

24
1933

ЗА РУЛЕМ



ПОПУЛЯРНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ
ВСЕСОЮЗНОГО ОБЩЕСТВА АВТОДОР

ВЫХОДИТ
ДВА РАЗА
В МЕСЯЦ



6 ГОД ИЗДАНИЯ

ЦС Автодора—Москва, угол Мяс-
ничей и Фуркасовского п., д 5/12
Телеф. 4-28-26.

РЕДАКЦИЯ: Москва, 6, Страстной
бульвар, 11. Телефон 3-31-91.
Трамвай: А, 6, 15, 18, 23, 25, 29, 41,
Массово-тиранный сектор.
тел. 7-51-69.

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

ОРГАНИЗУЕМ ВСЕСОЮЗНОЕ СОРЕВНОВАНИЕ ПО ДОРОЖНОМУ СТРОИТЕЛЬСТВУ

Еще в 1929 г., т. е. в начале первой пятилетки, дороги Чувашской республики представляли собой обычный старый „расейский“ проселок с рывтинами, ухабами и колеями, подусгнившими мостиками, естественными крутыми спусками и подъемами.

В распутицу, весной и осенью, населенные пункты республики превращались в неприступные крепости, оторванные от соседних селений. Отправляться в далекие путешествия можно было лишь с риском для лошади, причем не в лучшем положении находилась и столица республики — Чебоксары.

Вспоминается 1930 год. Центральный совет Автодора решил организовать первый опытный участок дорожного строительства с широким использованием трудового участия населения в Острогском районе ЦЧО. Этот опытный район, по мысли т. Л. Жавы, должен был дать опыт массового участия населения в дорожном строительстве. Центральный совет направил в Острогск необходимые дорожные механизмы — машино-дорожный отряд и тракторы. Но чрезвычайно ценное начинание Автодора не было поддержано местной инициативой, участие выразилось лишь в размере 4,5 проц. плана, колхозы и совхозы совершенно не приняли участия в дорожном строительстве, и первый опыт оказался неудавшимся.

Это заставило Автодор переключить свое внимание на новый объект и он избрал Чувашскую республику, где была уже довольно крепкая и разветвленная автодорожная организация, где нужда в хороших дорогах ощущалась особенно сильно, где при условии широкой массовой разъяснительной работы и правильной организации труда можно было легче поднять население на борьбу с бездорожьем.

Договорились с Чувашским правительством, направили в Чувашию несколько тракторов, грейдеров, катков, грузовиков, послали специальную бригаду помощи из техников, пропагандистов и журналистов, бросили большое количество агитационной литературы.

Выбор ЦС Автодора оказался исключительно удачным, и помощь Чувашской республике дала огромные реальные результаты.

В течение трех лет, с 1930 по 1933 г. Чувашия добилась выдающихся успехов в дорожном строительстве, разрешив в основном вопрос о полной ликвидации бездорожья.

Если к началу первой пятилетки Чувашия имела только 33 км улучшенных дорог, то теперь она имеет уже 7736 км, из которых не менее 65 проц. улучшены добавками и вполне пригодны для движения на автомобиле.

Ведь недаром участники каракумского автопробега восхищались дорогами Чувашии, где отдыхали и машины и люди, недаром на каждой стоянке, на каждом митинге на всем протяжении своего огромного пути они охотно рассказывали о блестящих победах чувашских большевиков.

На страницах журнала мы уже неоднократно отмечали, что секрет успеха Чувашии в дорожном строительстве заключается прежде всего в том, что здесь этому делу придали большое политическое значение.

СОДЕРЖАНИЕ

Организуем всесоюзное соревнование по дорожному строительству	1
АРИС ГОВ. — Шосе-Инал дорога на «Крышу мира»	3
А. БУЦЕНКО. — Колхозные массы строят дороги	4
П. КАНИОВСКИЙ. — Как планировать ремонт сельскохозяйственного автопарка	8
С. Г. — На Нижней Волге нет заботы об автокадрах для сельского хозяйства	10
И. Ф. — Советские автомобили на естественном нефтяном газе	12
СОВЗ — Обеспечить безопасность уличного движения в красной столице	14

Инж. А. ВВЕДЕНСКИЙ — Грузовик Форд с газогенераторной установкой проф. Наумова	16
С. ГРОМАН — Автотранспорт Нижегородских МТС требует переустройства	18
ТУМАНЯН — Кодекс поведения хорошего шофера	20
Обобщаемый опыт гаражей	23
Новости мировой автодорожной техники	24
Рабселькоры-автодорожцы пишут	26
На общественный суд!	28
Автодорожная выставка	29
Указатель статей за 1933 г.	30

ДЕКАБРЬ 1933 г.

24

В Чувашии считали и считают, что дорожное строительство — дело не только дорожников, но и партийных организаций, комсомола, советов, всей общественности, и в первую очередь автодорожной, что дело дорожного строительства — есть дело самих трудящихся.

И действительно — только благодаря большевистской организованности, благодаря дружной атаке на бездорожье широких масс трудящихся этой маленькой республики — Чувашия имеет до 8 тыс. км благоустроенных дорог и у нее нет конкурентов по дорожному строительству.

Здесь сумели сочетать борьбу за хорошую дорогу с борьбой за хлеб, за уборку, за лес, за финплан, и мы знаем, что Чувашия на всеююзной красной доске заняла одно из первых мест в проведении этих важнейших хозяйственно-политических кампаний.

Здесь сумели привлечь на борьбу за хорошие дороги, помимо огромного количества трудоспособного трудящегося населения, школьников, пионеров, юных друзей Автодора и стариков, которые с энтузиазмом выходили на дорожное строительство с лопатами и кирками в руках.

Здесь сумели воспитать любовное отношение к дороге, и Чувашия показывает теперь образцы не только строительства, но и содержания дорог, охраны их от порчи и разрушения. Все дорожные участки республики прикреплены к сельсоветам, колхозам, автодорожным и комсомольским ячейкам. Даже юные друзья Автодора ведут большую работу по охране дорог, и те участки, над которыми шефствуют юдовцы, по качеству не только не отстают, но содержатся лучше, чем соседние колхозные участки.

20 ноября Главдортранс и ЦС Автодора организовали радиоперекличку по итогам дорожного строительства, в которой принял непосредственное участие Чувашия, Горьковский край, Татария, Северо-кавказский край, ЦЧО, Московская область и Средняя Волга.

Чрезвычайно характерно отношение Чувашии к этой перекличке.

„Говорят Чебоксары... говорят Чебоксары... У нас в радиостудии присутствуют секретарь областного комитета партии и члены бюро, председатель СНК и его заместитель, секретарь ЦИКА, члены областной контрольной комиссии, работники дортранса, совета Автодора, представители сельсоветов, автодорожских коллективов, колхозники-дворники.

В шести тысячах точек организовано слушание передачи, возглавляемое партийными и советскими организациями. В Чебоксарах слушают перекличку больше восьмисот человек».

Среди присутствовавших на радиопередаче в Чебоксарах не было только председателя Чувашского ЦИКА т. Никитина. Он выступал в московской радиостудии с вызовом на социалистическое соревнование по дорожному строительству ряда республик и областей.

В вызове Чувашии говорится:

„Партийная организация и советы Чувашии при помощи Автодора и Цудортранса, на основе широко развернутой организационно-массовой работы и применения новых, социалистических форм труда сумели поднять на борьбу за хорошую дорогу широчайшие массы колхозников и трудового крестьянства.

Не останавливаясь на достигнутых успехах, мы продолжаем борьбу за дальнейшее расширение дорожной сети, за культурную советскую дорогу.

Лучший путь к достижению дальнейших побед есть путь социалистического соревнования. Поэтому Чувашия вызывает Белоруссию, Таджикистан, Татарно, Московскую, Ленинградскую, Западную, Винницкую и Одесскую области на соревнование по наиболее полному использованию наступающей зимы для подготовки к строительству, наилучшей организации и использованию трудового участия населения и на лучшее текущее содержание дорог и выполнение планов дорожного строительства 1934—35 гг.».

На вызов Чувашии уже откликнулись Ленинградская, Московская, Винницкая области, Татария и др. Но этого мало. Помимо указанных выше республик и областей вызов Чувашии должен найти отклик во всех уголках Советского союза, послужив таким образом началом для организации всеююзного соревнования по дорожному строительству.

Вызов Чувашской республики является одновременно и вызовом на соревнование автодорожских организаций всего Союза. В начавшемся соревновании по дорожному строительству автодорожцы должны принять активнейшее участие.

Что же должны делать райсоветы и главным образом низовые организации общества — коллективы и ячейки в наступивший зимний период?

1. Использовать зимний сезон для подготовки к широкому дорожному строительству будущего года и в первую очередь для организации заготовки 100 проц. строительных материалов к 1 апреля 1934 г.
2. Принять непосредственное участие в проработке планов дорожного строительства 1934 г. и доведении их до каждого сельсовета, колхоза, совхоза, МТС, дорожной бригады и двора.
3. Участвовать в организации постоянных дорожных бригад с закреплением за ними определенных объектов строительства.

4. Провести в течение зимы курсы подготовки дорожных организаторов и уполномоченных, с тем, чтобы эта армия низовых дорожных специалистов к весне была вооружена необходимыми знаниями.

5. Организовать бригады и контрольные посты для участия в ремонте дорожных механизмов и массовом изготовлении простейших дорожных машин на специальных дорожно-строительных дворах.

6. Активно бороться с дорожной обезличкой и участвовать в проведении массовой работы путем организации докладов, радиоперекличек, дорожных уголков в избах-читальнях и домах крестьянина, воспитания дорожного актива, внедрения дорожного минимума.

Приведенный нами краткий перечень задач должен стать боевой программой работы автодорожских организаций как в городе, так и особенно на селе — в колхозах, совхозах и МТС.

ШОССЕЙНАЯ ДОРОГА НА „КРЫШУ МИРА“

ОТ ОША ДО ХОРОГА

Когда в Фергане хозяйничали баи, дорога на Памир шла древними караванными путями — длинными трудными верблюжьими тропами. Этот путь усеян был по обеим сторонам белыми скелетами обглоданных трупов павших верблюдов.

Не было фактически проезжей дороги для связи Памира с Ферганской долиной. И только советская власть осуществила строительство труднейшей шоссейной дороги от города Ош в Фергане до Хорога на Памире протяжением в 740 км.

Дорога шла вдоль старого караванного пути через перевал Чигирь-Чик (800 м над уровнем моря), по реке Гульче через перевал Талдык (365 м над уровнем моря), пересекла Алайскую долину, поднялась на перевал Кизыл-Арт (через Заалайский хребет) и, пройдя через долину смерчей, спустилась к озеру Кара-Куль, потом через перевал Ак-Байтал поднялась выше 5200 м на Мургаб и Хорог.

Много трудов и средств стоила эта дорога. Рвали динамитом вековые скалы, наводили мосты через непроходимые реки, в местах осыпей и обвалов делали укрепления, отводили ручьи, размывающие дорогу, к перевалам разработали подьемы.

Много лишений перенес героический Памирстрой. Жарким летом, холодной и суровой зимой, под дождем и снегом работали строители под руководством г. Федермессера.

И теперь по тем местам, где раньше гибли, надрываясь, тысячи выючных животных, можно свободно проехать на автомобиле.



Экспедиция ТОПЭ 1933 г. на Памир приняла участие в работах Памирстроя. На снимке — автомобиль экспедиции в горах Памира

Фото О. Коробова

Автомобиль покрывает расстояние от Оша до Хорога в трие суток вместо 50—60 дней пути прежних караванов.

Благодаря новой дороге жители Памира получают продукты, промтовары, почту, газеты и все необходимое гораздо быстрее, чем раньше. Постепенно проникает культура в глухие горы. Здесь строят европейские дома, электростанции и ввозят машины как сельскохозяйственные, так и для разработки горных богатств.

Прекрасные образцы работы показывают водители машин. Встречается трогательно-бережное отношение к машине, каждая свободная минута используется для ухода за машиной, и машина отвечает на это хорошим ходом.

Но наряду с этим наблюдается и другое. В Строймосдоре города Ош работает шофер Федотов. Этот трюкач гонит машину, не разбирая пути. Северный спуск с перевала Талдык он взял на быстром ходу, рискуя спустить машину под откос.

Второй раз я встретил Федотова в Ак-Бусах. Он сводил свою машину, нагруженную дровами, под 20-градусный уклон. Несмотря на тормоз колеса скользили по сухой траве, и если бы не удалось удержать машину, то, дойдя до низу, она разбилась бы вдребезги.

Таких, как Федотов, немало. Аварии здесь — вещь нормальная. Много автомобилей стоят в ремонте и много груза ожидает их выздоровления.



Станция Акбус-Ачи на Памирстрое
Фото Коробова

Аристов

КОЛХОЗНЫЕ МАССЫ СТРОЯТ ДОРОГИ

ИТОГИ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА РСФСР ЗА ТРИ КВАРТАЛА И БЛИЖАЙШИЕ ЗАДАЧИ

Сравнивая то, что мы имели в области дорожного строительства в дореволюционное царское время, с тем, что мы имеем сейчас, мы должны признать, что наши достижения весьма значительны. Территория Советского союза покрывается совершенно новыми дорогами, дорогами высшего типа, о которых в дореволюционное время даже и не думали. Пролетарские центры — Москва, Ленинград и другие — имеют великолепные подъездные пути, усовершенствованные дороги высшего класса. Наши окраинные национальные республики тоже покрываются новыми дорогами, построенными советской властью.

Всего за первую пятилетку мы построили новых дорог свыше 50 тыс. км и кроме того отремонтировали и привели в проезжее состояние более 160 тыс. км дорог первых трех классов и низовой сети.

Но тем не менее дорожная система РСФСР за первую пятилетку не сумела полностью выполнить задание партии и правительства в области дорожного строительства.

Работа системы РСФСР за первую пятилетку характеризовалась рядом крупнейших прорывов. Производственные планы регулярно из года в год не выполнялись. Бездушно-формальное отношение местных дорожных органов к исполнению своих обязанностей обусловило удорожание работ, плохое их качество

и крайне низкую производительность труда. Были случаи и явного вредительства, так как работа проходила в условиях ожесточенной классовой борьбы (толмачевщина и т. п.).

Поэтому в первый год второй пятилетки являлась необходимостью прежде всего провести ряд организационных мероприятий по оздоровлению аппарата дорожной системы РСФСР.

Это не замедлило дать положительный сдвиг. Работа всей дорожной системы значительно оживилась. Инженерно-технические силы начали переходить из канцелярий непосредственно на производство. Стали шире применяться социалистические методы труда. Около дорожного дела в колхозах и совхозах создались группы энтузиастов-дорожников. Наконец, к дорожному делу было привлечено внимание местных организаций и широкой советской общественности.

Эти сдвиги отразились и на общем выполнении дорожного плана.

За первые три квартала текущего года план дорожных работ по дорогам высших классов выполнен в следующем объеме (в проц.):

	1933 г.	1932 г.
Новое строительство . . .	61,8	49,5
Капитальный ремонт . . .	86,6	72,5
Текущий ремонт . . .	80,0	65,1
Итого	72,9	53,9

Еще более благоприятные результаты мы имеем по дорожному строительству низовой сети, где план работ в физическом объеме выполнен за три квартала на 102,4 проц. против 82,3 проц. прошлого года и где трудовые ресурсы использованы на 73,3 проц. против 47,5 проц. прошлого года. Последние данные свидетельствуют о том, что колхозные массы крепко осознали необходимость скорейшей ликвидации бездорожья, и в этом отношении культурный рост деревни открывает нам весьма широкие перспективы.

Следует оговориться, что все указанные цифровые данные приведены как средние. В дорожной системе РСФСР имеется ряд ведущих дортрансов, которые сумели организовать свою работу в соответствии с хозяйственно-политическим значением для страны безрельсового транспорта (Горьковский край — 147,5 проц., Ивановская область — 137,1 проц., Дагестанская АССР — 106,6 проц., Северный край — 92,4 проц., Западносибирский край — 88,8 проц., Ленинградская область — 74,0 проц. и т. д.). Эти края и области добились весьма удовлетворительных результатов.

Рики и сельсоветы становятся во главе дорожного строительства

Сдвиг в дорожном строительстве низовой сети в большей своей части явился следствием того, что рики и сельсоветы вплотную подошли к вопросу строительства дорог, сумели организовать и привлечь колхозные массы на выполнение трудозачастия в дорожном строительстве и уделили этому самое серьезное внимание.



Большевики прокладывают новые дороги через леса и болота. На снимке — постройка моста через реку. Владынасыпь дорожного полотна. (Поти (Абхазия), Колхидстрой) Фото А. Шайхета

Постройка новых асфальтированных мостовых на булыжном основании в Кутаисе

Фото Шайхета



Имеется ряд сельсоветов, которые проведут серьезнейшую подготовительную работу к началу дорожного строительства и благодаря этому значительно перевыполнили заданные им планы работ.

К таким, например, принадлежит Котовский сельсовет Камышинского района. План работ здесь был составлен в январе и проработан колхозниками. Специальные дорожные бригады из колхозников были прикреплены заранее к отдельным участкам работ.

К массовой работе был привлечен комсомол, политпросветработники и печать. В результате план был перевыполнен почти вдвое: по плану следовало освоить 1 732 трудо-дней и 349 конедней на сумму 4 779 руб., фактически же выполнено 3 007 трудо-дней и 435 конедней на сумму 9 044 руб.

Кроме этого построено 5 км новой грунтовой дороги и 38,5 пог. м мостов. Построенный мост в 30 м обеспечил своевременный вывоз хлеба колхозами Котовского куста. По отзывам Крайдортранса, дороги и мосты Котовского сельсовета являются одними из лучших в крае. Котовский сельсовет премирован Главдортрансом 1 000 руб., дорожным утюгом и оборудованием дорожного уголка.

Таловский сельсовет того же Камышинского района добился ликвидации обезлички путем организации постоянных дорожных бригад из колхозников и прикрепления их к определенным участкам дорог. В результате мобилизации актива Автотора и вовлечения комсомола план дорожного строительства был перевыполнен: предусматривалось по плану 3 505 трудо-дней на сумму 13 434 руб., выполнено же 5 420 трудо-дней на сумму 21 066 руб.; построено 24,5 пог. м мостов, отремонтировано грунтовых дорог 3 км и мостов 60 пог. м. Качество работ хорошее.

Таловский сельсовет также премирован Главдортрансом.

В Бревеском сельсовете Яковлевского района (ДВК) была проделана большая массовая разъяснительная работа по всем селениям и колхозам. Каждый колхоз и каждый единоличник получил подробный перечень работ.

