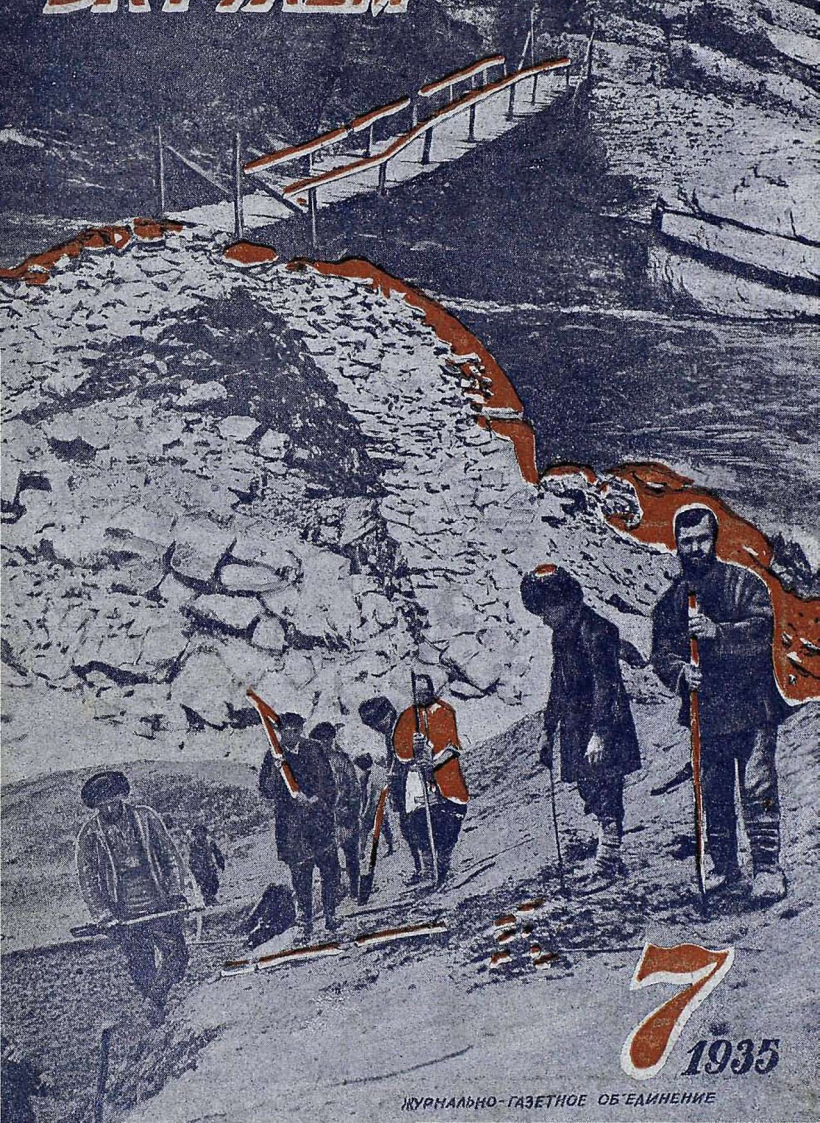


ЗА РУЛЕМ



7
1935

ЖУРНАЛЬНО-ГАЗЕТНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ



ЗА ЧТО ДОЛЖЕН БОРЬТЬСЯ АВТОДОР

В 1935 ГОДУ

В южных районах начался весенний сев. С каждым днем все новые и новые районы охватываются трудовой горячей весенней работой.

Наши автомобильные и тракторные заводы непрерывным потоком шлют в сельское хозяйство стальных коней, помогающих получить с социалистических полей рекордный урожай.

В этом году, как никогда раньше, должно быть развернуто дорожное строительство и нанесен решающий, сокрушительный удар бездорожью. В борьбу с бездорожьем должно быть широко вовлечено и само население.

Совет народных комиссаров РСФСР утвердил объем дорожного строительства на 1935 г. в размере 35 тыс. км дорог высокого качества. В течение этого года должны быть организованы 15 машинодорожных станций и налажено изготовление простейших дорожных снарядов, как-то: деревянных катков, угугов, канавокопателей и пр.

