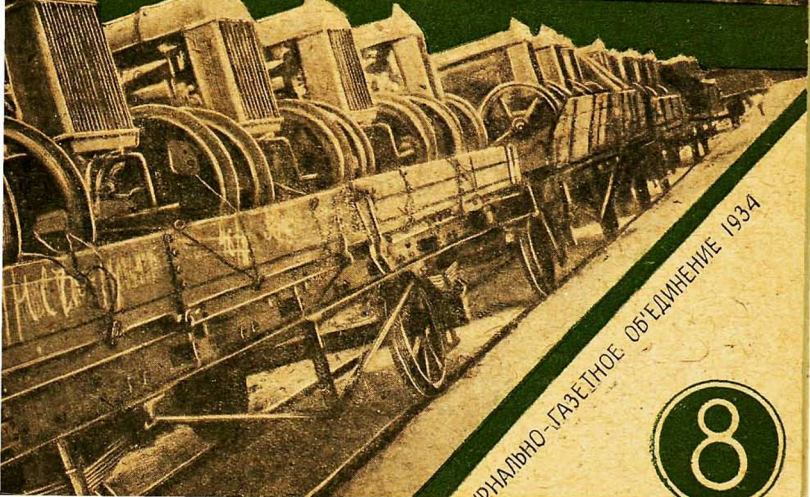


ЗА РУЛЕМ



ЖУРНАЛЬНО-ГАЗЕТНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ 1934

ПОПУЛЯРНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ
ВСЕСОЮЗНОГО ОБЩЕСТВА АВТОДОРВЫХОДИТ
ДВА РАЗА
В МЕСЯЦ

7 год издания

ЦС Автодора—Москва, Маросей-
ка, 3/13. Телеф. 4-84-65.РЕДАКЦИЯ: Москва, 1-й Само-
течный пер., 17. Телеф. Д-1-23-87.
Трамваи: 28, 11, 14.Массово-тиражный сектор
тел. 5-51-69.ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1934 год:
на год—7 р. 20 к., 6 мес.—3 р.
60 к., 3 мес.—1 р. 80 к.

1934 год должен быть годом похода за организацию и укрепление автодора на селе

Автодор сейчас коренным образом перестраивает свою работу на основе решений XVII партсъезда.

Вместо многочисленных функциональных отделов (оргмассового, агитации и техпропаганды, автомобильной, дорожной, мотоциклетной секций и др.) создаются основные отделы—сельскохозяйственный и промышленный, разрешающие все вопросы автодорожной работы.

Вместо канцелярско-бюрократического руководства, руководства „вообще“, получившего широкое распространение в местных советах Автодора, поставлена задача наладить оперативную связь, усилить инструкторский аппарат, шире практиковать выезды руководящих работников на места.

Вместо безжизненных секций, не имеющих общественного актива, необходимо создать работающие автодорожные и дорожные общественные советы, привлекая лучшие научно-технические силы.

Основная задача проводимой перестройки—ликвидировать отставание на важнейших участках работы Автодора по строительству и ремонту дорог, подготовке кадров и в борьбе за правильную эксплуатацию автодорожного парка.

Бесспорно, что успешное выполнение задач, стоящих перед о-вом, зависит от количества, а главным образом качества работы низовых звеньев—коллективов и ячеек, от их активности и энергии.

Но до сих пор, как правило, областные, краевые и районные советы меньше всего занимались коллективами, не помогали им в работе, не укрепляли их проверенными людьми, не популяризировали ценного опыта отдельных автодорожных организаций на тех или иных участках.

Перестройка аппаратов, в корне меняя формы и методы работы, должна привести к тому, чтобы основное внимание уделялось именно коллективу в первую очередь—на промышленных предприятиях, в колхозах, совхозах и МТС, чтобы организационная работа обеспечивала максимально успешное выполнение автодорожных лозунгов.

В свете тех задач, которые стоят сейчас перед Автодором, особого внимания заслуживает разрывание работы на селе.

Для того чтобы реально помочь выполнению лозунгов—ликвидации бездорожья в СССР и обеспечения автодорожного парка технически подготовленными и политически проверенными кадрами,—необходимо провести огромную работу по созданию коллективов о-ва при всех крупных колхозах, — и совхозах и базовых советах при политотделах МТС.

Прекрасный опыт работы Автодора Подбельской (Мало-Толкайской) МТС, Средневолжского края, освещенный в этом номере журнала, послужил толчком для ряда автодорожных организаций, которые пошли по этому же пути.

Недавно на всесоюзной радиоперекличке, посвященной проверке участия Автодора в подготовке к весеннему севу и к дорожностроительному сезону, отдельные краевые и областные организации рассказали о первых шагах автодорожной работы на селе.

По Ленинградской области силами местных автодорожных бригад было отремонтировано к севу 110 тракторов, или около 10 проц. всего тракторного парка области, и 124 сельскохозяйственных машин. В этой работе большое участие приняли созданные в конце прошлого и начале этого года автодорожные организации при МТС.

Коллектив Точинской МТС, взяв на себя перед партийным съездом обязательство закончить досрочно ремонт тракторов, отремонтировал 17 фордзонов путиловских и 98 различных сельскохозяйственных машин. Здесь же автодорожцы сверх плана отремонтировали один трактор.

Коллектив Пушкинской МТС отремонтировал к севу 27 тракторов и столько же сельскохозяйственных машин.

В порядке подготовки к дорожностроительному сезону автодорожцы Ленинградской области заготовили и вывезли 8 359 куб. м песка, 7 953 куб. м гравия и 3 253 шт. бревен. Силами Автодора отремонтировано 123 пог. м мостов.

Немалая работа по подготовке к дорожному сезону проведена и в Средневолжском крае. Здесь автодорожцы построили 80 пог. м мостов, отремонтировали 250 пог. м и сделали 150 комплектов простейших дорожных машин (катков, утюгов). Только по трем поднефным районам—Сталинскому,

Кинель-Черкасское и Красноярское—автodorовские организации 3 480 трудоедич в заготовке дорожно-строительных материалов. В настоящее время автodorовская общественность проводит рейд проверки готовности дорог к перевозкам посевных грузов.

В помощь МТС и хозяйственным организациям Автodor Средней Волги создал 38 бригад по ремонту тракторов. В каждой бригаде от 10 до 15 человек. Но, несмотря на это, план автodorовских мероприятий к весеннему севу выполняется плохо: из 111 тракторов, намеченных по плану, отремонтировано 38; вместо 37 автомобилей отремонтировано 17.

Нелюбимые показатели имеют Донецкая, Днепропетровская и Киевская области. В Донецкой области по материалам радиопереключки организовано 28 бригад в составе 152 чел., которые отремонтировали 42 трактора, 4 автомобиля и 318 сельхозмашин.

В Днепропетровской области Автodor отремонтировал 17 тракторов, 11 автомашин, 20 дорожных машин и организовал к севу курсы вулканизаторов.

В порядке подготовки к весеннему севу Киевский обком послал в районы 10 ремонтных бригад и организовал три походных ремонтных мастерских. Автodorовцы отремонтировали здесь 20 тракторов, 5 грузовых автомашин, 4 тракторных мотора, 3 нефтяных двигателя. На заводах, изготовляющих запасные тракторные части, организовано пять контрольных постов. Сверх плана подготовлено к севу 250 трактористов.

На местах проводится проверка подготовленности к весне по 25 МТС и 10 колхозам. К трем МТС силами автodorовцев отремонтированы подъездные пути и исправлено 12 мостов.

В ряде областей и краев успешно проводится подготовка кадров шоферов, трактористов и дорожных уполномоченных к весеннему севу.

На Средней Волге создана сеть дорожных кружков, которые в короткий срок должны подготовить до 2 тыс. доруполномоченных. Вольский горсовет Автдора Саратовского края недавно выпустил 150 шоферов, уже направленных на постоянную работу в МТС. Шоферы-автodorовцы объявили себя ударниками, мобилизованными на борьбу за успешное выполнение весенней посевной и уборочной кампаний, и обязались проработать в МТС не менее полутора лет, организовать на местах ячейки Автдора и кружки по изучению автодела, быть инициаторами дорожных субботников.

* * *

Приведенные выше достижения отдельных автodorовских организаций, конечно, нельзя считать достоянными. Кроме того, переключка показала, что в ряде областей и краев (Горьковский край, ЦЧО и др.) Автodor крайне слаб и почти не участвует в подготовке к весеннему севу и дорожно-строительному сезону.

Развертывание автodorовской работы на селе проходит пока медленными темпами, до последнего времени коллективы в колхозах и МТС по Союзу насчитывались единицами, связь с политсекторами МТС плохая.

Теперь, когда сами политотделы идут навстречу автodorовским организациям, когда они по своей инициативе создают коллективы, выделяя в качестве руководителей авторитетных работников и давая коллективам планы практического участия в борьбе с бездорожием, в борьбе за правильную эксплуатацию автотракторного парка и ликвидацию технической неграмотности,—задача краевых и районных советов Автдора—наладить с политотделами живую связь, популяризировать через печать хороший опыт автodorовской работы в колхозах и МТС.

1934 год должен дать сотни новых колхозных коллективов и базовых советов при МТС. Нет никакого сомнения в том, что при поддержке большевистских политотделов они сумеют стать верными помощниками партии и правительства в борьбе за организационно-хозяйственное укрепление колхозов, в борьбе за выполнение лозунга нашего великого вождя т. Сталина—«Сделать колхозников зажиточными, а колхозы—большевистскими».

210 ТЫСЯЧ КИЛОМЕТРОВ АВТОГРУЖЕВЫХ ДОРОГ

Пожалуй ни в одной области народного хозяйства советская власть не получила от царской России более тяжелого наследия, чем в области безрельсового транспорта.

Обширная в цифровом выражении (свыше 1 000 000 км) дорожная сеть РСФСР фактически на 92,8 проц. представляет собой естественные грунтовые пути (проселки), проложенные по целине крестьянской телегой и совершенно непроезжие в период весенней и осенней распутицы.

Хорошие дороги строились царским правительством лишь в стратегических целях и в качестве подъездов к царским резиденциям, к усадьбам дворян и крупных помещиков, к их винокуренным и конским заводам и т. п. Строительству дорог для сельского населения не уделялось никакого внимания. Самодержавие было

даже заинтересовано в том, чтобы эксплуатируемые им миллионные массы были изолированы от «бунтарского» влияния рабочего класса.

Самой собой разумеется, что в связи с мощным ростом народного хозяйства СССР, успехами индустриализации, созданием крупного социалистического земледелия и поднятием общего культурного уровня населения подобное состояние безрельсовых путей стало нетерпимым.

В результате выполнения первой пятилетки мы имеем в дорожном строительстве большие сдвиги. Наша страна покрылась сетью новых дорог, связывающих крупные промышленные и административные центры с районами, колхозами, МТС и совхозами. Особенно значительно увеличилась сеть новых дорог в национальных республиках и областях. Привлечение к дорож-

ному строительству труда самого населения являлись к концу первой пятилетки решающим фактором в деле ликвидации бездорожья в советской стране.

За четыре года первой пятилетки построено 51 292 км новых дорог и отремонтировано свыше 150 000 км дорог существующей сети. Все же, несмотря на достигнутые успехи, дорожное хозяйство РСФСР, в силу исторических причин, должно быть безоговорочно отнесено к числу отстающих участков народного хозяйства.

XVII партсъезд в своей резолюции по докладу о втором пятилетнем плане развития народного хозяйства СССР указал, что широко должно быть развернуто строительство сети грунтовых и шоссейных дорог с ликвидацией в основном бездорожья и увеличением общей сети страны на 210 тыс. км, не считая значительного строительства, проводимого за счет местных ресурсов.

Следует указать, что до сего времени дорожные организации основное свое внимание обращали почти исключительно на новое строительство. В результате существовавшая и вновь строящаяся дорожная сеть постепенно приходила в состояние значительного разрушения, а в общем итоге основной дорожный капитал, несмотря на крупные капиталовложения, ежегодно систематически убывал. В данное время износ дорог даже высших классов в среднем достигает 40 проц., причем ряд таких дорог, как Симферопольское шоссе, Евпаторийское и др., пришел в полное разрушение.

Поэтому в деле ликвидации бездорожья мы в первую очередь должны пойти по линии восстановления существующих дорог и организации на них нормальной службы эксплуатации.

В этом отношении все края, области и республики должны следовать примеру Московской области, где, согласно решению Московской областной партийной конференции, предложено уже в 1934 г. все подъезды к Москве на расстоянии 75—100 км не только привести в полное проезжее состояние, но и реконструировать в соответствии с современными требованиями народного хозяйства и культурными потребностями населения (расширение проезжей части, спрямление трассы, усовершенствованная одежда и т. п.).

Далее мы должны в срочном порядке создать подъездные пути ко всем индустриальным предприятиям, дать подъезды к колхозам, к сырьевым сельскохозяйственным базам (свекла, табак, лен и т. п.), к совхозам. Мы должны помнить, что сейчас основным видом транспорта на короткие расстояния является гужевой транспорт и что поэтому вопрос благоустройства безрельсовых путей является делом первостепенной и совершенно неслухной важности.

Тов. Молотов и т. Куйбисhev в своих докладах XVII партсъезду назвали основные магистрали первоочередного дорожного строительства. Это—Москва—Владивосток, Москва—Минск, Москва—Ростов—Тифлис, Москва—Ленинград. Мы должны тщательно подготовиться к этому строительству и коренным образом перестроить все методы своей обычной работы. Мы должны отдать себе ясный отчет, что эти магистрали должны удовлетворять совершенно новым условиям движения грузооборотов, которые создадутся в связи с выполнением плана народного хозяйства второй пятилетки. Мы должны помнить, что к концу пятилетки пред-

ложено охватить машинно-тракторными станциями все колхозы, увеличить тракторный парк в 3,7 раза, парк комбайнов до 100 тыс., автомобильный парк в сельском хозяйстве до 170 тыс. машин, доведя общий парк автомобилей с 75 тыс. машин на 1 января 1933 г. до 580 тыс. машин на 1 января 1938 года.

Приступая к осуществлению огромной программы дорожного строительства, мы должны крепко помнить, что «пятилетка, хотя она и вторая пятилетка, сама не победит. Наша задача заключается в том, чтобы взять эту победу в крепкие большевистские руки» (Молотов).

Для того чтобы организовать эту победу на дорожном фронте, нам необходимо прежде всего организовано перестроить свой аппарат и методы своей работы на основе указаний XVII партсъезда и в первую очередь добиться безоговорочного выполнения плана работ текущего года. Для этой цели мы должны на 100 проц. закончить заготовку и вывозку на трассу строительных материалов (камень, песок, гравий, лес).

К началу строительного сезона мы обязаны привести в исправное состояние все наши дорожные механизмы и снаряды и в дальнейшем решительно улучшить методы нашей работы с ними, добиваясь максимального их использования.

В меньшей степени нужно озаботиться, чтобы все строительство было обеспечено проектами и сметами, одновременно добиваясь повышения качества работ и производительности труда, а равно снижения их стоимости.

Подготовка квалифицированных кадров, начиная от сельхозуполномоченного и кончая бригадиром и десятником, приобретает важнейшее значение в автодорожном деле. Роль бригадира на участке надо особо выпянуть; он является командиром в основном производственном звене. В связи с этим должны быть подобраны с классовой и производственной стороны хорошие работники, преданные партии и советской власти.

Программу 1934 г., которая не является непряженной (3 505 км дорог высших классов и 30 011 км низовой сети), мы можем легко освоить при условии, если окончательно изживем функционалку, добив ее не только в центральном аппарате, но и по всей периферии. Мы должны перейти от общего и отвлеченного руководства к конкретному руководству, от общих резолюций к оперативному решению, основанному на изучении и знании деталей и техники дела, к тесной живой связи с низовыми звеньями производства и управления. Нам необходимо усилить личную ответственность руководителей за порученное им дело как по партийной, так и по советской линии, установить систематическую, тщательную проверку исполнения директив партии и правительства с тем, чтобы проверкой исполнения занимались лично руководители учреждений, участков, и чтобы проверка исполнения обеспечивала укрепление партийной и советской дисциплины.

Одним словом, если мы по-боевому, конкретно подходим к осуществлению указаний вожда партии т. Сталина и решений XVII партийного съезда, то сумеем целиком выполнить программу дорожного строительства этого года и создать благоприятные условия для нашей борьбы за ликвидацию бездорожья в следующие годы второй пятилетки.

С ПОМОЩЬЮ И ПОД РУКОВОДСТВОМ ПОЛИТОТДЕЛОВ СОЗДАДИМ МОЩНУЮ ОРГАНИЗАЦИЮ АВТОДОРА НА СЕЛЕ

ПОПУЛЯРИЗИРУЕМ ОПЫТ ПОДБЕЛЬСКОЙ МТС

Политотдел Подбельской (Мало-Толкайской) МТС Средневолжского края поставил своей задачей в честь XVII съезда партии создать образцовую автодорожную организацию и с ее помощью организовать строительство и ремонт дорог в районе деятельности МТС.

Опыт автодорожной работы в Подбельской МТС был освещен в газете «Известия» в переводной статье и в № 24 нашего журнала за 1933 год.

Политотдел реорганизовал ячейку Автодора при МТС, сделав ее центром всех автодорожных организаций в крупных селах. В Автодор вступил весь состав политотдела и, по его примеру, председатели колхозов, секретари партийных ячеек, колхозный актив. Во главе 5 автодорожных сельских ячеек поставлены авторитетные работники.

На специальном совещании автодорожцев разработан детальный план улучшения и охраны дорог, ремонта и строительства мостов. Этот план утвержден политотделом как обязательный для всех колхозов.

Все дороги разбиты на участки по два километра. На каждый участок местная автодорожная ячейка выделила общественного дорожного старосту, который следит за состоянием своего участка, за его исправностью. Более двухсот колхозников привлечено к непосредственному наблюдению за охраной дорог и мостов.

На всех дорогах устанавливаются дорожные знаки и предупредительные сигналы, везде указываются точные границы дорог.

Чрезвычайно интересен опыт создания в МТС по образцу железной дороги специальных постов-усадб, расположенных через каждые три километра на центральном участке пути от МТС до села Большой Толкай (протяжением в 20 километров). Посты-усадбы дорожных сторожей-ремонтёров будут служить в летнее время базой для дорожностроительных работ, пунктом хранения инструментов, а также местом пи-

тания и отдыха. Зимой и осенью сторожаремонтёры должны будут охранять дороги и мосты, организуя необходимый текущий ремонт. При каждой такой усадьбе имеется лошадь и комплект простейшего дорожного инвентаря.