Правильная организация работ дала возможность вести их параллельно с другими сельскохозяйственными кампаниями, в результате план выполнен на 108 проц.

Наряду с этим имеется ряд отстающих дортрансов, которые несмотря на оказанную им помощь из центра до сего времени не сумели мобилизоваться на выполнение производственной программы (Крымская АССР — 49,0 проц., АССР немцев Поволжья — 38,1 проц., Восточно-сибирский край — 24,9 проц.).

Особо следует отметить слабое выполнение дортрансами задания правительства об устройстве подъездных путей к карьерам и заводам строительных материалов. Дортрансы недооценили значение этих работ и за истекшие девять месяцев выполнили программу только на 48 проц. Характерно, что даже ведущие дортрансы не уделили этим работам должного внимания (например, Ивановский дортранс выполнил только 37,3 проц.).

Итоги изыскательно-проектных работ

В целях обеспечения строительства ближайших лет необходимыми проектами в 1933 г. Гипродору было поручено выполнить ряд изыскательно-проектных работ. Общая сумма ассигнований на эти работы выразилась в 531 856 руб. по разделу искусственных сооружений и в 53 717 руб. по разделу гражданских сооружений. Вся программа Гипродора с внеплановыми заданиями на 1933 г. составляет 4 563 134 руб.

Выполнение этих работ за девять месяцев выражается в следующих цифрах.

Выполнение по плановым изыскательно-проектным работам 77 проц., по внеплановым заданиям — 25 проц., по типовому проектированию — 65,5 проц.

Общий средний процент всех осваиваемых Гипродором и предусмотренных промфинпланом работ — 70,6 проц.

Качественные показатели выполняемых в этом году полевых изыскательских работ могут быть оценены лишь частично, так как еще далеко не все полевые работы окончены, но, судя по материалам вернувшихся уже с поля

партий, средний процент качественной оценки их работы выше прошлогодней примерно на 10—12 проц.

По объектам дорог, намеченных к строительству в 1934 г., предполагается окончить составление проектов не позднее 1 января 1934 г. и, как исключение, по двум объектам к 1 февраля 1934 г. Благодаря этому строительство сможет своевременно произвести заготовку материалов и подготовку к проведению строительных работ.

Закрепить успехи и идти дальше

В общем, подводя итоги дорожного строительства за первые три квартала текущего года и констатируя определенный перелом в работе дорожной организации РСФСР, мы все же должны признать, что эта работа еще не является удовлетворительной и не гарантирует выполнения указания XVII партконференции о необходимости во второй пятилетке дорожному строительству обеспечить более быстрые темпы развития по сравнению с другими видами транспорта.

В виду этого мы должны прежде всего принять все меры к тому, чтобы закрепить и углубить те сдвиги, которых мы добились за последнее время; форсировать работу в четвертом квартале с большевистским упорством и настойчивостью, добиваясь полной ликвидации имеющихся у нас отставаний и стопроцентного выполнения годовой производственной программы.

Одновременно необходимо немедленно, не теряя ни одного дня, энергично взяться за подготовку к строительству следующего года.

В этом отношении перед дорожной системой РСФСР стоит ряд ответственных задач, правильность и своевременность их разрешения предопределяет собой степень успешности выполнения плана работ наступающего строительного сезона.

Основная задача—технико-экономическая и материальная подготовка

Первая задача—своевременно озаботиться тщательным составлением контрольных цифр, изучить титула строительства и в соответствии с этим разработать свой финансово-производственный план, ни в коем случае не допуская, как это имело место до настоящего времени, беспроектного строительства.

Вторая задача—широко развернуть заготовку строительных материалов, особенно местного значения, как для содержания дорог, так и для нового строительства, с расчетом, чтобы к 1 апреля 1934 г. иметь на месте будущих работ не менее 75 проц. всех потребных материалов.

При выполнении этой задачи нужно тщательно учесть ошибки предшествующих лет и, в частности, текущего года, когда дортрансы не сумели надлежащим образом использовать подготовительный период и вышли на строительство фактически с пустыми руками (на 1 апреля 1932 г. заготовки материалов были в среднем выполнены на 30,8 проц.).

Механизация дорожных работ— важнейшая задача

Третья задача—искоренить варварское отношение к механизмам. Несмотря на недостаточность механизмов (требуется 860 автомобилей, имеется 478; требуется 302 гусеничных трактора, имеется 109 и т. д.), их разнородность и изношенность, до сего времени имеет место обезличка и бесхозяйственное использование дорожных механизмов (в пределах до 40 проц. полезного действия). Ремонт механического парка обычно производится с большим запозданием и крайне неудовлетворительно. В результате большинство отремонтированных механизмов выбывает из строя с самого начала строительного сезона и тем самым общий коэффициент использования механизмов падает до преступно низкого уровня.

Дортрансы в данный момент должны приковать особое внимание к ремонту дорожных механизмов и автотранспорта, безоговорочно добиться стопроцентного выполнения ремонта с тем, чтобы к началу строительного сезона весь механический парк был приведен в полную боевую готовность.

Далее необходимо принять энергичные меры к усилению механизации дорожных работ, проводящихся с трудовым участием населения, путем привлечения к этим работам механизмов совхозов, колхозов и МТС и широкого внедрения в производство простейших дорожных снарядов, изготовляемых местными силами (деревянные катки, утюги, канавокопатели и т. п.).

Наконец, необходимо упорядочить работу дорожных мастерских и заводов, находящихся в системе Главдортранса (им. Калинина в Смоленске, Уральский завод, Московский завод) и одновременно поставить перед правительством вопрос об увеличении выпуска новых дорожных машин и снарядов (Онежский, Томский заводы).

Подготовить кадры и правильно организовать набор рабочей силы

Необходимо обеспечить строительству рабочей силой, проявляя заботливость к лучшим производственникам—инженерам и техникам, дорожным мастерам, ремонтным рабочим.

Особое внимание надо уделить молодым специалистам и учащимся в дорожных учебных заведениях.

Надо также упорядочить вербовку рабочей силы, бороться с текучестью,—этого надо добиваться путем улучшения рабочего снабжения и общественного питания.

Нужно укрепить и расширить продовольственные базы, созданные в текущем году во многих дортрансах. Помимо существующих уже баз надо организовать животноводческие базы и совхозы с тем, чтобы путем самозаготовок в основном обеспечить потребность в продуктах питания и фуража для всей дорожной системы Главдортранса. Возможности к этому у нас имеются огромные.

Одновременно с разрешением указанных задач дорожной системе РСФСР необходимо переломить имеющуюся в некоторых местах недооценку значения дорожного строительства со стороны местных организаций. Нередко приходится слышать заявление: «У нас есть более важная работа, чем дорожное строительство».

Укатка шоссеной дороги в совхозе
Цивандам (Кахетия)

Фото А. Шайхета



В соответствии с такой установкой в ряде районов дорожные техники, десятичники и т. п. используются не по назначению — на постройке пожарных сараев, изб-читален и т. п. Руководящие кадры дорожных организаций командированы на проведение разного рода кампаний (Северный Кавказ, Урал, Крым и т. д.). Получаемые взамен трудучастия денежные взносы расходуются не на нужды дорожного строительства.

В заключение необходимо упомянуть, что производящаяся сейчас, применительно к решению ЦК и СНК СССР о железнодорожном транспорте, реорганизация центрального аппарата Главдортранса в ближайшее время целиком будет проведена и в краевых (областных, республиканских) дорожных организациях, которые также будут построены на принципе отраслевого управления с приближением их работы непосредственно к производству.

Мы отлично сознаем, что дорожное хозяйство далеко еще не перестало быть «узким местом», что наши «сдвиги» являются лишь первыми шагами на пути преодоления и ликвидации тяжелого наследия царской России — бездорожья. Но эти шаги мы сделали. И это вселяет в нас твердую уверенность, что, идя по намеченному пути дальше, борясь за проведение шести исторических условий т. Сталина, за качество работы, снижение ее стоимости, за организацию вокруг дорожного строительства рабочего и колхозного актива, дорожная система РСФСР — под руководством ЦК партии и ее вождя т. Сталина — претворит в жизнь решение XVII партконференции и поставит дорожное дело на уровень передового хозяйства Советского союза.

А. Буценно

СОВЕТСКИМИ ИЗОБРЕТАТЕЛЯМИ НАЙДЕН СПОСОБ ПОЧИНКИ ЭБНИТОВЫХ ДЕТАЛЕЙ

До самого последнего времени не знали способа пайки эбонита в гаражных условиях, скрепления его частей в одно целое или какого-либо другого способа восстановления ротора и корпуса трамблера и других токонепроводящих деталей зажигания. Это служило одной из причин простоев автопарка совхозов и МТС.

Недавно Самарскому проектному бюро изобретателей удалось найти такой способ «эбонитовой мастики», которой можно восстановить любую негодную эбонитовую деталь и сделать из нее новую, не уступающую по качеству старой. Состав этот уже проверен и

починенные с помощью этой мастики трамблеры на машине Форд и распределительные крышки Делько на АМО, установлены на автомобиле Самарского союзтранса. Аккумуляторные банки АМО и Форд также можно с успехом чинить и делать новые при помощи «эбонитовой мастики».

Самарское проектное бюро изобретателей обратилось в Центральный совет Автодора с просьбой указать организацию, которой можно было бы передать рецепт состава «эбонитовой мастики» для промышленного изготовления и широкой реализации среди нуждающихся организаций.

ВНИМАНИЮ ПОДПИСЧИКОВ

В ДЕКАБРЕ КОНЧАЕТСЯ ВАША ПОДПИСНА. ВОЗОБНОВИТЕ ПОДПИСКУ НА 1934 ГОД
НЕМЕДЛЕННО.

ПОДПИСНА ПРИНИМАЕТСЯ: Москва 6, Страстной бульвар, 11, Жургазоб'единение и
повсеместно почтой и отделениями Союзпечати.

В ПОРЯДКЕ ОБСУЖДЕНИЯ

К автотранспорту в период весенней посевной и уборочной кампаний предъявляются два серьезных требования.

Первое требование — это полная готовность автопарка к работе в ответственные периоды сельскохозяйственных кампаний. Второе — максимальное использование этого парка.

Рабочее время сельскохозяйственного транспорта можно в пределах года разделить на три вида.

1. Работа в весеннюю посевную кампанию.
2. Работа в уборочную и осеннюю посевную кампанию.

3. Работа автомобилей в остальное время года за исключением периодов распутицы.

Работа в течение года состоит главным образом из перевозок хозяйственных грузов и строительных материалов. Для этих перевозок обычно выделяется 5—10 проц. машин всего парка. Перевозка строительных материалов, лесоматериалов, кирпича и т. д. требует зимой усиления и доходит в отдельных случаях до 20—25 проц. парка.

Вторая работа — в весеннюю посевную кампанию — начинается с марта-апреля (в зависимости от местности) и длится до мая, т. е. около 2 месяцев. Эта работа трудная для машин и она вызывает много поломок и часто выводит из строя до 50 проц. всего парка.

Третья работа в уборочную кампанию требует по своей срочности мобилизации всего парка. Машины работают круглые сутки. Каждая выходящая из строя машина тормозит уборку: работа продолжается 2—3 месяца.

Если взять наиболее типовой парк в 60 машин для совхоза средней величины, мы будем иметь следующее распределение работы: круглый год будут работать 6 машины; 5 месяцев будет работать весь парк или, по крайней мере, 95 проц. Остальное время года, т. е. 6—7 месяцев, парк используется в размере 10 проц.

Если в условиях городских перевозок автомобильный парк построен на равномерных периодах работы и ремонта, то в сельскохозяйственных условиях, как мы видим, такой равномерности быть не может.

Практика использования машин в сельском хозяйстве показала, что после осенних перевозок почти все машины требуют капитального ремонта (№ 3), а после посевной кампаний они нуждаются в ремонте, превышающем существующую номенклатуру ремонта № 2, т. е. в усиленном ремонте.

Таким образом с ноября по март необходимо отремонтировать 80—90 проц. парка, а в период от мая до июля — провести то же количество машин через усиленный ремонт № 2.

Для расчетов графика ремонта возьмем типичную для совхоза машину ЗИС-3. По плану мы установим, отвечающим действительности, на ремонт машины потребуются 25 дней. Исходя из этого на ремонт 52 машин потребуется 43 машино-месяца, считая ремонтный период в 5 месяцев.

$$52 \times 25$$

$$\frac{\quad}{30} = 43 \text{ маш./мес.}$$

30

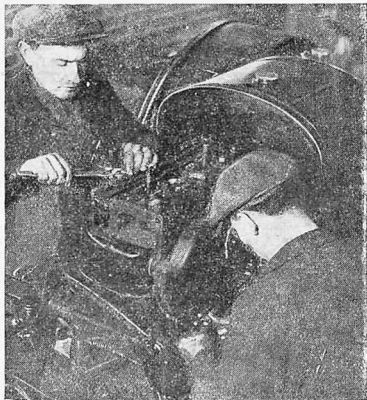
При этом ежедневно будет находиться в ремонте 43:5=8,8 машин, при обязательном ежемесячном выпуске из ремонта 52:5=10,4 машины.

Таким образом, начиная с декабря, каждый месяц будет поступать в эксплуатационный парк 10 здоровых машин, что к концу ремонтного периода может составить большой резервный парк ходовых машин.

Вопрос об использовании этого парка является наиболее острым. С одной стороны, недопустим большой простой резервных машин, с другой — использование их на работе может привести к такому положению, при котором к моменту напряженной работы они снова потребуют большого ремонта и тем самым ослабят мощность парка.

Планомерность использования парка требует создания таких условий работы резервных машин, при которых был бы гарантирован наименьший износ. Но планомерность использования машин возможна только в том случае, когда маневрировать резервом автопарка совхозов будут лишь регулирующие организации. Здесь нельзя допустить сепаратных выступлений отдельных совхозов, направляющих машины на городскую работу по договорам. Это может поставить будущую перевозочную кампанию под угрозу срыва.

Вернемся к вопросу ремонта. Постановка 52 машин, работающих на перевозке зерна в ремонт № 3, требует девять рабочих мест и одно место для машин, используемых на хозяйственной работе.



Важнейшая задача МТМ — подготовка тракторного парка к весеннему севу 1934 г. На снимке — ремонт трактора в Очаковской МТМ для посевной кампании

Фото С. Шингарева

О НАГРАЖДЕНИИ УЧАСТНИКОВ КАРАКУМСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ПРОБЕГА

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРЕЗИДИУМА ЦИК СССР



т. Беневоленский



т. Мирецкий



т. Зхт

Отмечая упорную и героическую работу участников автопробега Москва—Нара-Нум—Москва, блестящим образом подтвердившего рост технической мощи Советского союза и доказавшего высокие качества как советских водителей и советских автомашин, так и советской стали и каучука, президиум Центрального исполнительного комитета Союза ССР постановляет:

НАГРАДИТЬ ОРДЕНОМ ЛЕНИНА:

1) **МИРЕЦКОГО** Александра Максимовича—командира автопробега Москва—Нара-Нум—Москва—за исключительно умелую организацию и руководство пробегом.

2) **ЗХТА** Давида Наумовича—председателя технической комиссии автопробега, обеспечивавшего умелое руководство и хорошее техническое состояние машин и организовавшего правильный учет технических данных пробега.

3) **БЕНЕВОЛЕНСКОГО** Владимира Павловича—секретаря партколлектива и водителя машины № 9, лучшего ударника колонны, сумевшего личным примером сплотить вокруг партколлектива весь состав участников пробега на выполнение поставленных перед колонной задач.

Москва, Кремль
14 ноября 1933 г.

Председатель Центрального исполнительного комитета Союза ССР **М. КАЛИНИН**
Секретарь Центрального исполнительного комитета Союза ССР **А. ЕНУКИДЗЕ**

Если между посевной и уборочной кампаниями мастерские будут полностью нагружены, то и в таком случае в течение года они будут использоваться только 6 месяцев.

При этом здесь в отношении ремонтной рабочей силы можно маневрировать с помощью шоферов при постоянном штате бригадиров, токарей, кузнецов, сварщиков и электромонтеров, вопрос же об использовании оборудования значительно сложнее. Часть оборудования вместе со штатной рабочей силой пересрабатывается в полевые мастерские, а часть остается неиспользованной на месте в постоянных мастерских.

Наиболее сложен вопрос о проведении ремонта № 2, который обычно, кроме периода после посевной кампании, совпадает с разгаром напряженной работы по уборочной кампании. Если учесть, что ремонт № 2 необходим после пробега машины в 10—12 тыс. км, то при средне-суточной работе в 300—330 км, мы получим заявку на ремонт почти одновременно на весь парк через 30—40 дней после начала уборки.

Постановка машины через месяц на трех- или четырехдневный ремонт № 2 практически не-

мыслима и недопустима. Поэтому следует ограничиться ремонтом № 1, после пробега машины в 1500—2000 км, причем этот ремонт может быть усилен некоторыми элементами ремонта № 2. Усиленный ремонт № 1 должен вполне гарантировать исправную работу машины во время уборочной кампании.

В результате мы приходим к заключению, что ремонт сельскохозяйственного автотранспорта необходимо организовать в зависимости от сезонности работы, так как межремонтные пробеги не могут быть такими же, как на городском транспорте, и ремонт № 3 должен быть обязательно проведен после уборочной.

Ремонт № 2 (утиленный) должен быть проведен перед уборочной кампанией для всех машин, а ремонт № 1 должен проводиться по графику независимо от сезонности работы.

В период уборочной должен проводиться лишь ремонт № 2 после пробега 10 тыс. км.

Вопросы сезонности ремонта сельскохозяйственного транспорта, последовательности и объема ремонтов являются в настоящее время предметом разработки в ЦАНИИ.

НА НИЖНЕЙ ВОЛГЕ НЕТ ЗАБОТЫ ОБ АВТОКАДРАХ ДЛЯ СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА

В текущем году совхозы и МТС Нижневолжского края получили 2011 новых автомобилей. Такой значительный рост автопарка сильно увеличил потребность в автокадрах, но подготовка шоферов в крае резко отстала от роста автопарка.

Крайзу и Зернотрактор не дали своевременно заявок на шоферов, разбазарили спецфонды и к началу весенней посевной кампании остались без водителей.

Проведенная в последние дни перед севом мобилизация шоферов прошла бессистемно. Вербовка шоферов в городах вызвала простой автомобилей и, как выяснилось, 50 проц. шоферов, завербованных непосредственно в районах, не имели права езды и представляли собой нежелательный в социальном отношении элемент.

Уроки посевной не были учтены сельхозорганами, и подготовка автокадров для уборочной кампании также прошла неудовлетворительно.