Особое внимание постановление Совнаркома уделяет проведению дорожных работ с трудовым участием населения. Учитывая важнейшее политическое значение этих работ, Совнарком обязывает рай- и полкомы укрепить работу дорожных секций при сельсоветах, дорожных уголков при домах крестьянина и избах-читальнях, а также местных организаций Автотора, развернув среди населения широкую общественно-массовую работу по борьбе с бездорожьем.

Это решение Совнаркома накладывает на всю автоторовскую организацию обязанность самого активного участия в проведении дорожного строительства с трудучастием населения. Одновременно это решение Совнаркома создаст исключительно благоприятную предпосылку для развития автоторовского движения на местах. Если автоторовские организации своей работой докажут жизнеспособность и умение организовать массы на борьбу с бездорожьем, то с помощью исполкомов они смогут стать одним из серьезных и важнейших элементов успешной организации дорожных работ.

Опыт прошлого года показывает, что там, где автоторовские организации смогли повести колхозников на борьбу за хорошую дорогу, дорожное строительство в районе сделало огромный скачок вперед. Достаточно указать на базовые советы Автотора при Тосненской МТС в Ленинградской области, Подбельской в Куйбышевском крае, Шестаковской в Воронежской области и др.

СОДЕРЖАНИЕ

За что должен бороться Автотор в 1935 г.	1
Кто получит красное знамя	3
Н. Э.—Привет Дагестану—республике хороших дорог	4
АРСЕН ТУМАНЯН—Что нужно знать московскому шоферу об обмене удостоверений	6
С. А. КРАСНЫЙ—Упорядочить работу автоинспектора	8
Н. М-Л—Как сделать простейшие деревянные дорожные машины	9
Ю. ФЕЛЬЗЕР—Проект колхозного гаража	13
П. САРСАТЧИХ—Озеленение колхозных улиц	16

ДАВЫДОВ, ДУЭЛЬ—На мотоциклах по снегу	18
И. ВИНОГРАДОВ, В. АДЯСОВ—Первый многоэтажный гараж в Москве	20
Техническая консультация	23
Обменяемся опытом гаражей	25
Новости мировой автотороной техники	26
Вести с мест	28
Временное положение о первичной организации Автотора	30
Автоторовская хроника	32

в номере 45 иллюстраций

АПРЕЛЬ 1935 г.

7

ДАГЕСТАН—СТРАНА ГОР И ИШАЧЬИХ ТРОПИНОК—ПРЕВРАЩАЕТСЯ В СТРАНУ ПРОЕЗЖИХ ДОРОГ.

На снимке обложки: сверху—вид старого мостика через горный ручей, внизу—население в порядке трудучастия строит дороги в горах.

Автодорожные организации в колхозах должны поставить себе задачей создать из колхозников постоянные дорожные бригады и наладить дорожную учебу.

Впервые в этом году Автодор приступает к подготовке дорожных кадров. Намечено подготовить не менее 100 тыс. человек. Не приходится говорить, какое большое значение для успешного развития дорожного строительства может иметь эта учеба. Нужно, чтобы места подошли к выполнению этой задачи со всей серьезностью, какой она заслуживает. Нужно добиться, чтобы намеченная цифра подготовки была выполнена и перевыполнена.

В предыдущем номере журнала уже указывалось на ту роль, которую могут сыграть сельские автодорожные организации в выполнении 4-го пункта примерного устава сельскохозяйственной артели об улучшении деревенских улиц и их озеленении.

Сельские автодорожные организации должны взять на себя конкретные обязательства по охране и наблюдению за дорогами, организовать постройку простейших дорожных снарядов, а в случае нужды и ремонт дорог и мостов.

Опыт прошлого года показал, что отдельные автодорожные организации смогли развернуть большую работу по покрытию дорог каменной оеждой и асфальтом даже в таких центрах, как Ленинград, Москва, Куйбышев, Коломна и т. д. В Ленинграде Автодор замостил ряд улиц и площадей и несколько десятков километров шоссе. В Москве были произведены дорожные работы в Бауманском, Октябрьском и др. районах.

Автодорожные коллективы на крупных заводах и новостройках должны добиваться улучшения подъездных путей к их заводам.