Автодорожная организация Подбельской МТС одновременно взялась за выполнение других важнейших задач по овладению трактором и автомашиной. Сейчас все работники политотдела изучают трактор, ячейки Автодора стали центром технической учебы.

На основе первого опыта работы автодорожной организации политотдел Подбельской МТС делает правильный вывод о том, что хорошо работающая автодорожная организация — это огромная помощь в борьбе за образцовые дороги, за овладение техникой трактора и автомобиля.

В настоящий момент, в связи с началом сельскохозяйственных кампаний и дорожностроительного сезона, политотделы МТС и совхозов должны, переняв опыт Подбельской МТС, организовать по ее примеру автодорожные ячейки, дать им хороших руководителей, обеспечить высокое качество автодорожной помощи в борьбе за культурную дорогу и за успех посевной и уборочной кампаний.

Редакция «За рулем» провела беседы с начальником политуправления НКСовхозов т. Сомс, зам. наркома совхозов т. Островским и несколькими начальниками политотделов о перспективах практической работы автодорожных организаций.

Вывод из этих бесед ясен — в каждой МТС, в каждом совхозе и колхозе должна существовать активная автодорожная организация, опирающаяся на поддержку большевистских политотделов и на оперативное руководство областных и районных советов о-ва Автодор.

Редакция

ПОЛИТОТДЕЛЫ ДОЛЖНЫ ПОМОЧЬ И ПОМОГУТ РАБОТЕ АВТОДОРОЖНЫХ ЯЧЕЕК

БЕСЕДА С НАЧАЛЬНИКОМ ПОЛИТУПРАВЛЕНИЯ НАРКОМСОВХОЗОВ т. СОМС

Нужно ли особо говорить о значении дорожного строительства для наших совхозов? Вопрос этот для всех достаточно ясен.

Тысячи усовершенствованных сельскохозяйственных машин, автомобилей и тракторов обогатили наши совхозы за последние годы. Наши совхозы представляют собой сейчас мощные механизированные с.-х. предприятия.

Перед нами конкретная задача, поставленная XVII партийным съездом, — превратить совхозы в образцовые с.-х. предприятия, завершить их механизацию.

В цепи конкретных задач, стоящих перед нами, строительство дорог должно занять одно из важнейших мест; бездорожье в совхозах в дальнейшем не может быть терпимо.

Трудно себе представить, какие колоссальные убытки наносит бездорожье совхозам. Испорчена дорога, разбит какой-нибудь маленький

мостик и машину вынуждены гнать в объезд, каждый раз прогоняя напрасно десятки километров. А сколько несчастных случаев, аварий терпит машины на заброшенных проселочных дорогах, запущенных канавах в распутицу и бездорожье. Образцовое и рациональное использование машинно-тракторного и автомобильного парка немисливо без хорошей дороги. Об этом полезно вспомнить в связи с обращением политотдела Подбельской МТС.

До сих пор мы мало уделяли внимания совхозным ячейкам Автодора. Опыт политотдела Подбельской МТС показал, какую огромную роль могут сыграть автодорожные коллективы в дорожном строительстве. Если к этим общественным организациям приложить организующую руку политотделов, то они быстро превратятся в практическую силу на разных участках дорожного строительства, в совхозных га-

ражах и тракторных парках. Каждый автодорожский коллектив совхозов, развертывая массовую работу, может вовлечь население в работу по дорожному строительству.

В условиях социалистического строительства важнейшим двигателем в борьбе за культурное дорожное хозяйство является сознательное отношение к этому делу населения и сила нашей организационной и политико-массовой работы.

Автодорожские коллективы должны подробно ознакомиться с дорожной схемой территории совхоза, границей его обслуживания, разработать план и очередность выполнения работ и выдвинуть твердые самообязательства.

Помощь и руководство политотделов в этой конкретной работе сыграют, конечно, важнейшую роль, но и коллективы сами должны повседневно укреплять и активизировать свою работу.

— Политотделы, — заявил т. Сомс, — смогли бы здесь не только помочь Автодору организовать работу, но и своим непосредственным примером по овладению техникой повести за собой широкие массы. Нет такого политотдельца, который сам непосредственно не занимался бы изучением техники всех механизмов, работающих теперь в совхозах.

Было бы очень неплохо организовать при каждом совхозе крепкую базовую ячейку Автодора, которая являлась бы центром консультации и помощи в технической учебе для ряда кружков и курсов менее крупных совхозных и даже колхозных автодорожских ячеек.

СЕЙЧАС, КАК НИКОГДА, НЕОБХОДИМО РАЗВЕРНУТЬ АВТОДОРОВСКУЮ РАБОТУ НА СЕЛЕ

БЕСЕДА С ЗАМЕСТИТЕЛЕМ НАРОДНОГО КОМИССАРА СОВХОЗОВ т. ОСТРОВСКИМ

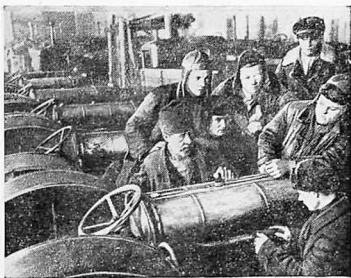
Вопрос правильной организации и использования широкой автодорожской общественности в совхозах на практической конкретной работе еще никогда не был таким злободневным и актуальным как в данное время. Опыт, проделанный в этом направлении политотделом Подбельской МТС, заслуживает самого широкого использования и популяризации среди наших совхозов.

Бюджетные ассигнования на строительство профилированных дорог недостаточны, а потому



Специальная комиссия Моссовета, проверявшая качество ремонта тракторов в мастерской Ефремовской МТС, признала ремонт удовлетворительным. На снимке — приемка отремонтированного трактора

Фото Осирко (Союзфото)



Смоленская МТС (Западная область) полностью закончила ремонт тракторов и с.-х. инвентаря. На снимке — лучшие ударники Смоленской МТС по ремонту тракторов тт. Журавлев, Камбалов, Барнев, Дробышев, Черненко, Горохов и Славин

Фото Савченко (Союзфото)

Очень важно общественное влияние автодорожских коллективов на укрепление дисциплины и бережное отношение к машинам.

Политотделы должны помочь и помогут работе автодорожских ячеек.

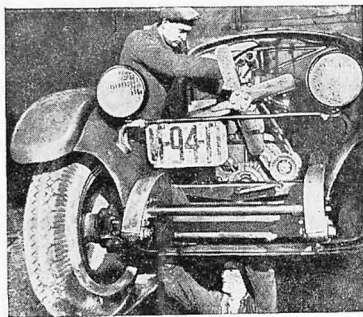
мобилизация внутренних ресурсов приобретает особое значение. Возможности совхозов в этой области огромны. В каждом из них есть все необходимые строительные материалы и машины, для дорожной работы найдется достаточное количество тракторов, дорожных машин и т. д., нужно лишь приложить к этому живую энергию и инициативу автодорожских коллективов. Создание базовых ячеек при совхозах по примеру Подбельской МТС является важнейшим моментом, предопределяющим успех этой работы. Совершенно понятно, что организация таких ячеек в совхозах немислима без помощи политотделов.

Руководство политотделов работой таких базовых автодорожских ячеек особенно важно потому, что в их задачу входит оказание помощи и организация работы в отделениях совхозов и в близлежащих колхозах.

Разукрупнение совхозов вызывает неотложную необходимость в улучшении дорожных путей вновь созданных совхозов. Их надо непосредственно связать с дорогами, идущими на железнодорожные станции, элеваторы и т. д. Базовые ячейки должны энергично включиться в эту работу.

Большой интерес представляет также опыт Подбельской МТС по охране дорог. Автодорожский актив многое мог бы сделать и в этом направлении.

Не менее важным является вопрос о подготовке автотракторных кадров. Квалификация наших трактористов и шоферов далеко не соответствует предъявляемым требованиям. Все они в большинстве не так давно оставили примитивные крестьянские хозяйства и с ними предстоит



Лучшие слесари мастеровских Симферопольского зерносовхоза т. Напоров и Манзенко ремонтируют мотор автомашины
Фото Ильсарова (Союзфото)

большая работа. Эти кадры должны овладеть своим делом в самый кратчайший срок. Они должны дополнить свои производственные навыки техническими знаниями.

ПОЛИТОТДЕЛ ДВИНУЛ ВПЕРЕД ДОРОЖНЫЕ РАБОТЫ

БЕСЕДА С НАЧАЛЬНИКОМ ПОЛИТОТДЕЛА САРАНСКОЙ МТС (МОРДОВСКАЯ АВТОНОМНАЯ ОБЛАСТЬ) т. БАЖАНОВЫМ

До последнего времени Мордовская автономная область по состоянию дорог была, пожалуй, самой отсталой областью.

Саранский район ничем в этом отношении не отличался от других районов. Распутица, бездорожье и непролазная грязь на долгие месяцы отрывали наши колхозы от районных центров. Осенью и главным образом весной всякая отдаленная поездка была буквально сопряжена с риском поломать телегу или искалечить лошадь.

В прошлом году, с момента организации политотдела, состояние дорог нашего района стало быстро улучшаться. С наступлением весны мы тотчас же взялись за строительство и ремонт дорог и починку мостов. Однако нужных темпов в работе не было.

Здесь-то и пришла на помощь автодорожная общественность. Почти одновременно с Подбельской МТС нашим политотделом была организована крепкая автодорожная ячейка. Вся ее работа направлялась политотдельцами, которые являлись в то же время самыми активными членами автодорожного коллектива. Во всех наших 30 колхозах были проведены автодорожные ми-

сейчас около 200 тыс. трактористов и шоферов проходят подготовку на сдачу техминимума. В совхозах работают 3 тыс. автодорожных кружков и свыше 7 тыс. кружков для трактористов. Все они снабжены учебными пособиями, плакатами, диаграммами и т. д. Мы посылаем в совхозы бесконечное количество инструкций и руководств по ремонту и эксплуатации машин, но этого конечно недостаточно. Здесь нужны живые люди.

Базовые ячейки Автодора, используя все материально-технические возможности в совхозах, должны стать руководящими организационными центрами по овладению техникой трактора и автомобиля, по технической пропаганде и повышению практических знаний трактористов, а также по подготовке автодорожных кадров.

— Автодор,—говорит т. Островский,—должен решительно включиться в работу по осуществлению задачи, поставленной XVII партсъездом,—о превращении совхозов в образцовые с.-х. предприятия на основе упорной работы по освоению техники. И в плане этой задачи должна быть осуществлена организационная перестройка автодорожных ячеек при совхозах.

Этот год должен стать переломным годом в работе сельскохозяйственных ячеек Автодора. Популяризация опыта полготдела Подбельской МТС сыграть в этом важнейшую роль.

тинги, беседы. Колхозным ячейкам были даны указания и практическая помощь. Эта предварительная работа дала в дальнейшем большие результаты. На строительство нашей центральной дороги Саранск—Кочкурово двинулись телеги со строительным материалом—песком и булыжником. Усилились темпы работ и на самом строительстве. Каждый участок этой дороги был прикреплён и находился под контролем автодорожной ячейки, которая отвечала за работу на этом определенном участке.

Энергичная работа Автодора значительно подняла активность населения в труду. Ряд колхозов—«Новый мир», «Пятилетка» и другие—перевыполнили свои обязательства по труду более чем на 30 проц. По инициативе автодорожного коллектива колхоза «Новый мир» сверх плана была проведена прекрасная дорога, соединившая колхоз с центральной дорогой Саранск—Кочкурово.

По опыту 1933 года мы при помощи автодорожных ячеек колхозов подготовим сейчас новое дорожное строительство в нашем районе.

ПРОБУДИТЕ К ЖИЗНИ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ АВТОДОР

БЕСЕДА С ПОМ. НАЧАЛЬНИКА ПОЛИТОТДЕЛА КОРСАКОВСКОЙ МТС, ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО КРЯЯ т. МАКУШИНЫМ

Работа Автодора в Дальневосточном крае находится в самом плачевном состоянии. Если взять, к примеру, наш район, то здесь вообще отсутствует какая бы то ни была автодорожная работа. Даже само существование Край-автодора невольно вызывает сомнение—ни в колхозах, ни в самой МТС нет ни одной автодорожной ячейки.

Я пришел в политотдел в апреле 1933 г. МТС в это время готовилась к строительству

шоссейной дороги от Корсаковки до деревни Барсовки, которая должна была соединить МТС с Никольск-Уссурийском. Заготовка стройматериалов и строительство начались с большим опозданием. Тракторы и другие машины хотя и были выделены в достаточном количестве, но строительство поднималось очень медленно и в результате так и не было закончено. Нехватало живых и активных людей, которые бы взяли это дело в свои руки.

Окончание этой важнейшей для всего нашего района дороги является первой задачей, на которую мы должны будем мобилизовать наших новых молодых автодорожцев.

Опыт политотдела Подбельской МТС будет нами безусловно использован в этом году очень широко. Приступая к работе, я в первую очередь возьмусь за организацию автодорожских коллективов при МТС и колхозах. По примеру политотдела Подбельской МТС мы будем организовывать и руководить работой колхозных

ячеек через базовую ячейку МТС. Мы используем опыт Подбельской МТС и в части организации общественной охраны и ремонта дорог.

Однако все это не освобождает краевые и районные организации Автотора от их прямых обязанностей, в том числе популяризации опыта Подбельской МТС среди всех политотделов Дальневосточного края. Бездеятельности краевого совета Автотора должен быть положен конец.

ПОСЛЕДУЕМ ПРИМЕРУ ПОДБЕЛЬСКОЙ МТС

БЕСЕДА С ЗАМ. НАЧАЛЬНИКА ПОЛИТОТДЕЛА АЧИЦКОЙ МТС
КРАСНОУФИМСКОГО РАЙОНА, СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ т. СТАХЕЕВЫМ

— В районе нашей МТС имеются две шоссе-ные дороги протяжением в 40 километров и сотни грунтовых проселочных дорог, связывающих колхозы. Шоссе неплохое, но проселки находятся в таком скверном состоянии, что вопрос об их ремонте и содержании встает немедленно и в очень острой форме.

Выборы, поломанные, расшатавшиеся мосты, канавы часто делают дорогу непроезжей и это задерживает своевременную доставку разных грузов и перевозку хлеба осенью. Ломаются автомобили и телеги.

Ремонт дорог мы проводим силами колхозников, но, во-первых, не всегда своевременно, во-вторых, качество ремонта неудовлетворительно. После ремонта, глядишь, прошло 1—1½ месяца, а ездить опять стало тяжело.

Причина этого ясна: нет систематического ремонта и наблюдения за содержанием дорог. В этом повинны, главным образом, районные организации. Поэтому нельзя не привлекать Подбельскую МТС, где ремонту и охране дорог придано большое политическое значение и где этот вопрос разрешается в новом виде.

Я намерен поставить в нашей МТС вопрос об использовании опыта Подбельской МТС: создать на территории Ачицкой МТС мощную автодорожную организацию, при помощи кото-

рой может быть значительно улучшено наблюдение за дорогами и их ремонт.

Это тем более необходимо сделать, так как районная Красноуфимская автодорожная организация абсолютно бездействует, вернее—ее вовсе нет.

Перенесение центра тяжести автодорожной работы из Красноуфимска непосредственно в район действия МТС позволит поставить работу Автотора на действительно практические рельсы, вовлечь в Автотор большое количество колхозников и продуктивнее вести подготовку кадров трактористов и шоферов из колхозников.

Совершенно ясно, что методы организации автодорожной работы, применяемые в Подбельской МТС, могут и должны быть применены и у нас, как, впрочем, и во всех МТС.

Создание дорожной инспекции из актива колхозников даст возможность иметь неослабное наблюдение над дорогами и вовлечь в активную автодорожную работу сотни колхозников. Опыт создания в колхозах общественных инспекций по качеству сева, по уборке и пр. полностью оправдал себя, надо думать, что и организация колхозной дорожной инспекции также принесет большую пользу. Постоянное наблюдение за дорогами и их ремонт позволят покончить с кампанейщиной в этом деле.

В НАШЕЙ МТС ДОРОГИ ПЛОХИ

БЕСЕДА С ЗАМ. НАЧАЛЬНИКА ТАРАСОВО-МИЛОВСКОЙ МТС, ЛЕОНО-КАЛИТИНСКОГО РАЙОНА, АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКОЙ ОБЛАСТИ, т. ЗЕЛЕНКОВЫМ

— В нашей МТС,—говорит т. Зеленков,—дороги не плохие, но мосты находятся в отвратительном состоянии. Их давно не ремонтировали и езда по ним иногда прямо опасна.

Все руководство работой по ремонту дорог и мостов сосредоточено в районе и сельсоветах, непосредственно политотдел этим делом не занимается. Между тем явно назрела необходимость коренной реорганизации дела ремонта и ухода за дорогами, и политотдел должен в этом деле сказать свое веское слово.

В настоящее время я перевожусь на должность начальника политотдела Мирзачульской МТС, одной из крупнейших МТС Узбекистана, обслуживающей 56 колхозов.

Как известно, дороги в Узбекистане оставляют желать лучшего, автодорожная работа также нуждается в сильном развитии. Поэтому я считаю своим долгом перенять опыт Подбельской МТС и действительно по-большевист-

ски наладить автодорожную работу и охрану дорог в новом месте своей работы.

Создание крупной автодорожной организации в МТС Узбекистана, с одной стороны, явится большим политическим и культурным делом, с другой—позволит привести в порядок дороги и мосты на территории, еще бедной хорошими путями сообщения.

Вместе с тем организация Автотора сумеет правильно поставить в районе МТС ремонт и эксплуатацию машин, складское и гаражное хозяйство, провести подготовку и переподготовку кадров шоферов и трактористов из местных жителей.

Я постараюсь в дальнейшем поделиться опытом своей работы с читателями журнала «За рулем» и рассказать, как нам удалось применить у себя опыт Подбельской МТС, являющейся одной из передовых в области вовлечения колхозников в Автотор и автодорожное дело.

ЗЕЛЕННЫЕ НАСАЖДЕНИЯ — ЛУЧШАЯ ЗАЩИТА ДОРОГ ОТ РАЗМЫВА И СНЕЖНЫХ ЗАНОСОВ

IV сессия ВЦИК в декабре прошлого года, заслушав доклад т. Лебеда о дорожном строительстве, приняла решение, в котором затронуты все важнейшие вопросы, связанные с строительством и содержанием дорог. Сессия дала также подробные установки по вопросам проектирования, строительства и постоянного ремонта грунтовых дорог в целях полного обеспечения непрерывности движения.

Однако своевременный ремонт не может в полной мере гарантировать бесперебойности движения на наших низовых дорогах по ряду причин, а именно, вследствие трудности быстрого повсеместного снабжения дорог прочной одеждой и надежной тягой, не разбивающей слабого полотна; новизны дела регулярного ремонта и отсутствия у населения и технического персонала соответствующих навыков, гарантирующих исправление повреждений в самом начале их возникновения; отсутствия под рукой дешевого материала — хвороста, кольев, дерна, особенно в безлесных местностях, и недостатка рабочих рук в ответственные периоды весенней и осенней распутицы.

Главная же причина заключается в наличии ряда угрожающих явлений, связанных с воздушным движением и характером водного стока, зависящим от разнообразных почвенных условий и рельефа.

Ветер сильно затрудняет движение при встречном или боковом направлениях, особенно в распутицу, в местах открытых, не защищенных лесом. Ветер развевает и переносит снег (поземка), а также пыль и песок в районах слабых почв, легко разбиваемых при движении. Бывают и комбинированные заносы — песчано-снежные, особенно распространенные и опасные на юго-востоке, в Казакстане, в Сибири.

Такие заносы, особенно снежные — зимой, распространенные почти повсеместно, на длительные сроки приостанавливают движение на автодорогах. Ликвидация таких заносов требует сложных приемов механической расчистки и

привлечения больших масс населения и притом в трудных условиях снежных выюг.

Размывающая сила воды, образующая смывы почвы, овраги, горные потоки и оползни, создает постоянную угрозу путям сообщения в районах со сложным рельефом, и особенно в местах гористых. В отдельных случаях размывающая сила воды приводит к сплошному заносу полотна дороги песчаными или каменными отложениями вплоть до полного «погребения» старого полотна, как это наблюдается на перевальных дорогах Кавказа. Такое же «погребение» пути бывает и в результате песчаных заносов и черных бурь, когда полотно, занесенное толщей песка или пыли, становится трудно проходимым или просто недоступным для пользования.

Учет этой природной обстановки со всеми угрожающими явлениями является вопросом первоочередного порядка, если мы хотим вступить на путь наиболее длительного и дешевого устранения или смягчения вредных влияний, связанных с деятельностью ветра и воды.

Однако эта обстановка не всегда является неизменной. Следует отметить, что природные условия значительно ухудшаются в связи с уничтожением в непосредственном соседстве с дорогами растительного покрова — древесного и травянистого.

Значение природной растительности для путей сообщения доказано практикой наших железных дорог. На участках ж.-д. пути, расположенных среди лесной растительности, снежных заносов почти не бывает. Того же эффекта можно достигнуть и в безлесных местностях путем создания снегозащитных лесных полос. Укрепление с помощью растительности песков, прилегающих к полотну дороги, устраняет песчаные заносы обширейших пустынь Средней Азии. Это ярко выразилось в известных работах лесовода Палецкого на Среднеазиатской железной дороге от Красноводска до Ташкента.



Участники субботника по заготовке посадочного материала для озеленения тракта Чебоксары — Канаш

Из фотоальбома
Чувашдортранса

Сортировочный склад посадочного материала по озеленению тракта Чебоксары—Канаш

Из фотоальбома Чувашдортранса



Отсюда напрашивается прямой вывод, что плановое озеленение путей сообщения соответствующими культурами древесной и травянистой растительности является самым действительным, длительным и дешевым средством борьбы с вредными природными влияниями на дорожное полотно (сила ветра и воды).

Применение «живой защиты» от вредных влияний на железнодорожных путях практикуется свыше полувека, и это дало возможность выработать вполне проверенные методы борьбы и создать на ряде железных дорог образцовые древесные культуры, весьма ценные не только по своему защитному, но и по производственному значению.

В борьбе с размывами необходимо применять приемы, разработанные и проверенные более чем 30-летней практикой нашей мелиорации. Здесь иногда приходится распространять культуры древесных и травянистых пород далеко от полотна к начальным точкам размыва, как это наблюдается в борьбе с оврагами и потоками. Такое же распространение защитных культур за пределы полос отчуждения необходимо в борьбе с крупными песчаными массивами. Все это потребует дополнительной прорезки к дорогам значительных площадей и неудобных земель, могущих составить с примыкающими полосами отчуждения достаточно крупные отводы, которые наиболее целесообразно называть «полосами живой защиты путей сообщения».

Организуя зеленую защиту при гужевых дорогах в масштабе СССР, необходимо учесть и использовать богатый опыт железных дорог в борьбе со снежными и песчаными заносами и размывами, применяя его основные установки.

Однако, учитывая специфику автодорожного дела, иные профили и уклоны, иной характер и размер полотна, иную тяговую силу и подвижной состав и т. д., нельзя ограничиться простым копированием. Поэтому необходимо заняться разработкой вопроса соответствующей методики организации территории, вопросами

подготовки кадров, привлечения широкой общественности и т. д.

В настоящее время работы по живой защите путей находятся в зачаточном состоянии и ограничиваются отдельными и притом разрозненными начинаниями, главным образом, на дальних окраинах—Восточной Сибири, Бурято-Монгольской республики, Западной Сибири и Чувашии. Органы дортранса, научные учреждения и общественность до сих пор не уделяли должного внимания вопросам широкого и планомерного озеленения дорог.

В заключение следует заметить, что зеленые защитные насаждения на огромном протяжении дорог помимо своей прямой задачи—обеспечения бесперебойности движения—будут в дальнейшем источником ценной продукции—поделочной, топливной, технической и даже пищевой при условиях правильного внедрения в полосы разнообразных плодовых пород. Яркий пример этого мы видим на дорогах Германии.

Маскировочные свойства зеленых насаждений общезвестны и пояснений не требуют. При использовании быстрорастущих пород, как-то: ивы, тополя, березы и некоторых травянистых растений, можно разрешить в короткий срок задачу снабжения пути разнообразным материалом для ремонта полотна, мостов, разных ограждений в виде хвороста, кольев, брусьев и т. п. Следует особо подчеркнуть при этом дешевизну указанных материалов, легкость их заготовки и огромное снижение расходов по подвозу, обычно дорогому и трудному в беслесных районах.

Не следует также забывать, что зеленые насаждения на шоссечных дорогах, помимо узко защитных и производственных целей, должны сыграть немалую роль в создании той сети защитных сельскохозяйственных полос, которые в настоящее время признаны одним из мощных и действительных средств в борьбе за урожай путем улучшения природных условий наших степных районов.

В. Борткевич, А. Лохвицкий

Коллектив Сталинградского тракторного завода под непосредственным руководством и с помощью Центрального комитета партии во главе с т. Сталиным осуществил мечту В. И. Ленина: **12 апреля с конвейера СТЗ сошел стотысячный трактор.**

ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОСТРОИТЕЛЬНЫХ ДВОРОВ

На местах ощущается острый недостаток в самых необходимых дорожных машинах. Производство Дормашобъединения все еще явно отстает от громадных, все возрастающих потребностей местного дорожного строительства. Поэтому места и в первую очередь дорожные отделы при риках, а также сельсоветы, колхозы и совхозы должны сами озаботиться производством простейших дорожных машин.

Установка взята на то, чтобы каждый колхоз выпустил собственными средствами и силами минимальное количество деревянных утюгов, канавкопателей, волокуш и т. п. к строительному сезону.

Тут особенно важно создание постоянных дорожных бригад. Как показали многочисленные опыты, колхозы, которые выделяют специальные бригады для выполнения дорожных работ, успешно выполняют и перевыполняют планы дорожного строительства, и качество самого строительства при этом более высоко.

Объясняется это накапливающимися навыками в труде. Обычно в постоянные дорожные бригады направляются те колхозники, которые хорошо знакомы с дорожным строительством и охотно берутся за дорожные работы.

В составе бригад (особенно в районах отхожего промысла) должны быть люди массовой квалификации — плотники, кузнецы, каменщики. При их помощи постоянные дорожные бригады колхозов могут с большим успехом изготавливать простейшие дорожные машины.

Подчеркивая необходимость добиться непрерывности в дорожных работах, Главдортранс усиленно рекомендовал местам еще с начала зимы использовать колхозные дорожные бригады для усиления производства простейших дорожных машин и ремонта дорожного инвентаря.

База строительства дорожных машин — это строительные дворы. Последние организуются дорожными отделами риков или МТС в пунк-

тах заготовок строительных материалов, при лесных складах, где имеется много строительных отходов, или непосредственно на местах дорожных работ. Дорожные бригады колхозов в порядке трудового участия в дорожном строительстве производят и ремонтируют в приспособленных строительных дворах дорожные машины, необходимые для колхозов и сел.

Тут объединяется работа дорожных бригад двух или нескольких колхозов под руководством опытного техника. Это дает возможность наиболее рационально использовать наличные строительные материалы, усилить строительство наиболее желательного типа дорожных машин, с наиболее правильным разделением труда членов дорожных бригад.

Квалифицированные рабочие силы постоянных дорожных бригад могут быть направлены (и в значительной мере уже направляются) не только на строительство дорожных машин, но и на постройку труб и деревянных одноступенчатых мостов с последующей сборкой их на месте.

Совершенно очевидно, что строительство деревянных мостов на строительных дворах, освобождая от перевозки излишней древесины (отходы), дает возможность лучше использовать труд квалифицированных рабочих и вместе с этим обеспечивает постоянный технический надзор и лучшую организацию работ.

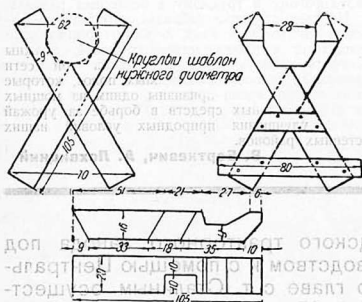
Главдортранс РСФСР усиленно рекомендует строительство стандартных деревянных мостов малых отверстий по конвейерному методу техника Дорожкина. Конвейер осуществляется при помощи козел-шаблонов, которые состоят (см. черт.) из двух бревен, соединенных крестовым сопряжением, и расшитыми двумя поперечинами в нижней части козел и у соединения. Верхняя часть козел сделана в виде гаечного ключа.

Козлы-шаблоны служат для обработки деталей моста, причем для каждой детали изготавливаются отдельные козлы-шаблоны соответственно размерам и расположению врубок обрабатываемой детали.

При устройстве строительного двора штабелей бревен располагаются по ассортименту и размерам лесного материала рядом с козлами-шаблонами, на которых производится обработка соответствующих деталей моста. Сами козлы-шаблоны располагаются в порядке, обеспечивающем поточность производственного процесса. Подача лесного материала из штабелей на козлы-шаблоны производится по скатам.

Высчитано, что применение метода техника Дорожкина при строительстве мостов малых отверстий на 55 проц. повышает производительность труда и на 54 проц. удешевляет стоимость постройки одного погонного метра моста.

Правильная организация постоянных дорожных бригад и их активная работа на ближайших строительных дворах должны обеспечить «круглогодие» дорожные работы. На это рассчитывал Главдортранс РСФСР, когда обязывал местные дортрансы организовывать на ме-



Козлы-шаблоны для постройки стандартных деревянных мостов по конвейерному методу техника Дорожкина

В этом году в области строительства мостов и путепроводов достигнут рекордный уровень. В настоящее время в области ведется строительство 12 мостов и путепроводов общей протяженностью 10,5 км.

Мост через реку у села Арапово Краснослободского сельсовета, Тамбовского района, ЦЧО, угрожает обвалом из-за ветхости.

Фото Н. Мамаева



стах строительные дворы, максимально используя рабочую силу колхозных дорожных бригад. С I квартала 1934 г. должна была развернуться интенсивная работа дорожных бригад на строительных дворах и строительных (переносных) площадках по производству дорожных машин и стандартных частей мостов и труб.

По далеко неполным данным в Московской области уже имеется не менее 25 стройдворов, причем многие из них используют метод т. Доржикина с участием колхозных дорожных бригад. Крупные строительные дворы организованы на Средней Волге, в Мордовии, в Зап. области, в Крыму и в других областях и республиках РСФСР.

Как общее правило, места не считают нужным сообщать в Главдортранс, как развернулась сеть строительных дворов, насколько про-

дуктивна их работа, в какой мере используются на стройдворах организованные силы колхозных дорожных бригад.

Что касается Цудортранса, то он совершенно не имеет сведений, как поставлено это дело в ряде союзных республик. По всем данным во многих районах и областях не имеют представления о новой форме дорожных строительных организаций в виде стройдворов.

Автодорожные организации на местах должны заинтересоваться стройдворами, должны принять все меры для увязки работы их с колхозными и совхозными бригадами.

Следует выявить опыт работы отдельных строительных дворов и сделать его достоянием всех дорожных организаций.

М. С.

ШКОЛЬНИКИ, ПИОНЕРЫ, ЮНЫЕ ДРУЗЬЯ АВТОДОРА, ВКЛЮЧАЙТЕСЬ В БОРЬБУ ЗА ОЗЕЛЕНЕНИЕ ДОРОГ!

Древонасаждение на дорогах создает надежную защиту от снежных и песчаных заносов, укрепляет дорожное полотно, увеличивает площадь древесной растительности и придает дорогам культурный вид.

До последнего времени этой важнейшей задаче уделялось слишком мало внимания. Ни местные советы, ни дортрансы, ни автодорожные организации не занимались вопросом озеленения дорог вплотную, и опыт работы Автодора по древонасаждению ограничивается лишь маленькой республикой Чувашией.

В Чувашии отдельные автодорожные организации и кружки юных друзей Автодора в прошлом году заготовили саженцы, организовали питомники и озеленили тракт Чебоксары—Канах и некоторые другие участки.

В этом году участие школьников, пионеров и юных друзей Автодора в работах по озеленению дорог должно быть значительно расширено.

Недавно ЦБ ДКО при ЦК ВЛКСМ, Наркомпрос и ЦС Автодора предложили всем областным, краевым и республиканским отделам народного образования, советам Автодора и руководителям пионерских организаций закрепить за районами, а внутри районов за школами,

пионеротрядами и кружками ЮДА дорожные участки, на которых необходимо организовать посадку деревьев, уход и наблюдение за посаженной зеленью. Предложено также приступить к закладыванию питомников и т. д. Озеленение должно проводиться в первую очередь на подъездных путях к гаражам, промышленным центрам, совхозам, колхозам, МТС и на участках дорог, наиболее подверженных заносам и разрушениям.

Отделы народного образования, советы Автодора и пионерские организации должны добиться выделения земельных участков для закладки питомников по выращиванию посадочного материала. К питомникам должны быть прикреплены лучшие кружки юных дорожников, юнатов и сельскохозяйственных опытных.

Задача местных организаций Автодора—развернуть широкую агитмассовую работу по разъяснению задач дорожного древонасаждения. Для этого необходимо использовать пионерские сборы и групповые собрания, занятия кружков ЮДА, местную детскую и педагогическую печать, а также организовать по радио беседы, знакомящие детей с различными видами посадочного материала, правилами посадки и ухода.

СЕКРЕТЫ ПОБЕДЫ БОРСКОЙ МТС

По распоряжению наркома земледелия т. Яковлева приемка отремонтированных тракторов во всех машинно-тракторных станциях нашего Союза должна была производиться специальными техническими комиссиями.

Мне случилось в конце зимы 1933 года работать в одной из таких комиссий в Горьковском крае.

В течение нескольких дней мы объехали ближайшую МТС и попали в Борскую машинно-тракторную станцию.

Папка актов, которую бережно хранил в своем портфеле наш бригадир, красноречиво свидетельствовала о том, что далеко не все МТС успели подготовить автотракторный парк к посевной. В одном из актов указывалось: «Ремонт тракторов проведен плохо». В другом говорилось: «Работники МТС к ремонту относятся наплевавшие».

После целого дня, проведенного в Борской МТС, и после того как все машины были опробованы, мы сели за составление акта в кабинете директора МТС.

— Да что же тут писать, — говорит наш бригадир т. Виноградов, — только три слова: «тракторы отремонтированы хорошо».

Действительно, из всех отремонтированных тракторов не было ни одного, который работал бы плохо и имел дефекты. Все машины были отремонтированы отлично и не только отремонтированы, но и собраны так хорошо, что ни течи воды, ни пропуска газов, ни отсутствия даже второстепенных болтов и гаек не было.

Пока работники нашей бригады составляли акт, я разговорился с техническим руководителем МТС — механиком т. Михеевым.

— В чем секрет успеха вашей работы? Как вы добились того, что все тракторы, выпущенные вами из ремонта, действуют отлично?

— В начале февраля 1933 г., — отвечал т. Михеев, — мы в нашей МТС закончили ремонт агрегатов и приступили к сборке. Первые два трактора имели много дефектов. При испыта-

ниях эти дефекты были обнаружены, и всем сразу стало ясно, что если все машины будут так же плохо работать во время весеннего сева, то это неизбежно приведет к срыву программы полевых работ.

Вечером в тот же день собрал нас, рабочих мастерской, директор и говорит: «Что же это такое значит, ребята? Почему ты, т. Михеев, не следила за сборкой?» — обращается он ко мне. На такой вопрос ответить можно только делом. И вот поэтому на другой день я пришел в мастерскую раньше всех, собрал инструмент, осмотрел его. Выяснилось, что многие из молотков имеют поломанные ручки, согнутые зубила, ключи имеют неправильную форму. Осмотрел ящики собранных верстаков. Ни в одном из них не оказалось нужных для сборки материалов и мелких частей.

Когда пришли рабочие, я выделил кузнеца и слесаря на ремонт инструмента. Маляру поручил заготовить сурик, вырезать из войлока прокладки и из пенки изготовить сальники.

На складе у нас было много лома, старых непригодных частей. Мы сняли с них гайки, болты, шайбы.

Через три дня у нас в мастерской было все необходимое для сборки. Поэтому и качество работы стало лучше. Бывало, понадобится рабочему ключ, а ключа под рукой нет. Вот он поинцет, поинцет, возьмет ключ большего размера и с помощью этого ключа и отвертки затянёт кое-как гайку. Или другой пример: для того, чтобы произвести соединение двух агрегатов, нужно, скажем, немного сурика, сальник и пара болтов, а этого нет. Тогда рабочий поневоле начинает рассуждать так, что, мол, не беда, если без таких «пустяков» произвести сборку. А тут глядишь — части грязные да прокладка порвана. Вот и выходит, что после такой сборки из трактора, как из решета, течет, стелется он, дребезжит и для работы совершенно непригоден.

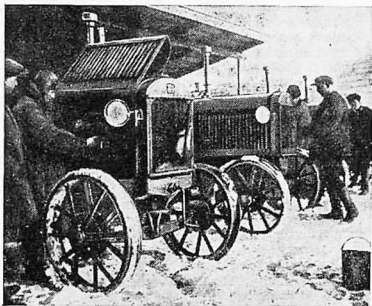
Сам я тогда в МТС был человеком новым, раньше работал на заводе, и думалось мне, раз, мол, рабочие не спрашивают, как и что нужно делать, — значит все обстоит хорошо. Они там тракторы собирают, а я в другом конце мастерской ремонтирую сложные части. Это значит инструктажа не было.

Когда же мы обеспечили сборку инструментом, материалами и частями, дефектов стало значительно меньше. К тому же я сам стал вникать во все детали.

Собираемые части стали промывать. Ведь грязь, попавшая внутрь машины, увеличивает износ, к тому же она мешает правильной подтяжке креплений. Если я видел, что промывка не производится, то требовал, чтобы собранную группу деталей разобрали и произвели промывку.

Очень важное значение при сборке имеет правильная затяжка болтов и гаек. Если, например, при установке головки блока мотора произвести подтяжку поочередно каждого болта до отказа, то получится перекос, вследствие чего будут пропускать газы через прокладку, может даже получиться трещина в головке.

То же надо сказать и про другие крепления. Когда одна часть к другой крепится несколь-



Гребеновская МТС Харьковской области получила четыре новых трактора ХТЗ. На снимке — опробование полученных тракторов

Фото Гавриленко (Союзфото)

кими болтами, нужно, чтобы они затягивались все сразу—постепенно, только в этом случае затяжка будет правильной—равной.

Многие детали трактора имеют тугую посадку: голыми руками их не установишь. Если эти детали подгонять ударами молотка или каким-либо тяжелым предметом, то это неизбежно приведет к тому, что поверхности деталей окажутся испорченными. Все такие части нужно устанавливать с помощью специальных приспособлений, которые имеются в каждой мастерской.

Теперь о шплинтовке. Некоторые рабочие думают так: раз, мол, гайка или болт затянуты туго, то зачем же их шплинтовать—все равно не отвернутся. На деле же выходит иначе. Во время работы незашплинтованная гайка постепенно расшатывается и отвертывается. Отвернулись одна-две гайки—часть потеряла крепление, значит происходит поломка, подчас очень серьезная, вызывающая длительный простой трактора. Вот поэтому шплинтовка необходима.

НОВАЯ ГОЛОВКА для РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ТОПЛИВА

Наиболее интересной технической новинкой последнего парижского автомобильного салона, заслуживающей того, чтобы на ней подробно остановиться, является головка, изобретенная инженером Багнуло. Ценность изобретения состоит в том, что оно позволяет использовать в обычных моторах разнообразные сорта топлива.

Принцип, положенный Багнуло в основу его изобретения, состоит в том, что в его головке создаются равные и вполне достаточные для всех жидких топлив условия газификации (т. е. обращения топлива в газообразное состояние) при самом незначительном количестве воздуха, что полностью предохраняет получающуюся смесь от преждевременной вспышки.

Для этой цели Багнуло предусмотрел в своей головке специальную небольшую сферическую предкамеру (см. рис.), в которую топливо поступает через специальный клапан В. Топливо подается в предкамеру в виде чрезвычайно богатой смеси (т. е. содержащей относительно большое количество воздуха) из карбюратора специальной конструкции (с левой стороны головки) через отдельное для каждого цилиндра отверстие С и общий топливный коллектор.

Клапан, выпускающий топливо в предкамеру, приводится в действие от коромысла нормального впускного клапана N, который в данном случае служит исключительно для всасывания чистого воздуха в цилиндр двигателя. Клапаны действуют одновременно: при ходе всасывания вместе с поступлением в цилиндр чистого воздуха в предкамеру (благодаря получающемуся разрежению в ней) затягивается богатая смесь чистого-либо топлива. Благодаря незначительному количеству в смеси воздуха она практически является несгораемой. Попадая в раскаленную предкамеру, хорошо изолированную от охлаждаемой части головки, смесь быстро газифицируется. Затем при ходе сжатия, когда в предкамеру начинает поступать сжимаемый воздух через отверстие L, смесь в значительной мере обедняется и к моменту конца сжатия приобретает необходимый для горения состав. Тогда искра электрической свечи С производит вспышку и

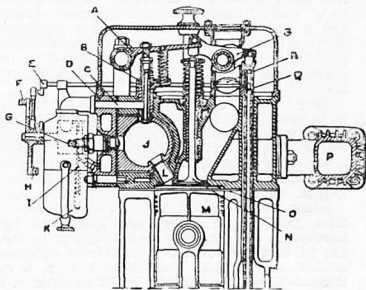
особо надо сказать о регулировке. Ни в коем случае нельзя производить регулировку кое-как, на-глазок. Плохо отрегулированные клапаны, подшипники, муфта сцепления и другие части трактора, требующие регулировки, нарушают правильную, четкую работу механизмов, вызывают быстрый износ деталей, а следовательно, понижают производительность машины в целом.

Регулировку нужно производить согласно установленным заводом правилам, пользуясь для этой цели специальными инструментами.

Собирая тракторы, мы строго соблюдали все эти правила. Окружавшие нас рабочие, слушавшие рассказа Михеева, все время подавали свои замечания. Видно было, что такая постановка дела встречает полное одобрение со стороны ремонтных рабочих. Благодаря этому в прошлом году Борская МТС заняла одно из первых мест в Горьковском крае по ремонту тракторов и на этот раз краевая комиссия признала производство ремонта образцовым.

Д. Герман

под давлением частичного сгорания смеси в предкамере весь заряд выбрасывается через то же отверстие L в камеру сгорания, где и происходит далее нормальный рабочий процесс.



Таким образом головка Багнуло в большой мере напоминает обычный форкамерный быстроходный дизельный мотор. Однако она выгодно отличается от последнего, во-первых, тем, что дает возможность использовать также и легкие топлива, а во-вторых, не имеет сложного впрыскивающего насоса, являющегося самым дорогим агрегатом в дизеле.

Изобретение инж. Багнуло имеет громадное техническое значение и может стать особенно ценным в наших условиях, учитывая те разнообразные ресурсы жидких горючих, которыми так богат Советский союз и которые мы сплошь и рядом не можем использовать в моторах обычного типа.



Ремонтная мастерская на автомобиле в составе агитколонны Автодора на уборочной в 1933 году
 Фото Воронцова

ПОХОДНЫЕ АВТОРЕМОНТНЫЕ МАСТЕРСКИЕ

Острая нужда в ремонтных средствах особенно сильно ощущается в совхозах и колхозах, где большинство автомашин эксплуатируется в напряженных условиях сезонных кампаний и где поэтому чаще возникает необходимость в ремонтах. Организация же стационарных ремонтных мастерских там, где применяется переброска автоколонн из одного района в другой, невыгодна.

Ремонт в мастерских походного типа особенно необходим в тех случаях, когда требуется срочный ремонт на месте, когда доставка неисправных машин связана с большой потерей времени и встречается какие-либо технические затруднения в отношении передвижения или вызывает чрезмерные расходы.

Походные авторемонтные мастерские могут быть двух типов: работающие как часть стационарной мастерской и опирающиеся на нее, как на базу для стоянки, пополнения оборудования, материалов, запчастями и т. п. и самостоятельные следующие за автоколоннами, т. е. походный тип.

Принимая во внимание отсутствие стандартов для типовых походных ремонтных мастерских, Центральный автоэксплуатационный научно-исследовательский институт Цудортранса (ЦАНИИ) разрабатывает такой тип передвижной мастерской, которая могла бы обслужить автотранспорт в период с.-х. кампаний, на лесозаготовках, на трактах большого протяжения и т. д.

Походная ремонтная мастерская рассчитана на возможность производства в ней всех видов ремонта за исключением капитального. В круг работы походной ремонтной мастерской входит «ремонт 1» и «ремонт 2», смена и вулканизация шин, зарядка и ремонт аккумуляторов.

Для производства всех этих работ необходимо иметь следующее оборудование: токарный и сверлильный станки, горно, мотор ста-

ционарного типа, приспособление для заливки коренных подшипников, лампа для плавки баббита, приспособление для расточки коренных подшипников, прибор для шлифовки клапанов, козлы для мотора, съемники, набор разветок рычаги для разводки рессор, электрическая дрель, аппарат для сварки и резки, верстак, настольные параллельные тиски, поверочная плита, аппарат для вулканизации шин, прибор для зарядки и ремонта аккумуляторов и др.

Каждая автоколонна в зависимости от ее численности должна иметь одну или две походные ремонтные мастерские. Для того чтобы такая мастерская могла вместить все необходимое оборудование, особое внимание должно быть обращено на выбор подвижного состава мастерской, на увеличение провозной способности машины и полезной площади кузовов. Здесь, естественно, должен стать вопрос об использовании ходовой машины (тягача) с прицепной платформой. Однако в условиях посевной, уборочной и других кампаний автопарк зачастую обслуживает районы с плохими дорогами. Опыт автоколонн Автодора, работавших на посевной и уборочной в течение последних трех лет и обслуживавших отдаленные районы походными мастерскими, говорит о больших трудностях передвижения из-за бездорожья.

Учитывая это, надо сделать вывод, что типовые походные ремонтные мастерские нужно проектировать в двух вариантах: первый — на одной или двух ходовых машинах (желательно трехосных) для обслуживания автоколонн, работающих в районах с плохими дорогами, и второй вариант — ходовая машина с прицепом для районов, имеющих более или менее удовлетворительную сеть шоссе дорог, т. е. там, где сможет пройти грузопоезд.

В первом случае передвижные ремонтные мастерские чаще всего устанавливаются на 2½-тонных и 3-тонных автомобилях с постоянной

установкой и размещением на платформе основного оборудования. Автомобиль здесь является не только средством передвижения оборудования и ремонтной бригады, но и помещением, в котором частично производится ремонт. Задачей такой мастерской является выезд для производства на месте всех видов ремонта, за исключением капитального. Образцом такого рода мастерской может служить изображенная на рисунке мастерская на базе автомашины ЗИС-3.

Вопрос об использовании для второго варианта тягача так называемого «седельного» типа и полуприцепа отпадает, так как полезная площадь грузопоезда ограничивается при этом только прицепной платформой. Таким образом здесь остается использовать в роли тягача грузовую машину и двухосный прицеп к ней. Общая грузоподъемность такого грузопоезда ориентировочно не должна быть выше 4—5 тонн. На грузовой машине должно быть расположено только основное ремонтное оборудование, в то время как запчасти, приборы для автогенной сварки, вулканизации шин, зарядки аккумулято-

ров и т. п. должны быть расположены на прицепе. Такого рода расположение ремонтного оборудования диктуется тем, что в случае вызова ремонтной мастерской, в зависимости от необходимости, можно будет отравить ходовую машину одну или вместе с прицепом.

При подборе соответствующей ходовой машины грузоподъемностью в $2\frac{1}{2}$ —3 т, выбор должен пасть на автомашины завода им. Сталина—ЗИС-5. Эта машина при общей нагрузке в $2\frac{1}{2}$ т может быть снабжена 2-тонным прицепом; размеры кузова ЗИС-5 и полезная площадь платформы (2400×2997)—6 кв. м. Кроме нее можно использовать удлиненное шасси автобуса ЗИС-8, а в случае отправки мастерской в бездорожные районы—трехосную машину ЗИС-6.

В целях наиболее рационального исследования технологических процессов и возможности работы таких мастерских ЦАНИИ предполагает в нынешнем году провести научный рейд, включившись в автоколонну ЦС Автотора, отправляющуюся на посевную.

Инж. С. Д. Келлер

Горе-диспетчеризация

Гонка машины с грузом в один конец, неиспользование тоннажа, громадные простои—повседневные явления на Горьковском автозаводе им. Молотова.

Рациональное использование автотранспорта как грузового, так и пассажирского, требует четкого и аккуратного диспетчерования. Но для этого надо сделать диспетчера подлинным командиром ходового парка, надавать ему соответствующие права и тогда заставить его отвечать за вверенный ему участок работы.

Как выглядит диспетчер и вся система диспетчеризации на автозаводе им. Молотова? Да никак—одно название и штат.

В условиях работы заводского транспорта, транспорта обслуживающего, а не коммерческого (Автогужтрест, Союзтранс), работа диспетчерской службы упирается в «капризы» начальников цехов и отделов, которые часто требуют автотранспорт, не указывая, для каких целей он предназначается.

Это является одной из причин дезорганизации диспетчерской службы.

Начальник цеха или отдела, требуя автотранспорт, обязан знать и сообщать диспетчеру, что именно он будет перевозить, куда и сколько. Только случаи аварийного порядка снимают ответственность начальников цехов за внеплановое и нерациональное использование автотранспорта.

Другая не менее важная причина плохой диспетчерской работы—это полная безответственность, явно халатное отношение к рациональному использованию автотранспорта со стороны клиентуры (цехов и отделов).

Но, отмечая эти объективные причины, надо со всей прямотой сказать, что сама организация Автосектора ГАЗ не взялась еще по-настоящему за диспетчерскую службу. Автосектор не сумел добиться того, чтобы регулировать своих клиентов,—наоборот: Автосектор находится в руках у клиентов.

В заявках на перевозку зачастую количество грузов указывается «с потолка», при этом всегда преувеличивается, пункты перевозок нередко оказываются вымышленными. Автосектор направляет машины по такого рода заявкам и не сверяет соответствия произведенных перевозок с заявкой, а следовательно, и не ведет борьбы с практикой обмана Автосектора.

Нередко были случаи, когда тот или иной цех безотлагательно требовал в большом количестве транспорт, ссылаясь на угрозу остановки конвейера (!). А на другой день, проверяя путевки шофера, диспетчер обнаруживал, что перевезли лук и яблочки для столовой или домашние вещи (?!). Но диспетчер почему-то молчит, а с ним молчит и Автосектор.

Надо покончить с вредной системой посылки машин клиенту в «аренду». Машина должна посылаться с указанием маршрутов и грузов, предъявляемых к перевозке, шофер должен твердо руководствоваться этим документом и других перевозок, не указанных в наряде, не производить.

Работа вне наряда допускается только с разрешения диспетчера по телефону. Нулевые пробеги, ездки в один конец недопустимы.

Одновременно надо перестроить систему оплаты за услуги автотранспорта не с машино-часа, а за тонно-километр.

Решения XVII партсъезда по вопросу о транспорте обязывают немедленно приступить к организации рациональной эксплуатации автотранспорта ГАЗ.

Парторганизация Автосектора, рабочком профсоюза и Автотор еще ничего не сделали для того, чтобы помочь администрации наладить диспетчерскую службу, а это дело и их касается.

Пост журнала «За рулем» на автозаводе

А. Кильдюшев

РЕМОНТ ТРАКТОРОВ

С
Т
АТЬЯ 8

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

РЕДАКЦИЯ

В этой статье мы переходим к описанию ремонта системы зажигания — самой сложной из всех механизмов трактора.

Отдельные детали этой системы при сложных повреждениях должны направляться для ремонта в специальные мастерские, средняя мастерская МТС или совхоза может выполнять ограниченный круг ремонтных работ. Здесь мы даем описание техники выполнения этих работ по отдельным деталям.

Ремонт распределителя. В распределителе может быть много различного рода неисправностей. При всех неисправностях необходимо очистить, промыть и просушить все части распределителя, проверить каждую из частей и затем произвести требуемый ремонт.

При трещинах в бакелитовых и фибровых роторах и крышках нельзя применять способ склеивания. Эти части должны заменяться новыми. Точно так же надо поступать при поломках щеточных контактов или пружин. Лишь при незначительной сработке, когда концы щеточных контактов несколько обколелись, их можно восстановить путем шлифовки мелкой бархатной пилкой.

После ремонта частей распределителя последний должен быть собран и проверен в работе. Перебор, слабое искрообразование и несвоевременное появление искр будут свидетельствовать о том, что неисправности распределителя исправлены неполностью и неправильно.

Ремонт коллектора. Коллекторное кольцо и щетка подвержены загрязнению, а также поломкам; кроме того происходит сработка ла-

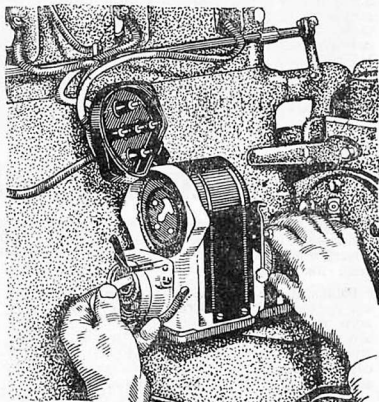


Рис. 2. Измерение зазора в контактах прерывателя

тунного кольца, ослабление пружины и истирание коллекторной щетки.

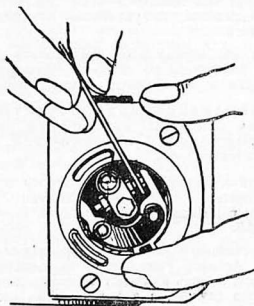
Загрязнение и замасливание устраняются путем промывки. При поломке эбонитового бортика коллектора можно рекомендовать изготовление новой стенки коллектора из эбонита. Однако, если нет в этом крайней необходимости, лучше поломанный коллектор заменить новым. Необходимо предупредить, что при установке новой стенки коллектора следует установить шелковую прокладку между вновь устанавливаемой стенкой и корпусом коллектора.

В том случае, когда коллекторное кольцо имеет трещину, его нужно спаять латунным припоем, после чего произвести проточку коллектора на токарном станке. Коллекторное кольцо должно быть также подвергнуто проточке и в том случае, когда оно имеет неравномерную сработку.

Поломанная пружина и щетка коллектора должны быть заменены новыми. В случае неравномерной сработки щетки ее следует восстановить путем шлифовки.

Ремонт прерывателя. Перед ремонтом прерыватель очищается от пыли и грязи и промывается.

При осмотре прерывателя могут быть обнаружены следующие неисправные части: обгоревшие контакты, сработанный фибровый кулачок,



16 Рис. 1. Припиливание контактов прерывателя

завший шарнир молоточка, сработанный заземляющий уголек, поломанная нажимная пружина, а также поломки в других мелких частях.

Обгорелые контакты должны быть зачищены с помощью бархатного напильника, как это показано на рис. 1.

После зачистки контактов прерывателя следует произвести регулировку зазора между ними. Зазор между контактами прерывателя должен быть строго определенного размера; колебания возможны в пределах 0,4—0,5 мм. Измерение зазора в контактах перед регулировкой обычно производится с помощью специальной пластиночки, которой снабжается ключ от магнето. Эта пластиночка помещается между контактами прерывателя (рис. 2) и пошатывается. С помощью пошатывания определяется величина люфта, указывающего на расширение зазора. Зазор может быть чрезмерно малым. В этом случае пластинку между контактами вставить не удастся.

Увеличение и уменьшение зазоров контакта прерывателя достигаются подвертыванием специального регулировочного винта или гайки (рис. 3). Если не удастся сблизить контакты путем подвертывания гайки, можно попробовать разогнуть рычажок фибрового кулачка.

Задание в шарнире фибрового молоточка влечет за собой уменьшение быстроты и резкости смыкания и размыкания контактов. Устранение задания в шарнире молоточка достигается путем его промывки и очистки с помощью наждачной шкурки.

Сработанный заземляющий уголек, поломанная пружина и другие части прерывателя при поломках заменяются новыми.

Ремонт импульсера обыкновенно вызывается износом или поломкой его частей. Изношенные и поломанные части импульсера заменяются новыми. При этом части, поставленные заново, смазываются легким маслом, применяемым для смазки магнето.

Ремонт импульсера необходим также в случае задания в его частях, что происходит обычно вследствие попадания грязи, которая, смешиваясь с маслом, «склеивает» собачку. В этом случае ремонт сводится к очистке и промывке импульсера.

Ремонт свечей заключается в очистке электродов от нагара и в регулировке зазора между ними. Очистка электродов производится с помощью бархатного напильника или наждачной бумаги. Зазор измеряется с помощью ка-

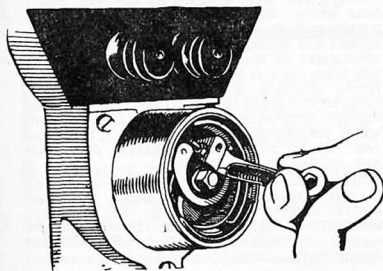


Рис. 3. Регулировка зазора в контактах прерывателя

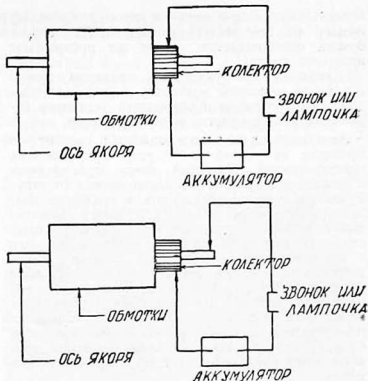


Рис. 4. Вверху—схема проверки обмотки динамо, внизу — схема проверки изоляции обмоток

лированной пластинки. Для отгибания и пригибания электродов можно пользоваться плоскогубцами или производить отгибание отверткой, а пригибать наружный электрод с помощью молоточка.

Ремонт проводов заключается в устранении обрывов и в исправлении изоляции. При ремонте проводов часто приходится производить смену наконечников. Все эти ремонтные операции очень просты, поэтому описание техники выполнения их мы здесь не даем.

Установка зажигания. Закончив ремонт частей системы зажигания, производят установку их на трактор. Собирая части магнето, надо убедиться в правильности зацепления шестерен распределителя и якоря. Обыкновенно эти шестерни имеют метки и установка их производится по меткам. Проверенные и собранные магнето устанавливаются на кронштейн и соединяются с валиками регулятора. Для этого следует на конец валика надеть половину соединительной муфточки, а другую половину соединительной муфточки поместить в вырез, имеющийся в шайбе ускорителя. Когда обе половинки муфточки надеты, нужно привернуть магнето к кронштейну с помощью четырех винтов и закрепить провода на крышке распределителя, соединив их со свечами. Прорезав это, поршень первого цилиндра (от радиатора) устанавливают в верхней мертвой точке после хода сжатия. В этот момент магнето должно дать искру в свече первого цилиндра. Для этого устанавливают обойму прерывателя в определенное положение, соответствующее наибольшему запаздыванию. Далее нужно удалить крышку распределителя и поставить неподвижный контакт против уголька, соответствующего первому цилиндру. Этот уголек на крышке распределителя обозначается цифрой 1.

Далее нужно поставить якорь магнето в такое положение, при котором в прерывателе начался бы разрыв первичной цепи. Контакты прерывателя в этот момент должны начать расходиться. Для определения этого момента между контактами помещают полоску папиросной бумаги и

повортывают якорь магнето, пробуя вытащить бумагу из контактов прерывателя. Как только бумага освобождается, сейчас же прекращают вращение якоря.

Произведя все указанные операции, нужно соединить половины муфточки с помощью болтов. Таким образом производится установка зажигания у большинства марок тракторов.

Ремонт динамомашины состоит в проверке ее частей и в устранении мелких неисправностей. Проверка якоря производится с помощью аккумулятора. Один провод от аккумулятора нужно присоединить к любой из коллекторных пластинок или к концу обмотки возбуждения. Другой провод должен быть соединен с концом обмотки возбуждения или с какой-либо из коллекторных пластин. В момент прикосновения второго провода должна проскочить искра между проводом и той частью, с которой он прикасается. Для проверки всех коллекторных пластин прикасаются поочередно к каждой из них вторым проводом от аккумулятора. Наличие искры во время прикосновения свидетельствует об исправности обмоток.

Определение исправности изоляции на обмотках якоря производится также с помощью аккумулятора. В этом случае второй провод вводится в соприкосновение с якорем магнето.

Схема проверки обмотки представлена на рис. 4—вверху, а схема проверки изоляции представлена на этом же рисунке внизу. В цепь второго провода можно установить звонок или включить лампочку. В этом случае вместо искры при прикосновении провода будет слышаться звонок или вспыхивать свет в лампочке.

Во всех случаях, когда выявляются неисправности обмоток или изоляции, нужно отправить магнето для ремонта в специальную электромастерскую.

Ремонт коллектора динамо состоит в его отбочке, шлифовке и в прорезании изоляции.

Отбочку коллектора производят на токарном станке (рис. 5), а шлифовку с помощью наждачной бумаги также на токарном станке или вручную.

Прорезание изоляции осуществляется наждачным полотном, укрепленным в ручке, как это показано на рис. 6, вверху слева. Справа же вверху на этом рисунке показана прорезанная изоляция.

После обработки коллектора следует притереть к нему коллекторную щетку. Для выполнения этой операции между коллектором и коллекторной щеткой помещают стеклянную

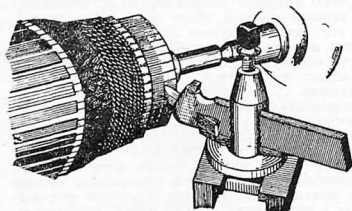


Рис. 5. Отбочка коллектора динамо

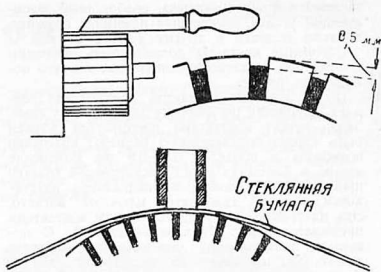


Рис. 6. Вверху — пропиливание слюдовой изоляции, внизу — притирка коллекторной щетки

бумагу, после чего вращают коллектор. Помещенная между коллектором и коллекторной щеткой бумага показана на рис. 6 внизу.

При испытании отдельных частей динамо может оказаться, что они находятся в полном порядке, но динамомашинка при нормальных оборотах двигателя не дает напряжения достаточной силы. Это может быть вследствие того, что обмотки напряжения размагнитились. Для намагничивания обмоток обыкновенно пользуются аккумуляторной батареей. Положительный конец обмотки соединяют проводом с положительной клеммой, а отрицательный — с отрицательной клеммой. Электрический ток, проходя через обмотку возбуждения в течение 10—15 минут, намагнитит ее в достаточной степени.

В том случае, когда есть подозрение, что регулятор неисправен, его надо проверить. Проверка регулятора осуществляется, так же, как и проверка обмотки якоря, с помощью аккумулятора. Разница состоит лишь в том, что проводники присоединяются непосредственно к зажимам.

Наряду с неисправностями в динамо могут быть также неисправности и в сети системы освещения.

Перегорание лампочек может быть вследствие порчи регулятора, а также вследствие того, что устанавливаемые на трактор лампочки рассчитаны на меньшее напряжение.

Отсутствие света в одной из лампочек может быть оттого, что она перегорела. Однако не исключается возможность, что испорчен патрон, провод или выключатель. Порча патрона обычно происходит от его загрязнения. Поэтому прежде всего следует произвести промывку патрона. Порча проводов может происходить от внутренних или наружных разрывов. В этом случае следует произвести осмотр провода и сделать новое соединение в месте разрыва. Выключатель, так же как и патрон, должен быть промыт и прочищен.

Бывает так, что не горят лампочки обеих фар. В этом случае, помимо указанных неисправностей, следует иметь в виду, что возможна неисправность предохранителя — перегорание его. Здесь единственным способом восстановления может быть замена предохранителя новым.

Г. Демин

(Продолжение следует)

Тягач ГАЗ улучшит внутризаводской транспорт

Внутризаводской транспорт на предприятиях часто встречает большие затруднения в организации массовых грузоперевозок, а это порождает простои и перебои в работе цехов, линий и агрегатов.

Кроме того цехи и отделы по своей планировке и расположению производственных участков требуют поворотливых и хорошо проходимых средств для грузоперевозок.

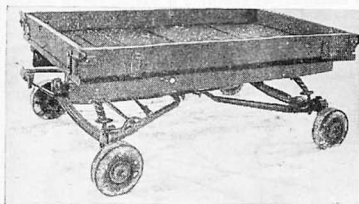
Этому требованию вполне удовлетворяет тягач с прицепами, который может заменить не рационально используемые грузовые автомашины.

На автозаводе им. Молотова был изготовлен экспериментальным путем опытный образец тягача для внутризаводского транспорта на базе шасси легковой машины ГАЗ модель А. При этом шасси легковой машины, предназначенное для тягача, подверглось значительному изменению.

Для лучшей поворотливости и проходимости тягача потребовалось сократить до минимума ширину колеи и значительно уменьшить базу за счет укорочения рамы, передней оси, карданного вала и задних полуосей.

Для тягача была выработана ширина колеи 1 м и база 1,6 м, что обеспечивает минимальный радиус поворота по наружному переднему колесу 3 м и по внутреннему заднему колесу 1,5 м.

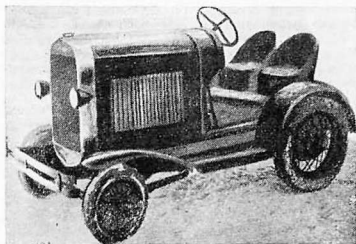
Для лучшей устойчивости тягача центр тяжести его значительно опущен за счет установки катков малого диаметра вместо передних



колес и соответствующего положения задней части рамы. А для увеличения сцепного веса над задним мостом на раме укреплен дополнительный груз весом 150 кг. Соответственно

уменьшению колеи рессоры укорочены и для мягкости облегчены—передняя на 4 листа и задняя на 3 листа.

В связи с уменьшением габарита тягача по ширине переделаны капот, бензобак, крылья и подножки. Силовая передача на тягаче стан-



дартная, а на двигателе установлен регулятор, понижающий скорость на третьей передаче до 35 км/час.

К этому тягачу прицепляются в один состав три прицепа грузоподъемностью до 1 т каждый. Ходовая часть прицепа состоит из небольшого количества бракованных деталей шасси легковой машины.

Вместо колес на прицепах стоят катки, аналогичные передним колесам тягача. Для смягчения толчков от неровности дороги платформы прицепов поддресорены. Тяга производится при помощи дышла, конструкция которого позволяет быстро сцеплять и расцеплять состав поезда.

Кинематическая схема поезда такова, что при повороте тягача все прицепы идут точно по его следу.

Изготовление опытного образца производилось при помощи сварки, поэтому модель получилась дешевой и достаточно прочной.

В предполагаемом серийном выпуске тягачей на ГАЗ могут быть безболезненно для конструкции использованы бракованные детали и части стандартной машины.

Инж. Белакин

В связи с огромным наплывом писем в редакцию „За рулем“ по вопросам технической консультации и автодорожной работы, свидетельствующих о крайней необходимости для молодых кадров шоферов, трактористов, дорожников и автодорожцев, особенно на периферии, в разрешении различных вопросов, редакция „За рулем“ и Центральный совет Автодора СССР организуют

ВСЕСОЮЗНУЮ ЗАОЧНУЮ КОНСУЛЬТАЦИЮ

для читателей журнала „За рулем“, газеты „Автодор“ и членов Автодора. Запросы по консультации можно посылать как в адрес журнала (1-й Самотечный пер., 17), так и в адрес Центрального совета Автодора. На конвертах необходимо делать пометку „для консультации“.

Члены Автодора должны указать номер своего членского билета, а подписчики— номер подписной квитанции.

КОНСТРУКЦИЯ И РАБОТА НОВОГО КАРБЮРАТОРА ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ ЗИС-5 И ЗИС-6

Автомобили нового производства автомобильного завода им. Сталина ЗИС-5 и ЗИС-6 имеют в настоящее время карбюратор, который значительно отличается от прежнего А-3.

Новый карбюратор МАА3-5, изготовленный Московским автоарматурным заводом им. Сталина, относится к типу универсальных карбюраторов, обеспечивающих снижение расхода горю-

ме того благодаря наличию особого насоса карбюратор МАА3-5 дает хорошую «приемистость» автомобиля, т. е. сокращает время разгона. Общее представление о конструкции карбюра-

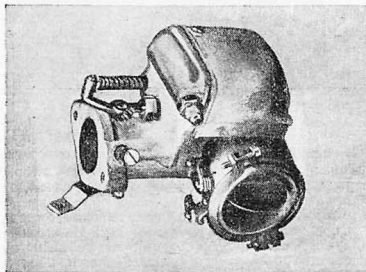


Рис. 1. Внешний вид карбюратора МАА3-5

чего при работе на «дресселях» и максимальную мощность двигателя на «полном дресселе». Кро-

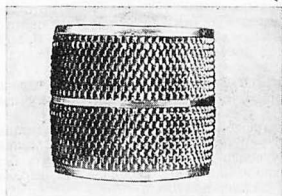


Рис. 2. Фильтр для очистки воздуха

тора и его деталей дают рис. 1 и 2. Схема карбюратора МАА3-5 приведена на рис. 3.

Работа карбюратора заключается в следующем: топливо, проходя через фильтр 1, попадает в поплавковую камеру 2 и удерживается на постоянном уровне при помощи поплавка 3 и запорной иглы 4. К распылителю (форсунке) главного жиклера 6 топливо попадает из поплавковой камеры по каналу 5, проходя так называемый «экономжиклер» 7 и главный жиклер 8. Форсунка 9 компенсационного жиклера 10 полу-

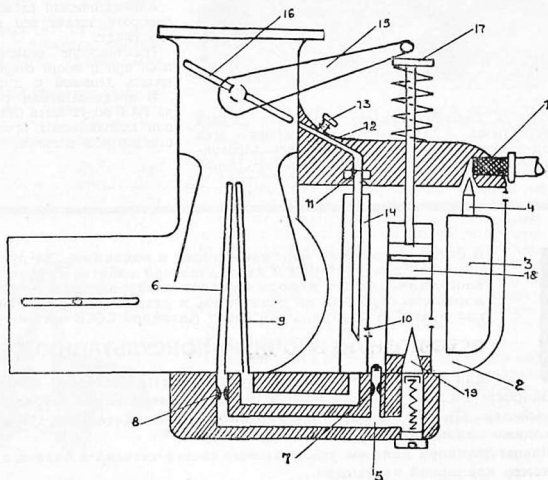


Рис. 3. Схема карбюратора МАА3-5

чает топливо, дозируемое, как было указано, жиклером 10. Жиклер холостого хода 11 помещается в верхней части трубки холостого хода.

При холостом ходе (прикрытой дроссельной заслонке) топливо подсаживается через канал 12 и, смешиваясь с добавочным воздухом (который поступает через винт холостого хода 13), поступает в смесительную камеру. Компенсационный колодец 14, как и у обычного карбюратора «Зенит», сообщается с атмосферным воздухом.

Как было указано выше, топливо главной форсунки 6 дозируется не только главным жиклером 8, но и экономжиклером 7. Это происходит при положении дроссельной заслонки, соответствующих нагрузке двигателя примерно до 85 проц. При большей нагрузке двигателя (от 85 до 100 проц.) рычаг 15, связанный с дроссельной заслонкой 16, нажимает на толкатель 17 и опускает поршень 18. Поршень в свою очередь опускает иглу клапана 19. При опускании иглы топливо к главному жиклеру 8 попадает более свободным путем (помимо экономжиклера 7), чем достигается некоторое обогащение рабочей смеси при работе на полном дросселе и, следовательно, увеличение мощности двигателя. Сечения главного жиклера 8 и экономжиклера 7 подбираются таким образом, чтобы при работе на «дросселях» иметь гораздо беднее смесь, чем при работе на полном дрос-

селе. При быстром открытии дроссельной заслонки поршень 18 с силой вытесняет топливо из полости цилиндра к главной форсунке 6, что дает возможность сократить время разгона автомобиля. Тарелчатый клапанок под экономжиклером (виден на схеме) не позволяет топливу (во время быстрого движения в низ поршня) вытекать через экономжиклер 7, а направляет топливо только к главной форсунке 6.

При прикрывании дросселя пружина, надатая на толкатель 17, возвращает поршень в первоначальное положение. Холостой ход карбюратора устанавливается обычным путем, т. е. установкой дросселя и подвертыванием винта холостого хода 13. При эксплуатации необходимо следить за правильностью взаимодействия всех механизмов карбюратора. Особенно нужно озаботиться, чтобы полное открытие дросселя происходило в момент нажима рычага 15 доотказа на толкатель 17. Также необходимо проверять правильное положение стопорных (опорных) винтов дроссельной заслонки, определяющих ее положение как при полном дросселе, так и при холостом ходе. При продувке каналов и жиклеров следует внимательно отнестись к пометкам, во избежание перепутывания пробок—жиклеров.

Ввиду того, что разборка карбюратора осуществляется лишь отвертыванием одного болта, крепящего поплавковую камеру, наблюдение за карбюратором несложно.

АВТОМОБИЛЬНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ НА ОЗЕРО БАЛХАШ

Участники экспедиции, закутавшись в тулупы, спасаются от 40-градусного мороза

Фото Вихорева (Союзфото)



15 января из Москвы на озеро Балхаш для вывозки рыбы, предназначенной для снабжения московских рабочих, отправилась автомобильная экспедиция в составе 41 грузовой машины, 2 легковых и 2 гусеничных тракторов Коммунар.

Автоэкспедиция под руководством т. Мирецкого, бывшего командора Каракумского пробего, проделала большую работу в тяжелых необычных условиях. Рыбу возили с дальних промыслов, расположенных в 400 км от ближайшей станции Эспе (Турксиб). На некоторых участках толщина снежного покрова доходила до полутора метров, причем работать приходилось при температуре 38—40° ниже нуля.

Машины экспедиции проделали в общем 189,5 тыс. км. Всего перевезено 1284 тонны рыбы и 477 тонн других грузов. Среднесуточный пробег каждой машины составлял 204 км.

24 марта экспедиция возвратилась в Москву. На протяжении более чем двухмесячной работы Балхашская автоэкспедиция еще раз продемонстрировала высокое качество машин советского производства (ГАЗ-АА, ЗИС и трехоска ЗИС), которые успешно преодолели пески, болота, солончаки и льды.

Машины, прибыли в Москву в таком состоянии, что могут быть немедленно пущены в нормальную эксплуатацию.

ОСГА-25—судно БОЛЬШЕВИСТСКОЙ СКОРОСТИ

ОЧЕРК В. НАУМОВА

Сухум. Величавое, безбрежное небо. Зноем дышит раскаленное солнце. На пристани кипит работа. Прожорливые трюмы пароходов проглатывают огромные ящики, подхваченные стрелами.

Вдруг толпа заволновалась.

— Идет, идет, глссер!

— Ого, ну и шпарит... Весь вылез из воды.

— Того и гляди, взлетит на воздух...

— Наш глссер-экспрес! Наш до последнего винтика! Достижение в мировом масштабе. И скорость наша, большевистская — 90 километров в час!

— Слышатся замечания «знатоков».

— Он двухлодочный.

— Значит у него большая мореходность и устойчивость на волне...

Могучий глссер, вспенивая волну, несется к пристани. У него две радиомачты, на носгах его лодок стоят два больших прожектора.

И когда глссер, описав круто дугу, пристал к пристани, толпа образовала около него живую, непроницаемую стену. Каждому хотелось поскорей увидеть дикий корабль, совершающий свой третий рейс.

— Товарищи,—крикнул в мегафон командир глссера,—пожалуйста освободите проход для пассажиров!

По широкому трапу хлынул оживленный поток.

— Ну, как поездка?—спросила вышедшую из глссера пассажирку одна из ожидавших на пристани.

— Что и говорить, поездка замечательная. Подумайте, из Сочи сюда в Сухум мы приехали в 1 час 40 минут. А ведь это больше 130 километров. Вы ведь знаете, я никак не могу переносить здешней поистине головокружительной дороги. Эти петли, зигзаги. Да и ехать надо 10 часов на автомобиле.

— Как жалко. А я не успела вовремя купить билет. Расхватали все.

К группе встречающих подошел командир корабля, сверкая белоснежным кителем и брюками.

— Поздравляем, товарищ командир, с успехом,—приветствовали его из толпы.

Командира засыпали множеством вопросов относительно только-что пришедшей машины.

— Этот глссер,—начал объяснение командир,—конструкция инженера коммуниста

В. А. Гартвига, начальника глссерной бригады ОСГА, т. е. отдела опытного строительства глссеров и аэросаней при Самолетном научно-исследовательском институте гражданского воздушного флота. Весит он ни мало, ни много — 27 тонн. При нормальной нагрузке он может взять с собой 100 пассажиров. Команда 8 человек не в счет. С такой нагрузкой глссер может пройти без пополнения горючим 400 километров. На расстояние же восемь-десять километров он может забрать с собой 150 человек.

— Ничего себе машина,—поддал кто-то реплаку.

— Продолжаю. Длина глссера — 21,5 метра, ширина 9 метров, высота от ватерлинии около 4 метров. Наш глссер может быть перевезен по железной дороге, так как он разбирается на три части. Наш глссер может идти в штормовую погоду. Для этой цели у него имеются специальные моторы. Ему не страшны ни крупная зыбь, ни сильный ветер.

— Пассажиров в Сочи прошу занять места,—прервал свои объяснения командир.—Отходим в Сочи.

Зазвенел машинный телеграф. Мягкий ровный гул моторов и могучие водяные винты глссера вбулдыражили воду.

— Отдать причалы!

— Есть, отдать причалы!

— До свиданья, счастливого пути!

Огромный двухлодочный глссер, вытолкнутый давлением встречной воды, вышел на redan¹ и легко заскользил по пологим спинам волн.

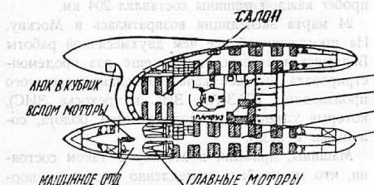
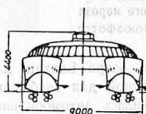
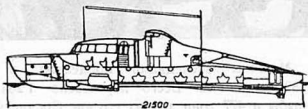
Быстрей! Быстрей!

Мимо пляж. Взамах бронзовых рук купающихся. Проплывает панорама обрывистого берега. Зеленые гривы могучих сосен развеваются ветром.

— Вы чувствуете какой мягкий ход у нашего экспреса?—спросил капитан глссера.—Такого хода и высокой мореходности глссера коллектив ОСГА добился путем упорной научно-исследовательской работы. Прототипом ОСГА-25 послужил построенный в 1932 г. 12-местный глссер А-13 конструкции того же инженера Гартвига.

Кстати, ОСГА-25, в свою очередь, является прообразом больших океанских глссеров. Кто

¹ Redan — уступ на днище, способствующий быстрому выходу глссера на поверхность воды.

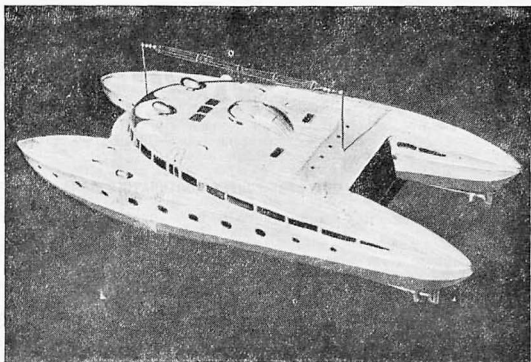


ТОПЛИВНЫЕ БАКИ
КАЮТ-КОМПАНИЯ
ПАССЯЖИР КАЮТА
СПАЛЬНАЯ КАЮТА

«ОСГА-25»

Макет гиганта-глицсера ОСГА-25, находящийся на выставке „Наши достижения“ в Политехническом музее в Москве

Фото автора



знает, может быть постройка и таких колоссов будет со временем осуществлена нашей великой страной.

К сожалению, только незначительный круг лиц осведомлен об этом замечательном виде водного транспорта.

В СССР глицсеростроение началось в 1920 г., когда был построен ЦАГИ деревянный глицсер АНТ-1 с водяным винтом и с мотором Изотта Фраскини в 160 л. с.

Очень много сделал в области строительства глицсеров Автород. Одним из важнейших результатов работы глицсерной подсекции Авторода явилось создание отдела ОСГА, имеющего ряд крупных достижений. Назову хотя бы серийный выпуск глицсера ОСГА-5. Этот глицсер с оригинальной обшивкой из пластмассы, с советским мотором М-11 в 100 л. с. показал скорость 68,8 км в час, что является мировым достижением для пассажирских глицсеров того же класса. Сейчас проектируются и строятся интересные глицсеры, заказанные различными организациями, как-то: ОСГА-21, ОСГА-9, А-13, ОСГА-11 с необыкновенным водометным двигателем и ряд других.

Глицсер завоевал себе право на жизнь.

Глицсер хорошо проявил себя как на порожистой реке Суре, на коварной, капризно меняющей свое мелководное русло Аму-Дарье, на бешено клокочущем Пандже с его 30-километровой скоростью течения, так и среди плавающих бревен на Северной Двине.

Глицсер уверенно пробивался сквозь ледостав. Он пронесся сквозь кипящие водовороты знаменитых днепровских порогов, затопленных теперь могучей волей нашей партии. Речной глицсер с воздушным винтом смело выходил на глубокое зиморье, совершая удачные рейсы в штормовую погоду, когда крупные суда уходили под защиту портов.

Мало того. Как показал опыт мировой войны, глицсер—грозное боевое оружие. Обладая огромной скоростью и маневренностью, глицсер, вооруженный торпедами и пулеметами, является настоящим бичом крупных линейных кораблей. В конце войны итальянские глицсеры, так назывались «торпедные катеры», потопили австрийский броненосец «Вену» и два dreadnought «Сент Истан» и «Вирibus Юнгис».

— Хотелось бы посмотреть устройство глиц-

сера,—попросили некоторые наиболее нетерпеливые слушатели.

— Пожалуйста. Пойдемте.

Из салона мы спустились по ступеням вниз в левую лодку. Там также сидели пассажиры. Мы толкнули дверь и вошли в машинное отделение. Чистота. Два мощных советских мотора с глушителями мягко рокотали. Два мотора находилось в правой лодке.

— Электрогенератор оказался куда легче и экономичнее аккумуляторных батарей,—давал объяснения механик.

— А хотите посмотреть наше жилье?—предложил капитан.—Вот дверь в кубрик.

Здесь было уютно и чисто.

Затем мы поднялись в большую светлую кают-компанию с мягкими диванами.

— Какая симпатичная электрическая кухня!— сказала одна из пассажирок.—Ни гарни, ни котлет.

— Это камбуз для команды корабля. А вот здесь, за этой перегородкой, размещены баки с запасом горючего и смазочного на пять часов хода.

Мы поднялись наверх в рубку водителя. Стоя за штурвалом, он внимательно смотрел вдаль.

Около него стоял компас, столик для морских карт и приборы. Затем мы поднялись в каюту командира. Там сидел радиотелеграфист и принимал депешу:

— Минут через 50 будем в Сочи,—сказал командир глицсера.

— Отличная машина,—заметил один из пассажиров.

— Это глицсер-то?—с живостью подхватил командир.—Незаменимое судно. На почтово-пассажирских глицсерных линиях, на лесосплаве, на рыбных промыслах, в хлопковой, золотой промышленности, на Крайнем Севере,—всюду глицсер может найти себе применение. Большевистские темпы великой социалистической стройки настойчиво требуют глицсера, ибо «глицсер—это скорость, это темп, это шаг в будущее».

Сильный стук в дверь. Я открываю глаза... Зеленый гриб электrolампы... Письменный стол, заваленный книгами...

Прости, читатель. Этот глицсер-экспресс еще не построен. Модель его можно видеть на всесоюзной выставке в Политехническом музее. Но глицсер будет построен по чертежам отдела ОСГА.

Обмениваемся опытом *Таражеев*

ДЕРЕВЯННЫЙ ЖИМОК ДЛЯ ШЛИФОВКИ ШЕЕК КОЛЕНЧАТОГО ВАЛА

Предложение механика Свицерского А. В. (Ленинград)

Для шлифовки шеек коленчатого вала в наших трактороремонтных мастерских часто пользуются полоской наждачной бумаги. Этот способ шлифовки имеет тот недостаток, что шейки после шлифовки получают неправильную форму вследствие того, что в средней части шейки наждачная бумага снимает больше материала, чем по краям.

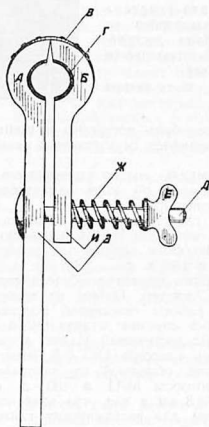
Тов. Свицерский сообщил в редакцию свою конструкцию жимка, которая несколько отличается от других конструкций, и поэтому мы даем ее описание.

Жимок т. Свицерского состоит из двух половинок А и Б, соединенных кожаной накладкой В и стяжным болтом Д, пропущенным через отверстия в половинках А и Б. В верхней части жимка имеется круглое отверстие, которое образуется при складывании двух половинок. Поверхность этого отверстия обита толстой кожей Г.

Для шлифовки шейки коленчатого вала ее помещают внутрь отверстия, имеющегося в головке жимка, предварительно смазав поверхность кожи наждачной пастой. После этого пускают в ход токарный станок, в центрах которого установлен для шлифовки вал. В процессе вращения вала затягивают барашек Е, который сжимает пружину Ж. В начале шлифовки пружину затягивают до отказа. Закачивая шлифовку, барашек Е отвертывают так, чтобы он слегка сжимал пружину. У существующих конструкций жимков отсутствует пружина, вследствие чего нельзя регулировать плотность

прилегания кожи прибора к шейке коленчатого вала.

Благодаря введению пружины жимок т. Сви-



церского дает наибольшую точность шлифовки, а также позволяет получить более гладкую поверхность.

НАДЕЖНЫЙ СПОСОБ КРЕПЛЕНИЯ ПОРШНЕВОГО ПАЛЬЦА

Предложение т. Свицерского А. В. (Ленинград)

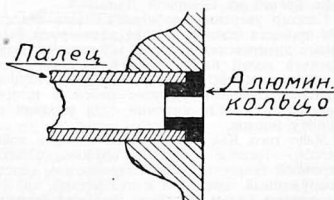
У тракторов ХТЗ и СТЗ старых выпусков крепление пальца в бобышках поршня недостаточно надежно. Особенно часто срыв стопорного винта происходит после ремонта, когда посадку пальца в поршень делают слишком свободной.

Можно достигнуть значительно большей устойчивости крепления, если делать прессовую посадку пальца в поршень с натягом (превышающие диаметр вала над диаметром отверстия) до 0,04—0,05 мм.

Главное затруднение при этом вызывает запрессовка пальца. Я рекомендую поршни нагревать в кипятке до 200° или в масле до 150—170°. Быстро вдвинув в горячий поршень холодный палец (который вследствие расширения проушины поршня войдет легко от руки), нужно сейчас же завернуть стопорный винт, который таким образом поставит палец на место.

Во избежание задира пальцем зеркала ци-

линдра следует по торцам пальца ставить алюминиевые кольца, которые в случае выпадения стопорного винта не дадут задрать цилиндра.



При осмотре же машины выпадение будет обнаружено и произведен ремонт.

Эти два мероприятия применялись мною в истекшем году в условиях полевой работы и дали хорошие результаты.

СКОБА ДЛЯ ШАБРОВКИ ПОДШИПНИКОВ И ОПРАВКА ДЛЯ ЗАГОТОВКИ ШПЛИНТОВ

Предложение т. Михеева, Борская МТС, Горьковский край

Ремонт тракторов в условиях полевой мастерской часто затрудняется отсутствием мелких частей или простейших приспособлений.

Механик Борской МТС т. Михеев сконструировал ряд приспособлений для ремонта, из которых наиболее интересные—скобу для шаб-

можно надеть на концы скобы, чем зажимать в тиски.

Во втором случае, когда скоба привертывается к картеру блока мотора, пришабровка подшипника значительно ускоряется тем, что устраняется хождение от мотора к тискам и обратно.

Оправка для изготовления шплинтов делается так (рис. 2). Берется кусок стали, близкий по своей форме к форме приспособления, которое будет из него изготовляться. Этот кусок отжигается в горне и опиливается. Путем опиловки его подгоняют под размеры, представленные на нашем рисунке. После этого производят нагрев заготовки до светлокрасного каления, зажимают ее в тиски и на поверхности делают ложбинки. Количество ложбинок должно равняться количеству форматов шплинтов, которые предполагается изготовлять мастерской. Диаметр каждой ложбинки должен соответствовать диаметру того шплинта, который будет изготовляться.

Для нанесения ложбинок можно использовать старые поломанные сверла. Процесс нанесения ложбинок заключается в следующем: при по-

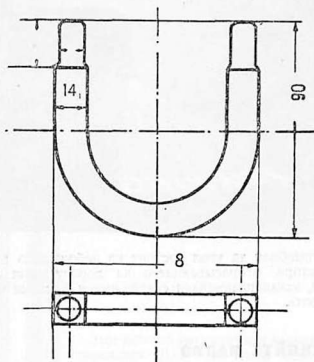


Рис. 1. Скоба для пришабровки подшипников

ровки подшипников и оправку для заготовки шплинтов—мы описываем в этой статье.

Скоба для шабровки крышек шатунных подшипников (рис. 1) изготовляется из железной полосы квадратного сечения. Концы скобы делаются круглыми. После этого скоба загибается, как это показано на рисунке. Расстояние между концами скобы должно равняться расстоянию между отверстиями крышки шатунного подшипника.

Изготовленная таким образом скоба может быть укреплена в тисках. Если же насверлить в середине ее отверстие, то можно укрепить скобу к картеру блока мотора, подшипники которого пришабровываются.

В первом случае, когда скоба укрепляется в тисках, совершенно исключается возможность порчи пришабровываемого подшипника. К тому же крышку подшипника значительно быстрее

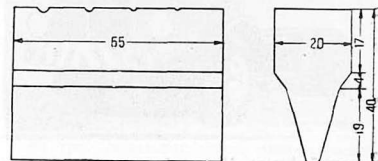


Рис. 2. Приспособление для заготовки шплинтов

моцди плоскогубцев захватывается сверло и кладется на то место раскаленной поверхности оправки, где должна быть нанесена ложбинка. После этого по сверлу наносят резкий сильный удар молотком.

Изготовленная таким образом оправка закаливается и забивается в чурбак. Для изготовления шплинтов берут мягкую железную проволоку, равную по своему диаметру примерно $\frac{3}{4}$ диаметра того шплинта, для изготовления которого предназначается эта проволока. Перед тем как приступить к изготовлению шплинта, проволоку отжигают, затем снова нагревают до светлокрасного каления и, помещая ее в ложбинку на оправке, ударяют по ней несколько раз ручником так, чтобы она приняла форму ложбинки. После этого проволока сгибается—ей придается форма шплинта.

Г. Д.

ВОССТАНОВЛЕНИЕ СРАБОТАННЫХ РОЛИКОВЫХ ПОДШИПНИКОВ

Предложение т. Косовского, Воронковская МТС

В процессе работы на тракторах я заметил, что роликовый подшипник вентилятора трактора «Интернационал» 10/20 и цилиндрический роликовый подшипник трактора ХТЗ быстро выходят из строя вследствие того, что при работе тракторов ролики подшипников вращаются в своей обойме на выступах, выдавленных с внутрен-

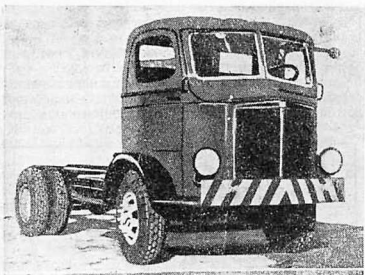
ней стороны обоймы, причем эти выступы в первую очередь и изнашиваются.