Нижневолжский Автодор получил монопольное право подготовки автокадров, и в четырех пунктах края — Астрахани, Саратове, Вольске и Сталинграде — подготовил на свои средства 470 шоферов. Но Зернотрест, Крайзу и Зернотрактор и в этом случае беспечно отнеслись к вопросу об автокадрах, — они отказались контировать шоферов на курсах Автодора.

А когда началась уборочная кампания, сельхозорганы категорически отказались принимать шоферов с этих курсов. Потребовалось вмешательство КрайКК—РКИ, после чего Автодору было предложено в два дня дать Зернотрактору 300 шоферов, Зернотресту—50 и 120—Крайзу.

Шоферы были собраны, но две недели сидели без работы.

Астраханский автотрест не принял 19 шоферов. В Вольске он же не принял 100 шоферов. Там же Заготзерно не приняло также 100 шоферов. В Саратове Заготзерно и Зернотрест наотрез отказались принять 3 женщин, а принятые ими 76 мужчин не были использованы до получения машин. Советы Автодора не получили денег за передаваемых шоферов, хотя

Крайзу имел 112 тыс. руб. на контрактацию 375 шоферов.

В разгар уборочной кампании, когда приехали автомобили, Автодор без договора передал в Крайзу 370 шоферов, из которых Крайзу сумел закрепить только 240, остальные разошлись. 100 шоферов были откомандированы в Казахстан после четырехмесячного пребывания их в Нижневолжском крае без работы.

Качество подготавливаемых Автодором кадров неудовлетворительно

Сельхозорганы и Автодор не подняли на принципиальную высоту вопросы подготовки автокадров, и не задумывались над тем, «кто сидит за рулем автомашины: свой, проверенный человек, или враг; квалифицированный водитель, который чувствует биение пульса мотора, или случайный человек» («Правда» от 16 сентября 1933 г.).

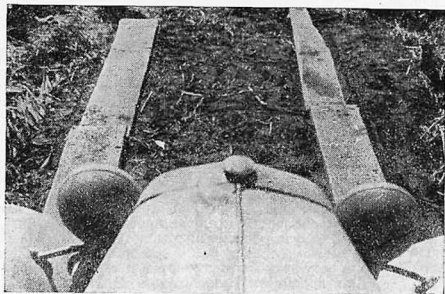
В результате, по единодушному признанию всех, кто имел дело с автокадрами, подготовленными Автодором, они крайне низкого качества и сплошь и рядом шоферы оказываются губителями машин.

Маренков, Дозендорф и Ковылин — шоферы Дубовской автоколонны — совершили четыре аварии за десять дней, убили при этом четырех волов и верблюда, а три новые машины Горьковского завода разбили до того, что две из них требуют полной замены отдельных, главных агрегатов.

Лапин — шофер Самойловской автоколонны № 6 — убил двух колхозных лошадей и вдребезги разбил новую машину. Там же шофер Буераков при аварии машины разбил радиатор и другие части машины.

В Усть-Шербинской МТС имело место явное вредительство. Шофер остановил машину у стога колхозного сена, вышел из кабины, закурил и бросил спичку в машину, отчего взорвался бензин и вместе с новым фордом дотла сгорел стог сена.

За один месяц работы автоколонн шоферами, подготовленными Автодором, было разбито



Подкладывая доски под буксующие в грязи колеса, автомобиль ползет со скоростью черепахи

Фото Богдана и Прехнер

двенадцать новых машин и испорчено и выведено из строя более тридцати; общий убыток от практики этих шоферов исчисляется десятками тысяч рублей.

Начальник автодорожного сектора Зернотрактора, член президиума Крайавтодора т. Шитик характеризует подготовку автокадров с самой отрицательной стороны.

Начальник кадров Крайавтодора т. Ничепорук считает подготовку достаточно хорошей потому, что... квалификационная комиссия Крайдортранса выдала шоферам свидетельства на право езды.

В Автодоре царит бюрократический подход к вопросу подготовки кадров. Организация курсов и кружков поставлена из рук вон плохо. Преподавательские кадры, местами хорошо подобранные по социальному составу, не имеют требуемых технических знаний, а программа курсов не приспособлена к условиям края.

Постановление ЦК ВКП(б) от 19 июня 1932 г. должно было лечь в основу работы Автодора по подготовке автокадров, но Автодор и теперь только обещает практическую езду, но не может ее обеспечить.

Краевое бюро ИТС союза шоферов по трем автоколесам проверило практические знания шоферов и установило, что за весь период учебы в Автодоре они или вовсе не имели практической езды или обучались минут по пятнадцать.

На сталинградских курсах Автодора уже 6 месяцев ведется только теоретическая подготовка. На СТЗ заводские курсы для шоферов не имеют программы. Учебными пособиями служат две машины старого образца. Курсанты проходят теоретическую подготовку без практических занятий. Автодор не знает социального состава слушателей и учителей, не проверяет их квалификации.

Автодору не доверяют и не помогают

Руководитель транспортной группы КрайКК—РКИ т. Фролов так охарактеризовал работу Автодора:

«Беда организации заключается в том, что она не поднялась на должную высоту и не завела авторитета. Автодор считают бездельными, ему не доверяют».

Это верно, но не менее верно и то, что Автодору мало помогли в его работе.

В разгар подготовки автокадров Саратовский горсовет выбросил на улицу курсы Автодора.

Восстанавливаемые Автодором на собственные средства старые машины отбирались местными властями для обслуживания сельхозкампаний, частично возвращались, но в таком состоянии, которое требовало повторных затрат на капитальный ремонт.

Учебная машина Крайавтодора Форд-АА, взятая в марте по распоряжению крайпосековского, до сих пор не возвращена. Таких фактов можно привести много.

Беззаботность и бесхозяйственность сельхозорганов, руководящих автотранспортом, неавторитетность Автодора и его безответственность и халатность в отношении качества и социального составаготавливаемых автокадров, а также плохое отношение местных органов к Автодору, затрудняющее его работу, — вот факты текущего года.



Своевременно закончить ремонт и привести в боевую готовность сельскохозяйственные машины, помочь отстающим колхозам и единоличникам в деле ремонта с-х. инвентаря — задача каждого автодоровца. На снимке — испытание трактора с дисковой бороной на машино-испытательной станции НКЗ Грузии.

Фото Союзфото (Даниелян)

Основательно подготовиться к следующему году

Теперь перед сельхозорганами и краевым Автодором стоит задача подготовки автокадров на 1934 г. По этому вопросу есть уже ряд указаний краевого руководства. Одному Зернотрактору Нижней Волги потребуются подготовить и переподготовить 2210 шоферов и 152 автомеханика. Сельхозорганы обязаны заблаговременно выяснить свою потребность, заранее учесть приток новых автомобилей и наличие штатного состава шоферов, своевременно заключить договоры на подготовку кадров.

В плане подготовки кадров на следующий год краевой совет Автодора организует в Саратове первую в крае образцово-показательную автошколу, рассчитанную на подготовку 1600 шоферов в год.

К педагогической работе привлечен преподавательский состав Саратовского автодорожного института. Автошкола будет готовить в условиях интерната 480 шоферов в год по трехмесячной программе Цудортранса.

Программа саратовской автошколы включает 144 практических часов учебы, из которых 20 курсанты будут проходить непосредственно за рулем, а остальные в слесарном цехе за опилковой и обрубкой и в кабинетах за монтажом двигателей, электрооборудования и машин.

Несомненно, что организация этой школы поможет лучшей постановке дела подготовки кадров в Нижневолжском крае, если Автодор по настоящему упорядочит свою работу.

СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ НА ЕСТЕСТВЕННОМ НЕФТЯНОМ ГАЗЕ

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ИТОГИ ПРОБЕГА РОСТОВ—ЛЕНИНГРАД

Недавно сделано новое крупнейшее завоевание, открывающее широкие возможности для газификации автотранспорта.

Мы имеем в виду блестящий пробег нескольких автомашин на естественном нефтяном газе по маршруту Ростов—Ленинград, проведенный под руководством профессора Ростовского института инженеров транспорта Н. В. Петровского.

Экономическое значение этой проблемы в СССР очень велико. Достаточно сказать, что использование газов на базе производственной программы нашей металлургической промышленности уже в текущем году дало бы стране не менее 6,5 млн. тонн условного топлива.

Если из этого количества использовать только 85 проц., то можно считать, что металлургические заводы выбрасывают буквально на ветер 910 тыс. тонн условного топлива в год. В переводе на стоимость топлива это составляет не менее 38 млн. руб. и устраняет излишние транспортные перевозки твердого и жидкого топлива в количестве 5700 вагонов в год. Подсчеты, произведенные Главтопом и Севкавплатом, показывают, что в текущем году естественного газа только по одной Грознефти не использовано в количестве около 500 тыс. тонн условного топлива.

В лаборатории Ростовского института

В настоящее время естественный нефтяной газ на промыслах Грознефти свободно уходит в воздух. Газом не только не пользуются, но им и не интересуются, и в институтах и лабораториях Грознефти не знают даже его химического состава.

Проблему использования естественного нефтяного газа изучал Ростовский институт инженеров транспорта, исходя из положения, что если можно ездить на светильном газе, на генераторном газе, то с меньшим успехом можно ездить на газах нефтяных и газах доменных и коксовых печей.

Естественный нефтяной газ наших нефтеносных районов представляет собой соединение

углеводородов парафинного ряда, в состав которого входят метан, этан, пропан, бутан, пентан и другие более тяжелые углеводороды. Все эти части естественного газа могут гореть и при известной температуре и давлении переходят в жидкое состояние.

Опыты, произведенные лабораторией института с автомобильным двигателем АМО-3, показали, что на пропане и бутане можно получить мощность более высокую, чем дает бензин, так как их теплотворная способность выше бензина.

Остается добавить, что эти газы, будучи тяжелее воздуха приблизительно в полтора раза, не поднимаются наверх, а стелются по земле, чем устраняется опасность отравления.

Установленные лабораторными путем свойства газа: 1) способность к горению с развитием высокой мощности, 2) свойство легко превращаться в жидкое состояние, 3) низкая воспламеняемость в обычных условиях, 4) дешевизна газа как отхода производства (6 р. 50 к. тонна газа против 26 р. 50 к. за тонну бензина) выдвигают его в качестве нового горючего, источники которого огромны.

Северокавказский крайком партии, крайисполком, а также крайавтодор тотчас же оценили огромное значение работы лаборатории Ростовского института транспорта. При активном содействии руководящих краевых органов и автодорожской общественности были изготовлены сконструированные проф. Петровским несложные устройства для питания газом двигателя, и в конце октября из Ростова на Ленинград двинулись в пробег пять полудорожных фордов, в числе которых два были оборудованы приспособлениями проф. Петровского для работы мотора на пропане и бутане.

Что выявил пробег?

Все пять машин после 56 час. рабочего времени пробега успешно прибыли в Москву, причем, как свидетельствует дневник пробега, две машины, работавшие на газе, не только не получили ни одного штрафа за поведение, но ве-



Машины автопробега Ростов — Ленинград, работающие на естественном нефтяном газе, прибыли в Москву. На 16-м километре Серпуховского шоссе Центральным советом Автодора была организована торжественная встреча. На снимке — участники автопробега с работниками ЦС Автодора на 16-м километре от Москвы.

Фото Союзфото (Чернова)

ли себя намного лучше, чем остальные три машины, работавшие на бензине. По заявлению участников пробега задержки в пути происходили чаще с обычными машинами, работавшими на бензине. Один из участников пробега, т. Шорн, прошедший на этих машинах около 12 часов, рассказывал, что его особенно поразило то, что в отличие от других автомашин, работающих на бензине, машины на газе не чихали, они катились по шоссе бесшумно, спокойно и ровно.

Пробегом установлено и доказано пять основных положений:

1) нефтяной газ полностью пригоден для питания двигателя легкого типа взамен бензина;

2) перевод автомашин на газ не требует переоборудования механизма машины и совершается при посредстве простейшего приспособления;

3) транспорт и хранение газа возможны в самых примитивных баллонах;

4) стоимость газа на 50 проц. дешевле бензина;

5) автомашины на газу работают более спокойно, чем на бензине.

Карбюратор в одной опытной машине был оставлен лишь для того, чтобы в пути пробега испытать скорость перехода с одного вида топлива на другой (с газа на бензин и обратно), другие машины вовсе не имели карбюратора.

Схема питания двигателя газом

Питание двигателя сжатым и охлажденным газом осуществлялось при помощи довольно примитивного устройства.

Из баллона сжатым и охлажденным газ под давлением 15 атмосфер, поступает в газовую сеть и идет оттуда на кран. Перед краном установлен манометр. Отсюда газ направляется в подогреватель. Через внутреннюю трубу подогревателя проходит вода, а по внешней трубе идет газ. Газ по трубке направляется в резервуар, доходящий до дна, где он (газ) накапливается. Затем газ выходит из резервуара через верхнюю трубку (чем обеспечивается мотор от присутствия конденсата в рабочей смеси).

Из баллона (1) с сжатым и охлажденным газом, последний под давлением 15 атмосфер поступает в газовую сеть, в которой установлен манометр (2) и вентиль (3), оттуда газ направляется в подогреватель (4), через внутреннюю трубку которого из системы охлаждения мотора проходит теплая вода. Далее газ подводится в резервуар (рессивер) (5), где осаждаются жидкие частицы. По рессиверу газ выходит по установленной в верхней части трубки, чем обеспечивается отсутствие конденсата в рабочей смеси.

Пройдя рессивер, газ через регулирующий кран (6), (установленный на рулевой колонке) и второй кран (7) (обратный клапан), связанный с педалью акселератора, подводится к кольцевому каналу диффузора карбюратора (10), откуда через отверстие, просверленные тангенциально к окружности проходного сечения диффузора, обеспечивающие хорошее перемешивание газа с воздухом, газ всасывается в трубу мотора (12). Труба представляет собой маленькую сверловку в корпусе клапана (7), которая, пропуская немного газа, позволяет работать на малых оборотах при холостом ходе и закрытом клапане (7).

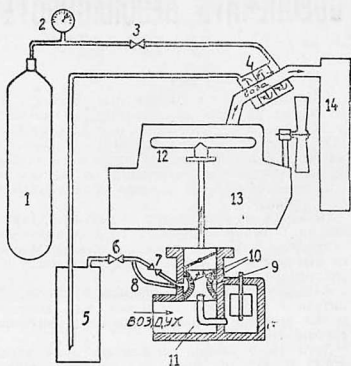


Схема установки баллона с жидким газом. 1—Баллон с жидким газом. 2—Манометр. 3—Вентиль. 4—Подогреватель. 5—Рессивер. 6—Клапан для регулировки. 7—Клапан соединенный с акселератором. 8—Калиброванный отвод для холостого хода. 9—Газовый канал вокруг диффузора. 10—Отверстие для подвода газа. 11—Карбюратор. 12—Всасывающая труба мотора. 13—Мотор. 14—Радиатор

Такова довольно несложная конструкция установки для питания газом мотора обычной автомашины. Снимите это приспособление, и автомашина опять возвращается к своему обычному режиму работы на бензине. В этой простоте, неприязнательности, портативности и дешевизне приспособления, а главное, в простоте ее, не требующем при применении конструктивных изменений в машине, — огромнейшая ценность его. Наблюдения в пути пробега показали, что расход газа не выше расхода бензина, динамические качества не изменились (разгон быстрый), пуск машины легкий, предварительный запуск на бензине не требуется, наоборот, установлено, что при запуске на одном газе затрачивается меньше времени, чем на бензине.

Необходимо отметить, что для хранения газа были использованы баллоны обычных противопожарных огнетушителей.

Вопрос о баллоне и вообще о транспорте газа это сейчас наиболее сложный вопрос.

Транспортировать ли газ в баллонах или подавать его в места потребления путем системы трубопроводов, — это требует изучения. Следует лишь отметить, что каждый очаг выхода газов может через систему трубопроводов обслужить район в радиусе 500 км. Принимая во внимание, что, помимо нефтепродуктов, коксовых и доменных печей, неистощимыми источниками получения естественного газа для питания двигателей может служить также торф, естественная база для добычи газа является почти повсеместной, и отсюда значение проблемы перевода различных видов транспорта и тракторной тяги на газовое питание исключительно.

ОБЕСПЕЧИТЬ БЕЗОПАСНОСТЬ УЛИЧНОГО ДВИЖЕНИЯ В КРАСНОЙ СТОЛИЦЕ

В Москве для получения права на езду необходимо: 1) написать заявление, 2) заполнить и заверить анкету, 3) сдать две фотографических карточки, 4) иметь справку от психотехнической лаборатории, 5) выдержать устный экзамен по теории автомобиля и экзамен по практической езде и знанию правил уличного движения.

Несмотря на тщательный социальный, технический и психотехнический подбор водителей статистика уличного движения ставит Москву на высокое место по аварийности и числу несчастных случаев.

Аварийность по вине шофера «лихача», водителя в нетрезвом состоянии или шофера, плохо знающего правила уличного движения, сокращается.

Зато часто аварии происходят даже тогда, когда шофер, не превышал скорость движения, установленную и допускаемую правилами уличного движения, был вполне трезв, придерживался правой стороны.

Многие аварии совершаются не только неопытными новичками, но и опытными шоферами.

Анализ аварий показывает, что освоение техники безопасности городского движения значительно отстает от роста городского автомобильного и пешеходного движения.

По интенсивности транспортного движения мы достигли высокого уровня технически развитых капиталистических стран, и нам теперь необходимо дognать их и в деле освоения техники борьбы с городской транспортной аварийностью.

В этом направлении значительные работы ведутся научно-исследовательским институтом городского движения и водительских кадров, который устроил хорошую фотомонтажную выставку об уличных авариях. К сожалению, эта выставка не указывает водителю, как ему надо технически правильно поступить в конкретной обстановке, чтобы избежать аварии.

Существует правило, которое требует от вагонного водителя на многих оживленных центрах Москвы двигаться вперед только на красный

свет светофора вместо обычного правила двигаться при зеленом свете. С Садово-Триумфальной на Малую Дмитровку вагоны трамвая линий 6 и 25 движутся только при красном свете светофора. Это не дает водителю возможности выработать постоянный рефлекс на красный свет, как на запретительный. Движение вагонного транспорта на красный свет объясняется техническими недостатками сигнализации при регулировании уличного движения светофором.