Большие задачи стоят перед Автодором в текущем году и в области автоэксплуатации. Начатая в прошлом году борьба за экономию горючего, за повышение квалификации шоферов и улучшение ремонта и ухода за машиной должна быть продолжена и резко расширена. Опыт проведения пробегов на экономии горючего целиком себя оправдал, и в нынешнем году такие испытательные пробеги должны быть проведены повсеместно.

Созванные Автодором конференции по автоэксплуатации в Саратове, Воронеже, Ярославле и т. д. выявили огромное количество недочетов в эксплуатации автопарка и наметили ряд практических мер по ее улучшению. Эти конференции всколыхнули автомобильную общественность и оказали огромное оздоровляющее влияние на работу автопарков в этих районах.

Наш автопарк остро нуждается в гаражах и, в частности, гаражах общественного пользования. Автодор намечает в текущем году построить 3 гаража общественного пользования в Москве, Ленинграде и Горьком.

Покупка автомобилей колхозами в результате государственных хлебозакупок поставила во весь рост проблему колхозного гаража. Центральный совет Автодора разработал типовой проект колхозного гаража на 2 машины и сейчас приступает к разработке проекта колхозного гаража на 5 машин.

Одной из основных и важнейших задач Автодора была и остается подготовка кадров. Впервые в прошлом году Автодор добился значительных успехов в этой области, подготовив по военно-техническому экзамену свыше 720 тыс. человек молодежи. На этот год намечена значительно более серьезная программа. Автодор должен подготовить 30 тыс. шоферов-профессионалов, около 100 тыс. шоферов-любителей, не считая спецкадров, и обучить 700 тыс. молодежи автомобильному и тракторному делу по программе 1-й ступени.

Выполнить эту программу нелегко, но большевистская настойчивость, энергия и воля к победе должны преодолеть трудности и привести к выполнению и перевыполнению плана.

В нынешнем году нужно значительно усилить работу среди детей и юношества. До сих пор этот участок был одним из самых отсталых в работе Автодора. Нужно добиться вовлечения не менее полумиллиона школьников в организацию юных друзей Автодора и всю эту массу заинтересовать, занять автодорожной работой.

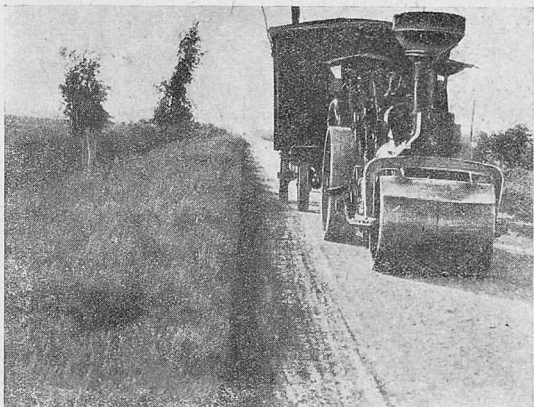
Автодор должен позаботиться о массовом производстве детских автомобилей, о моделировании, о детской игрушке. Нужно развить среди школьников учебу и по автомобильному мотору и по дорожному строительству и, в частности, по озеленению дорог. Опыт ряда школ в Чувашии показывает, что школьники могут оказать огромную помощь в озеленении дорог, соединяя одновременно эту работу с пользой для дорог и учебой для себя.

Для укрепления и оживления массовой работы Автодора большую роль могут сыграть автодорожные клубы. Создание клубов, почти как правило, зависит от настойчивости, энтузиазма самих автодорожцев и от той полезной работы, которую данная организация Автодора сумеет развить.

1935 год должен стать годом развернутой работы Автодора на всех участках автомобильного и дорожного строительства. Под руководством большевистской партии автодорожная организация должна добиться решающих успехов в своей работе.

Кто получит красное знамя?

КОНКУРС НА ЛУЧШУЮ ПОДГОТОВКУ
К ДОРОЖНОМУ СТРОИТЕЛЬСТВУ



Каток и походный радиофицированный фургон на тракте Серпухов—Тула.

Фото Леонова

Для стимулирования лучшей заготовки и вывозки дорожностроительных материалов и изготовления простейших дорожных машин в Московской области Мособлдортранс, Мособлсовет Автодора и редакция газеты «За коллективизацию» объявили областной конкурс.

В конкурсе участвуют все районы Московской области, дорожные отделы райкомов, районные газеты, райсоветы Автодора, сельские советы, колхозы и отдельные активисты района и села, содействующие дорожному строительству.

Основные показатели по конкурсу следующие:

Стопроцентное выполнение планов заготовки и вывозки дорожностроительных материалов к местам работы.

Прикрепление дорог к сельсоветам и колхозам и установка прикрепительных знаков в соответствии с постановлением Мособлполкома.

Изготовление простейших дорожных машин (деревянный каток, утюг и канавокопатель).

Подготовка и переподготовка всех сельдоруполномоченных и бригадиров до 10 апреля.

Создание специальных колхозных дорожных бригад для выполнения всей зимней и летней дорожной работы.

Повседневное освещение в районных газетах хода заготовки и вывозки и оперативная помощь газет дорожному строительству.

Помощь дорожному строительству со стороны районных организаций Автодора путем прикрепления ответственных товарищей к

объектам работ, организации субботников по вывозке и т. д.

Популяризация дорожного дела в избачитальных и организация в них дорожных уголков.

Создание в сельских советах работоспособных дорожных секций и вовлечение в них широкого актива.

Массовое социалистическое соревнование районов между собой и внутри районов между сельсоветами, колхозами и бригадами на лучшую вывозку материалов.

Для оценки работы районов, сельсоветов, колхозов, газет и общественных организаций, а также отдельных товарищей, включившихся в конкурс, создана конкурсная комиссия.

Для премирования участников конкурса выделен премиальный фонд в сумме 15 тыс. рублей, в том числе дорожные машины, велосипеды, фотоаппараты, часы и пр.

Устанавливается также переходящее знамя облдортранса, облавтодора и редакции газеты «За коллективизацию», которое будет присуждено лучшему дорожному отделу, райсовету Автодора и районной газете.

Заключительная оценка по конкурсу будет произведена 15 апреля.

Такой же конкурс-соревнование на лучшую подготовку к дорожному строительству 1935 г. объявлен и по Ленинградской области. Для премирования райисполкомов, колхозов, районных газет и лучших ударников выделено 50 тыс. рублей.

ПРИВЕТ ДАГЕСТАНУ — РЕСПУБЛИКЕ ХОРОШИХ ДОРОГ!



Постройка дороги Куниб-Куму с трудучастием населения (Лакский район, Дагестан)

В 1934 г. за переходящее красное знамя по дорожному строительству боролись многие союзные республики, края и области. Право на первое место представляли Узбекская, Таджикская, Туркменская республики, Грузия, Азербайджан, Армения, Ленинградская область и Горьковский край.

Одним из претендентов на переходящее красное знамя была и Дагестанская республика, где колхозники, трудящиеся горцы и дорожные работники под руководством партии превратили многочисленные ишацьи тропинки в дороги, вполне пригодные для автотранспорта.

Итоги дорожного строительства 1934 г. в Дагестанской республике показывают, каких огромных результатов можно добиться, если по-настоящему мобилизовать трудящиеся массы на борьбу с бездорожьем.

В 1934 г. по республике общий план дорожных работ был выполнен на 126,4 проц., причем план строительства дорог государственного значения был выполнен на 118,1 проц., дорог районного значения — на 158,2 проц. и дорог, построенных трудовым участием населения — на 138,8 проц.

Стоимость всех работ при задании в 6 013 тыс. руб. составила фактически 7 690 тыс. руб., а денежные вложения не превысили и 50 проц. этой суммы, учитывая широкое применение трудучастия населения.

В Дагестане за последние годы построены хорошие автомобильные дороги к десяти республиканским центрам. В Дагестане построены подездные пути к каждому аулу. Пятисоттысячное население, загнанное в царское время в «каменный мешок», выходит на равнины. Если в прошлом все дорожное богатство Дагестана составляло 400 км, то сейчас эта

республика имеет уже 4 тыс. км дорог, построенных при советской власти.

В труднейших условиях колхозники и трудящиеся горцы строили дороги. Горы, скалы,



Уфитинская тропа — полутоннель (Дагестан)



Мост длиной 150 м на дороге районного значения (Калачаевский район Дагестана).

бурные реки и ущелья создавали преграды почти на каждом шагу. Ливни за один-два часа смывали результаты трудов за несколько месяцев. Десятки километров дорог пробивались в массивах скал.

Недавно Совет народных комиссаров РСФСР, заслушав доклад начальника Главдортранса Дагестанской АССР т. Сафар-Алиева, который подробно рассказал о большой и трудной работе по борьбе с вековым бездорожьем в горной республике, особенно на строительстве Чарадинской дороги, где строители впервые прокладывали трассу, взрывая скалы. Здесь было сделано одних скальных работ — 185 тыс. куб. м.

Совнарком, отметив успешную работу Дагестанского дортранса, предложил Главдортрансу дать в его распоряжение одну легковую машину, а для премирования отдельных райнов, сельских советов и колхозов выделить также легковую машину, 10 велосипедов, 7 патефонов и др.

Дагестанская АССР в 1935 г. по решению Совнаркома получит необходимые ей дорожные машины и тяговые средства — 3 колесных трактора, 2 моторных катка, 3 двигателя к камнедробилке Акме, одну компрессорную установку, 1 тяжелый и 2 легких грейдера, 2 грузовых автомобиля, 3 металлических канавкопателя и пр.

Центральный штаб по борьбе с бездорожьем при редакции «Известий» заслуженно присудил Дагестану переходящее красное знамя.

1935 г. для Дагестанского дортранса и трудящихся республики должен быть годом

борьбы за закрепление успехов, достигнутых в области дорожного строительства, за повышение качества дорог. По плану объем дорожных работ в 1935 г. не меньше прошлого года, а между тем в первые месяцы этого года есть уже некоторый прорыв в заготовке и подвозке строительных материалов к месту работ, который необходимо срочно ликвидировать.

В 1935 г. нужно успешно завершить план дорожного строительства в плоскостном Дагестане, где в прошлом году выполнение его составляло не более 10 проц. Одновременно необходимо закончить Аваро-Кавказскую дорогу, имеющую для Дагестана огромное экономическое значение, так как она связывает Дагестан с братской Грузинской республикой. О постройке этой дороги много говорили чиновники царской России. Для них эта задача была не по силам. А трудящиеся советского Дагестана разрешат ее во что бы то ни стало в 1935 г.

Переходящее красное знамя, полученное Дагестанской республикой, высокая оценка успехов дорожного строительства со стороны Совнаркома РСФСР создадут новый подъем в борьбе за культурные дороги. Необходимо, чтобы Автодор, который до сих пор еще слабо проявлял себя на дорожном строительстве, стал активной действенной организацией, объединяющей в своих рядах горцев, энтузиастов дороги и автомобиля. Об этом должен позаботиться и Центральный совет Автодора, занявшись укреплением Дагестанского Автодора.

Н. З.

АГИТАВТОМОБИЛЬ ИМЕНИ 15-ЛЕТИЯ ДАГЕСТАНСКОЙ АССР

Дагестанский Автодор оборудовал агитавтомобиль имени 15-летия автономии Дагестана, который будет совершать агитрейсы по районам республики. В течение трех месяцев агитавтомобиль объедет крупные аулы и селения всех районов.

Задача агитавтомобиля — широко ознакомить трудящихся со значением празднования 15-летия республики и популяризировать высшую награду — всесоюзное красное перехо-

дящее знамя, присужденное Дагестану за успехи в дорожном строительстве 1934 года.

28 февраля агитавтомобиль выехал в первый рейс. Агитбригаду возглавляет зам. председателя Дагестанского Автодора т. Алиев. Автомобиль радиофицирован и снабжен кинопередвижкой.

Одновременно в Махач-Кале оборудуется второй автомобиль для бригады музыкантов и артистов.

ЧТО НУЖНО ЗНАТЬ МОСКОВСКОМУ ШОФЕРУ ОБ ОБМЕНЕ УДОСТОВЕРