПРАКТИКИ ЗАГРАНИЧНЫХ ГАРАЖЕЙ

УКРЕПЛЕНИЕ ДЕРЕВЯННЫХ СПИЦ

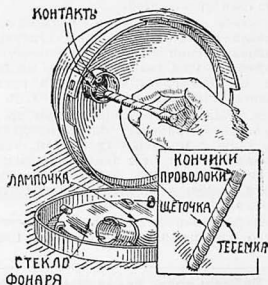
После долгого пользования деревянные спицы колес автомобиля начинают расшатываться в местах своего прикрепления, что создает при езде неприятный скрип.



На рисунке показан способ их укрепления. Сняв колесо и вырезав из листовой меди шайбы по числу неплотно сидящих спиц, в каждой шайбе делают по отверстию, края которого заггибаются вверх. Затем шайбу надевают на конец спицы и укрепляют на ней. Это способствует тому, что спица плотно входит в металлический обод колеса.

ПРОВОЛОЧНАЯ ЩЕТОЧКА ДЛЯ ФОНАРЕЙ

Чистка контактов в ламповых патронах автомобильных фонарей довольно сложна. На прилагаемом рисунке показана щеточка, зна-



чительно облегчающая эту работу. Взяв пучок тонкой проволоки, ее крепко оплетают тесемкой, оставив свободные концы длиной в $\frac{3}{4}$ см.

МЕХАНИЗАЦИЯ ЗЕМЛЯНЫХ РАБОТ В ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ



Дорожное строительство в большинстве случаев имеет трудоемкий процесс — земляные работы, имеющие место при выравнивании трассы под новую дорогу (срезка возвышенностей и подсыпка в низинах); выброске грунта из кювета на насыпь при постройке дамб и подъездов к мостам, причем земляные работы связаны не только с выемкой грунта, но и с транспортировкой его.

Земработы в дорожном строительстве стоят дорого, большей частью ведутся они старыми «дедовскими» способами с расчетом на мускульную силу, без применения механизации и рационализации этого трудоемкого процесса.

Поэтому значительный интерес представляют появившиеся в заграничной практике новые типы машин, механизующие этот вид дорожных работ.

Особое внимание в технике механизации земляных работ заслуживает работа специальной передвигной агрегата, который носит название грейдер-элеватор.

Посредством специального плужного приспособления грейдер-элеваторный агрегат при своем передвижении производит вспашку грунта и подъем его на транспортерную ленту, при помощи которой грунт подается в грузовые автомашины прицеппы, вагонетки и т. п.

При сооружении дорожной насыпи до 0,8 м грейдер-элеватор работает особо продуктивно по сравнению с ножевым грейдером, так как при проведении дороги с такой небольшой насыпью грейдер-элеватор производит выемку грунта из боковых кюветов непосредственно на полотно будущей дороги.

Фактическая экономичность и целесообразность его применения заключается в том, что

весь процесс земляных работ производится за один прием, т. е. одновременно происходит выемка и погрузка или выемка из боковых резервов и поступление грунта на полотно дороги. Этого мы не имеем в других дорожных снарядах, работающих на земляных работах.

Грейдер-элеватор имеет основную раму или ферму, которая принимает на себя всю нагрузку при работе агрегата; поэтому основная ферма делается из фасонного железа крупного профиля. С левой стороны на специальной балочке подвешивается плуг.

С правой стороны под углом в 20—30° располагается ленточный транспортер. Нижняя часть транспортера находится рядом с плугом.

Таким образом при движении грейдера-элеватора плуг переваливает грунт на непрерывно движущуюся ленту транспортера. Лента подает грунт в поперечном направлении и со своей верхней конечной части выгружает на транспортер. Высота подъема грунта достигает 2,5 м.

Управление плугом и ленточным транспортером производится специальными штурвалами (маховые колеса), для обслуживания грейдера-элеватора работают два грейдериста.

Ленточный транспортер получает движение от вращающейся задней оси грейдера-элеватора или от выводного механизма трактора посредством шарнирной передачи Гука.

Таким образом, тот небольшой положительный опыт, который мы уже имеем, и тот достаточно большой иностранный опыт, который следует внедрять в условиях механизации земляных работ у нас, говорят за необходимость обратить внимание на применение подобных агрегатов на земляных работах в дорожном строительстве.

Н. Филиппов

Рабселькоры, военкоры-автодоровцы, пишите, как автодорожские организации на местах готовятся к осенне-зимним перевозкам и к озимому севу, пишите об истагах дорожного строительства и конкурсе на лучший коллектив Автодора. Пишите коротко, разборчиво, чернилами, на одной стороне страницы.

ВСЕ СИЛЫ НА ВЫПОЛНЕНИЕ ПЛАНА ПЕРЕВОЗОК ПРЕДСТОЯЩЕЙ УБОРОЧНОЙ

Согласно директиве Наркомсовхозов впервые за все время существования совхозов они должны вывезти зерно предстоящей уборочной кампании силами собственного транспорта, без помощи Союзтранса.

Хотя автопарк совхозов и непрерывно пополняется новыми автомашинами отечественного производства, но все же это еще не обеспечивает успешного разрешения предстоящей задачи, так как решающее значение в деле перевозки зерна имеют квалифицированные кадры, высококачественный и своевременный ремонт уже имеющегося в совхозах автотранспорта, правильная организация автохозяйства и хорошие дороги.

Для успешного проведения этой кампании требуется помощь работников автохозяйств городов, основную массу которых дадут профорганизации шоферов, но все же большую помощь в этом деле должен оказать, конечно, и Автодор.

Окончание ремонта всех автомашин до начала уборочной, заблаговременная остановка и промбировка машин, закрепленных на зерноперевозку, точный и в то же время минимальный расчет машин, необходимых для хозяйственного обслуживания, — такова первая задача сегодняшнего дня.

Составление транспортного плана и борьба за его выполнение — вторая неотложная задача; в основу этого плана должны быть, в соответствии с приказом НКСХ, положены следующие измерители: суточный пробег 300—325 км до 1 октября и 250—275 км после 1 октября; коэффициент использования автопарка 0,8; пробега 0,48; тоннажа 0,95; время машины в наряде соответственно 18—20 и 16 час.; время на погрузку и выгрузку всего 20 мин.; техническая скорость 20 км/час.

Практика прошлых уборочных показала, что коэффициент использования парка быстро снижается по мере развертывания работ по уборочной. Так, например, в прошлом году в совхозе «Имени Электроставода», где насчитывалось около 60 машин (своих и Союзтранса), в сентябре, когда хлебосдача достигает наибольшей цифры, были дни, когда хлеб возить было не на чем. Надо учесть ошибки прошлого года и за сохранность машины, за экономию горючего и резины (особенно дефицитной в текущем году) премировать, а за небрежное отношение — наказывать.

Кроме выполнения всех требований об охране урожая от расхищения, необходимо исключить и возможность раструски зерна при перевозке. Надо заделывать щели в кузове машины, в стыках бортов — поставить щитки, прикрепить к бортам вовнутрь старую мешковину, малые брезенты (если нет больших для раскладки на весь кузов), войлок или прорезиненный холст, и обеспечить каждый грузовик если не огнетушителем, то хотя бы ящиком с песком, — тем самым объявить беспощадную борьбу «красному петуху». Необходимо иметь в каждом гараже ответственного за противопожарную охрану.

Дороги и мосты привести в полную готовность к зерноуборочной — такова задача, разрешением которой должен немедленно заняться Автодор.

Последние директивы НКСХ требуют от своих местных органов:

1. Немедленно направить все дорстройотряды краевых трестов на работы по приведению дорог, по которым пойдут хлебные маршруты, в проезжее состояние, обратив особое внимание на состояние мостов, лотков и других искусственных сооружений.

2. Широко привлечь к дорожным работам местные органы Цудотранса, использовать трудозапасы местного населения для дорог общего пользования данного района.

3. Организовать при каждом совхозе, где имеется автобаза, бригаду текущего ремонта дорог, подчинив ее в оперативном отношении начальнику автобазы совхоза.

Автодор имеет большой опыт в проведении месячников, декадников и субботников по дорожному строительству. Эту форму массово-производственной работы, конечно, целесообразно также развернуть в помощь уборочной.

Летний период — период производственной практики студентов дорожных учебных заведений. Провести практику на дорогах, в совхозах и МТС — это значит значительно помочь уборочной. У нас еще мало дорожных машин. Нужно использовать местную промышленность для изготовления простейших дорожных снарядов и инструментария, тем более, что дело идет о строительстве и ремонте грунтовых дорог, не требующих сложных агрегатов, и через дортрансы контролировать участие совхозов в дорожном строительстве.