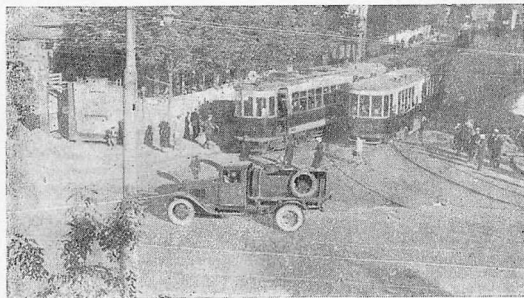
В этом отношении Ленинград имеет хороший опыт. Там применяется дифференцированный способ регулирования уличного движения. Когда светофор висит над центром перекрестка, он обслуживает только трамвайное движение. Специальный светофор, помещенный над мостовой, регулирует движение только автомобильного и грузового транспорта, направляющегося вперед, вправо и влево, а специальные светофоры, помещенные над тротуарами или возле них, предназначаются только для управления движением пешеходов.

Аварийно-небезопасные и оживленные перекрестки московских улиц и площадей, в часы «пик», переполняясь движущимися потоками, при малейшей неточности в регулировании, замедленности движения служат местом создания аварийных ситуаций.

На рис. 1 и 2 показаны перекрестки в момент аварийных ситуаций.

На рис. 1 изображен деревянный забор у Ботанического сада на углу Грохольского переулка и 1-й Мещанской улицы, сузивший тротуар и вовсе лишивший городской транспорт мостовой (правая сторона Грохольского у перекрестка). Для ликвидации аварийно-возможного «очага» необходимый забор перенести на свободное место в глубь усадьбы, чтобы дать транспорту мостовую, расширить тротуар и ликвидировать «аварийный очаг».

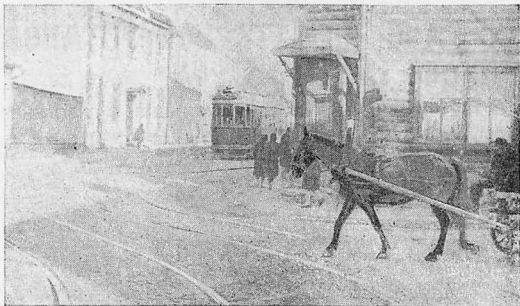
В Москве не редкость, когда в несколько дней по кирпичам разбирают крупные сооружения, а вот почему-то ветхий дощевянный домишко-сруб на улице Дурова № 36 (рис. 2) до сих пор не снесли. И из-за него в течение



Простой деревянный забор Ботанического сада занял мостовую и тротуар. Отодвинув забор и освободив мостовую, мы уничтожили бы еще один очаг аварийности.

Фото Горшкова

Деревянный домишко на улице Дурова вылез на мостовую и заставляет трамвай и транспорт на полном ходу делать головокружительные петли. Здесь очаг аварийности
Фото Горшкова



ряде лет непродуцибельно изнашиваются трамвайный подвижной состав и рельсы, уложенные для объезда этого дома. Здесь—явно аварийный очаг, тем более опасный, что на этот перекресток выезжают пожарные боевые машины вблизи расположенной пожарной части.

Привлекая внимание всей советской общественности и в первую очередь Автодора к проблеме уличного движения,—поставим красную столбик на одно из первых мест по безопасности уличного движения.

Совз

РЕМОНТ, КАДРЫ, ДОРОГИ С ЭТИМ НЕ СПРАВЛЯЕТСЯ СОВХОЗ „БОЛЬШЕВИК“

Под Серпуховом есть одна из крупнейших в СССР высокомеханизированная фабрика овощей — совхоз «Большевик», являющийся перенцем социалистического овощеводства.

Совхоз имеет 24 трактора и 13 машин и располагает хорошей ремонтной мастерской. Мастерская имеет задание отремонтировать к весеннему севу не только свой автотракторный парк, но и не менее 100 автотракторных единиц для окружающих совхозов и колхозов.

Однако к этой важной ремонтной кампании дирекция совхоза не подготовилась, — тракторных запасных частей ремонтная мастерская не имеет.

На многих машинах в этом году необходимо произвести замену коленчатых валов, валы имеют уже не одну расточку, имеют уменьшение шеек коленчатого вала в диаметре от 5 до 8 мм, т. е. предел расточки превышает технические нормы, установленные Наркомземом. Распределительные шестерни и шестерни коробки скоростей, гильзы, поршни, пальцы, кольца также требуют замены.

Если дирекция совхоза и трест в ближайшее время не обеспечат мастерскую всем необходимым, то ремонтная кампания будет соarana.

Нет также достаточно серьезного отношения к подготовке трактористов и шоферов. В прошлом году подготовку трактористов совхоз прошляпил, набрал на курсы совершенно непроверенных людей. Среди них оказались такие, которые не только не желали сами работать, но разлагали старых трактористов.

В результате из 25 окончивших курсы в совхозе осталось не больше 5 человек, а остальные сбежали. Совхоз имел договор о том, что трактористы по окончании курсов должны проработать в совхозе не менее двух лет. Но ди-

рекция совхоза не привлекла к суду ни одного из сбежавших.

В посевную и уборочную в трактористах ощущался большой недостаток; из-за недостатка частей были простои тракторов. Подготовка кадров в прошлом году была поручена заведующему кадрами Францеву. Он это дело провалил, и несмотря на это подготовку кадров снова доверили ему. В результате вместо того чтобы с 1 октября курсы уже работали, до середины ноября к организации их даже не приступали.

Условия хранения тракторов и сельхозмашин плохие. До сих пор вопрос о постройке навеса для тракторов и для автомашин находится «в стадии разрешения».

В совхозе имеются 7 производственных участков, которые расположены в радиусе 13 км. Связь с этими участками осуществлялась при помощи автомашин. Дороги к участкам совхоза вполне удовлетворительные, за исключением двух: Леоново, где постройка дороги прервана, не дойдя до участка каких-нибудь метров 300, и Рождествено, где дорога на протяжении 12 км хороша, а 1 км — очень скверный.

Дирекция и вновь созданный в совхозе политотдел должны учесть все эти недостатки автотракторного хозяйства совхоза. Необходимо немедленно принять меры к получению запасных частей для ремонта тракторов, надо ускорить открытие курсов по переподготовке трактористов и необходимо заблаговременно проработать вопрос о подготовке полевых дорог к весеннему севу.

Автодор должен быть застрельщиком всех этих мероприятий.

Ф. Жарков

ГРУЗОВИК ФОРД С ГАЗОГЕНЕРАТОРНОЙ УСТАНОВКОЙ ПРОФ. НАУМОВА

ЗР 24-1933

К ПРЕДСТОЯЩЕМУ ПРОБЕГУ АВТОМАШИН С ГАЗОГЕНЕРАТОРНЫМИ УСТАНОВКАМИ

Вопрос об автотракторном топливе становится первоочередным.

Одним из серьезнейших способов разрешения топливного вопроса является газификация транспорта путем применения легкого газогенератора, позволяющего использовать в качестве топлива для автомобиля и трактора различного рода местные бросовые сорта твердого топлива, как-то: дрова, древесный уголь, торф, солома и т. д. Газификация автотракторного парка далеких окраин Советского союза в местах разработок открывает возможность бесперебойной его работы: она смягчит напряжение топливного баланса страны, значительно разгрузит железнодорожный транспорт от перевозок жидкого горючего, создаст одновременно и прямой экономический эффект, значительно удешевив стоимость эксплуатации парка.

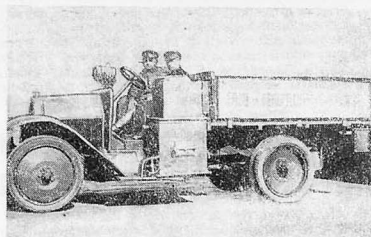
Возможности для этого у нас огромные. Достаточно отметить, что в общем энергетическом запасе нашей страны нефть занимает всего лишь 0,6 проц. Поэтому вполне правильно Автотор поставил вопрос об использовании твердого топлива для автомобиля. Проведенный им конкурс проектов газогенераторных установок и испытания гусеничных и колесных тракторов с этими установками сыграл большую роль в практическом разрешении этого вопроса.

Тракторная секция Центрального совета Автотора взяла на себя инициативу создания газогенераторной установки Автотор-1 на тракторе Сталинец-60 и приняла активное участие в организованном Ленинградским областным советом Автотора пробеге газогенераторного грузовика Форд с установкой проф. Наумова по маршруту Ленинград—Тифлис. Как известно, этот пробег дал прекрасные результаты и доказал, что мы можем в короткое время освоить легкий газогенератор без иностранной помощи. Однако хозяйственные организации до сего времени не освоили огромного значения газогенератора. Силами одной общественной

организации, как Автотор, конечно, разрешить все задачи газификации автотранспорта невозможно.

Несмотря на бездействие хозяйственников отдельные изобретатели и даже институты, вне плана и не имея средств, вели работы, правда, разрозненно и крайне кустарно, некоторые даже пробовали ставить газогенератор на мотоциклы или на небольшие мотолодки.

Отдельные работники стремились создавать универсальные установки, работающие на топливах самых разнородных качеств. К топливу



Установка газогенератора проф. Наумова на грузовике Фиат. Машина участвовала в пробеге Москва—Ленинград—Москва в 1928 г.

Фото автора вообще подошли очень поверхностно, стремились газифицировать сырые дрова, сырой торф и т. д. Теперь каждому ясно, что заменить высококачественное жидкое горючее простым сырым поленом или рассыпной соломой нельзя, надо топливо подготовить, обуглить или спрессовать, создать брикет), измельчить и хорошо высушить. Конечно, работать над освоением для транспорта сырого топлива надо, и техника этот вопрос осилит, но на сегодняшний день мы должны к деревянному топливу предъявлять требования такие же, как и к сортам тяжелого топлива (нефти, керосину и бензину).

Проф. Наумов, старейший работник в области легких газогенераторов, начал свои работы в период, когда легким газогенератором у нас почти никто не занимался, когда за границей это дело только рождалось, когда слова «автомобиль на угле» казались дикими.

Проф. Наумов не пошел по заманчивому пути дать автомобилю вместо бензина сырое полено, а стал осваивать простое, но весьма легко газифицируемое топливо — древесный уголь.

Совершенно не случайно проф. Наумов взял топливом для автомобиля древесный уголь, топливо, не имеющее смолы и прекрасно газифицируемое. Древесный уголь хорошо газифицируется и дает вполне устойчивый однородный газ для питания мотора. Он обладает очень ценным преимуществом, являясь продуктом су-



Общий вид газогенераторного автомобиля Форд 1,5 т с газогенератором проф. Наумова

Фото Михайловского

кой переработки древесины, и в больших количествах получается как побочный продукт для получения скипидара, дегтя, уксусной кислоты, древесного спирта и целого ряда других ценных продуктов сухой перегонки дерева.

Уголь по сравнению с дровами обладает более высокими тепловыми свойствами. На работу мотора его расходуется в два раза меньше, чем дров. Конечно, и уголь имеет ряд недостатков, один из них — быстрое измельчение и превращение в пыль. Однако если мы рассмотрим газогенераторы иностранных фирм, то из общего их числа (21 конструкция) только четыре типа применяют дрова и один — карбонит, т. е. древесный уголь, в том или другом виде является основным топливом в 76 проц. существующих автомобильных газогенераторов.

На автомобиле Форд, сделавшем пробег Ленинград — Тифлис, установлена конструкция древесно-угольного газогенератора проф. Наумова V-5. Первую свою конструкцию V-1 Наумов дал в 1923 г. Его вторая конструкция — V-2 — монтировалась на автомобиле Фиат и участвовала в первом пробеге газогенераторных грузовиков в 1928 г. Ленинград — Москва — Ленинград. В течение 1928—1931 гг. проф. Наумов дал две новые конструкции V-3 и V-4 для трактора «Коммунар». Модель V-3, построенная на заводе ХТЗ, участвовала в сравнительных испытаниях тракторов, организованных Автодором в 1931—1932 гг. Перечисленные конструкции построены в единичных экземплярах, они работали исключительно на древесном угле, имея прямой процесс газификации.

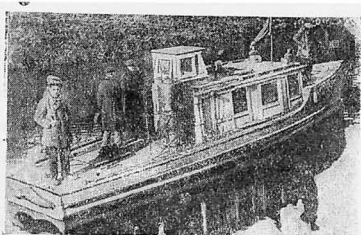
Целый ряд причин производственного и организационного порядка помешал генераторам показать как в пробеге 1928 г., так и на испытаниях Автодора большие результаты. Однако конструкции создавали уверенность в благоприятном разрешении проблемы. Давая оценку генератора V-3, совет экспертов решил, что после введения ряда конструктивных и производственных улучшений установку можно эксплуатировать.

Пробег Ленинград — Тифлис с достаточной убедительностью показал, что генератор проф. Наумова, приспособленный для автомобиля и конструктивно улучшенный, может уже сейчас эксплуатироваться в крупном промышленном масштабе. На всем пути в 2938 км газогенератор ни разу не отказался работать, ни одного километра грузовик не сделал на жидком горючем. Бензин расходовался исключительно на предварительный запуск мотора и его потребовалось только 48,4 кг.

Установка не вызвала каких-либо серьезных переделок в автомобиле, была только поднята степень сжатия мотора до 5,6 путем проточки головки блока.

Работа проф. Наумова не заканчивается автомобильными и тракторными газогенераторами, работающими на древесном угле. В настоящее время построена и смонтирована установка V-6 на речном катере. Генератор V-6 имеет опрокинутый процесс газификации и работает на полубугленой древесине, так называемом буром древесном угле. Первые пробы катера дали вполне удовлетворительные результаты. Этот катер в ближайшее время совершит опытный рейс Ленинград — Архангельск. На катере установлен мотор трактора ХТЗ.

Помимо ценных технических результатов работы проф. Наумова имеют огромное значение



Установка газогенератора V-6 на речном катере

Фото автора

и с другой стороны. Пробег газогенераторного грузовика всколыхнул наших хозяйственников, еще раз доказав им, что мы можем и должны газифицировать наш транспорт. Пробег наглядно показал десяткам тысяч трудящихся Союза, что автомобиль может работать на угле, который имеется в любом уголке нашей страны. Наконец, пробег показал, что автодоровская общественность не на словах, а на деле борется за бесперебойную и экономичную работу нашего колоссально растущего с каждым годом автотракторного парка.

Но нашим автодоровцам успокаиваться не следует.

Автодоровцы сделали бы большое дело, если бы организовали сбор средств на постройку серии автодоровских газогенераторов, чтобы целиком газифицировать несколько машино-тракторных станций.

Для углубления работ над созданием транспортных газогенераторов объединенное заседание президиумов тракторной и автомобильной секций Центрального совета Автодора в присутствии актива решило поставить перед правительственными органами вопрос о необходимости газификации части нашего автотракторного парка и обратиться в Главгаз и Газогенераторстрой об организации монтажно-строительной базы, в которой начать немедленную постройку серии установок типа V-5 и V-6.

В целях выявления лучшего промышленного образца транспортного газогенератора решено организовать в начале 1934 г. испытательный пробег 15—20 автомашин с газогенераторными установками различных систем, а также организовать пробег речных катеров с газогенераторными установками.

Одновременно признано необходимым заняться разработкой газогенераторов для антрацита и каменного угля.

В связи с развертыванием намеченных мероприятий и перспективами роста газификации необходимо заняться вопросом создания кадров транспортных газогенераторщиков.

Вокруг проблемы газификации транспорта должна развернуться большая работа автодоровских организаций и чоек.

Имея газогенераторы Автодор-1, Автодор-2, системы проф. Наумова, Декаленкова, ряд конструкций НАТИ, ЦНИМЭ и т. д., наконец, ряд установок, привезенных в Союз из-за границы, — можно организовать пробег 1934 г., который, несомненно, даст большие результаты.

Ижк. А. Введенский.

АВТОТРАНСПОРТ НИЖНЕ-ВОЛЖСКИХ МТС ТРЕБУЕТ ПЕРЕСТРОЙКИ

Постановление СНК СССР от 22 июля 1933 г. обязало совхозы и МТС «закончить организацию автоколонн и автотранспортных инспекций не позднее 15 августа 1933 г.».

Это указание правительства не выполнялось зерновыми МТС Нижневолжского края, хотя их автотранспорт возрос за текущий год на 130 проц. и насчитывает 854 машины.

Такой рост автохозяйства обязывал дирекции МТС правильно его организовать, планомерно использовать, привлечь опытных специалистов и шоферов. Но работники МТС этого не осознали, своевременно не подготовились, не обеспечили себя квалифицированными кадрами, не имеют достаточной производственной базы, гаражей, оборудования и ремонтных мастерских, до сих пор не вводят технормирования.

Автотранспорт во многих МТС планируют агрономы. Учет эксплуатации машин ведут случайные, незнающие с этим люди. Работники МТС не борются за внедрение хозрасчета, не применяют спаренной езды, не организуют плано-предупредительного ремонта.

В 70 МТС края новые автомашины выходят из строя после пробега в 5—8 тыс. км и по 5—6 месяцев ждут ремонта. Текущий ремонт одной машины требует затраты 40 станко-часов и обходится в среднем в 900 руб. Поэтому к началу уборочной кампании в МТС были готовы к пуску только 42 проц. машин.

Раковская, Кумылженская и Большинская МТС Михайловского района до сих пор не имеют запчастей. Кумылженская МТС, имея 5 машин, не может обеспечить текущего ремонта.

24 сентября, впервые за 1933 г., 35 проц. МТС, имеющие 47 проц. машин, представили отчеты, и оказалось, что за январь—август работало 22, 26 и 40 проц. наличия машин, а остальные были в хроническом простое. Новые машины автопарка почти совершенно не использовались, за весь период работы давая от 100 до 160 тонно-километров в сутки, а их среднесуточный пробег колебался от 113 км в январе—июле до 186 км в августе и сентябре. Продолжительность работы машин везде 8,8 часа вместо 19, а расход горючего на 150 проц. выше нормы.

В ряде МТС отмечены факты хищений запчастей, преступная бесхозяйственность в использовании машин и погоня за извлечением из них коммерческих доходов.

Воскресенская МТС с 8 новых машин, прибывших для укомплектования автоколонн, сняла запасные колеса и карбюраторы, используя их на ремонт старых.

Дубовский рик снял с машины МТС электрооборудование и кабину, использовал их на монтаж легкой машины.

Баталинская МТС Калмыцкой области обменяла грузовую полуприцепную на легковую машину старого образца, которая нуждается в ремонте.

Перелазовская МТС Клетского района оставила ходовой грузовик и использует его в качестве электростанции для освещения территории.

Арчедино-Чернушенская МТС Фроловского района, не подчиняясь директивам крайкома ВКП(б) о выделении машин на перевозку зерна, на трех машинах перевозит пассажиров в Камышинский район. Имея доходы, не выделяет средств на покупку резины и запчастей, игнорируя директиву НКЗ об использовании этих средств на укрепление автохозяйства.

Теперь, когда на основе решения ЦК и СНК о железнодорожном транспорте ряд организаций перестраивает свои транспортные хозяйства, Нижневолжский зернотрактор не уделяет им должного внимания.

Руководство автотранспортом раздроблено по отделам. Эксплуатационный автодорожный сектор, используя ходовые единицы, не ведет учета эксплуатации, не знает количества машин, стоящих в ремонте, не в состоянии соразмерить эксплуатацию машин с порядком финансирования транспорта и снабжения его запчастями, горючими и смазочными материалами.

Когда краевой Авторемснаб заготовил для автопарков МТС остродефицитные запчасти на 37 тыс. руб., у Зернотрактора не оказалось средств, и запчасти получили... сталинградская артель инвалидов и другие организации, не связанные с сельским хозяйством. Когда же Зернотрактор установил для МТС штатные должности нормировщика автотранспорта, финансовый отдел не внес их в фонд заработной платы.

Смотек в работе Зернотрактора способствует безответственному отношению к автопарку на местах, и в МТС процветает функциональная система, уже осужденная ЦК и СНК, как неизбежно влекущая за собой бесплановость и обезличку в использовании транспорта.

Нижневолжским МТС нужно безоговорочно реализовать решение СНК СССР от 22 июля.

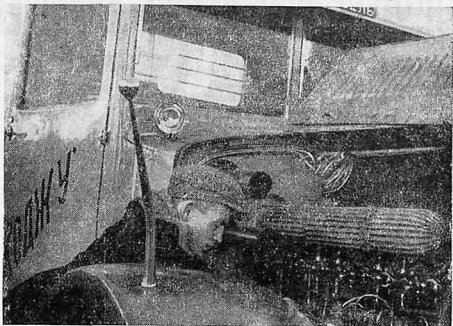
Если этому мешает безответственность работников автотранспорта и специфика хозяйственных условий МТС, то надо укрепить автопарки МТС в масштабе сельскохозяйственных районов края. Эти районные автобазы по обслуживанию МТС как самостоятельные хозрасчетные хозяйства надо подчинить непосредственно автодорожному сектору Крайзернотрактора с тем, чтобы в руках этого сектора концентрировалось все руководство автотранспортным хозяйством МТС.

Мелкие распыленные автохозяйства МТС насчитывают от одной до десяти машин и требуют введения дифференцированного хозрасчета. Организация автобаз с большим количеством машин повысит удельный вес парка. Он сможет работать на основе подлинного хозрасчета по строгому профиниллану, по договорам с МТС и всеми потребителями автотранспорта, обеспечивая организацию автоколонн и рациональное использование машин.

Сейчас автотранспорт каждой МТС выделяет по несколько машин на подвоз горючего и обслуживание профилактического ремонта тракторов. Грузовики нередко используются под развозы персонала и перевозку пассажиров. Организация районных автобаз сократит по-

15 ноября состоялся финиш автопробега Ярославль—Москва—Ярославль. Колонна состояла из 10 машин, из которых две — новой марки ЯГАЗ, с дизелями советской конструкции, были целиком изготовлены на Ярославском автозаводе. На снимке — общий вид первого советского дизель-мотора для большегрузных машин

Фото Шингарева (Союзфото)



требности самообслуживания, жестко регламентирует использование машин и максимальное количество бросит на подвоз семенного материала, на вывоз из амбаров и бунтов товарной продукции.

Эта мера ликвидирует также сезонный характер использования машин. В мертвые периоды работы МТС ходовые единицы можно будет перебрасывать на обслуживание районных и городских пунктов, укрепляя финансовое состояние автобаз и облегчая работу железнодорожного и водного транспорта.

Эта мера четко определит взаимосвязь руководства автобаз с дирекциями МТС, значительно сократит острую потребность в спе-

циалистах автодела и, наконец, во всей системе автотранспортного хозяйства упорядочит планирование, регулирование, технормирование и учет ремонта и эксплуатации машин.

Параллельно с организацией районных автобаз надо создавать кустовые межрайонные МТМ, приспособленные для производства капитального и среднего ремонта.

Систематически проверяя наличный состав водителей машин, нужно привлекать к уголовной ответственности тех, кто срывает борьбу за порядок в работе автотранспорта. Одновременно нужно очистить ряды работников автотранспорта от классово чуждых элементов.

С. Громан

ОТ ЗАВОДА К ПОТРЕБИТЕЛЮ

МЫТАРСТВА ПОЛУЧАТЕЛЕЙ АВТОМАШИН НА «ГАЗ»

Горьковский автозавод вполне освоил производство и выпускает автомобили качеством не хуже заграничных. Но после снятия с конвейера новенькая щегольская автомашинка по пути с конвейера до получателя успевает изрядно обноситься, помяться и исцарапаться.

Получение автомашин с завода и доставка ее сопряжены с большими трудностями и ненормальностями. Зачастую сошедшая с конвейера новенькая щегольская автомашинка по пути с конвейера до получателя успевает изрядно обноситься, помяться и исцарапаться. Протестам и жалобам получателей машин на заводе не придается никакого значения, и получатель принужден брать то, что ему дают, а именно: машины с недовернутыми гайками и болтами, с картером, пропускающим масло, с дефектами в головке блока, с недостающими мелкими частями.

Потребителям, приезжающим за автомашинками, со стороны заводоуправления не уделяется ни малейшего внимания. Завод расположен в 10—12 км от города. Получающий автомобиль должен где-то в городе подыскать себе ночлег, который с трудом удается найти. Из города по несколько раз приходится ездить на завод оформлять получение машины. Получатели весь день голодны, так как заводоуправ-

ление не обеспечивает командированных обедом. Нет даже подходящего помещения, где бы получатель мог ожидать очереди по оформлению документов. Есть какой-то заплеванной, замызганный темный коридор, всегда до отказа набитый людьми.

После оформления документа возникает очень трудная задача — доставить приобретенную машину на место. И вот тут начинаются транспортные головотяпства. Чтобы отвезти машину за 40—50 км, железная дорога предоставляет платформу, в Одессу же и Ленинград приходится ехать на итти самоходом.

При перегоне машины самоходом возникает вопрос о горючем. Бензина на перегон машин не дают и очень трудно его получить. Здесь на выручку приходят топящиеся в проходах коридора темные дельцы. Они предлагают перергнать хотя бы 20—30 машин и дают сколько угодно бензина за «небольшую» плату—350—400 руб. до Москвы.

Гигантский завод не считает, очевидно, нужным урегулировать кое-какие «мелкие» дела. А урегулировать их надо возможно скорее.

Лапин

КОДЕКС ПОВЕДЕНИЯ ХОРОШЕГО ШОФЕРА

СТАТЬЯ 2

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

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

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

Отношение водителя к машине и внимание, которое он ей уделяет, со всей бесспорностью определяют общественное лицо этого водителя, степень его культурного развития, а самое главное — его идеологию.

«Философия» г. Файкиных, о которой недавно писала «Правда», сущность которой сводится к тому, что «за машиной мне не нужно, ухаживать, так как она не моя», есть отрывка старого времени, идеология кулака-собственника, чуждого или враждебного социалистическому мышлению.

Идеология Файкиных зачастую и вносит реорганизацию в работу транспорта, ставит всевозможные препоны социалистическому строительству и стремится внести разложение в рабочую среду. Наблюдения над аварийщиками показали, что только из-за Файкиных и их последователей социалистический транспорт терпит всевозможного рода аварии, выходит из строя и гибнет, срывая одновременно транфинплан предприятия и нанося государству многомиллионный ущерб.

Примерный водитель должен самым решительным образом отмежевываться от этой вредной, антисоветской идеологии и твердо усвоить, что социалистическое отношение к машине определяет длительность срока ее службы, бесперебойность ее работы, а следовательно, и эффективность самого хозяйства.

Правильный уход за машиной, правильная система организации и оплаты труда, четкие формы эксплуатации и всемерное осуществление социалистических методов работы — вот что определяет создание образцового советского водителя.

Соревнование и ударничество, хозрасчетность, доведенная до каждой машины и до каждого водителя, — вот что должно служить девизом работнику автотранспорта в его повседневной деятельности и стимулировать успешность его работы.

Крайне индивидуализированный труд водителя особенно остро нуждается в применении этих социалистических форм труда и одновременно требует особой бдительности партийных, профсоюзных и общественных организаций.

Типичным случаем подобного извращения хозрасчетности, к тому же совершенно дискредитирующим основы советской трудовой политики, является авария грузовой машины Центролестроя АМО-3, происшедшая 5 ноября с. г.

На Б. Полянке в 3 ч. 30 м. грузовая машина АМО-3 под управлением молодого шофера Клокова И. М., следуя от Добрынинской площади, ударила сзади стоявшую у дома № 5 ломовую подводу, груженую хлебом. В результате столкновения у подводы был сбит фургон, разбит настил, сломана задняя рессора, а машина получила незначительные повреждения.

В момент столкновения шофер Клоков спал и машина фактически не управлялась. Клоков проснулся от неистовых криков возчиков, требовавших остановки машины, которая после наезда продолжала толкать вперед подводу.

Расследованием случая было установлено, что Клоков заснул за рулем от переутомления, так как он бесперерывно работал более двадцати часов. Администрация Центролестроя объявила шоферам, что необходимо быстро вывезти землю с стройки и за это шоферы получат 10 проц. всей стоимости вывозки.

Такой «хозрасчет» увлек Клокова и он с 7 час. утра 4 ноября и до 4 час. следующего дня совершал езду за ездкой, пока естественная потребность она не привела его к наезду на подводу.

К сожалению, подобные случаи не единичны, и необходимо зорко следить за тем, чтобы они в дальнейшем не повторялись.



Шофер Николаев, упустив из виду, что машина имеет выключенную вторую передачу и что тормоза не работают, повернул заводную ручку. Машина пошла вперед под откос, подмяла шофера и опрокинулась

Фото автора



Сергей Дмитрий Ефимович. Член ВКП(б) с 1925 г. Работает в автобазе СНК с 1921 г., общественник-ударник и примерный шофер

Может ли шофер после такой работы обратить должное внимание на состояние своей машины, проследить, чтобы все в ней было в порядке? Конечно, нет.

Уход за машиной должен быть внимательный и своевременный.

Хороший советский водитель полностью может обеспечить исправное состояние машины и одновременно сохранить свой опрятный, культурный вид в зависимости от времени, которое он уделяет уходу за машиной.

В вопросе о времени проверки машин среди водителей существует два направления. Одни

эту работу выполняют непосредственно после работы, по возвращении машины в гараж. Другие, наоборот, возвращаясь в гараж, кое-как ставят машину на место и спешат домой с тем, чтобы утром, перед выездом на работу осмотреть и проверить состояние машины.

Вряд ли нужно доказывать, насколько неправы те, кто проверку машины откладывает на утро.

Машина, как и любой фабрично-заводской станок, должна быть осмотрена, проверена, вычищена, смазана и приведена в полный порядок непосредственно после работы с тем, чтобы на следующее утро, независимо от того, будет ли на ней работать тот же шофер или другой, ее можно было завести и выпустить на линию.

Утром шофер может опоздать или же машина может быть пущена в эксплуатацию ранее установленного срока и тогда трудно будет полностью и тщательно просмотреть ее. Так именно и было с шофером Н. П. Николаевым. 25 лет, со стажем 5 месяцев. В 16 ч. 30 м. он свалил песок на свалке Метростроя (Ленинская слобода) и начал заводить машину. Николаев упустил из виду, что машина у него имеет включенную вторую передачу и что тормоза не работают. Не успев он повернуть ручку, как машина пошла вперед под откос, увлекая за собой и самого Николаева, который был опрокинут и попал под правое переднее колесо. К счастью машина пошла под откос левой стороной и правые колеса начали подниматься вверх из-за крена в левую сторону. Поэтому Николаев получил легкие повреждения, несмотря на то, что он лег поперек колес. Машина же с высоты 10—12 м скатилась вниз и перевернулась вверх колесами, получив серьезные повреждения.

Арсен Туманян

Продолжение следует

К СВЕДЕНИЮ

ячеек Автодора, автодорожных предприятий, учебных заведений и книготоргующих организаций

Вышли из печати следующие книги библиотеки „За рулем“

Вып. 7—8. Гильдебранд и Вага—Англо-русский и русско-английский автомобильный словарь. Цена—1 р.

Вып. 9—10 инж. А. Страментов и Е. Меркулов—Строительство усовершенствованных мостовых. Цена—1 р.

Вып. 11—12 инж. В. Некрасов—Снегоочистка на дорогах и улицах. Цена—1 р.

В ближайшее время выйдут из печати книга проф. Е. Чудакова и инженеров Г. Зимелева и Н. Люде—Автомобили ГАЗ. Устройство, уход и ремонт. В книге 10 печ. листов и 207 рисунков и чертежей.

Заказы и деньги направлять в адрес: Москва, 6, Страстной бульвар, 11,

Жургазобъединение, массово-тиражный сектор. Заказы выполняются только по получении денег. Книготоргующим организациям скидка.

Журнально-газетное объединение

Вертикальное магнето

За последнее время в области зажигания автомобильных моторов идет большая борьба между двумя основными типами: магнето и батарейным. Несмотря на то, что магнето в своей работе имеет ряд преимуществ, мы все же видим, что целый ряд фирм ставит на своих машинах батарейное зажигание. Причина этого заключается прежде всего в более дешевой стоимости батарейной системы, а также в его большой портативности и простоте конструкции.

С другой стороны, за магнето остается очень важное преимущество — наибольшая надежность в работе и регулярность действия на больших скоростях движения.

Указанные факторы заставляют конструкторов искать выход в выработке такого типа приборов зажигания, которые бы совмещали в себе надежность работы магнето с портативностью и легкостью bobины.

Наиболее кардинальным решением этой проблемы является применение принципа магнето с приданием внешней формы близкой к bobине, что позволит устанавливать такой тип магнето на моторах, приспособленных к батарейному зажиганию. Конструктивное разрешение этой задачи состоит в создании магнето с вертикальным валом. По этому пути пошла фирма Сцинтилла, выпустившая свое магнето типа Вертекс.

В магнето Вертекс bobина с обмотками, полюсные массы, конденсатор, основание прерывателя являются неподвижными. Магниты, как и в других моделях Сцинтиллы, вращаются на валу, имеющем на противоположном конце приспособление автоматического опережения.

Благодаря применению специальной кобальтовой стали Сцинтилла добилась значительно сокращения магнитов по размерам и весу; так, вес магнита не превышает 350 г, что имеет весьма большое значение для ротора магнето, уменьшая инерцию вращающихся масс.

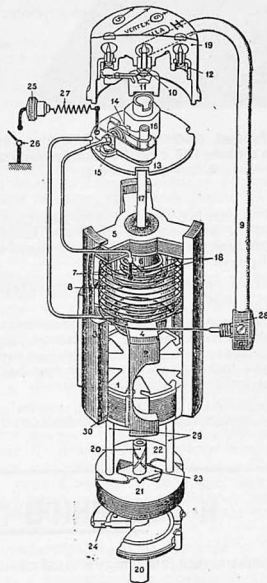
Несмотря на малый вес магнето остается достаточно мощным для того, чтобы обеспечить работу на малых оборотах, дающую достаточную искру при 30 об./мин., что соответствует 60 об./мин. вала двигателя.

Система расположения полюсных масс в данном случае соответствует магнето для шести цилиндров. На чертеже представлены детали магнето. Шесть частей из мягкого железа расположены вертикально по направляющей цилиндра, они представляют собою сердечники полюсных масс, изолированных снаружи специальным материалом. Три из них сделаны в два раза длиннее других. Три коротких полюса находятся между длинными: снизу они все уравнены и лежат в одной горизонтальной плоскости, так что короткие по высоте доходят до половины длинных.

Сердечник bobины сделан полым внутри для пропуска ведущей оси, которая заканчивается наверху и внизу двумя полюсными массами с тремя ответвлениями каждая. Эти ответвления устроены на них таким образом, что, когда bobина на месте, полюсный наконечник соединяется с длинными полюсными массами в их верхней части, при стремлении же полюсного наконечника вниз — он соединяется с короткими полюсными массами.

Магнитный поток bobины замыкается следующим образом: в нижней плоскости полюсных масс поток поднимается по трем длинным полюсным массам, проходя на полюсный наконечник вверху bobины через сердечник, внутреннюю пружину наконечника и возвращаясь в горизонтальную плоскость через короткие полюсные массы.

Магнит для шестцилиндрового магнето состоит из шести звездообразно расположенных секций и имеет соответственно шесть полюсов.



1. Вращающийся магнит, 2. Короткий полюс, 3. Длинный полюс, 4 и 5. Полюса bobины, 6. Сердечник bobины, 7. Первичная обмотка bobины, 8. Вторичная обмотка bobины, 9. Соединение высокого напряжения, 10. Центральный контакт распределителя, 11. Основание распределителя, 12. Электрод головки распределителя, 13. Нижнее положение прерывателя, 14. Рычажок прерывателя, 15. Крепление контакта, 16. Валик, 17. Ось магнита, 18. Конденсатор, 19. Головка распределителя, 20. Ось ведущего кулачка с тормозом, 21 и 22. Центробежные массы для автоматического опережения, 23. Кулачок автоматического опережения, 24. Тормозной диск, 25. Борн, 26. Прерыватель зажигания, 27. Сопротивление, 28. Борн высокого напряжения, 29. Стержни центробежных масс, 30. Полюсные пластинки якоря.

Когда магнит вращается вокруг собственной оси, его полюса проходят последовательно около длинных и коротких полюсных масс; маг-

Обмениваемся опытом Таганцей

**УСТРАНИТЬ НЕДОСТАТКИ
ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ АВТОМОБИЛЯ ФОРД**
Предложение шофера Крымдортранса
т. Жемчужникова

Распределитель системы зажигания в автомобилях Форда является дефицитной деталью. По своей конструкции он очень громоздок, хрупок и подвержен частым поломкам, что вызывает простои машин при отсутствии запасного распределителя.

Для избежания этого я предлагаю на машине Форд ставить такой же распределитель, как на АМО-3, т. е. гораздо более компактный и, следовательно, менее подверженный повреждению. Задно не мешало бы вообще всю систему зажигания заменить такой, как в машине АМО-3. Это даст тройную выгоду: во-первых, некоторую стандартизацию; во-вторых, большую надежность в действии и, наконец, в-третьих, автоматическое опережение момента вспышки. Отсутствие последнего особенно заметно у нас на горных дорогах Крыма с их разнообразным режимом работы мотора.

ПРОВОД КОНДЕНСАТОРА НЕОБХОДИМО ПРИПАИВАТЬ К МАССЕ

Предложение шофера Филимоновской ф-ки им. Свердлова, т. Щербакова В., ст. Павлово

Произведенными опытами я установил, что конденсатор часто не перегорает, а лишь временно выходит из строя. Оказывается, что выходящий из конденсатора провод к массе корпуса конденсатора не крепится, а лишь прикладывается (тогда как здесь необходимо прочное крепление—припайка). Ввиду небольшого нагрева конденсатора проводок изолируется парафином и конденсатор выходит из строя.

Конкретно предлагаю: изготовлять конденсаторы, припаявая провод к массе.

нитный поток, получаемый в роторе попеременно следует по указанному нами выше направлению.

Устройство прерывателя вполне сходно с применяемым в головке батарейного зажигания и находится в верхней части оси.

Все приспособление закрывается крышкой распределителя.

Ось, приводящая магнето в движение, как было указано, имеет приспособление опережения зажигания. Специальные инерционные массы весьма восприимчивые к центробежной силе, под действием ее производят смещение магнита по отношению к ведущему валу. Они имеют такую форму, что центробежная сила стремится раздвинуть их от оси в то время как в силу инерции они стремятся сближаться между собой.

БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ АВТОСВЕЧАМ И РЕГУЛИРОВКЕ КОНТАКТОВ ПРЕРЫВАТЕЛЯ

Бесперебойная работа автомобильного двигателя требует точной регулировки зазоров между контактами прерывателя и зазоров между электродами запальных свечей.

Однако на практике это правило многими шоферами и авторботниками не соблюдается. Это происходит или оттого, что как в комплектах прилагаемого к автомашине инструмента, так и в снабжающих организациях нет специального ключа, в особенности шупа, или просто из-за невнимательности шоферов.

Нередки случаи халатного отношения к свечам со стороны администрации автохозяйства и МТС. При небольших неисправностях свечи, в частности неправильной регулировке, замасливания, нагаре и т. п., такие свечи сейчас же заменяются новыми, в то время как они могут быть с успехом отремонтированы и работать не хуже новых. В подавляющем большинстве автохозяйства не придают значения ремонту старых свечей.

Государство от этого несет громадные потери не только от перебоев в работе транспорта, но и от траты лишнего металла, на изготовление корпуса свечи, гаек, контактных зажимов и др.

С таким расточительством надо бороться. Надо обязать ВАТО пополнить комплект выпускаемого ЗАТИ инструмента шупом-калибром для измерения зазора контактов прерывателя и искрового промежутка свечи и выпустить в достаточном количестве запасные сердечники к свечам. Необходимо обязать все автохозяйства и МТС сохранять корпусы свечей, так как они меньше всего подвержены повреждению и могут с успехом быть использованы вновь при замене лишь одного сердечника. Крайне важно повести разъяснительную работу среди шоферов и низовых авторботников через администрацию автохозяйств и МТС, а также через общественность о значении сохранения свечей и о необходимости серьезного и внимательного отношения к ним.

г. Горький

Панников

В данном механизме опережения отсутствует возвращающаяся пружина, что значительно упрощает конструкцию, уменьшая возможность разрегулировки и аварии.

Ниже механизма опережения находится специальное тормозное приспособление, назначение которого уничтожать механическое действие магнитного прерывателя на ведущий вал.

Весь магнето имеет очень компактный вид и небольшие размеры. К сожалению, мы еще не имеем данных о результатах его практической работы на автомобиле, а также о различных способах передачи к нему движения от мотора.

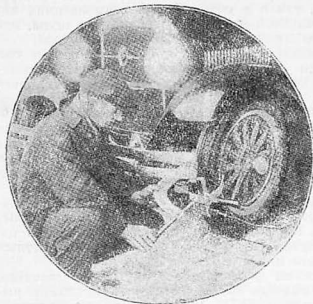
НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТО

ВУЛКАНИЗАЦИЯ ШИН НА-ХОДУ

Недавно в САСШ выпущены вулканизаторы для заделки порезов и проколов шин, позволяющие заклеивать отверстия в покрышках, не снимая шины с колеса и не спуская воздуха.

Прибор состоит из маленькой электронагревательной пластинки с двумя зажимами и ручкой.

Заполнив прокол резиновым клеем, шину обхватывают зажимами так, чтобы пластинка вплотную прилегла к порезу, после чего вставляют шнур пластинки в штепсель.

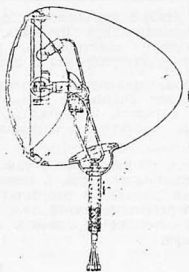


После 20-минутного нагревания вулканизатор снимается и дается 10 минут для остывания шины. Непосредственно после этого машина может быть снова пущена в ход.

ИЗМЕНЕНИЕ УГЛА НАКЛОНА ФАРЫ

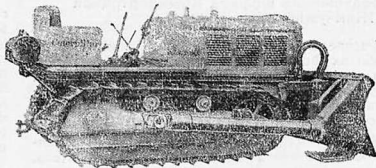
До сих пор при встрече с машинами или при необходимости ограничить действие света фар приходилось выключать их или же включать малый свет. На последних моделях автомобилей Студебеккер фары могут наклоняться с места водителя нажатием на кнопку.

На чертеже—разрез фары Студебеккер. А — регулирующий стержень, действующий электромагнитным путем. Стрелка указывает направление движения для наклона фары.



ГИДРАВЛИЧЕСКИЙ БУЛЬДОЗЕР

В дополнение к ряду систем бульдозероскребок для выравнивания поверхности грунтовой дороги американская фирма «Асли» приспособила к гусеничным тракторам Катерпил-



лер нового типа бульдозера, у которого угол наклона скребка изменяется при помощи гидравлического механизма. Механизм контролируется с места водителя и может быть приведен в действие во время работы бульдозера.

УНИЦИКЛ

Изобретенное в прошлом году в Англии «автоколесо» было усовершенствовано несколькими изобретателями, упростившими его конструкцию и ускорившими скорость езды на нем.

Наиболее интересной является последняя модель автоколеса, названная изобретателем «Унициклом». Единственной ходовой частью машины является одетая на тонкий обод резиновая шина, вращающаяся вокруг неподвижно укрепленного сиденья шофера и мотора и движущаяся со скоростью 150 км в час.



Мощность мотора—1,5 л. с. Расход бензина—1 галлон на 370 км.

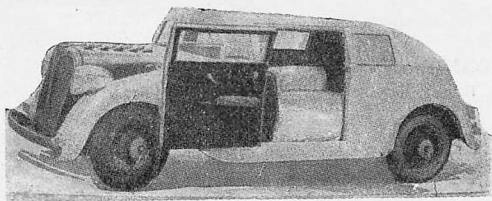
Руль служит также для придания колесу равновесия путем наклона его вправо или влево.

ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

КОЛЕСА БЕЗ КРЫЛЬЕВ

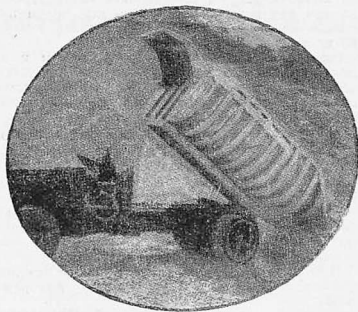
В Колорадо (САСШ) построен автомобиль, кузов которого настолько широк, что захватывает и область колесных щитков, заменяя их.

О ширине автомобиля можно судить по тому, что на сиденьи можно лежать, вытянувшись во весь рост.



ГРУЗОВИК С АЛЮМИНИЕВОЙ ПЛАТФОРМОЙ

Для увеличения производительности работы грузовиков с откидными кузовами, применяемых для перевозки дорожных и иных мате-



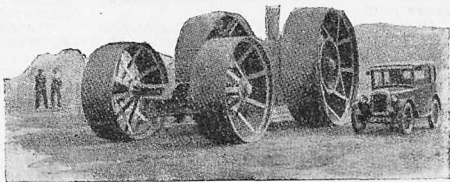
риалов, в Америке сконструированы алюминиевые платформы. За счет уменьшенного веса этих платформ увеличивается полезный груз и скорость езды.

ГИГАНТСКИЙ ПАРОВОЙ КАТОК

В Англии для уплотнения грунта строящейся набережной применен гигантский каток с вертикальным котлом.

Каток имеет 2 скорости в переднем и заднем направлениях. Давление каждого из задних барабанов на грунт равно 110 кг на 1 кв. дюйм.

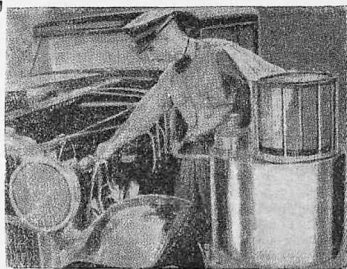
Рабочая скорость движения катка— 5 км в час.



АВТОМАТ ДЛЯ СМЕНЫ МАСЛА В КАРТЕРЕ

В Америке построен чрезвычайно удобный аппарат, проверяющий в течение нескольких минут качество масла в картере и заливающий в него запас свежего масла.

Аппарат, состоящий из металлического барабана, имеет наверху стеклянный резервуар, в который подымается масло, откачиваемое из картера электрическим насосом. Если масло



еще достаточно прозрачное, то насос автоматически всасывает его опять в картер. В противном случае масло поступает в правую половину барабана, тогда как из левой в картер заливается запас свежего масла.

Прибор, вмещающий несколько галлонов чистого и использованного масла, предназначен для гаражей.

РАБСЕЛЬКОРЫ-АВТОДОКОВОДЫ

Колхоз

ОПЫТ РАБОТЫ ОЛЬХОВАТСКОЙ МТС

Еще до постановления правительства об организации автоколонн первый опыт был проведен Облсельконтрактороцентром ЦЧО в апреле этого года. Был решено организовать автоколонну при Ольховатской МТС, имеющей 15 автомашин.

В числе этих машин было 10 АМО-3 первого выпуска и 5 фордов, также первого выпуска, причем на ходу была только половина машин. Совершенно отсутствовала резина и аккумуляторы. План на январь—апрель был выполнен всего на 15 проц.

В мае началась перестройка работы автоколонны.

Была введена спаренная езда, перешли на свободную оплату труда.

К уборочной кампании половина всех машин была «одета» в новую резину, достали часть аккумуляторов.

Результаты перестройки не замедлили сказаться. Годовой транфинплан автоколонны был выполнен досрочно к 1 ноября на 132 проц., доход автоколонны вместо предусмотренных планом 227 тыс. руб. выразился в 300 тыс. руб.

За этот период перевезено грузов 135,1 тыс. ц, пройдено 350 462 км, сделано 459 584 т/км.

ИСПОЛЗУЕМ ЗАВОДСКОЙ АВТОБРАК

Масса мелких автохозяйств районного значения испытывает острую нужду в автомобильных деталях. Изготовление «доморощенным» способом деталей отнимает много времени и средств. В то же время масса деталей, забракованных автозаводами для новых машин, идет как брак на переплавку. В частности на ижевские сталелитейный и оружейный заводы поступает значительное количество автобрака частей, как-то: повторные рычаги цапф, шкворни, кронштейны, подвески передней рессоры

ПРЕТЕНДЕНТ НА ПЕРВОЕ МЕСТО В БССР

Могилевским и Витебским гаражами было выделено несколько автоколонн для ударных перевозок.

Опыт организации таких колонн полностью себя оправдал. Так, где к организации автоколонн отнеслись со всей серьезностью, там они дают прекрасные результаты. К числу таких автоколонн относится и Могилевско-витебская колонна № 2.

План перевозок овощей в 1 200 т на расстоянии 60 км, несмотря на плохие дороги, подезды к пунктам погрузки и выгрузки, автоколонна выполнила на 105 проц. и ранее намеченного срока на 4 дня.

Пробег машины в сутки при соблюдении установленной технической скорости достиг 480 км. Плохое состояние дорог и подъездов не помешало автоколонне значительно снизить обычный расход бензина. Так, при норме 250 г на километр пробега только за 23 дня было сэкономлено 1 500 кг горючего. Необходимо

План перевозок натурплаты выполнен автоколонной к 1 октября. Одновременно выполнен план по вывозу обязательной поставки.

За проведение посевной МТС была премирована.

Мы ждем освещения опыта работы автоколонн от других МТС, так как обмен опытом здесь крайне важен. Зачастую мы работаем наощупь. Показатели часто даются непроверенными, односторонними.

Например, работа показала, что АМО-3 делают в сутки свободно не 300, а 400 км, для Форда же это тяжело. Нормы расхода горючего даны без учета особенностей местности, например, АМО-3 перевозила хлеб из колхоза по ровной дороге и, начиная с июня, давала экономно, другая АМО-3, перевозившая хлеб из колхоза, где ей приходилось «взбираться» на три крутых горы, двигалась все время на первой скорости, в этот период тратила 33—35 кг вместо нормы в 30 кг и т. д.

Освещение этих материалов в печати и в связи с этим проверка их научно-исследовательскими организациями даст возможность выработать реальные показатели для работы автоколонн в следующей кампании.

Инж. Трофименко

Ольховатская МТС

ГАЗ и ряд других, которые могут быть использованы для ремонта. Это полностью подтверждает опыт ижевского автогаража, все время пользующегося этими бракованными частями.

Необходимо организовать правильное использование всего этого брака через Авторемзавод.

А. Кенжиев

Березовская заводь,
Горьковский край

особо отметить могилевский гараж, идущий впереди по экономии расхода горючего.

Такие хорошие производственно-технические показатели объясняются хорошей подготовкой, внимательным подбором личного состава автоколонны и ее ремонтного состава, а также правильной организацией работы гаражей, что подтверждается тем, что использование автопарка достигает 95 проц.

Эти хорошие показатели работ автоколонны отмечаются теперь всеми, и Совнарком БССР нашел необходимым премировать автоколонну. Вся бригада автоколонны получила в премию 1 000 руб., а начальник ее т. Красновский персонально премирован суммой в 200 руб.

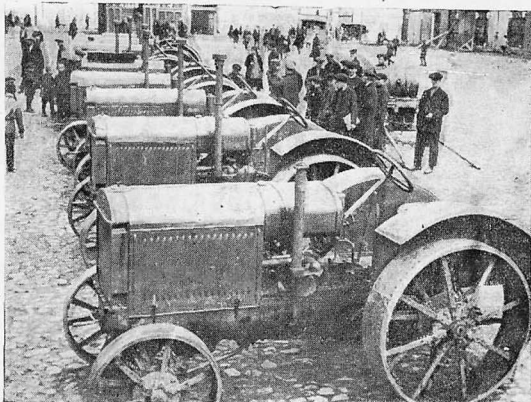
Теперь автоколонна заканчивает перевозку овощей и, опираясь на имеющиеся достижения и опыт, ставит себе задачу выйти на первое место в соревновании автоколонн БССР.

Грушевский

Могилев

Прибыло стальное пополнение! Новая партия тракторов перед отправкой в МТС

Фото Союзфото



СЕРПУХОВ — ГОРОД ПРОМЫШЛЕННЫЙ, ГОРОД БЕЗДОРОЖНЫЙ

В Серпухове, имеющем 85 тыс. жителей, высоко развитую промышленность, по улицам которого проезжает не один десяток автомашин, бросается в глаза «прелесть» городских дорог.

Дороги почти по всем улицам замощены булыжником, но мостовые в конце износились, на каждом шагу ямы и выбоины.

Езда по городу связана с риском остаться без рессор.

Ломаются и портятся машины, нервничают водители, но дороги остаются в том же запустении. Кузнецы, которые специализировались на ремонте рессор, расцениваются в Серпухове «на вес золота».

Город живет большой промышленной жизнью, автотранспорт является основным видом городского транспорта по перевозке сырья (в большинстве случаев хлопка) со станции и готовой продукции на станцию, продукции большого овощного совхоза «Большевик» и МТС. А машины из-за скверных дорог используются нерационально, работают с неполной нагрузкой и, главное, очень много простаивают.

Есть в Серпухове автобусная линия, имеется около пяти автобусов, но редкий день, когда ходит два автобуса, — обычно на линии только один автобус, но очень часто и он не работает.

В Серпухове есть шоссе к нефтескладу и деревянный мост через речку Нару, возле старого базара. Это две всем известные в Серпу-

хове достопримечательности. К нефтескладу ведет шоссе из сплошных ухабов. В сухую погоду машины еще с грехом пополам добираются до нефтесклада, но после дождя, весной и осенью в особенности, к нефтескладу ни подъехать, ни подойти, даже лошади тонут по живот. Время простоя сотен автомашин, застрявших в грязи на этом «шоссе», не учесть.

Вторая достопримечательность — это мост через реку Нару. Мост деревянный, очень низко сидит над водой. В минувшее дождливое лето мост четыре раза разрушался разливом и все четыре раза горсовет восстанавливал его точно таким, каким он был до сноса, как будто бы этот мост есть последнее достижение техники, которое не нуждается ни в каких улучшениях.

На четырехкратное восстановление моста потрачено материалов и денег столько, что хватило бы выстроить два новых хороших моста.

Хозяйственные организации Серпухова отлично понимают значение хороших дорог, они готовы активно участвовать в дорожном строительстве, но за это дело никто не берется. А взяться надо и в первую очередь, конечно, Автотору. Автотор должен быть застрельщиком в борьбе за хорошую дорогу, за правильную ее эксплуатацию, а про Серпуховский райсовет Автотора этого сказать пока нельзя.

Ф. Жарков

Серпухов

МАШИНЫ ПОД УГРОЗОЙ ПОЖАРА

Десять полутонок Ефремовского овощного треста, обслуживающие совхозы треста, не имеют гаража, находятся в условиях, которые ежедневно грозят пожаром и гибелью для машин и людей.

Машины стоят в деревянном сарае, где под одной крышей находятся бензинохранилище, конюшня с ворохами соломы и «гараж».

Работать зимой в этом «гараже» из-за холо-

да невозможно, так как масло в картере замерзает.

Но трест бесечен и от неоднократных напоминаний о необходимости подыскать специальные помещения для машин и хранения бензина досадливо отмахивается.

Машины и люди остаются под угрозой пожара.

Ефремово Моск. обл.

Ф. Ж.

На общественный суд!

КУДА ДЕВАЛИСЬ ШОФЕРСКИЕ ДЕНЬГИ И ДОКУМЕНТЫ

В Сватове 20 мая под председательством районного автоинспектора заседала комиссия, производившая проверку знаний на право управления автомобилем.

Комиссия пропустила несколько десятков человек, которым было объявлено, что почти все выдержали на 3-ю и 2-ю категорию.

После этого комиссия уехала, забрав наши старые шоферские книжки и пообещав дня через четыре выслать новые на право управления автомобилем.

Прошло уже пять месяцев, но ни комиссии, ни книжек до сих пор нет.

После неоднократных и настойчивых запросов выяснилось, что комиссия была неправомерной.

Несколько десятков человек внесли плату за допуск к испытаниям, отдали свои шоферские документы и... остались непричем.

Но если комиссия была недействительна, то районный автоинспектор ведь был действительный. Пусть он ответит, куда девались шоферские документы и какая это «недействительная комиссия» развезжает по районам Сватова?

Берженко

г. Глухов.

ЕСТЬ ЛИ В ЕФРЕМОВЕ МОСТОВАЯ И О ЧЕМ ДУМАЮТ АВТОДОРОВЦЫ

По улице Свердлова — центральной улице города Ефремова на днях шли две машины навстречу друг другу — полуторатонка Форд и АМО-3. Шофер полуторатонки неосторожно вывернул руль, машину занесло, и она сошла с шоссе.

Обратно выбраться на шоссе она никак не могла. Машина буксовала. Только грузчики помогли машине выбраться на шоссе.

Можно подумать, что машина попала в канаву, которые обыкновенно делают по бокам хорошим шоссе. Отнюдь нет, — полуторатонка просто утонула в грязи.

В городе не видно дороги, выложенной камнем, есть только грязь. Мостовая между тем есть и сделана она из камня. В этом можно было убедиться 3 ноября. В этот день пишущий эти строки видел, как двое рабочих залезали руками по локоть в грязь, вытаскивали из нее камень, сыпали в ямку песок, сно-

ва кляли камень обратно и сверху заваливали той же грязью.

Это производился «ремонт мостовой».

Ефремовские жители живут, стараясь поменьше выходить из дому, так как это связано с большим риском утонуть в грязи, потому что по сторонам главной улицы в Ефремове также нет тротуара.

Машины все в грязи, шоферы эту грязь не смывают, так и накапливается она слоями, пока сама не отвалится. На высшей скорости на автомашинах передвигаться буквально невозможно. Машины больше стоят, чем работают.

Возникает вопрос, есть ли в Ефремове организация Автодора и о чем думают автодоровцы, пробираясь через грязь своего родного города?

Ф. Ж.

Ефремов, Моск. обл.

ПРОВАЛИВАЮТ ПОДГОТОВКУ К ЗИМНЕМУ АВТОРЕМОНТУ

Наступили холода, а в Борисовском зерносовхозе и не думают готовиться к зиме. Между тем парк зерносовхоза насчитывает 67 автомашин. К оборудованию гаража до настоящего времени не приступлено.

В одном из гаражей до сих пор нет ни одной печи, двери не отоплены; в другом гараже, где производится текущий ремонт машин, печи неисправны, тамбуры не построены.

Такое халатное отношение дирекции совхоза к подготовке автопарка тем более недопустимо, что в течение зимы через капитальный ремонт должно пройти 50 проц. машин. Подго-

товка к ремонту ведется слабо и вероятнее всего, что отремонтировать автомашины придется под открытым небом.

Только с 1 октября приступили к постройке авторемонтного цеха, но к настоящему моменту выстроены только стены и есть угроза, что цех к сроку готов не будет.

Все это создает опасение за своевременное и качественное выполнение ремонтного плана.

Ков.

Борисовский сельсовет,
Западная Сибирь



Автомобильная ВИКТОРИНА

ЧТО ВЫ ЗНАЕТЕ ОБ АВТОМОБИЛЬНОЙ РЕЗИНЕ

СЕРИЯ 4

1. Назовите четыре основные части покрышки.
2. Какие размеры шин применяются на советских автомобилях Я, ЗИС, ГАЗ-А, ГАЗ-АА?
3. Какие шины «сверхразмер» можно монтировать на легковой автомобиль ГАЗ-А?
4. Что обозначает буква F, помещаемая после обозначения размера на некоторых покрышках?
5. Что такое корд?
6. Что такое СК?
7. Где имеются заводы СК?
8. Что такое шины «сверхбаллон»?
9. Какие преимущества шин «сверхбаллон»?
10. Какие шины испытывались в Каракумском пробеге?
11. При каком внутреннем давлении должны эксплуатироваться шины на автомобилях Я, ЗИС, ГАЗ-А и ГАЗ-АА?
12. Что такое флипер?
13. Как влияет на покрышку езда на слабом внутреннем давлении?
14. Отчего происходит преждевременный износ протектора?
15. Отчего происходит односторонний износ протектора?
16. Какая разница между шинами 32×6 и $32 \times 6,00$?
17. Как добиться равномерного износа покрышек на всех колесах (передних и задних)?
18. Как следует укладывать покрышки при хранении их?
19. В чем заключается правильный уход за ободами?
20. Как называются покрышки, применяемые на тяжелых грузовых машинах (например, ЗИС и Я)?

Каждый правильный ответ дает полных два очка. Приблизительно правильный — одно очко, неправильный — ничего

Контрольные ответы на вопросы по этой серии «Викторины» будут помещены в следующем номере журнала.

ОТВЕТЫ ПО СЕРИИ № 3 „ЧТО ВЫ ЗНАЕТЕ ОБ АВТОМОБИЛЕ ГАЗ“

1. Холостой ход у педали сцепления объясняется во избежание нагрева и износа сцепления. Величина свободного хода 25 мм.
2. Эта шпилька, будучи вывернутой и вставленной обратным концом, служит для установки поршня в первом цилиндре в верхней мертвой точке, что необходимо при установке зажигания.
3. На массу присоединяется положительный (+) контакт.
4. Следует немного вывернуть регулировочный винт, имеющийся у карбюратора возле оси дроссельной заслонки.
5. На малых оборотах разряжение во всасывающей трубе больше.
6. Передвижением третьей щетки динамо: в сторону вращения якоря для увеличения силы тока зарядки и в обратную сторону — для уменьшения.
7. От вторичного вала коробки скоростей.
8. Спидометр будет давать — на промежуточных передачах в коробке скоростей — неверные показания.
9. 2,5 атмосферы.
10. Так как передняя рессора — поперечная (вилка) нужна для того, чтобы передняя ось не подвертывалась как при движении вперед, так и при торможении.
11. Разгрузка от усилия картера, например, при наезде колес на препятствия.
12. Необходимо отвернуть бензинопровод, продуть его — от карбюратора до бака, продуть карбюратор и промыть в бензине фильтр у карбюратора. Соединив обратно бензинопровод, не забыть открыть краник.
13. В автомобиле ГАЗ только одна передняя — поперечная рессора.
14. При невыключенном зажигании может происходить разрядка аккумулятора через обмотки индукционной катушки.
15. 1—2—4—3.
16. Может выломаться крепление вилки передней оси в картере сцепления.
17. Следует привязать проволочку к ушку, имеющемуся в поводке воздушной заслонки, выпустить ее вперед к радиатору и тянуть за нее.
18. Один болт.
19. Прорезью на правую сторону, если смотреть спереди двигателя.
20. Зазор у двигателей ГАЗ не регулируется.

СИСТЕМАТИЧЕСКИЙ УКАЗАТЕЛЬ МАТЕРИАЛОВ помещенных в журнале за 1933 г.

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

ДОРОГИ

- Автопробег в Каракум — стимул для улучшения дорог. XIII, 3.
Аристов — Шоссейная дорога на «Крышку мира» XXIV, 3.
Баррен Н. — Отчетка дорог от снега в Швеции. 1—23.
В. В. Восьмь удивительных дорожных строен. XIV, 42.
Возобновов А. и Борискин А. — Дороги Казахстана. 1, 25.
Белен Г. — Используем время до начала сева для подготовки дорожных работ. III—IV, 14.
Его же. — Выполнение плана дорожнестроительства по союзным республикам. XXII, 3.
Белен Г. и Долья А. — Обращено провести осенне-зимние перевозки, дать просекае дороги урожая. XX, 18.
Белен Н. — Упорядочить движение по улицам столиц. XXI, 13.
Его же. — Добьемся скорейшей перестройки автомобильной дороги Москва—Горький. VI, 16.
Белена М. — Как проходит на местах месячник дорожн. XIV, 14.
Ее же. — Некоторые итоги дорожного месячника. XV, 4.
Ее же. — Как Автодор участвовал в месячнике дорожн. XVI, 13.
Буденко А. — По-большевистски возьмемся за дорожное строительство. XI—XII, 1.
Его же. — Колоссальные массы строит дороги. XXIV, 4.
Итоги всеозонного дорожного конгресса 1932 г. XI—XII.
Кауфман. — Предварительные выводы о ходе дорожнго строительства в 1933 г. XIX, 6.
Калин Н. — Огниаки и чиртовы мосты остались впадать. IX—X, 22.
Кравинский Ф. — К шогам строительства дорог с трудучастием населения в РСФСР в 1933 г. XX, 6.
Куликов С. — Автодор должен стать активным участником в всеозонной переноске дорог. XVII, 22.
Его же. — Прерываи преступное расходование дорожнх фондов на другие цели. XVIII, 12.
Куренков К., проф. — Способы удешевления постройки брустварных мостовых. VII—VIII, 14.
Лекана А. — По-большевистски подготовиться к уборочной кампаниям, подготовить дороги к уборке урожая. IX—X, 1.
Меркулов В., инж. — Холодный асфальт должен получить широкое применение в Советском союзе. XVII, 13.
Млодик А. — Широко использовать период междуларья для дорожнго строительства. VII—VIII, 23.
Надеждин М. — Первые итоги дорожнго строительства с трудучастием населения. XVII, 1.
Пекрулов В., инж. — Нам нужны асфальтобетонные заводы, построенные по последнему слову техники. XVIII, 20.
Организуем всеозонное срсреивание по дорожнму строительству. XXIV, 1.
Ответ колхозникам Утебовского колхоза на обращение рабочих Рызельмана. XIII, 2.
Пересветов С. — Помощь подготовке дорог из мостов к весенней посевной — боевая задача Автодора. V, 14.
Его же. — Все внимание дорожнму строительству. XIII, 4.
Полуян Д. — Урожай должен пойти по хорошим дорогам. XVIII, 1.
Рапов. — Строительство дороги Москва—Горький требует особенного внимания Цудортрасса и Автодора. XVII, 23.
Ремонт и содержание существующих дорог так же важны, как и строительство новых. XV, 1.
Рейтер В. — Брестские грузовы вагоны по хорошей дороге. XXIII, 3.
О. А. — От вилочных проп — к мощным дорогам. VII—VIII, 24.
Советскому союзу — хорошие дороги. XI—XII, 4.
Совь — Обеспечить безопасность зимнего движения в врасной степи. XXIV, 34.
С. Л. — По-большевистски возьмемся за улучшение подъездных путей. XVIII, 10.
Соломонов М. — Успешным выгукет дорожнх машин. V, 16.

- Его же. — Ударными темпами проведем месячник дорожнго строительства. XI—XII, 7.
Его же. — Увеличить производство дорожнх машин. XIII, 6.
Скрябинов Л. — Задачи Автодора в дорожнм строительстве 1933 г. VII—VIII, 1.
Тракин Э., инж. — Опыт проектирования гравийной дороги в Средней Азии. XIV, 16.
Т. — Усовершенствовать универсальную оппализацию. XXIII, 24.
Филиппов Н. — Механизация земляных работ в дорожнм строительстве. XIV, 17.

АВТОМОБИЛЬ, ТРАКТОР, МОТОЦИКЛ, АЭРОСАНИ, ТРОЛЛЕЙБУСЫ и проч.

- Б. М. — Сметеле и решительнее вводить троллейбусное движение. V, 18.
Его же. — Первый советский троллейбус вышел на линию. XXIII, 8.
Вишневикий М., инж. — Международный конкурс автоаэротракторных дизельмоторов. XI—XII, 12.
Введенский. — Грузовик Форд и газогенераторная установка проф. Наумова. XXIV, 16.
Г. Д. — Фильтр Малышева. XXI, 17.
Головинский Н. — Новые машины завода им. Сталина блестяще выдержали экзамен. XX, 20.
Гольд В., инж. — Советские трехосные автомобили. XXII, 18.
Гунин Г., инж. — Новые модели грузовиков автозавода им. Сталина. XIV, 20.
Долгановский Ю. — Американский автомобиль 1933 г. VI, 18.
Его же. — Советская малолитражка в тунике. XIX, 14.
Его же. — Автоматическая коробка передач РЭО. XVI, 14.
Душневич А. — Нам нужны малогабаритный автомобиль с передним ведущими колесами. XIII, 12.
Дюмулен Н., инж. — Пути совершенствования конструкции советских автомобилей. VII—VIII, 10.
Его же. — Обзор новейших автомобильных конструкций в САОШ. XX, 22; XXI, 25; XXII, 22; XXIII, 16.
Его же. — Советский семиместный легковой автомобиль должен быть одним из лучших в мире. XXI, 8.
Евсеров, инж. — Шины из синтетического каучука в Каракумском автопробеге. XXII, 10.
Зараев В. — Приступаем к серийному производству аэросани. XIII, 17.
З. — Челябинский тракторный завод вошел в строй действующих предприятий Оюоза. XI—XII, 17.
Зилос А. — Первые советские троллейбусы. XVIII, 18.
Его же. — Новые тяжелые грузовики конструкции ЦАДИ XV, 18.
Караев Н. — Дать автозаводам дешевые авточасты лучшего качества. XIX, 14.
Каримов М. — На рубеже Европы и Азии начал работать самый большой в мире тракторный завод. XIII, 24.
Каюров А. — От Самары до Москвы. I, 16.
Келлер С., инж. — Построим инновационный легкый автомобиль. VI, 20.
Его же. — Специальные автомобили и тракторы советского производства. XVII, 17.
Козлов А. — Советский вездеход штурмует пустыню. I, 10.
Косоуров В. — Проект советского ограничителя скорости езды на автомобилях. II, 24.
Коростелли А., инж. — Гидравлический механизм сцепления. VII—VIII, 10.
Его же. — Коробка скоростей с бесконечным числом передач. XV, 28.
Его же. — Новые легкие автоаэротракторные дизели. XXIII, 22.
Его же. — Газовый автомобиль. XIX, 19.
Корзинкин Г. — Советские мотоциклы НАТИ-А и К—НАТИ-В. IX—X, 20.
К. — А. — Машина в арктических условиях. XVII, 8.
Кудрявцев Е. — Нам нужна легкая и простая малолитражка. XIII, 18.
Кузнецов И. — Советские тракторы и автомобили в полевой обстановке. XIV, 30.
Кубышев Н. — Автопробег Москва — Кара-Кум — Москва. XIV, 10.

Литман, — Первый этап Москва — Ташкент пройден. XVI, 17.
Лисовский, — Советскому автомобилю здоровый карбюратор. V, 2.
Левин С. и. — Первый советский сверхбаллон в лесках Кара-Кум. XXI, 14.
Марков М. — Успешная работа заводов-смежников обеспечивает качество грузовиков ЗИО. XV, 20.
Медведев В. — Растет и крепнет советская автопромышленность. XX, 14.
Меньшиков И. и. — Быстроходный дизель завоевывает автомобиль и трактор. XXII, 8.
Млодт А. — Производство лесовозных машин на «Уралском» предприятии. II, 16.
Его же. — Крайноступенчатые сетковые. VII—VIII, 6.
Михайловский Ю. и. — Добыем массового производства советских газогенераторных автомобилей и тракторов. XVII, 14.
Его же. — Новый мировой рекорд скорости на автомобиле. IX—X, 11.
Морозов К. и. — Как бороться с недостатками автомобилей Форд. V, 10.
Его же. — Выше об улучшении конструкции автомобилей ГАЗ. XIX, 22.
Мызникова, — Всесоюзный конкурс на внедорожн. V, 5.
Надеждин М. — Закрепить успехи «Блаучука» в производстве автомобилей. XXIII, 14.
П. — Обеспечение бесперебойную работу комбайна ГАЗ. III—IV, 8.
Его же. — Применение свободного колеса в автомобилях дает экономические выгоды. I, 24.
На смену шведским принципам советские подвесные лодочные моторы. IX—X, 15.
Некрасов В. и. — Тракторы-танки заменят маленевские паровозы. VI, 21.
Некрасов В. и. — Новое малое авиационное завод «Черный дитя». XXIII, 10.
Осинский Н. — Что показал каракумский пробег. XX, 4.
Первое испытание ленинградских легковых машин. IX—X, 13.
Порядок продажи автомобилей и мотоциклов, вывезенных из-за границы для личного пользования. II, 17.
Рабинов И. — Советские пресловутые тормозные ленты. II, 23.
Рейсгоф Л. — Два важных вывода из каракумского автопробега. XXII, 14.
Родионов В. — Автозаводы должны уделить больше внимания качеству машин и запасным частям. III—IV, 13.
Родионов А. — Борьба за качество советского грузовика АМО-3. XVI, 15.
Романов Г. — Печальная судьба советского пожарного мотоцикла. XVII, 27.
Ростовский Н. — Маленький смежник, торгующий работу комбайна автогиганта. XXIII, 12.
Сабинин А. и. — Современное развитие автобусов, такси и автобусов. XI—XII, 13.
Его же. — Преходящий этап. IX, XIX, 21.
Его же. — Новый автобус Бернард с автодвигателем. XXIII, 11.
Его же. — Вертикальное магнето. XXIV, 23.
Сергеев Г. — Как легко и дешево изготовить левый колдесортер к сигналам на машинах Форд. XVIII, 24.
С. Ф. — Москва встречает героев Каракумского пробега. XX, 7.
Советские автомобили пройдут пустыню. XI—XII, 10.
Соломонов М. — Автомобильная промышленность предвывает заводом-смежником суровый счет. XIX, 4.
Его же. — Производство автократорного электрооборудования также страдает от плохой работы смежников. XXII, 16.
Соломагин, Л. — Как вели себя машины АМО-3 в каракумском пробеге. XXII, 12.
Сумцов. — Необходима тщательная проверка новых машин до пуска в эксплуатацию. IX—X, 19.
Т. — Двигатель мотор завоевывает автомобиль. XXI, 23.
Тер. — Автомобиль на дровах. XVI, 20.
Урнис С. — Автомобиль победил пустыню. XIX, 16.
Устищенко И. — Параллели, XII, 13.
Ф. — Советский автомобиль на естественном нефтяном газе. XXIV, 12.
Чудаков Е. проф. — Улучшение конструкции автомобилей ГАЗ — неотложная задача. VII—VIII, 7; IX—X, 16; XI—XII, 20; XIII, 8; XIV, 7.
Щарапов Н. и. — Новые автомобили конструкции НАТИ. I, 14.
Его же. — Почему автомобиль НАТИ газой, какой он есть. XIII, 14.
Щипаров С. — В советском легковом автомобиле мы должны сидеть не хуже, чем в буржуазном. III, 24.
Э. — Связь между заменой эбонит и цветные асфальты, улучшают автомобиль и трактор. XV, 20.
Юдов. — Улучшим качество советского автомобиля. VI, 17.
Его же. — Форд модели 1933 г. XI—XII, 15.