Для восстановления сработанных роликовых подшипников через ролики и обойму, через насверленные в местах выступов отверстия необходимо протянуть стальную проволоку, которую необходимо заклепать с обеих сторон обоймы. Восстановленный таким путем подшипник работал в течение одного сезона.

НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТО

КАБИНА НАД ДВИГАТЕЛЕМ

Для расширения полезной площади грузовика в пределах его нормальной базы заграничные фирмы прибегают к перемещению двигателя под платформу, назад и т. п. В самое последнее время корпорация «Дженерал-Моторс» выпустила серию грузовиков с кабиной водителя, расположенной над двигателем. Таким образом передний конец платформы подходит вплотную к моторному агрегату. Увеличивается видимость дороги водителем. Несмотря на причудливость очертаний грузовика, он имеет кабину обте-



каемой формы. Моторный агрегат может быть выдвинут по боковым рельсам вперед, осмотрен, отремонтирован или целиком заменен. Кабина имеет оригинальную систему вентиляции, состоящую из створок и небольших ветряков.

ДРОЖЖНЫЙ АЭРОПЛАН

Американский профессор Муди построил «дрожжный аэроплан» — автомобиль, имеющий форму самолета. Когда машина достигает определенной скорости, переднее колесо ее поднимается нажатием рычага и автомобиль продолжает езду на двух основных колесах. Сходство



с самолетом дополняется наличием двух рулевых лопастей в хвостовой части кузова, играющих ту же роль, что и рули направления самолета.

СИГНАЛЬНЫЙ ПРОЖЕКТОР

Изобретенный во Франции сигнал для предупреждения сзади идущих машин о повороте



автомобиля за угол состоит из небольшого прожектора, отбрасывающего на дорогу сноп лучей, заканчивающихся светящимися буквами «поворот».

МЕНЯЙТЕ МАСЛО

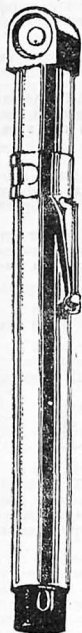
Точно запомнить, когда нужно менять масло в картере коробки передач, — нелегко. Для ре-



гулярной смазки требуется специальная запись или хорошая память. В Америке запатентовано остроумное изобретение, напоминающее водителю о сроках смены масла в коробке передач. Шаровидная ручка на рычаге снабжена циферблатом, на котором цифры сменяются по желанию водителя вращением особой кнопки. Сменив масло в зимних условиях при показании спидометра, равном, скажем, 25 368 км, водитель передвигает цифры на 27 368 (+ 2 000 км) и может быть спокоен, что масло ему нужно будет сменить лишь тогда, когда показания спидометра и циферблата на рычаге совпадут.

ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

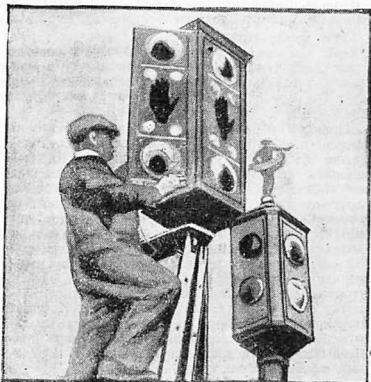
КАРМАННЫЙ ПРИБОР ДЛЯ ИЗМЕРЕНИЯ ДАВЛЕНИЯ В ШИНАХ



Этот прибор выглядит как карманный карандаш. Для того чтобы измерить давление в шине, нужно присоединить верхний его конец к вентилю. При этом стержень, находящийся внутри карандаша, выдвинется на определенное расстояние. Последняя цифра на стержне покажет давление в шине. Карандаш устроен очень просто: пружина оттягивает стержень назад, а давление воздуха в шине преодолевает сопротивление пружины и заставляет стержень выдвигаться.

СИГНАЛ КРАСНАЯ РУКА

В Нью-Йорке установлены для испытания новые сигнальные знаки, предусматривающие большие удобства для пешеходов.



Из трех сигнальных знаков один — горящая красная рука и желтый диск над ним — открывает проход для пешеходов со всех сторон и останавливает на 20 сек. все машины.

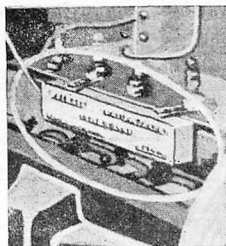
ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ ПРИБОР ДЛЯ СОГРЕВАНИЯ МОТОРА

Пуск мотора в зимнее время значительно облегчается выпущенным недавно электрическим

НОВЫЙ ХЛЕБНЫЙ ФУРГОН



В Москве появились закрытые хлебные фургоны автобусного типа на шасси автомобиля ЗИС-3



нагревателем, привинчиваемым к блоку цилиндров.

Чтобы предохранить мотор от замерзания в гараже в холодную ночь, вставляют штепсель прибора в розетку гаража.

Нагреватель прикрепляется к поверхности цилиндрического блока в 2—3 минуты.

Техническая Консультация

ПОД ОБЩЕЙ РЕДАКЦИЕЙ ИНЖ. И. И. ДЮМУЛЕН

Тов. МОСИЕНКО и 170 КУРСАНТАМ (г. Майкоп), тт. ВОРОЖЕЕВУ (Люксембург), ТКАЧЕНКО (Донбасс, Константиновка), ХОЛОДОВИЧ (Ленинград), ГАЛКИНУ (ст. Курорт, Казакстан), ВЛАДИМИРОВУ (Ростов-на-Дону), кр-цу ХРИЧЕНКОВУ (Новый Петергоф), шоферам ПЯНЧЕНКО, МИХАЙЛОВУ и РЯБИНИНУ (ст. Чибеньки, Самаро-Златоустовской жел. дор.) и др.

Как устроена и работает система зажигания автомобилей ГАЗ и АМО? Каков путь тока первичной и вторичной обмотки катушки зажигания? Как проходит ток высокого напряжения с массы во вторичную обмотку и может ли он при этом проходить через аккумулятор? Как разряжается конденсатор?

Принцип и система батарейного зажигания являются общими для автомобилей ГАЗ, АМО (ныне ЗИС) и Я-З. Катушка зажигания (индукционная катушка) имеет железный сердечник из тонких железных полосок, изолированных друг от друга лаком, во избежание появления токов Фуко. На сердечнике намотаны две обмотки: тонкая, состоящая из 16 000 витков проволоки толщиной 0,1 мм, и толстая толщиной 0,8 мм, состоящая из 250 витков. Толстая первичная обмотка расположена поверх вторичной (тонкой) для лучшего ее охлаждения и обе обмотки имеют между собою соединение. Катушка помещена в железном футляре, залита изолирующей массой (компаунд) и швы футляра пропаяны для предохранения катушки от попадания масла и воды.

При включении зажигания ток идет (см. схему, рис. 1) от аккумуляторной батареи по кабельному проводу до выключателя стартера, далее проходит первичную обмотку катушки и направляется к подвижному рычажку прерывателя. Пройдя по контактам прерывателя, ток по массе возвращается в аккумуляторную батарею.

Образующийся в момент разрыва прерывателя ток высокого напряжения во вторичной обмотке идет через распределитель на свечи, проскакивает в виде искры на электродах свечи и возвращается через аккумуляторную батарею. На-

показано на схеме 2-й. При поднесении провода высокого напряжения к тому или другому полюсу аккумуляторной батареи искра будет проскакивать одинаковой силы.

Получающееся напряжение тока зависит от величины искрового промежутка в свече, от степени сжатия, а также от температуры в ци-

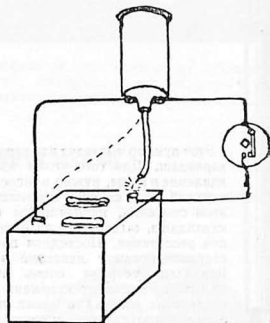


Рис. 2

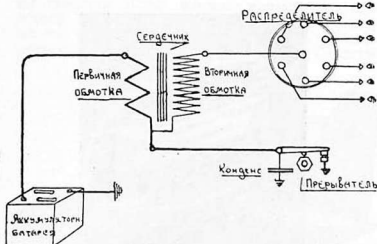


Рис. 1

правление тока высокого напряжения будет соответствовать разрядке батареи, но так как сила тока высокого напряжения измеряется в тысячных долях ампера,—никакого заметного действия на батарею он не окажет. Убедиться в этом можно, соединив катушку зажигания, как

лиन्दре. При нормальном искровом промежутке в свече $= 0,7$ мм величина напряжения, необходимого для появления искры, около 6 000 вольт. С увеличением искрового зазора увеличивается также и напряжение.

Полное напряжение тока на зажигание складывается из: напряжения индуктированного тока во вторичной обмотке, напряжения тока самоиндукции первичной обмотки и напряжения аккумуляторной батареи. В цифрах это будет приблизительно выражено так: $6\ 000 + 100 + 6$.

Образующийся в момент замыкания прерывателя ток самоиндукции первичной обмотки заряжает конденсатор. В следующее мгновение конденсатор разряжается, часть через вторичную обмотку, повышая ее напряжение и участвуя в искре на свече, часть через первичную обмотку. Разряд этот имеет довольно сложный характер (затухающие колебания высокой частоты)—вопрос, имеющий большое значение в радиотехнике. и разбирать его подробно нет необходимости.

Консультант Ларин

1. Какой предел расточки цилиндров Форд и АМО-3?

1. Общая норма пределов: 3 проц. диаметра для цилиндра и 2 проц. для коленчатого вала.

2. Почему карбюратор Форд-Зенит соединяется двумя отверстиями с атмосферой и какова пропускная способность жиклеров горючего в минуту?

2. Без этих отверстий всасывающее действие из смесительной камеры передалось бы на поплавковую и промежуточную камеры, и горючее стало бы не вытекать, а высасываться, что изменило бы работу карбюратора и не дало бы возможности поддерживать правильность соотношения горючей смеси на всех скоростях вращения двигателя. Пропускная способность

жиклеров Форд около 200 граммов в минуту. Для АМО-3 около 300 граммов в минуту.

3. Отчего зависит разная плотность электролита в разных аккумуляторах?

3. Плотность электролитов вообще не является величиной обязательной и разными фирмами назначается различной. Увеличение плотности облегчает работу аккумулятора, уменьшая внутреннее сопротивление и способствуя прохождению тока большей силы, что улучшает работу стартера. Кроме того уменьшается опасность замерзания аккумулятора зимой. Зато уменьшается и долговечность аккумулятора, так как крепкий раствор быстрее разъедает пластины.

Тов. ПОГАДДЕВУ И. П. (Уралобласть, Киясовская МТС)

1. Какая плотность электролита по Боме в аккумуляторе на машине ГАЗ?

1. Плотность у вполне заряженного аккумулятора летом 28—30°, зимой 32—34°.

2. По какой причине порвалась с сильным звуком банка аккумулятора?

2. Внутреннее давление вследствие газообразования и засорившееся отверстие в пробке (отдушина). Другая возможная причина—взрыв га-

за от электрической искры или от огня: спички, окурка.

3. Проходит ли ток первичной обмотки через амперметр? По моему мнению он должен пройти через амперметр, так как другого пути ему нет.

3. По основной схеме Форда ток на катушке зажигания берется до амперметра. При ремонтах иногда провод, идущий к выключателю, переставляют на другую клемму переходной коробки, и тогда амперметр окажется включенным.

Тов. РИЖКО (Днепропетровск, завод „Сатурн“)

1. На автомобиле АМО-3 стоял аккумулятор 12 вольт, но для зажигания было соединено 3 батареи, через некоторое время bobина сгорела. Чем объяснить и как предостеречь bobину, не переделывая аккумулятора?

1. Соединение трех банок аккумуляторной батареи вполне возможно для питания катушки зажигания и всей электрической системы и не требует переделки аккумулятора. Причинами сгорания обмотки катушки могли быть:

- а) ошибочное соединение 4 банок вместо 3;
- б) плохой контакт соединения на батарее и сгорание обмотки вследствие повысившегося напряжения диному; в) в случае установленной катушки БОШ—соединение на 3-й контакт, помимо сопротивления; г) невыключение катушки при остановке мотора; д) расположение катушки близ нагретых частей мотора и перегрев мотора.

Тов. ВЛАДИМИРОВУ (Ростов-на-Дону)

1. Как расположен у Форда коленчатый вал — центрировано или децентрировано?

1. Коленчатый вал у Форда центрирован.
2. Начало опережения зажигания колеблется от 5° до 45°. Сколько десятых миллиметра приходится на градус, т. е. на сколько миллиметров поршень не доходит до верхней мертвой точки, когда происходит вспышка?

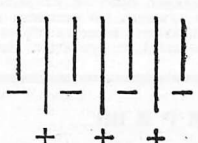
2. Ход поршня в зависимости от угла поворота коленчатого вала нарастает неравномерно. Для автомобилей Форд расстояние будет таково:

Угол поворота коленчатого вала	10°	1 мм
" "	" 20°	4 "
" "	" 30°	9 "
" "	" 40°	16 "
" "	" 50°	24 "

Поршень не доходит до верхней мертвой точки.

Тов. ЦЕЛИЩЕВУ Л. А. (Сосновская МТС, Ново-Омского р-на, Западносибирского края)

1. Почему в аккумуляторе число отрицательных пластин на одну больше, чем положительных?



1. Для того чтобы использовать обе стороны положительных пластин, необходимо иметь лишнюю отрицательную пластину.

ЛЕЛЯ БУРТИКОВА — ГОРДОСТЬ ТИФЛИССКИХ ВОДИТЕЛЕЙ АВТОБУСОВ

Теперь не в диковину встретить женщину-водителя любого типа машины.

Женский труд рос у нас в Грузии вместе с Октябрьской революцией, но за руль автомашины женщина села сравнительно недавно— всего шесть лет назад.

На автокурсах Груздортранса в 1930 г. было принято восемь женщин, из них курсы окончили только трое. Одна из них— малограмотная девушка Леля Буртикова с помощью хорошего товарища сдала теорию и практику и получила книжку на право езды.

Окончив курсы, Буртикова начала свою работу на полуторатонном Фиате. Спустя десять месяцев она перешла на работу в Кутаис, на баритные разработки. Здесь Буртикова управляла 5-тонным ЯЗ № 14. В течение полугода лет работы в Кутаисе по 18—20 часов в сутки ее ЯЗ не знал простоев, мотор работал безотказно.

После работы Леля не уйдет из гаража, пока не проверит все детали машины, пока не смажет машину, не приведет все в порядок.

Теперь Леля Буртикова работает в Тифлисе на голубом автобусе № 11 марки ГАЗ в гараже Автотранса. Она своевременно ремонтирует машину, устраняет малейшие дефекты и, главное, не чванится и, если нужно, остается в свои выходные дни для осмотра машины.

Всего этого нельзя сказать о леллиной смене—

мужчине, совершенно безразлично относящемуся к автобусу.



За 7 часов работы Леля всегда успевает сделать положенные 12 рейсов.

„Четыре“

Тифлис

БЮРОКРАТЫ НЕ ДАЮТ ХОДА РАБОЧИМ ПРЕДЛОЖЕНИЯМ

Не везет 2-му автобусному парку в Москве с рабочим изобретательством и рационализацией. А парк большой—212 машин. Парк обслуживают 2000 рабочих и служащих.

Не потому не везет, что не интересуются этим рабочие автопарка. Наоборот, количество изобретений и рационализаторских предложений со стороны рабочих всегда было значительно. Но вначале, еще в 1932 г., к этому делу пристроился вредитель—инженер Дубов, растративший деньги, сорвавший всю работу. Потом, в прошлом году, БРИЗ был ликвидирован и функции его переданы начальникам цехов. Только одному заведующему производством т. Павлинову было передано 39 предложений в разных стадиях рассмотрения и осуществления. Казалось бы, рассмотрение рабочих предложений непосредственно в цехах, сокращая пути их прохождения, облегчит их рассмотрение и проведение в жизнь. Но оказалось наоборот.

Рабочий комитет и горком изобретателей ячеей комитетов не руководят. Лишенная по-

мощи и звание, она развалилась. Начальники цехов ничего не делают для продвижения принятых предложений. В результате с июля по сей день, т. е. за девять месяцев, ни одно рабочее предложение, кроме конкурсных, больше не поступило, а ранее поступившие лежат без движения.

Еще в середине октября прошлого года жюри конкурса на прибор для определения количества бензина в моторе вынесло решение принять мотор ниж. Гамаюнова. Автору была присуждена премия в 300 руб. Но дальше дело не пошло. Официально результат до сих пор не объявлен, премия автору не выдана, прибор фактически еще не изготовляется¹.

Надо решительно бороться с косностью и бюрократическим отношением к рабочим предложениям. Этого должны добиться общественные организации 2-го автобусного парка и, в первую очередь,—его автодорожский коллектив.

Иль — с

¹ Описание—см. статью т. Гамаюнова в №7 журн. „Зарулем“

ТОВАРИЩИ!

Проверь, заполнил ли ты анкету 4-й заочной конференции читателей „За рулем“, напечатанную в № 6.



На лесозаводе № 11 Тамбовско-пригородного лесхоза (ЦЧО) для перевозки пиломатериалов устроена лежневая автодорога. Дорога дает возможность круглый год бесперебойно подвозить пиломатериалы, значительно сокращает тяговую силу, так как каждая машина берет по 6 кубометров пиломатериалов. По дороге курсируют две машины. Такие дороги в лесу являются незаменимыми.

На снимках — эпизоды перевозки лесоматериалов на машинах

Фото Н. Мамаева



КТО ОТВЕТИТ ЗА „РАЗДЕТУЮ“ И РАЗГРАБЛЕННУЮ МАШИНУ

Для обучения курсантов-шоферов при Курском автодорожном техникуме, готовящем кадры для 29 свеклохозяйств, совхозы должны были выслать некоторое количество автомашин.

Дирекция Ивнянского свеклосовхоза понимает важность дела подготовки кадров и решила выполнить приказ треста безоговорочно. С этой целью выделили автомашину Форд-А и направили ее малой скоростью в распоряжение техникума.

Но когда машина прибыла на место назначения, то оказалось, что она «раздета» и разворована доотказа. С автомобиля снято было более 30 различных частей и деталей.

Специальная комиссия установила, что еще в совхозе при отправке машины «рачительные» хозяйственники сняли с нее сигнал, арматурный щиток, штуцеры задних колес, гайки задних колес, шары и рукоятки скоростей, пробки радиаторов и бака, багажник, запасную доску, застегки для капота и т. д., всего 15 предметов; электропроводку поставили куда негодную.

Так изрядно «облегченная» машина отправилась в путь. Спустя несколько дней администрация

совхоза вдруг обнаружила пропажу подушки и одеяла.

Как, пропадает советское добро! Дирекция решила не допустить этого. Немедленно была дана телеграмма арестовать шофера — проводника машины.

Шофера арестовали. Неизвестно, нашлись ли подушка и одеяло, но доподлинно известно, что все то, что можно было снять с машины и унести, было унесено до мельчайшей гайки. Машина пришла без катушки зажигания, без распределителя и еще 15 различных ответственных частей и деталей.

Отправившие машину из совхоза без 15 частей механик Морозов и заведующий гаражом Севрюков, а также и те, кто давали телеграмму об аресте шофера-проводника, не позаботившись о замене его другим, должны понести строгое наказание и с них должны быть взысканы все убытки, понесенные государством в результате их головотяпства.

Курск, ЦЧО

А. Колбасо

Для успешного проведения весеннего сева в колхозах МТС нужно хорошо отремонтировать автотракторный парк и привести в порядок дороги, чтобы быстро, без задержек перебрасывать тракторы и автомобили на участки работ.

К началу марта в Мышкинской МТС из 49 тракторов полностью отремонтированы 25, выпуск их задерживается из-за отсутствия моторов, которые ремонтирует Некоузская МТМ. В МТС ремонтируется еще 4 трактора СТЗ и собираются уже отремонтированные три трактора.

Что касается автомашин, то одна ремонтируется, а ремонт остальных двух задерживается из-за отсутствия деталей.

Мышкинская МТМ явно не справляется с ремонтом, явно запаздывает. Возможности для своевременного проведения ремонта имелись, но они не были использованы. Еще и сейчас нет большевистской борьбы за план, производственная дисциплина слаба, до сих пор не изжиты прогулы.

Также весьма неутешительная картина и в области дорожного строительства в районе деятельности МТС. Из 13 сельсоветов всерьез взялся за работу только один—Рождественский, выполнивший к началу марта 50 проц. годового плана, и отдельные колхозы: «Вторая пятилетка» Ивановского сельсовета, «Просвет» и «Кузьминская сельхозартель» Кривецкого сельсовета, выполнившие более 50 проц. годового плана.

Остальные сельсоветы еще только раскочиваются; ряд сельсоветов совершенно бездействует: Архангельский, Крутовский, Оносовский и Пиржиниковский.

Внимание дорожному делу со стороны общественности в районе крайне ничтожно. О существовании Автодора ничего не слышно.

г. Мышкин, ИПО

Д. Стальной

С РЕМОНТОМ АВТОМАШИН НЕ ТОРОПЯТСЯ

Все силы сейчас брошены на ремонт тракторного парка, но к началу марта из 118 тракторов отремонтировано только 63. Впереди еще много работы.

Слабые темпы ремонта тракторов объясняются главным образом неправильной расстановкой сил. Люди сидели, курили и за ноябрь—декабрь почти ничего не сделали.

Только после того как в мастерские пришел политотдел, были устранены недочеты, мобилизованы силы. В результате выпуск из ремонта машин с 8 в январе увеличился до 63 в феврале.

Темпы еще, правда, недостаточны, но огромный сдвиг налицо.

Теперь в бригадах развернуто социальное соревнование, бригады дерутся за красное переходящее

знамя политотдела, за качество.

Но если удалось добиться сдвига в ремонте тракторов, то с ремонтом автомашин дело обстоит хуже, можно сказать—совсем плохо. Подготовка автопарка к весне отодвинута на вторую очередь.

В гараже 10 машин, из них 8 требуют ремонта. Только недавно заведующий автоколонной т. Шанин выехал в Челябинск за получением запасных частей.

Сейчас готовим кадры—организованы курсы шоферов. Посажены за теорию лучшие и наиболее развитые трактористы. Девятнадцать человек усиленно подготовляются, чтобы стать хорошими водителями.

Петуховская МТС

М. Кулагин

СОДЕРЖАНИЕ:

1934 год должен быть годом похода за организацию и укрепление Автодора на селе	1
А. БУЦЕНКО—Двести десять тысяч километров автожелезных дорог	2
С помощью и под руководством политотделов создается мощную организацию Автодора на селе	4
В. БОРТКЕВИЧ, А. ЛОХВИЦКИЙ—Зеленые насаждения—лучшая защита дорог от размыва и снежных заносов	8
М. С.—Первые опыты организации дорожностроительных дорог	10
Д. GERMAN—Секреты победы Борской МТС	12

Инж. С. Д. КЕЛЛЕР—Походные авторемонтные мастерские	14
Г. ДЕМИН—Ремонт тракторов	16
Инж. БЕЛАВИН—Тягач ГАЗ улучшит внутривозвальной транспорт	19
Инж. НИЛОВ—Конструкция и работа нового карбюратора для автомобилей ЗИС-5 и ЗИС-6	20
В. НАУМОВ—ОСГА-25—судно большевистской скорости	22
Обмениваемся опытом гаражей	24
Новости мировой автодорожной техники	26
Техническая консультация	28
Вести с мест	30

АПРЕЛЬ 1934 г.



НА ОБЛОЖКЕ. Сверху—тракторист Симферопольской МТС т. Дябин, в колхозе «Красный Перекоп», перевыполняет норму выработки по вспашке. Внизу—отремонтированные на заводе тракторы отправляются на колхозные поля.

Фото сверху—Инсарова (Союзфото).
снизу—Селиверстова (Союзфото).

Отв. редактор Н. ОСИНСКИЙ

За м. редактора Н. БЕЛЯЕВ

Издатель Журнально-газетное объединение

Уполном. Главлита В—82241 Техред Н. Свешников Изд. № 97. Зак. тип. 296 Тираж 50.000 СтАг Б—176×250 мм
1 бум. лист. Колич. знаков в 1 бум. листе 211 700

Журнал сдан в набор 25 марта 1934 г. Подписан к печати 11 апреля 1934 г. Приступлено к печати 13 апреля 1934 г.

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

ОФИЦИАЛЬНАЯ ТАБЛИЦА

тиража выигрышей по билетам 8-го разряда 4-й ВСЕСОЮЗНОЙ ЛОТЕРЕИ АВТОДОРА

Прежде чем проверить билеты, обрати внимание на разряд билета

Настоящим таблиця составлена по карточным записям №№ серий, начиная с низших

Не смешивай разрядов, разряды указаны в правом верхнем углу билета

Тираж производился 28 февраля — 1 марта 1934 г. в г. Ростове-на-Дону

ВСЕГО В ТИРАЖЕ РАЗЫГРАНО 6 801 ВЫИГРЫШ на сумму 234 000 рублей

Прежде чем приступить к проверке лотерейных билетов, необходимо ознакомиться с правилами пользования таблицей.

№№ серий	№№ лотер. билет.	Сумма выигрыш. в руб.	№№ серий	№№ лотер. билет.	Сумма выигрыш. в руб.	№№ серий	№№ лотер. билет.	Сумма выигрыш. в руб.	№№ серий	№№ лотер. билет.	Сумма выигрыш. в руб.	№№ серий	№№ лотер. билет.	Сумма выигрыш. в руб.
00061	48	40	01936	50	150	03715	70	300	05415	57	40	07052	61	3000
00079	12	40	01949	95	150	03731	50	200	05426	1-100	10	07073	39	300
00085	100	100	01954	86	100	03762	98	200	05456	69	150	07083	41	100
00105	93	150	01955	1-100	10	03778	93	40	05509	54	300	07116	31	300
00174	52	100	02008	99	100	03779	29	300	05519	1-100	10	07138	62	300
00176	51	150	02013	47	300	03786	18	300	05552	30	100	07167	34	300
00177	35	300	02119	1-100	10	03788	51	40	05563	70	300	07175	89	300
00190	03	800	02142	68	150	03805	1-100	10	05579	100	300	07241	1-100	10
00205	09	300	02165	35	3000	03857	1-100	10	05620	02	40	07281	16	200
00209	85	100	02255	1-100	10	03888	24	150	05651	52	40	07309	19	200
00230	28	40	02305	08	3000	03894	50	100	05680	82	300	07311	06	300
00406	29	300	02457	82	100	03939	23	300	05683	18	100	07357	16	100
00422	17	300	02486	21	300	03994	62	150	05703	92	150	07437	57	300
00492	28	300	02496	66	150	04038	34	300	05750	79	3000	07439	26	200
00582	48	300	02538	71	150	04110	48	100	05821	54	100	07468	1-100	10
00697	79	500	02556	30	200	04141	61	100	05823	91	100	07485	88	3000
00707	58	300	02580	30	200	04141	97	200	05857	88	5000	07498	82	200
00734	55	100	02603	15	300	04156	94	300	05872	60	300	07521	1-100	10
00745	84	500	02662	1-100	10	04161	49	40	05883	94	40	07568	26	100
00782	14	40	02666	30	200	04169	20	300	05917	95	300	07622	47	100
00784	58	100	02718	27	100	04208	48	300	05921	32	100	07648	57	300
00796	05	150	02729	97	300	04266	68	40	06038	25	500	07675	34	40
00809	48	200	02748	66	500	04304	1-100	10	06038	72	100	07745	97	300
00850	55	100	02805	1-100	10	04325	61	100	06154	45	300	07845	40	150
00878	1-100	10	02813	18	300	04337	1-100	10	06189	05	100	07856	1-100	10
00892	94	150	02835	41	300	04368	39	150	06208	55	300	07863	05	200
00908	72	300	02867	21	300	04375	93	300	06216	45	300	07867	52	100
00920	91	5000	02868	69	150	04379	45	300	06246	11	100	08015	65	300
00968	01	100	02881	45	150	04388	08	150	06305	06	300	08115	91	300
00993	1-100	10	02948	1-100	10	04415	31	300	06362	53	100	08141	73	100
01039	51	300	02974	06	300	04458	20	150	06464	65	3000	08150	33	300
01064	100	100	03013	-55	150	04502	85	150	06484	1-100	10	08187	22	40
01103	22	300	03040	20	500	04507	09	3000	06528	1-100	10	08199	45	300
01167	93	200	03053	03	40	04629	95	300	06591	41	100	08202	80	150
01181	35	500	03078	80	150	04637	53	300	06597	29	100	08240	1-100	10
01196	13	300	03097	1-100	10	04657	96	300	06601	45	150	08254	93	200
01236	33	300	03128	1-100	10	04692	74	500	06602	1-100	10	08323	17	200
01273	1-100	10	03137	20	40	04762	34	300	06618	1-100	10	08339	47	5000
01306	40	3000	03139	21	300	04791	40	40	06626	1-100	10	08347	94	100
01361	1-100	10	03167	88	300	04798	70	300	06634	65	300	08353	28	200
01431	47	300	03189	08	100	04813	1-100	10	06653	72	300	08377	74	200
01488	34	100	03220	1-100	10	04815	32	100	06654	38	150	08415	37	100
01506	04	100	03257	89	150	04832	91	300	06686	1-100	10	08425	51	150
01519	11	150	03289	1-100	40	04843	47	40	06696	50	150	08454	80	150
01537	54	300	03294	19	3000	04862	07	100	06698	90	40	08517	91	200
01582	75	300	03300	63	5000	04907	93	100	06721	78	150	08688	59	300
01598	89	150	03303	11	40	04936	83	300	06730	20	40	08644	77	300
01650	63	150	03367	33	150	04955	28	300	06750	91	100	08681	20	300
01655	100	300	03417	97	100	04976	50	300	06788	1-100	10	08776	92	150
01659	96	300	03527	29	300	05018	85	5000	06754	98	100	08777	1-100	10
01682	19	300	03545	37	150	05063	49	300	06874	57	200	08830	93	150
01690	99	300	03560	1-100	10	05176	42	300	06883	10	150	08854	84	300
01774	65	300	03610	20	500	05217	10	3000	06962	43	100	08872	17	300
01783	75	100	03679	18	40	05220	56	3000	06975	62	200	08900	35	300
01934	91	100	03708	28	100	05380	73	300	07043	03	150	09020	97	300

№№ серий	№№ лотер. билет.	Стоим. выигр. в руб.	№№ серий	№№ лотер. билет.	Стоим. выигр. в руб.	№№ серий	№№ лотер. билет.	Стоим. выигр. в руб.	№№ серий	№№ лотер. билет.	Стоим. выигр. в руб.	№№ серий	№№ лотер. билет.	Стоим. выигр. в руб.	№№ серий	№№ лотер. билет.	Стоим. выигр. в руб.
10828	1-100	40	11547	50	150	12197	87	40	12711	1-100	10	13424	71	100	14278	94	500
10841	66	300	11576	93	40	12331	55	1 50	12816	54	300	13440	61	300	14298	96	40
10842	21	40	11585	84	300	12247	15	150	12856	62	300	13554	96	300	14317	65	100
10948	40	5000	11586	95	500	12272	99	150	12948	55	150	13607	47	300	14503	18	100
11012	58	300	11615	30	150	12286	87	300	12984	54	300	13625	16	200	14503	87	100
11019	71	300	11629	80	40	12302	1-100	10	13005	49	100	13653	21	300	14525	61	5000
11049	89	200	11630	09	300	12327	84	300	13019	06	300	13656	1-100	10	14573	38	300
11084	1-100	10	11637	1-100	10	12347	53	300	13030	91	300	13683	1-100	10	14592	54	40
11098	1-100	10	11689	19	100	12350	1-100	10	13038	1-100	10	13692	43	100	14614	02	100
11110	79	150	11689	69	150	12387	58	500	13040	20	150	13734	34	40	14671	08	5000
11141	29	300	11747	1 100	10	12407	1-100	40	13126	33	40	13774	20	300	14711	18	500
11185	08	500	11769	01	300	12412	02	300	13146	54	200	13782	45	40	14742	59	300
11205	05	150	11771	100	40	12473	61	200	13159	51	40	13813	39	100	14782	42	300
11205	62	300	11779	23	100	12473	79	100	13192	1-100	10	13813	68	300	14800	91	100
11262	51	100	11830	1-100	10	12504	49	100	13231	66	300	13963	79	300	14811	57	300
11271	02	100	11897	27	100	12515	67	300	13233	87	100	13964	30	300	14856	71	300
11336	28	150	11901	98	300	12588	20	300	13249	34	300	13968	23	200	14867	46	40
11372	1-100	10	11921	02	200	12590	43	300	13265	15	100	14059	34	300	14978	60	300
11429	1-100	10	11927	1-100	10	12647	61	40	13293	78	300	14118	77	150	14988	05	40
11487	03	40	11970	84	150	12657	69	40	13297	1-100	10	14122	1-100	10	14999	46	40
11488	59	300	11975	85	100	12658	72	40	13325	71	300	14161	20	300			
11501	41	150	12086	20	40	12682	43	300	13357	38	150	14218	52	40			
11543	14	300	12086	57	300	12682	56	300	13370	09	300	14234	17	300			

Порядок получения выигрышей:

1. Выигрыши по желанию выигравшего выдаются вещами или деньгами, согласно списку выигрышей.
 2. В таблице указана только стоимость выигрыша. Список выигрышей и стоимость каждого из них помещены после таблицы. Наименование выигрыша соответствует стоимости помещенных в списке выигрышей.
 3. Денежная выплата выигрышей в 10 и 40 руб. производится немедленно по предъявлении билета всеми учреждениями Госбанка и Гострудсберкас.
 4. Для получения всех выигрышей вещами, а также получения выигрышей деньгами от 10 руб. и выше выигравший пересылает свои билеты открытым ценным письмом по адресу: Москва, Фуркасовский пер., д. 12/5, Лотерейному комитету АВТОДОР, при пересылке билета выигравший указывает свое желание получить выигрыш натурой и чем именно, одновременно сообщая свой почтовый адрес точно и разборчиво написанным, а также, если выигрыш предназначается к получению натурой наименование ближайшей железнодорожной станции или пристани.
 5. Выигрыши пересылаются выигравшим за счет Лотерейного комитета.
 6. Срок заявки на получение выигрыша устанавливается в 6 месяцев со дня опубликования таблицы в газете «Известия ЦИК СССР и ВЦИК» или «Экономическая жизнь» и «Молот».
 7. Выигрыши, не востребованные держателями в 6 месяцев со дня тиража, поступают в распоряжение общества Автодор.
 8. Никакие заявки об утере, краже и т. п. Лоткомом не принимаются.
 9. Все справки по вопросам, связанным с получением выигрыша, можно получить в Лотерейном комитете — г. Ростов-на-Дону, Красноармейская ул., 58, Крайавтодор и в г. Москве, Фуркасовский пер., д. 12/5, ЦС Автодора.
- Кроме этого, все справки выдаются во всех организациях Автодора.

Председатель Тиражной комиссии—Кримберг
 Зам. председ. Тиражной комиссии—Эрн А. А.
 От ЦС Автодора—Павлов
 От КрайФУ —Куркин

Члены Тиражной комиссии: 1) от ЦК ВЛКСМ—Шейн Г. Г., 2) от Крайкома ВКП(б)—Сочинович 3) от Крайкома ВЛКСМ—Пучичев, 4) от РККА—Ленько, 5) от Крайпрофсовета—Новиков Н. С., 6) от Крайкома союза шоф.—Мерзленко, 7) от Лоткома Крайавтодора—Гутерман В. Н., 8) от Горсопрофа—Смоляк, 9) от Горкома ВКП(б)—Карасева, 10) от РОСТА—Ватин, 11) от Горсовета—Иванов, 12) от газ. «Молот»—Черкасов М. В., 13) от РОСТА-Порта—Дегтярев И. И., 14) от Крайоттранса—Персов М. М., 15) от Штаба СКВО—Бабурин, 16) от Крайупр. ГТСК и ГК—Калмыков. От рабочих организаций: 17) от ДТФ—Васильев В. Д., 18) от ф.к. им. Микояна—Молчанов А. А., 19) от Лензавода—Спиваков А. И., 20) от Лензавода—Белецкий, 21) от Абвостроительства—Говорунов М. Д., 22) от зав. им. Седина (Краснодар)—Малоян. От организаций Автодора: 23) от Пролетрайсовета—Сериков П. Е., 24) от Сталинского Автодора—Челидзе, 25) от Андреевского райсовета—Серченко П. Б., 26) от Ленинского райавтодора—Одинцов, 27) от Краснодар. райавтодора—Осипов, 28) от Краснодар. райавтодора—Деркач, 29) от Крайавтод. яч. ВКП(б)—Емельянов, 30) от Крайавтод. месткома—Дурач, 31) от Крапотинск. рай. овета—Арутюнов, 32) от Кущевского райавтод.—Вербицкий, 33) от Крымавтодора—Рыжков, 34) от КрайРКИ—Кораблинов.

Ответственный секретарь Тиражной комиссии—Дворцов П. Я.