Б. Борисов

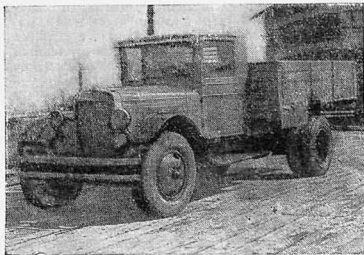
Чистка — глубокая проверка революционной бдительности коммуниста, его авангардной роли на производстве, в колхозе.

НОВЫЕ МОДЕЛИ ГРУЗОВИКОВ

3Р №14 1933

АВТОЗАВОДА ИМ. СТАЛИНА

С ноября текущего года автозавод им. Сталина (б. АМО) приступает к выпуску двух новых моделей грузовиков: ЗИС-5 и ЗИС-6, при-



Трехтонный грузовик ЗИС-5

Фото автора

чем начиная с этого же времени прекращается выпуск ныне существующей модели машины АМО-3 грузоподъемностью в 2,5 т.

Грузовик ЗИС-5

Переход завода на производство новых моделей грузовиков имеет довольно серьезные предпосылки. Грузовик АМО-3 представляет собой, как уже известно читателю (см. журнал «За рулем» № 8 1932 г.), частичное видоизменение одной из моделей известной американской фирмы «Автокар», которая собирала эту модель на своем заводе из агрегатов, производимых рядом других американских фирм. Это обстоятельство вполне объясняет наблюдающуюся диспропорцию некоторых агрегатов этой модели, а также и общий недостаток самой конструкции в целом — большой мертвый вес машины. Шасси грузовика АМО-3 грузоподъемностью в 2,5 т имеет 3 т мертвого веса. Такое ненормальное явление, недопустимое для современной машины, поставило перед заводом задачу выравнять эту разницу в $\frac{1}{2}$ т между собственным весом машины и полезной на нее нагрузкой. Задача эта могла быть решена двояким образом: путем облегчения собственного веса машины или увеличением грузоподъемности ее при тех же размерах.

В процессе проработки этого вопроса выяснилось, что часть агрегатов, как то: передняя ось, задний мост и рама, по своей прочности могут вполне нести нагрузку в 3 т полезного груза, тогда как другая часть агрегатов, как то: двигатель, коробка скоростей и карданный вал, для указанной нагрузки оказались слабыми. Принимая во внимание, что для увеличения тоннажа грузовика до 3 т переконструированию подлежит только часть агрегатов, оста-

новились именно на этом способе разрешения задачи.

Таким образом, новая модель грузовика, названная ЗИС-5, будет отличаться от старой модели главным образом измененной конструкцией двигателя, коробки скоростей и карданного вала, а также некоторыми изменениями в тормозной системе.

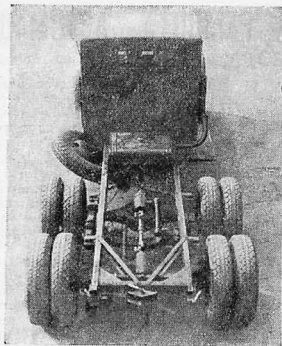
Двигатель грузовика ЗИС-5 по своей конструкции будет отличаться от предыдущей модели лишь увеличенным диаметром цилиндров блока и измененными поршнем, поршневым пальцем и кольцами. В остальном конструкция совершенно одинакова со старой моделью. Диаметр цилиндров новой модели увеличен с $3\frac{1}{4}$ " до 4"; соответственно этому литраж двигателя возрос с 4,88 до 5,55, то есть на 14 проц., и мощность повысилась с 66 до 75,1 л. с.



Четырехтонный трехосный грузовик ЗИС-6

Коробка скоростей грузовика подверглась самому коренному изменению. Старая коробка обладала целым рядом недостатков и по своей прочности не вполне удовлетворяла даже старой конструкции грузовика в 2,5 т. Новая коробка сделана более жесткой, и все замеченные конструктивные недостатки старой в ней полностью устранены.

Главный вал коробки скоростей выполнен в новой конструкции шестипазовым в отличие от прежнего вала квадратного сечения, при котором довольно быстро получался люфт между валом и шестернями. Каретки первой и второй скорости в противоположность старой конструкции, при которой они клепались из двух частей, теперь будут делаться вместе с шестернями из одной поковки. Шестерни контровала, значительно усиленные, посажены теперь на вудруфовских шпонках. В значительной мере упрощено переключение на задний ход, которое в старой конструкции машины АМО-3 осуществлялось предварительной оттяжкой собачки на рычаге переключения скоростей, а теперь достигается только передвижением рычага в крайнее правое положение. Передаточные числа в новой коробке следующие:



Шасси грузовика ЗИС-6

1-я скорость	6,60 : 1
2-я »	2,74 : 1
3-я »	1,84 : 1
4-я »	1,00 : 1
задний ход	7,63 : 1

Карданный вал также значительно изменен и усилен. Старый карданный вал машины АМО-3 состоял из 2 валов с промежуточным подшипником и тремя сочленениями, из которых одно было резиновое и 2 металлических. В новой конструкции будет только 1 вал с 2 универсальными металлическими сочленениями, прямо соединяющий коробку скоростей с задним мостом.

Тормозная система грузовика ЗИС-5 отличается от АМО-3 отсутствием гидравлических тормозов на передних колесах, где они заменены механическими, в то время как механические тормоза задних колес с двумя парами колодок оставлены без изменения. Установка механических тормозов на передние колеса в значительной мере усложняется тем обстоятельством, что передние колеса управляемы. В новой конструкции привод в действие тормозов — особого устройства, с самозатормаживающими от легкого нажима колодками и осуществлен посредством гибкого троса.

Грузовик ЗИС-6

Одновременно с выпуском четырехколесного грузовика ЗИС-5 завод будет выпускать еще вторую новую шестиколесную модель грузовика ЗИС-6, грузоподъемностью в 4 т.

Основные агрегаты этого грузовика, как то: двигатель, коробка скоростей, сцепление и рулевое управление, те же, что и на грузовике

ЗИС-5. В отличие от последнего, рама ЗИС-6 усилена так называемыми подрамниками, которые представляют собой добавочные лонжероны, вставленные вовнутрь средней части основных. Усилен также и радиатор, количество водяных трубок которого повышено с 83 до 138.

Задний мост грузовика ЗИС-6 снабжен червячной передачей с отношением, равным 7,4 : 1. Конструкция его допускает весьма большие перекосы как в продольном, так и в поперечном направлениях. Все 6 колес грузовика оборудованы механическими тормозами, действующими от ножной педали через «Серво». Помимо этого за коробкой скоростей имеется центральный дисковый тормоз, приводимый в действие от ручного рычага.

Грузовик ЗИС-6 снабжен демультипликатором, соединенным с коробкой скоростей коротким карданным валом с 2 универсальными сочленениями. Демультипликатор имеет понижающую передачу в отношении 1 : 1,53 и реверс с отношением 1 : 1,11.

Опытные модели грузовика ЗИС-6 уже построены и испытаны. Машины участвовали в пробеге Москва — Минск — Москва и показали вполне удовлетворительные результаты.

Обе выпускаемые автозаводом машины, как ЗИС-5, так и ЗИС-6, должны обнаружить в



Грузовик ЗИС-6 с предельным переносом задних осей

эксплуатации несомненно более высокие качества, так как при проектировании их учтены полностью все недостатки предыдущей модели. По своему tonнажу трехтонная модель ЗИС-5 займет в нашем парке как раз среднее место между полутонной горьковской грузовиком и ярославской машиной в 5—6 т. Трехосная машина ЗИС-6 пополнит пробел отсутствующих у нас машин высокой проходимости.

Инж. Г. Гуляев

Каждая ячейка, каждый автodoroveц должны читать бюллетень «Автодор» — орган ЦС Автодора. Выходит 2 раза в мес. Подписная цена: 12 мес. — 3 р. 60 к., 6 мес. — 1 р. 80 к., 3 мес. — 90 к. Подписка принимается повсеместно почтой.

Журнально газетное объединение

ПОТОЧНО-КОНВЕЙЕРНАЯ СИСТЕМА РЕМОНТА АВТОМАШИН

(ИЗ ОПЫТА 2-го АВТОРЕМОНТНОГО ЗАВОДА)

Система ремонта методом заводского ремонта (а не гаражного, как это было до сих пор) по массовой поточно-конвейерной системе, без применения механических рольгангов и лент, является для СССР новостью. До сих пор в авторемонтном деле не было предприятия, которое бы ставило своей целью развернуть работу по ремонту автомашин по методу движущегося потока таким образом, чтобы рабочий был прикреплен к своему рабочему месту, а элементы производственного потока перемещались бы пульсирующим порядком, с тактом, равным одному часу по рабочему посту.

Другим условием правильной работы потока является прикрепление определенных рабочих к определенным элементам работы.

Такой метод производства авторемонта дает возможность заводу рассчитать непрерывный поток ввода машин в ремонт и вывода их.

Ежедневно через каждый час одна машина входит и одна машина выходит из ремонта.

Для обеспечения этого метода производства ремонта заводом разработан технологический процесс, в основу которого положен принцип направления ремонтируемой машины по прямому пути от линии разборки машины к линии сборки, с минимальным возвратных движений. Весь производственный поток разделен на 9 линий, причем технико-производственное управление линиями — непосредственно в производстве (в потоке).

Каждая линия по отношению к общей организации завода является законченной единицей.

Схема производственного процесса по капитальному ремонту автомашин такова: машина, прибывающая на завод, принимается и передвигается аварийным грузовиком или трактором-тягачом, направляясь прямо от заказчика в гараж приемы машин, где составляется акт о состоянии машины.

После машина передвигается на 1-й пост мойки, которая состоит из сухой очистки грязи скребками. Очищенная от грязи машина перемещается на 2-й пост — на мойку водой. Здесь машина в течение 30 мин. обливается из шлангов струей воды под давлением 4—5 атмосфер и очищается при помощи специальных водяных щеток.

Вымытая машина ставится в очередь на премку на линию ремонта (разборки машин).

На линию разборки машина поступает при помощи тягача задним мостом вперед. Линия разборки состоит из 5 оперативных рабочих постов и 1 поста резервного — на случай образования пробки.

Операция 1-го поста линии разборки заключается в том, что снимается платформа и уходит в отдел ремонта, снимается кабина шофера и по тому же монорельсу уходит туда же. Затем снимаются крылья, подножки, капот и передаются в том же направлении в ремонт или, если негодны, то в утилизационную базу. Снятые крылья и радиатор направляются в свой отдел, по пути заходя в дополнительную горячую мойку.

Выполнив свои операции, бригада передает

машину на 2-й пост, где снимается электроосвещение и машина освобождается от горючего, масла и воды. Снимается безобак, радиатор, глушитель, брызговики и подготавливается к съемке мотор с коробкой скоростей.

Затем машина поступает на 3-й пост, где снимается мотор с коробки скоростей и рулевое управление. Предварительно мотор освобождается от вентилятора и вспомогательных приборов, магнето, стартера, аккумулятора и т. д.

Мотор передается на линию разборки агрегатов, машина ставится на тележку и передается на 4-й пост, где с нее снимают колеса, после чего поворачивают ее вверх мостом и освобождают от тормозной системы и мостов. Все снятые полные узлы и агрегаты передаются на линию разборки агрегатов, идущей параллельно с линией разборки, и вся работа передается осуществляется монорельсом и подвижными стендами.

Далее машина поступает на 5-й пост. Здесь рама освобождается от рессор, подножек и мелких деталей и передается на линию мойки и выварки рамы, затем она передается на контрольный пост для технологического управления, после чего с установленными рессорами и необходимыми деталями поступает в окраску и сушку. Окрашенная рама поступает на пост электрооборудования и уже готовая выходит на линию сборки.

Здесь рама начинает обрабатываться в порядке последовательности агрегатами.

На основной линии разборки машина разбирается не только на агрегаты и узлы, но и отдельные детали, которые идут по монорельсу в моечное отделение.

Конструктивно линия разборки агрегатов строится также на движущихся стендах с подразделением на агрегатные узлы и оперативные посты в каждом узле.

Далее в определенных местах детали осматриваются, измеряются, микрометрируются и в зависимости от состояния направляются или в склад утилизации (негодные), или в группу комплектования (ремонтные), годные же детали остаются на соответствующих агрегатных постах и после ремонта частей агрегатов направляются в сборочную, которая конструируется по методу сборки готовых агрегатов и узлов. Никакой подсортировки и подготовки деталей не допускается.

Порядок постовой работы строится в зависимости от сопряжения агрегатов и узлов между собой, с таким расчетом, чтобы каждый пост, ставя свой агрегат, создавал для следующего поста необходимую преемственность, без необходимости повторения ранее проделанной работы.

Вследствие этого все линии сборки агрегатов построены в той последовательности, в какой их должна принимать линия сборки машины.

Вся линия сконструирована на 5 постах, по количеству основных агрегатов, которые выходят непосредственно из линии сборки против соответствующего поста для установки их на раму.

Собранная машина с последнего поста линии сборки, получив горючее, воду, смазку, отправляется в пробный пробег по внутризаводской дорожке для определения состояния сборки в целом.

Пробег, равный 5 км, служит проверкой состояния машины.

В случае обнаружения дефекта машина идет в отдел дефективного ремонта, тогда на стационарных постах машина подвергается исправлению и вновь идет в пробег.

НОВЫЙ АВТОРЕМОНТНЫЙ ГИГАНТ

Завод... С трудом вяжется это слово с зданием, где белизна стен, чистота, обилие воздуха и света, вливающегося через огромные квадраты стекол и застекленный переплет крыши, напоминают скорей лабораторию, чем завод. И все же это завод, один из самых мощных авторемонтных заводов — ГАРЗ № 1 Авторемснаба.

Но в то же время его с полным правом можно считать и лабораторией, так как Московский ГАРЗ будет не только ремонтировать машины, но и вести наблюдение над изнашиваемостью отдельных частей автомобиля, определять конструктивные недочеты автомобиля, вносить свои предложения для устранения дефектов.

На основе своих наблюдений ГАРЗ будет указывать заводу им. Молотова, какие именно изменения и усовершенствования следует внести в конструкцию фордов сообразно с работой их в наших условиях.

На ГАРЗе впервые в СССР будет производиться капитальный ремонт автомашин в заводской обстановке и в больших размерах. При овладении проектной мощностью (с 2500 капитальных ремонтов) на ГАРЗе предполагается выпускать из ремонта до 10—11 машин в день при двух сменах.

Существующие авторемонтные заводы — АРЕМЗ, ВАРЗ, киевский и др. — выпускают всего 2—3 машины в день.

Полную мощность ГАРЗ должен развить к XVI годовщине Октябрьской революции, когда он будет иметь 110 станков (сейчас ГАРЗ располагает 70 станками) и 1200 рабочих. До этого же времени завод должен сделать 900 ремонтов.

На ГАРЗе применяются новые методы ремонта машин — обзличенный ремонт и поточная система.

...Потреланный, прошедший десятки тысяч километров, форд прибывает в автоздравницу на Остаповском шоссе. Кажется, что эту дребезжащую, разболтанную развалину нечего и чинить. В утиль ее!

Нет, здесь автомобиль пользуется исключительным вниманием.

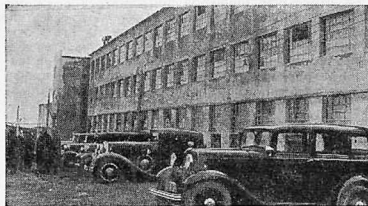
В демонтажном цехе облепляют его со всех сторон рабочие и через некоторое время от автомобиля остается... пустое место. Разъединенные части и агрегаты разошлись по цехам: мотор — в моторный цех, передний мост — в цех переднего моста, кузов — в кузовный и т. д.

В цехах агрегаты разбираются на мельчайшие части. Каждая часть поступает в браке-

Для осуществления указанного технологического процесса принимаются меры к максимальному обеспечению механизации операций и сконструированию и изготовлению приборов и приспособлений. Для этого на заводе созданы конструкторское бюро и временная механическая мастерская.

В ближайшее время авторемонтный завод № 2 начнет свою производственную работу.

А. Соколов
Курсы рабочих-авторов Журнально-газетного объединения



Авторемонтный завод ГАРЗ № 1. Внешний вид

раж, где определяют ее дальнейшую судьбу: исправные и годные части идут в комплектующую, требующие небольшого ремонта — получают его в цехах завода, и только совершенно сработанные и пришедшие в негодность части идут в переплавку, в утиль.

Монтаж автомобиля происходит на 40—50 проц. из частей старого автомобиля, остальное падает на восстановленные заводом и вновь замененные части.

Сборка автомобиля производится по тому же принципу, как и демонтаж, только в обратном порядке. Автомашинка постепенно обрастает агрегатами и сходит с козлов обновленная, способная начать свою «жизнь» сновнова.

ГАРЗ является новым ценным вкладом в автотранспортное дело.

Равов

С 1 января 1933 г. вышли в свет следующие книги «Б-ки „За рулем“:

1. А. Морозов. — „Уход за электрооборудованием автомобиля“.
2. А. Карягин и Ю. Долматовский — „Новые модели Форда“.
3. М. Г. Гильдебранд и М. Ю. Вага — „Англо-русский и русско-английский словарь“.

готовятся к печати

1. А. Е. Странентов и Е. А. Меркулов — „Строительство усовершенствованных мостовых“.
2. В. К. Некрасов — „Борьба со снегом на дорогах и улицах“.
3. Проф. Е. Чудаков — „Карбюрация“

ЭКОНОМИЯ РЕЗИНЫ И ГОРЮЧЕГО

Нужно всегда помнить, что одним из основных и постоянных расходов в автохозяйстве является расход резины и горючего.

Несмотря на огромную важность этого дела, отдельные водители машин к экономии горючего и резины относятся совершенно безразлично. Часто это наблюдается не только со стороны водителей, но и со стороны самой гаражной администрации.

К вредному механическому действию на резину относится езда по рельсам трамвая, особенно на поворотах, где рельсы от разболтанности делаются острыми, как ножи, а также привычка отдельных шоферов прижиматься колесами к панели, желая остановиться у подъезда, часто даже на большой скорости. В этих случаях не только сдирается и изнашивается боковая поверхность покрышки, но одновременно деформируются колеса, поворотная цапфа и все рулевые сочленения. Из-за невнимательности шофера при выезде из гаража к укреплению колес гайками, эти гайки недостаточа завинчены, и при дальнейшей езде они еще больше ослабевают, колеса делают большую восьмерку. В этих случаях покрышка изнашивается неправильно.

Необходимо указать также на очень часто наблюдающиеся явления у грузовых машин, имеющих двухскатные колеса, когда шофер едет на одном спущенном или слабо накаченном скате покрышки. Это губительно отражается на резине. Спущенная или слабо накаченная покрышка при своем вращении ударя-

ется о все неровности дороги и пробивается насквозь вместе с камерой. В таких случаях страдает не только резина, но и обод колеса, образуя впадины по всей окружности.

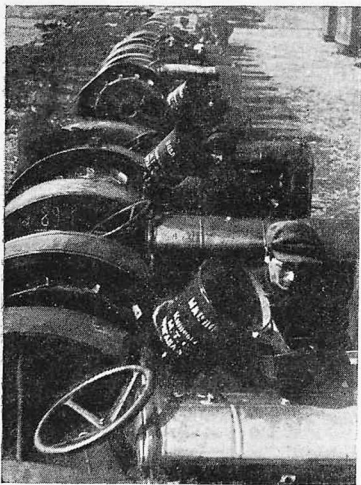
При езде на одной слабо накаченной покрышке получается, что обе покрышки сильно страдают: одна от ударов (спущенная или слабо накаченная), другая — от перегруза. Почему же многие шоферы одновременно губят таким образом обе покрышки камеры и обод? Исклчительно благодаря невнимательности и нежеланию своевременно подкачать или сменить колесо. Покрышку с камерой нужно стараться монтировать правильно, ибо от этого тоже бывают известные неприятности.

Все вышеуказанные явления относятся к преждевременному износу резины из-за механического воздействия. Что вызывает разрушение резины от химического действия? В этом случае нам хорошо известно, что бензин, керосин, масло, солнечный свет очень вредно действуют на резину. Несмотря на общеизвестные факты, практические мероприятия часто не принимаются ни самими водителями, ни гаражной администрацией. Взять хотя бы пример заправки машины у бензиновой кладовой: здесь бывает постоянная керосино-масляно-бензиновая вредная грязь, по которой приходится незолно ездить всем машинам. Многие аккуратные шоферы избегают наезжать и ставят на такие места свою машину, но тогда приходится, расплевывая, дотаскивать бензин до машины. Другое характерное явление, когда шофер начинает мыть машину керосином (кистью из ведра), не снимая колеса, причем одновременно обмывается этим керосином и резина. Благодаря такой практике можно видеть мало изношенную покрышку, но имеющую уже трещины по всей своей боковой поверхности. Трещины эти быстро увеличиваются, в них набивается грязь, разрушающая дальнейшие слои покрышки.

В случае необходимости вымыть керосином передок или задний мост или колеса нужно всегда поочередно снимать колеса и мыть их не кистью, а влажной керосиновой тряпкой, стараясь не касаться резины, предварительно очистив грязь. Эта операция безусловно займет несколько больше времени, но зато наверняка без вреда для резины.

Солнечный свет также приносит вред резине, в этом отношении нужно каждую легковую машину снабжать чехлом для запасного колеса.

Нужно будет отметить также целый ряд причин перерасхода горючего с момента заправки машины, когда по причине неплотного присоединения бензинопровода бензин капает и водитель не обращает внимания, или еще, например, при пользовании запорной иглой у машины Форд, когда благодаря недостаточному знакомству с устройством и работой карбюратора Форд-Зенит, многие шоферы только и знают, что при пуске двигателя в ход нужно эту иглу отвернуть, потянуть и опять завернуть, не давая себе совершенно отчета в том, что же именно происходит в этот момент. Некоторые шоферы постоянно отвертывают эту иглу при пуске двигателя, когда он еще теплый, между тем



Заправка горючим тракторной колонны в Киевской МТС
Ф.Ю. Петрова (Союзфото)

достаточно только потянуть кнопку на себя, этим самым закрывается доступ воздуха, что вполне достаточно для облегчения запуска.

Назначение сеток и воздухоочистителей (разных конструкций) нам известно — они очищают грязный, пыльный воздух и предупреждают быстрый износ стенок цилиндров, поршней, колец. Но если одновременно не прочистить и не огородить карбюратор, особенно на грязной дороге, то эти сетки загрязняются совершенно и не могут больше пропускать никакой воздух — ни чистый, ни грязный. Поэтому двигатель работает на одном бензине, он перегревается и плохо тянет, причем перегрев мотора получается не толь-

ко от слишком богатой смеси, но и от того, что грязь, налипшая на мотор, не дает ему нормально охладиться.

Часто гаражи получают машину с завода без кожуха и гонят ее самоходом далеко в другой город, не огорожив карбюратор. В таких случаях вместо нормальных 160—180 км бензина хватает только на 75—80 км.

В заключение нужно сказать, что при соблюдении указанных простых практических мероприятий водителями и гаражной администрацией несомненно получится большая экономия в автомобильном хозяйстве.

Шофер М. Г. Кошелкин

Гараж автобазы НКТП

ПРЕДОХРАНИТЕЛЬ ДЛЯ РАДИАТОРА

Предложение шофера Зеленихина (Балахна, Горьковский край)

Часто бывает, что радиаторы вполне доброкачественные, даже после тщательной пропайки, протекают. Это происходит главным образом от механических повреждений, особенно при езде по плохим дорогам.

2 резины прокладки



вид сверху

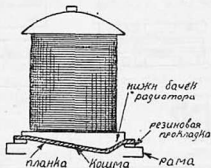
планка из 1/2" железа
сгибается по нижней
планке радиатора

вид сбоку

для предохранения радиатора от механических повреждений предлагаю следующий способ, проверенный на практике и показавший хорошие результаты в самых неблагоприятных условиях работы.

У нижнего бачка радиатора приклепана и припаяна планка, на концах которой имеются отверстия для крепления радиатора к раме. Из 1-миллиметрового железа вырубается планка по ширине нижнего бачка и по длине нижней планки. Вырубленная планка огибается по нижней планке радиатора и в ней на концах просверливаются отверстия. Затем вырубается 2 квадрата размером 4×4 см из старого шланга, в которых также пробиваются отверстия. Вырубленные квадраты кладутся на раму, на них укладывается приготовленная планка. На планку кладется слой кошмы в 1—1½ см толщиной, на кошму ставится радиатор и обычным образом закрепляется болтиками.

Таким способом сохраняется радиатор от механических повреждений.



СПОСОБ ПРИТРИКИ КЛАПАНОВ ФОРДА

Предложение шофера П. Агуреева. (с. Зава-
лово, Западносибирский край)



В одном из номеров журнала «За рулем» была напечатана статья т. Добровского (Самара) «Приспособление для притирки клапанов Форда», в которой он рекомендует напавать на клапан проволоочки восьмеркой и сверлить по ним дыры в олове. Предлагаемый способ несколько кропотлив и непрактичен. Мною неоднократно применялся более простой и удобный способ притирки клапанов Форда, состоящий в следующем: обрезаются головка старого клапана (Форда) со стержнем длиной 4—5 см. К этому концу приделывается ручка как к обыкновенной отвертке. Затем берется клапан, который необходимо притереть, обе тарелки клапанов намазываются слегка подогретым тонким слоем вара и затем их плотно друг к другу притирают (присасывают). Дав клапанам остыть, можно приступить к притирке, по окончании которой вар легко смывается бензином.

Таким путем повторяется с каждым клапаном. После трех-четырех операций вар на старом клапане полезно сменить.

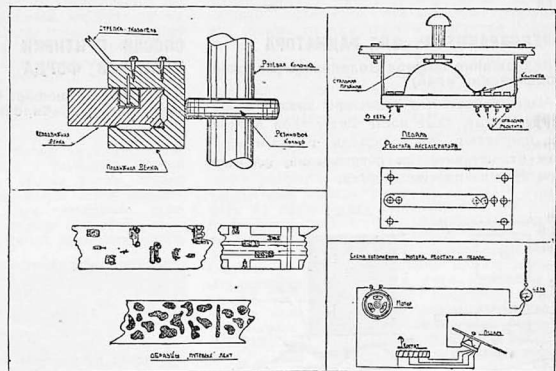
Обмениваемся опытом Таражеев

ДЕРЕВЯННЫЙ ТРЕНАЖЕР В ПОМОЩЬ ОБУЧАЮЩИМ-СЯ АВТОЕЗДЕ.

Предложение В. Лукачера (Москва, ГЭМИКШ)

Тысячи шоферов, любителей и профессионалов, обучаются в наших автодорожских кружках. После окончания теоретического курса начинается практическая езда. К сожалению, не все организации могут предоставить обучающимся достаточное количество часов практической езды. В особенно тяжелом положении

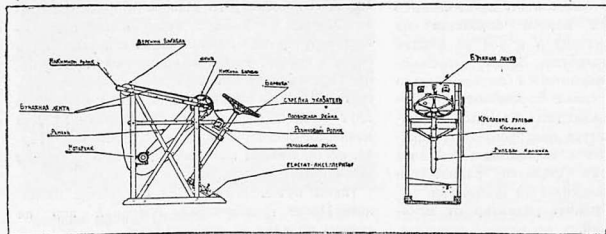
психотехнических лабораториях и представляющей собой очень сложный импортный аппарат, имеющий большое количество точеных и фрезерованных деталей и слишком дорогой для кружка. Описываемый ниже тренажер сделан из дерева и может быть изготовлен в любой мастерской, имеющей рубанок, тиски и отвертку. Тренажер состоит из рулевой колонки с баранкой, подвижной рейки со стрелкой, вращающихся барабанов, на которых движется лента «улица», педали реостата, стоящей на месте акселератора и позволяющей регули-



находятся провинциальные организации, подчас совсем не имеющие возможности посадить курсантов за руль.

Предлагаемый мною тренажер, не исключая, конечно, необходимости практической езды, позволяет курсанту получить навыки работы за «баранкой», изучить правила уличного движения, испытать свое внимание и вообще очень полезен в каждом автодорожном кружке. Подобные установки имеются в некоторых

ровать скорость езды, и, наконец, стойки, на которой все вышеперечисленные детали укреплены. Укрепленное на рулевой колонке резиновое кольцо при вращении баранки передвигает подвижную рейку, причем стрелка указывает место машины на улице. Для того чтобы лента была натянута и не проскальзывает, она прижимается к барабанам резиновыми роликами. В качестве необходимого для движения ленты мо-



торника лучше всего подойдет имеющийся в Госвеймашине моторчик с ножной педалью-реостатом. Если же его достать не удастся, то можно взять любой коллекторный моторчик. Для обмотки реостата берется 3 м никелиновой или реостановой проволоки диаметром 0,3 мм, которая наматывается на деревянную рейку и через каждый метр делаются отводы к ножной педали; конструкция этой педали ясна из чертежа. Путевые ленты могут быть различными; так лента с черными пятнами развивает способность быстро ориентироваться и выбирать дорогу. Другие ленты учат правилам уличного движения; так, например, если изображен автомобиль, идущий справа, то, согласно правилам, его необходимо пропустить (если нет светофора), и, следовательно, обучающийся должен его объезжать слева, если же машина идет слева, то можно проехать перед ней. Таких случаев можно придумать сотни (с надписями, сигналами и т. д.), и они прекрасно помогают новичку в освоении книжных правил. При желании можно добавить к тренажеру сигнал и светофор. К стрелке можно приделать грифель от карандаша, и тогда получается «контрольный» путь, показывающий, сколько было «аварий», неправильных обгонов и т. д.

Стоимость тренажера очень невелика, а польза в кружке огромна.

НОВЫЙ ВИД ВОСПОМОГАТЕЛЬНОГО ПОДРЕССОРНИКА

Предложение Мазура В. (Ташкент, Узб/м-комбинат)

Передние рессоры автомашины Форд приспособлены для работы по хорошим дорогам. Для Средней же Азии, с ее полным бездорожьем, они слишком слабы. Чтобы полностью предохранить мотор, в особенности радиатор, от ударов, получавшихся при толчках, я пустил в эксплуатацию новый вид вспомогательного амортизатора, так называемого подрессорника.

При испытании оказалось, что обычная фродовская рессора проходит без ремонта лишь от 100 до 300 км, при этом сильно страдает как мотор, так и радиатор, который дает течь. Когда же был поставлен подрессорник нижеуказанного типа, — рессора прошла 700 км, причем радиатор остался цел, не дав ни разу течи. Подрессорник очень прост, дешев, легок по весу и, главное, хорошо сберегает от ударов мотор и радиатор.

Устройство его таково: рессора 13-листовая, подрессорник делается так же, как рессора, и состоит из 7 листов, причем коренной лист находится сверху, концы его отогнуты в сторону выпуклости рессоры и шести пропорционально идущих на уменьшение листов. Крепится центральным болтом (квадратным, толщиной в 6 мм). В центре листов для закрепления подрессорника на переднюю ось дела-

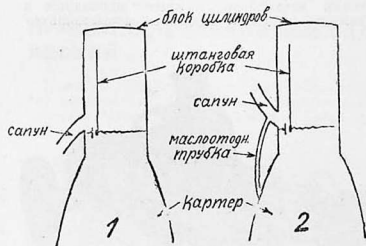
ется хомутик, который в свою очередь имеет два отверстия: для пропускания болта и затягивания гайкой.

При изготовлении подрессорника и установки его на место необходимо следить, чтобы отогнутые концы не доставали до передней рессоры на 4 см на машине без груза.

НОВЫЙ МАСЛОТВОД ОТ САПУНА В КАРТЕР ДЛЯ ИНТЕРА 22/36 И СТЗ

Предложение сгаошего механика Долгина (Б-Глушицкая МТО)

У Интера 22/36 и СТЗ при сработанных поршнях и поршневых кольцах газы, прорываясь в картер, захватывают в распыленном виде масло и уносят через штанговую коробку к сапуну. Скопляясь в штанговой коробке в большом количестве, масло по каналу сапуна стекает на землю.



Для устранения этого конструктивного недостатка, особенно при сработанных поршнях и кольцах, на которых нам зачастую приходится работать, вношу следующее предложение, оправдавшее себя на практике.

Надо повернуть сапун отверстием вверх, из нижней части сапуна провести трубку 6×8 мм в картер. При этом газы будут иметь свободный выход из картера, а масло будет стекать по трубке в картер.

КЛАПАНЫ ВЕНТИЛЯ МОЖНО ДЕЛАТЬ В ГАРАЖЕ

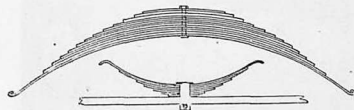
Предложение т. Ионова (вулканизатор гаража ЧТЗ)

Нередко бывают случаи простоя автомашины из-за порчи клапана вентиля. В гараже Челябинского тракторного вулканизатора т. Ионова предложил делать клапаны самим.

Надо взять гвоздик или кусочек проволоки диаметром 1 мм и длиной 30—32 мм, обмотать ненужным кусочком резины, вставить в форму и вулканизировать.

Размер пластинки (формы) — 100×50×5 мм. В ней должно быть 18 дыр. Диаметр дыры — 2 мм.

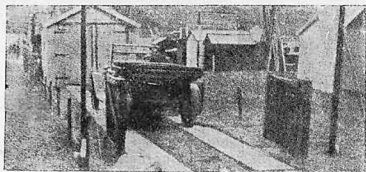
Такие клапаны можно делать в любом вентиле, увеличивая как размеры пластины, так и диаметр ее дыр, а значит и сам клапан.



НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТО

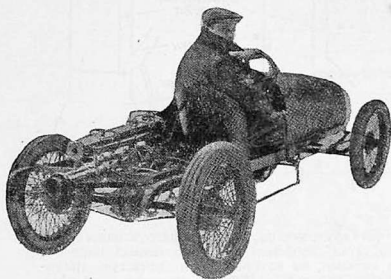
САМОРАСКРЫВАЮЩИЕСЯ ГА- РАЖНЫЕ ДВЕРИ

На британской сельскохозяйственной выставке демонстрировался гараж, снабженный автоматически раскрывающимися при подъезде автомобиля и закрывающимися за ним дверьми. Двери приводятся в действие путем рычага, связанного с пластиной, которую автомобиль пересекает при въезде в гараж.



АВСТРИЙСКИЙ РАКЕТНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

Венский механик Карл Церни построил ракетный автомобиль, который приводится в движение не рядом отдельных взрывающихся



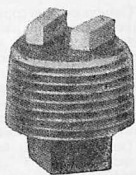
на ходу ракет, а жидкой взрывчатой смесью, сосредоточенной в одной цилиндрической трубке. Взрывы непрерывно следуют друг за другом, сообщая машине большую скорость.

НОВАЯ АМЕРИКАНСКАЯ ГО- НОЧНАЯ МАШИНА

Американский гонщик Гарри Гарц на предстоящих состязаниях в Индианополисе будет оспаривать первенство скорости автомобильной езды, оставшееся за Англией и установленное Кемпбеллом на «Синей птице».

Гонимая машина Гарца легче машины Кемпбелла, более обтекаемая, имеет углубленный в кузов радиатор и острую носовую часть. Сиденье шофера закрывается крышкой, сливающейся по своей форме с общей обтекаемой формой кузова и оставляющей лишь отверстие для головы гонщика.

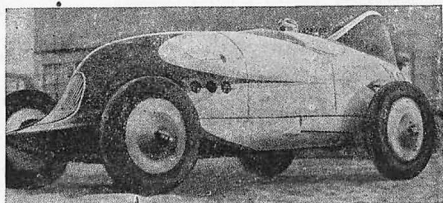
МАГНИТНАЯ ПРОБКА КАРТЕРА



Для удаления из картера попадающих в масле кусочков металла применяются пробки, на внутренней стороне которых имеется два намагниченных кусочка металла.

После долгой езды намагниченные выступы пробки обрастают целой шапкой металлической грязи (см. фото сверху), которая периодически счищается с них после удаления масла из картера.

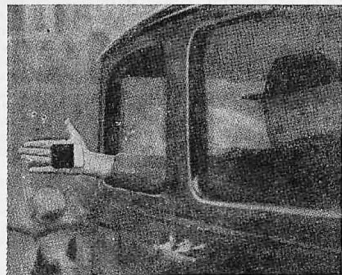
Выступы пробки время от времени намагничиваются заново.



ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

ДВОИНОЙ СИГНАЛ ИЗ КАРТОНА

В Англии выпущены чрезвычайно простые и удобные картонные сигналы для шоферов, предупреждающие о повороте машины.



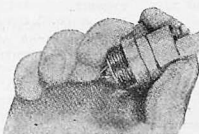
Кусок картона, красный с одной стороны и белый — с другой, надевается на резинке на кисть руки. Давая сигнал идущим сзади машинам о повороте за угол, шофер высовывает руку с повернутой кверху красной стороной карточки. Повернув же ее белой стороной, шофер дает знать при замедлении хода, что он едет в прямом направлении и его можно обехать слева.

ЦИФЕРБЛАТ ДЛЯ ПРОВЕРКИ СИСТЕМЫ ЗАЖИГАНИЯ

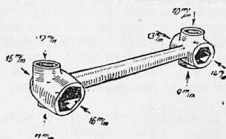
В САСШ выпущены новые индикаторы, при помощи которых можно постоянно контролировать систему зажигания.

К рулевому колесу прикрепляется прибор с циферблатом, на котором рядом с цифрами, соответствующими цилиндрам двигателя, имеются сквозные отверстия. Голубой огонек, видимый в отверстие, показывает правильную вспышку и работу цилиндра, тогда как зияющий черный провал означает, что он нуждается в ремонте.

На концы свечей надеваются при этом специальные наконечники, через которые провода подходят к отверстиям циферблата.



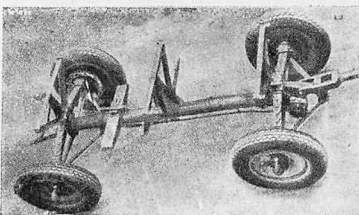
ВОСЕМЬ КЛЮЧЕЙ В ОДНОМ



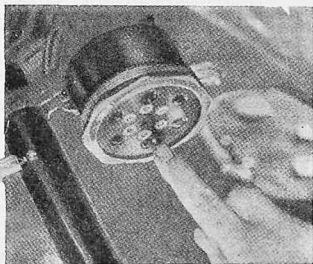
Изображенный на рисунке гаечный ключ очень удобен для осмотра и ремонта автомобиля. На каждом конце его имеется по 4 отверстия для гаек различных диаметров.

ПРИЦЕП С НЕЗАВИСИМОЙ ПОДВЕСКОЙ

Немецкая фирма Майлер выпустила новый тип прицепа. Прицеп вместо рамы имеет центральную трубку наподобие машин Татра или



нашего НАТИ и качающиеся полуоси с поперечными рессорами. На испытаниях прицеп показал исключительную легкость хода и проходимость.



ОСВЕЩЕНИЕ ТРАКТОРОВ и АВТОМОБИЛЕЙ В ПОЛЕВОЙ ОБСТАНОВКЕ

Вопросу ночного освещения тракторов до настоящего времени не уделяется необходимо-го внимания. Сплошь и рядом тракторы вследствие порчи генераторов, которые вылятся или подвергаются действию влаги (как будто труд-но закрыть их простым брезентовым капотом), а также из-за отсутствия лампочек для ос-вещения и порчи проводов, работают без ос-вещения.

Сила освещения — одна фара впереди, дру-гая позади — часто недостаточна.

При севе след предыдущего прохода ору-дия при ночном освещении труднее заметить, чем при пахоте, тем более, что при пахоте трактор часто идет правыми колесами по дну борозды. Поэтому впереди трактора необхо-димо иметь две фары, а позади или фару или провод с лампочкой, которая подвешивается на прицепное орудие.

Вопрос об освещении автомобилей (Форд-А и Форд-АА) в полевой обстановке имеет так-же свои большие стороны. Сила тока, выраба-тываемая динамо, при изменении нагрузки сплошь и рядом не регулируется.

Известно, что для увеличения силы тока ре-гулирующую щетку надо передвигать в на-правлении вращения динамо, а для уменьше-ния — против вращения динамо. Этот способ регулирования силы тока очень прост, а между тем, судя по угольной пыли, которая обыч-но покрывает коллекторное кольцо динамо, можно сказать, что на третью щетку совсем не заглядывают.

Игнорирование работы третьей щетки отри-цательно сказывается на режиме работы акку-мулятора. Аккумулятор или не получает до-статочной зарядки, или же в него идет слиш-ком много тока; осветительные лампочки при отсутствии регулирования тока динамо также начинают неправильно работать — с недокалом или пережогом.

В результате невнимательного отношения к регулированию тока и вообще к аккумуля-торной батарее последняя перестает работать. При сильном токе пластины разрушаются, а при сильной разрядке подвергаются сульфаци-и. В зерносовхозах имеется немало случаев подобной порчи аккумуляторов.

Уход за аккумуляторной батареей тесно связан с ареометром Бомэ, а многие шоферы этот ареометр даже не видали. Необходимо, чтобы каждый шофер имел ареометр Бомэ, определяя степень зарядки аккумулятора по концентрации раствора серной кислоты.

О чистоте контактов реле, о зазоре между контактами этого регулирующего электромаг-нита также часто забывают, а между тем за-рядка аккумуляторной батареи от динамо про-исходит при помощи реле.

Вообще вопрос ухода за аккумуляторной ба-тареей, динамо и реле является основой ос-вещения автомобиля. Здесь прежде всего тре-буется известный уровень технических знаний у шоферов, а между тем приходится встречать в зерносовхозах шоферов, которые не могли правильно присоединить к массе аккумулято-ра и динамо или не могли определить, что реле испорчено.

Недостатки в работе освещения в известной степени связаны с конструктивным несовер-шенством деталей освещения. Прежде всего надо признать недостаточным наличие в цепи возбуждения одной лишь третьей щетки, кото-рая не является автоматическим постоянно действующим механизмом, непрерывно регули-рующим напряжение магнитного поля. Ведь режим работы автомашин в полевой обста-новке сплошь и рядом меняется непрерывно.

У трактора Клетрак в цепи возбуждения по-мимо третьей щетки имеется и термостат, за-дача которого — автоматически предохранять цепь возбуждения от излишнего тока. Регу-лирование тока в цепи возбуждения у тракто-ра Клетрак более совершенно, чем у автомо-биля Форд.

Добраться до третьей щетки не совсем лег-ко, а между тем доступ к третьей щетке дол-жен быть такой же удобный, как, скажем, до-ступ к опережению зажигания. Третья щетка должна переставляться специальным рычагом, выведенным в кабинку шофера.

Динамо, получая вращение от ремня венти-лятора, при ослаблении ремня начинает рабо-тать с перебоями. Подтягивание ремня посред-ством изменения положения динамо вызывает после нескольких подтягиваний касание ремня о резиновый рукав водяного охлаждения. Оче-видно, что подтягивание ремня необходимо осуществлять не при помощи изменения поло-жения динамо, а специальным натяжным ро-ликком.

Присоединение проводов к распределителю освещения посредством пайки затрудняет сме-ну проводов; провода должны прикрепляться при помощи болтиков.

Относительно состояния осветительных лам-почек надо сказать, что оно не на должной высоте. Как правило, фары работают с одним лишь сильным светом; хорошо, если основные лампочки имеются для двух фар. Вообще же в зерносовхозах чувствуется недостаток в лампочках; провода приходится часто менять ввиду замасливания и перетирания изоляции о металл двигателя. О слабом свете и говорить не приходится, хотя в рефлекторе фордья имеются патроны для слабого света.

Ввиду наличия только сильного света при встрече автомашин на дорогах происходит взаимное ослепление шоферов, так как шоф-еры часто не выключают свет; это случается и в плохую погоду, когда автомашины идут с заносом.

Лампочки торможения, так называемый «стоп-сигнал», в большинстве случаев отсут-ствуют.

Вопросу освещения тракторов и автомоби-лей в полевой обстановке необходимо уделить серьезное внимание как в смысле повышения квалификации обслуживающего персонала, так и в смысле более внимательного, бережного отношения к машине. Необходимы и конструк-тивные изменения (заводными) деталей осве-щения для улучшения их работы.

РАБСЕЛЬКОРЫ-АВТОДОРОВОЦЫ

Кресты

БЕЗДОРОЖЬЕ СРЫВАЕТ ПОДЪЕМ ПАРОВ И ПОДГОТОВКУ К УБОРОЧНОЙ

Совхоз «Индустрия» Верхне-Теплянского района УССР ежегодно терпит от бездорожья огромные убытки. Совхоз расположен в 20 километрах от железнодорожной станции и этот путь — ямы, громадные выбоины, балки и мелкие реки с плохими мостами. Плохие дороги приводят к излишним затратам горючего. Ни во время весенней посевной, ни в уборку и молотбу совхоз не имеет запаса горючего, а это приводит к большим простоям тракторов и машин.

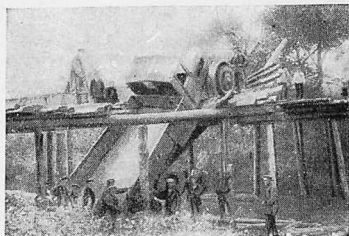
Совхоз имеет четыре отделения, и ни в одном отделении нет тары для запаса горючего.

Автомашин, отправленные за горючим, застряли в грязи и простояли несколько дней.

Два года назад совхоз приступил и к постройке шоссейной дороги, но самостоятельно строительство закончить был не в силах. Строительство этого шоссе относится к районному строительству, так как по нему ездят две МТС и 65 колхозов района. Но районные руководители не оказывают никакого содействия совхозу.

Райсовет Автодора не принимает никакого участия в дорожном строительстве. А бездорожье сильно подрывает экономическое состояние как совхоза, так и всех окружающих его колхозов.

В районе имеется 4 000 лошадей, 1 500 пар волов. Если бы хотя третью часть этой тяговой силы мобилизовать на окончание до-



Из-за неисправности мостов и дорог работа автомашин на уборочной очень затрудняется.

На снимке — провалившийся мост под тяжестью грузовика, работавшего на уборке в ЦЧО

стройки дороги на 6—7 дней, дорогу можно было бы окончить.

Райорганизации должны обратить внимание на окончание этой дороги и не возлагать всю тяжесть стройки на совхоз, а путем организации общественности, и в первую очередь автодоровской, добиться завершения постройки шоссейной дороги.

В. Теплое

П. Домашенков

НОВОЕ РУКОВОДСТВО ДОЛЖНО ОБЕСПЕЧИТЬ ПУСК ТИФЛИССКОГО АРЗ В СРОК

Старое руководство строительством Тифлисского авторемонтного завода не смогло обеспечить выполнение стройфинплана. В марте текущего года программа была выполнена всего на 75 проц., а в апреле — лишь на 65. Сейчас старое руководство смещено, и за последнее время темпы значительно ускорились. Майская программа строительства выполнена полностью. Сейчас АРЗ имеет следующую картину выполнения плана строительства: на площадке уже высятся почти готовые корпуса административного здания. Также уже наполовину возведены стены главного корпуса завода. Одна из главных причин, мешающих строительству, это отсутствие рабочих чертежей. Из Москвы сообщили, что чертежи отправлены в Тифлис 15 апреля, потом 1 июня, но до сих пор чертежи еще не получены.

Новое руководство выявило большой разрыв с расценками и нормами на строительстве завода. Постройком, ведя борьбу за установление твердых расценок, добился положительных

результатов в повышении производительности труда. Соцсоревнование и ударничество среди рабочих стройки отсутствовали; премирование проходило без конкретных показателей качества работы. Сейчас на этом фронте развернулась работа и есть конкретные результаты. Например: ударные бригады тт. Михайлова, Теплякова и Абрамова систематически перевыполняют свой промфинплан. Сейчас на строительстве значительно улучшилось рабочее снабжение, имеется своя собственная продовольственная база.

Во всех этих мероприятиях Автодор предпочитает оставаться в роли постороннего наблюдателя, попрежнему не интересуясь строительством завода.

Тифлиссский АРЗ в 1934 г. должен быть пущен.

Необходимо Тифлисскому Автодору подумать о конкретной помощи строительству.

Контрольный пост журнала «За рулем»
Тифлис

В. Каракозов

БОРЬБА ЗА ЗДОРОВЫЙ ТРАКТОР, АВТОМОБИЛЬ И ПРОЕЗЖУЮ ДОРОГУ В СОВХОЗЕ

В текущем году партия и правительство поставили перед совхозом «Кара-Чала» (Азербайджан) боевую задачу — освоить в совхозе под египетский хлопок не менее 4 000 га, максимально подняв роль совхоза в деле технического перевооружения сельского хозяйства. Но совхоз «Кара-Чала» все еще болеет старыми болячками и пока все еще не является образцовым. Об этом свидетельствует состояние тракторного парка совхоза, а также состояние дорожного строительства.

Наиболее яркие примеры, характеризующие работу тракторного парка, — это низкая производительность, что объясняется не только плохим состоянием тракторов, но и отсутствием всякого руководства трактористами со стороны администрации совхоза. Трактористы не знают норм вспашки и расценки на сев и обработку.

Отсутствие учета расхода горючего и смазочного способствует хищениям горючего. Правда, на хуторах имеются учетчики горючего, но трактористы до сих пор не знают норм расхода керосина на гектар и расходуют нефтепродукты по своему усмотрению. Нет никаких приспособлений для механизации разлива керосина и масла. А между прочим заправка происходит таким путем: наливается прямо из бочки в ведро, а из ведра в машину, следствием чего происходит обычно большая

утечка и еще больше облегчается возможность хищения.

Совершенно недопустимая бесхозяйственность наблюдается в совхозе в отношении хранения с.-х. инвентаря. Такие, например, ценные с.-х. машины, как сенокосъемники, рядовые сеялки, лежат под открытым небом без всякого присмотра и без смазки ржавеющих частей.

В довершение всего этого совхоз «Кара-Чала» находится до сих пор в условиях крайнего бездорожья. Дороги, ведущие из хуторов в центральную часть совхоза, осенью, зимой и ранней весной почти непроходимы. Глинистая почва становится до того вязкой, что выводит из строя рабочий скот и преждевременно амортизирует транспортные средства.

Сейчас новое руководство и политотдел МТС провели ряд оздоровительных работ, например просмотрен и проверен состав трактористов, сняты с работы и удалены из совхоза 30 чел., оказавшихся кулаками, прибравшимися в состав трактористов.

Несмотря на то, что в совхозе «Кара-Чала» работает до 3 000 чел., здесь до сих пор нет коллектива Автодора. Больше того — очень редко кто из трактористов и рабочих совхоза знает вообще о существовании Автодора.

В. К.

Тифлис

МОБИЛИЗУЕМ СЕБЯ В ПОМОЩЬ СЕЛУ

Первая и вторая группы школы шоферов Автодора, проработав решения пленума ЦК и ЦКК КП(б)У по проведению уборочной и хлебозаготовительной кампаний, полностью присоединяются к решению пленума и считают, что только при участии всех Трудящихся масс города и села будет обеспечено выполнение поставленных пленумом серьезных задач.

Школа Автодора выпускает политически развитых специалистов общественников водителей машин, которые особенно нужны нашему механизированному сельскому хозяйству. Исходя из вышеизложенного, вторая группа путем соцсоревнования обязалась к началу уборочной кампании, т. е. к 15 июля, мобилизовать себя в составе 64 чел. в помощь селу.

64 слушателя курсов Автодора обязуются

быть верными помощниками партии на селе, — не допускать классового врага к хищению общественной собственности, помогать сельским организациям не допускать потери на полях ни одного центнера зерна.

Мы вызываем все имеющиеся курсы шоферов, трактористов, комбайнеров последовать нашему примеру.

Обязуемся в уборочную кампанию быть передовыми в выполнении всех возложенных на нас задач.

Наша школа шоферов под руководством директора тов. Жукова даст селу несколько сотен шоферов, преданных делу партии.

По поручению общего собрания: **Горник, Шнайдер, Шалогуб, директор Жуков**

Одесса

ПОД ОТКРЫТЫМ НЕБОМ

Мариупольский торговый порт имеет 9 автотранспортных единиц, но не имеет до сих пор гаража. Прошлую зиму все машины стояли под открытым небом, такая же участь ждет их в 1933/34 г.

В 1932 г. были разговоры о постройке гаража, но они замерли в стенах управления порта.

Необходимо начальнику порта срочно подумать об изыскании средств на постройку гаража, чтобы не упустить строительный сезон. Из-за отсутствия гаража мы преступно тратим резину, машины и горючее.

Мариуполь

Рабкор

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ**

Зам. редактора **Н. БЕЛЯЕВ**

Издатель: **Журнально-газетное объединение**

Уполн. Главлита В — 61696. Выход. Свешников. Отп. в 7-й тип. «Искра революции» Москоблполиграф, Филипповский, 13. З. Т. 813 Тираж 50260. Стат Б5 — 176/250 мм. 1 бум. лист. Количество знаков в одном бумажном листе 211 700 Журнал сдан в набор 9 июля 1933 г., подписан к печати 25 июля 1933 г. Изд. № 254

Продолжается прием подписки на

Огонек

В последних номерах „Огонька“ напечатаны рассказы, стихи и очерки: Ф. Панферова, А. Веселого, К. Федина, А. Малышкина, А. Каравасовой, Бор. Левина, И. Сельвинского, С. Кирсанова, Н. Асеева, В. Каменского и др.

Печатались стихи членов актива „Огонька“ — Яр. Смелякова, Ник. Васильева, М. Скороходова, Ф. Морозова, А. Филиппука, С. Михалкова, Е. Цегальницкого и др.

Печатались очерки и фельетоны на актуальнейшие темы строительства и общественной жизни в СССР.

В каждом номере печатаются статьи и обзоры по вопросам международной политики.

Номера журнала обильно иллюстрированы.

Подписная цена: на год — 6 р., 6 мес. — 3 р., 3 мес. — 1 р. 50 к. Отдельный номер — 25 коп. Подписка принимается всеми почтовыми отделениями. В розницу требует во всех киосках.

Жургазобъединение

Продолжается прием подписки на ежемесячный иллюстрированный журнал под редакцией М. Горького

НАШИ ДОСТИЖЕНИЯ

Журнал уделяет особое внимание глубочайшим процессам, вызванным революцией и пятилеткой, которые по-новому складывают общественные отношения людей и облик самого человека, живущего в условиях социалистического общества. К работе в журнале привлечены лучшие советские очеркисты и писатели.

Подписная цена: год — 12 р., 6 мес. — 6 р., 3 мес. — 3 р. Отдельный номер — 1 руб. Подписка принимается повсеместно почтой. В розницу требует в киосках.

Журнально-газетное объединение

Продолжается прием подписки на журнал

За рубежом

Выходит два раза в месяц под редакцией М. Горького и Мих. Кольцова.

„За рубежом“ постоянно и систематически знакомит самые широкие массы советских читателей с тем, что происходит в странах капитала, как выглядит и чем прикрывается механика загнивающего капиталистического строя, каковы повседневная жизнь и быт различных классов в буржуазных странах, как растет и разветвляется революционная борьба труящихся масс, возглавляемая пролетариатом, как обостряются и в чем заключается противоречия между капиталистическим миром и СССР.

„За рубежом“ рассказывает обо всем этом в живой и наглядной форме очерков, корреспонденции, статей, писем, обширных и разнообразных выдержек из иностранной печати, книг и документов, иллюстрируя текст многочисленными фотоснимками, оригинальными рисунками и карикатурами. Каждый номер журнала содержит 24 страницы большого формата. На страницах „За рубежом“ читатель найдет всестороннюю и яркую картину политики, экономики, быта, науки, литературы, техники капиталистического мира.

Подписная цена: год — 24 р., 6 мес. — 12 р., 3 мес. — 6 р. Подписка принимается почтой. Цена отдельн. номера — 1 р. Третье во всех киосках.

Жургазобъединение

Каждая ячейка, каждый автодворец должны читать газету

АВТОДОР

Орган ЦС Автодора. Выходит 2 раза в месяц.

Газета освещает текущую работу автодворовских организаций, борется за выполнение автомобильной, тракторной и дорожной пятилетки, за превращение Автодора в подлинно массовую, многомиллионную организацию.

Подписная цена: год — 3 р. 60 к., 6 м. — 1 р. 80 к., 3 мес. — 90 к. Подписка принимается повсеместно почтой.

Журнально-газетное объединение

Продолжается прием подписки

на массовый популярный научно-технический иллюстрированный ежемесячный журнал

ХИМИЯ И ОБОРОНА

Орган ЦС Союза Осоавиахима СССР

„Химия и оборона“ ведет борьбу за генеральную линию партии в химической промышленности и в сельском хозяйстве, борьбу за промфинплан и химизацию народного хозяйства в свете задач индустриализации и обороны СССР. Пропаганда и популяризация второй пятилетки химии и задач химической и противоздушной обороны СССР.

„Химия и оборона“ рассчитан на широкие массы осовиахимовцев и в первую очередь на актив, охваченный химической, военно-химической и противоздушной работой, а также на рядовой и командный состав РККА, начсостав запаса, отпускников, особенно химической службы, учащуюся молодежь и всех интересующихся химией и ПВО.

Подписная цена: на год — 9 р. 60 к., на 6 мес. — 4 р. 80 к., на 3 мес. — 2 р. 40 к. Цена отдельного номера — 80 к. Подписка принимается повсеместно почтой. В розницу требуйте во всех киосках.

Журнально-газетное объединение

Восстановлен прием подписки на популярно-техническую

библиотеку ЗА РУЛЕМ

24 выпуска
в год

Книги библиотеки посвящены различным вопросам автомобильной и дорожной техники, изложены популярным языком, богато иллюстрированы и рассчитаны на широкую автодорожную массу, шоферов, дорожных работников и учащихся автодорожных курсов и техникумов.

Подписная цена: год — 9 р., 6 м. — 4 р. 50 к., 3 мес. — 2 р. 25 к.

Подписку сдавайте почтой не позже установленного ею срока. Тираж библиотеки ограничен. Все подписчики, сдавшие ранее подписку на библиотеку „За рулем“, получают полностью все выписанные книги.

Жургаобъединение

Продолжается прием подписки на ежемесячный иллюстрированный научно-популярный авиационно-технический журнал

Самолет

орган ЦС Союза Осоавиахима СССР

Журнал „Самолет“ рассчитан на авиационный актив Осоавиахима, учетов школ Осоавиахима, работников гражданского воздушного флота, на квалифицированные кадры рабочих и средний командный состав авиационной промышленности, учащихся авиационных вузов, техникумов и школ второй ступени, средний и младший командный состав и курсантов школ.

Подписная цена: год — 12 руб., 6 мес. — 6 руб., 3 мес. — 3 руб. Цена отдельн. ном. — 1 руб. Подписку сдавайте на почту в установленные ею сроки.

В розницу требуйте во всех киосках.

Журнально-газетное объединение