Его же. — Заметка о парижской автомобильной выставке. XXI, 21.

Ю. Д. — Советский сайклар. XVII, 13.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМАШИН, РЕМОНТ И КАДРЫ

Алмазов. — Подготовить грамотных преподавателей для курсов по автоделу. X, 10.
А. С. — Новый метод учета потребности в запчастях. XV, 21.
Белая Н. — На автомобиле по Москве. IX—X, 14.
В. М. — Опытные производственников сделаем инженерами и техниками. XX, 30.
Бен В. — Повышение квалификации шоферов обеспечивает успех осенне-зимних перевозок в совхозах. XVI, 18.
Его же. — Успехом автоперевозки лучшие кадры шоферов. IX—X, 8.
Громан. — Автотрактор нижневолжских МТО требует перестройки. XXIV, 18.
Его же. — На Нижней Волге нет заботы об автокадрах для сельского хозяйства. XXIV, 10.
Регенерация обторочного материала сэкономит тысячи тонн масла и тринья. XXIII, 15.
Демин Г. — Как ремонтировать тракторы. XV, 12.
Его же. — Правильная заправка сэкономит тысячи литров горючего. XVII, 15.
Его же. — Об «сухалках» шоферах и загубленных машинах. XIX, 10.
Его же. — За образцовую организацию и использование тракторного парка. XXI, 13.
Его же. — Как ремонтировать тракторы. VI, 24; XI—XII, 24; XIII, 18.
Доброухов. — Как бесшумно переключить скорости. VI, 22.
Долматовский Ю. — На переэкземпловке шоферов. I, 13.
Его же. — О производством запасных частей недорого. V, 10.
Журавковский О. — Пора по-большевистски взяться за подготовку добротачных шоферов. XXI, 20.
Злоткин М. — Подготовка автодорожных кадров во второй пятилетке. V, 23.
И. К. — Мало внимания качеству подготовки кадров. II, 12.
Калинина Ф. — Подготовка автокадров на высшую ступень. XV, 8.
Канюков С. — Как организовать зимний ремонт с.х. парка. XXIV, 8.
Карибин А. — Будем экономить бензин. VII—VIII, 13.
Канин Д. Управление автомобилем при гололеде. XXII, 25.
Коселькин М. — Экономия резины и горючего. XIV, 24.
Кильдюшев А. — Плановое состояние гаража Горизского автозавода. XIII, 5.
Мирский А. — Расходовать горючее строго по нормам. IX—X, 12.
Михайловский Ю. и. — Всем мерами экономить горючего. IX—X, 10.
М. С. — Упорядочить работу Диллеровской ремонтной станции. XX, 19.
На обращение рабочих ГАЗ отчетах улучшаем уход за автомашинами и дорогами. XVIII, 4.
Нотов С. и. — Ремонт в тяжелых условиях. II, 18; V, 20; VII—VIII, 16; XVI, 24; XVIII, 22.
Рябов. — Улучшить работу комиссий по проверке шоферов. XVIII, 25.
Его же. — Новый авторемонтный гигант. XIV, 23.
Родендорф К. — Что мешает участию кино в подготовке кадров. III—IV, 15.
Руденко. — Борьба с авариями — боевая задача автодорожников. I, 21.
Соколов А. — Новый порядок выдачи бензина. XXII, 16.
Его же. — Поточный-конвейерная система ремонта автомобилей. XIV, 22.
Соломонов М. — Больные места автосексплуатации. III—IV, 19.
Сумцов П. — Нужно практически обучить измерять работу автотранспорта на уборочной. XVIII, 31.
Тих А. — Опыт работ первой в СССР Диллеровской авторемонтной станции. XV, 16.
Туманин А. — Кодекс поведения хорошего шофера. XXIII, 6; XXIV, 20.
Удалов В. и. — Эзда зимой и по скользкой дороге. V, 20.
Хар С. — Прогнули срывают четкую работу автотранспорта. II, 15.
Его же. — Ни одного бездействующего трактора в лесовой. V, 12.
Штейнер А. — Передовая «Правды» «Веречь автомашины» — боевая программа работы. XIX, 3.
Его же. — Как готовить шоферов на базах Автотрактор. II, 10; III—IV, 16; XIII, 23.
Юдов. — Обеспечить полную запасными частями. III—IV, 11.

ОБЩЕСТВЕННО-ПОЛИТИЧЕСКИЕ СТАТЬИ И РАБОТА АВТОДОРА

Автдоросец. — Директива ЦК и Совнаркома — боевая путевка автдорозцам. XVI, 2.
Автдор должен стать надежным помощником партии и правительства в социалистическом строительстве. VI, 1.
А. Ш. — Годовичную речь т. Сталина отметить успешным борбам за овладение высочайшим автдорозной и дорожной техникой. III—IV, 5.
Артур И. — Оздоровление автдорозной совхозов — неотложная задача. XVII, 14.
Бать Я. — Коллектив Автдора на заводе им. Сталина будет достоин своего завода. I, 26.
Его же. — Четыре (о женских-активистках Автдора). V, 4.
Его же. — Московский Автдор готовится к весенней посевной. V, 17.
Б. К. — Постановление ЦК о ж.-д. транспорте — сигнал для немедленной перестройки работы всей системы Пудоранска. XVII, 4.
Борисов. — Улучшить работу автдорозного в совхозах. V, 6.
Борисов В. — Хлеб должен быть вывезен в кратчайший срок и без потерь. XI—XII, 10.
Его же. — Все силы на выполнение плана перевозок председатели уборочной. XIV, 19.
Больше массовости, больше общественных методов в автдорозной работе. XVI, 3.
Бронштейн, В. — Изучить и уметь опыт совместной работы Автдора и комсомола в Ленинграде. I, 8.
Брюханов Л. — Ленинградская организация должна бороться за одно из первых мест в конкурсе. XV, 3.
В реализации 4-й потери нет нужных темпов. XX, 4.
В. Р. — С чем приходит Автдор к XVI годовщине Октября. XXI, 1.
Ветчинкина М. — Женщины на автдорозную работу и за рулем машины. V, 3.
Вовар. — Широкую автдорозную помощь осенне-зимним перевозкам. XVI, 5.
Дробин, В. — На рубеже двух автдорозных пятилеток. I, 6.
Зингер Н. — 15 лет ленинского комсомола. XXI, 6.
Как работает коллектив Автдора в колхозе (речь председателя колхоза «Красный воин» на президентском ЦО Автдора). XIII, 7.
Кауфман. — Автдорозный транспорт к XVI годовщине Октября. XXI, 3.
Котов В. — Московская автоколонна на уборочной. XX, 18.
Комсомол активно помогает реализации 4-й автдорозной. XXII, 15.
Ксенин, А. — Автдорозцы, включайтесь в поход социалистической помощи сельскому хозяйству. IX—X, 6.
Его же. — Бесперебойная работа автдорозного транспорта на селе — важнейшее условие успешной уборки. XI—XII, 9.
Лезина, А. — Энергично подготовить автдорозцев к участию в сельхозмашинами. II, 1.
Его же. — Добьёмся перелома в привлечении женщин к автдорозной работе. V, 1.
Его же. — О работе журнала «За рулем». VII—VIII, 5.
Его же. — Рычаг дал. Указание ц. о. партии «Правды» — развернутая программа работ. XIII, 1.
Его же. — Автдорозцы, готовьтесь к озимому севу. XVI, 1.
Его же. — Переворачивает ли Автдор для новых дел в новой обстановке. XVII, 1.
Лисовский, М. — Взаимные владыки Автдора. I, 1.
Его же. — Решения январского пленума ЦК ВКП(б) — основу работы пленума Автдора. III—IV, 1.
Его же. — Итоги слета лучших коллективов Автдора. XIV, 1.
Его же. — Уверенный и усилить работу юных друзей Автдора. XXII, 1

Медведев Б. — За дружную работу Автдора с союзом шоферов. II, 8.
Мерц Л. — Работу московской организации Автдора под огнем большевистской самокритики. XI—XII, 19.
М. П. — Автдор на уборочной. XIX, 8.
На общественный суд. I, 32; II, 32, III—IV, 32; V, 30; VI, 32; VII—VIII, 32; XI—XII, 32; XIII, 32; XVII, 33; XVIII, 33; XIX, 33; XX, 33; XXI, 33; XXII, 31, XXIV, 28.
Надеждин, М. — Своевременно подготовить автдорозный и дороги к осенне-зимним перевозкам. XVI, 8.
Н. З. — Автдор в борьбе за успех большевистской весны. VII—VIII, 3.
Его же. — Каждый автдорозец — активный участник 4-й лотереи. XVII, 7.
Его же. — О чем Автдор приходит к финишу конкурса на лучший коллектив. XIX, 12.
На торжественном заседании, посвященном пятилетке Автдора. II, 3.
Обращение рабочих горьковского завода им. Молотова ко всем колхозникам Союза. XVI, 6.
Опираюсь на помощь политдедов, шире развернуть работу Автдора на селе. XXIII, 1.
Партийная чистка в Автгоре укрепит и оздоровит его ряды. XIV, 3.
Пятнадцать лет на славном боевом посту (о РИКА). XVI, 8.
Пять лет журнала «За рулем». VI, 12.
Рабселькоры-автдорозцы выйдут. I, 30; II, 30; III—IV, 30; V, 28; VI, 30; VII—VIII, 30; IX—X, 30; XI—XII, 30; XIII, 30; XIV, 31; XV, 30; XVI, 31; XVII, 31; XVIII, 31; XIX, 31; XX, 31; XXI, 31; XXII, 31; XXIII, 29; XXIV, 26.
Реализацию 4-й лотереи превратить в ударную общественную кампанию. XVII, 24.
Рубнов В. — На решения пленума ЦК и сессии ЦИК Автдор ответит массовым практическим участием в осеннем севе. III—IV, 2.
Его же. — Оживить и усилить ход конкурса на лучший коллектив. IX—X, 3.
Слет лучших коллективов Автдора. XIV, 4.
Соломонов М. — На второй автобазе Союзтранса. XVI, 9.
Тимонов А. — Автдор на маяках. XIX, 20.
Его же. — Оборонные задачи Автдора. XVIII, 8.
Указания «Правды» — основа для перестройки работы Автдора. XX, 4.
Условия программы всесоюзного конкурса на лучший коллектив Автдора. I, 3.
Фридман В. — Больше внимания работе среди детей. II, 12.
Эн. — Опыт третьей лотереи передать четвертой. XIX, 26.

РАЗНОЕ

Автдорозская викторина. XXI, 24; XXII, 21; XXIII, 32; XXIV, 29.
Гаражная смекалка. II, 26; VII—VIII, 21; IX—X, 28.
Медведев В. — Развитие автдорозного хозяйства в Туркменской ООП во второй пятилетке. IX—X, 25.
Новости мировой автдорозной техники. — I, 25; II, 28; III—IV, 26; V, 24; VI, 25; VII—VIII, 26; IX—X, 26; XIII, 28; XIV, 28; XV, 24; XVI, 28; XVII, 28; XVIII, 28; XIX, 28; XX, 26; XXII, 21; XXIII, 26; XXIV, 24.
Обменяемся опытом гаражей. — XI—XII, 28; XIII, 26; XIV, 26; XV, 22; XVI, 22; XVII, 20; XVIII, 26; XIX, 24; XX, 28; XXII, 21; XXIV, 22.
Опыт гаражных гаражей. — XIII, 27; XIX, 27.
Первый всесоюзный съезд шоферов и автдорозников. — III—IV, 8.
Техническая консультация. — III—IV, 28; XVI, 30; XVII, 29; XVIII, 30; XIX, 30; XXI, 30; XXII, 20; XXIII, 28.
Хроника мирового автдорозного дела. II, 23; XX, 30.

Отв. редактор Н. ОСИНСКИЙ

Зам. редактора Н. БЕЛЯЕВ

Издатель Журналино-газетное объединение

Уполн. Главлита В-73379. Техред. Н. Свешников З. Т. 1596. Тираж 40.000. Стат Б 5—176х250 мм. 1 бум. лист, 40 знаков в 1 бум. листе 211 700.
Журнал сдан в набор 21 ноября 1933 г. Подписан к печати 11 декабря 1933 г. Приступлено типограф. к печати 15 декабря 1933 г.

Отпечатано в (39) Интернациональной типографии Мосбиллограф, ул. Скворцова-Степанова д. 3.

Внимание работников и членов
Осоавиахима и ПВО.

Принимается подписка
на 1934 год.

Осоавиахим

орган ЦС Осоавиахима.
Двухнедельный иллюстри-
рованный массово-популяр-
ный оборонный журнал.

Подписная цена: год—6 р.,
6 мес.—3 р., 3 мес.—1 р. 50 к.

ХИМИЯ и ОБОРОНА

орган ЦС Осоавиахима по
вопросам химии и ПВО,
расчитанный на широкие
массы осоавиахимовцев, в
первую очередь на актив,
охлажденный химической,
военнохимической и проти-
воздушной работой.

Подписная цена: год—6 р.,
6 мес.—3 р., 3 мес.—1 р. 50 к.

С а м о л е т

орган ЦС Осоавиахима.
Журнал расчитан на авиа-
ционный актив Осоавиахи-
ма, работников граждан-
ского воздушного флота,
на квалифицированные кад-
ры рабочих и средней ко-
мандный состав авиапро-
мышленности.

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

Подписка принимается: Москва, 6, Страст-
ной бульвар, 11, Жургазобъединение и по-
всеместно почтой и отделениями Союз-
печати.

Жургазобъединение

Принимается прием подписки
на 1934 год

МОДЫ СЕЗОНА

Большой многокрасочный
модный журнал.

4 тира выпуска в год:
весна, лето, осень и зима.

Подписная цена: год—24 р.,
6 мес.—12 р., 3 мес.—6 р.

Подписка принимается: Москва, 6, Страст-
ной бульвар, 11, Жургазобъединение и по-
всеместно почтой и отделениями Союз-
печати.

Жургазобъединение

Спешите подписаться
на 1934 год

Изобретатель

орган ЦС Общества изобрета-
телей. Ежемесячный журнал,
освещающий вопросы массово-
го изобретательства и рациона-
лизации.

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

И з у ч а й т е х н и к у

орган ВЦСПС. Ежемесячный
массовый популярный научно-
технический журнал.

Подписная цена: год—6 р.,
6 мес.—3 р., 3 мес.—1 р. 50 к.
Тиражи журналов ограничены.

Подписка принимается: Москва, 6, Страст-
ной бульвар, 11, Жургазобъединение и по-
всеместно почтой и отделениями Союз-
печати.

Жургазобъединение

Принимается подписка на
1934 год

Говорит СССР

двухнедельный журнал — орган
Всесоюзного комитета по ради-
вещанию. Расчитан на работни-
ков радиовещания, радиотворче-
ские кадры и радиослушатель-
ский актив.

Подписная цена: год—12 р.,
6 мес.—6 р., 3 мес.—3 р.

Радиoproграммы

двухнедельная газета с програм-
мами радиопередач центральных
радиостанций.

Подписная цена: год—2 р. 40 к.,
6 мес.—1 р. 20 к., 3 мес.—60 к.

Радиофронт

массовый общественно-политиче-
ский научно-популярный двухне-
дельный журнал радиолюбительства.

Подписная цена: год—12 р.,
6 мес.—6 р., 3 мес.—3 р.

Подписка принимается: Москва, 6, Страст-
ной бульвар, 11, Жургазобъединение и по-
всеместно почтой и отделениями Союз-
печати.

Журнально-
газетное
объединение

Принимается подписка на 1934 год
на ежемесячный журнал

АРХИТЕКТУРА СССР

орган Союза советских архитекторов

„Архитектура СССР“

широко освещает архитектурную жизнь СССР и Запада. Разрабатывает актуальные вопросы архитектурной реконструкции советских городов и колхозов, является трибуной творческого опыта советских архитекторов

В каждом номере

„Архитектура СССР“

планировка старых и новых городов, архитектура площади, улицы, квартала, новые сооружения: жилые, общественные, промышленные, административно-деловые, школьные, физкультурные, санаторно-курортные, парковые и др. Внутреннее оборудование и оформление помещений, новое в строительной технике, творческая жизнь архитектурной мастерской.

„Архитектура СССР“

использует все достижения современной полиграфической техники. Журнал выходит в объеме 10 печатных листов на меловой бумаге.

„Архитектура СССР“

новый по типу журнал, поставленный на принципе наглядного показа в репродукциях, фотоснимках, планах и проектах лучших образцов советской и зарубежной архитектуры.

Каждая книга журнала художественно оформляется Л.М.Лисицким.

Подписная цена: год — 72 р., 6 мес. — 36 р., 3 мес. — 18 р.

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

Жургазобъединение

Принимается подписка на 1934 год

Театр и драматургия

Ежемесячный общественно-политический художественный журнал театра, драматургии и критики.

Ответственный редактор
А. Н. Афиногенов

„Театр и драматургия“

ставит задачей консолидацию творческих сил советской литературы и театра на основе борьбы за социалистический реализм, на основе утверждения ведущего значения драматургии на театре.

„Театр и драматургия“

учитывая практику советского и мирового театра, разрабатывает в свете марксистско-ленинской философии вопросы драматургии, творческого взаимоотношения театра и драматурга, вопросы актерского и режиссерского мастерства, творческих систем советского театра, проблемы национального, самодельного и колхозного театра и т. д.

„Театр и драматургия“

рассчитан на квалифицированного работника сцены, драматургии, литературы.

В каждом номере

„Театра и драматургии“

Статьи и критические обзоры советского и мирового театра. Монографии о драматургах и актерах. Обзор печати. Театр СССР. Библиография. Пьеса советского или иностранного драматурга, связанная литературными и режиссерскими комментариями.

„Театр и драматургия“

выходит тетралей по 10 печатных листов со многими иллюстрациями и одноцветными иллюстрациями (тифлрук, фотогравия).

Подписная цена: год — 72 р., 6 мес. — 36 р., 3 мес. — 18 р.

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

Жургазобъединение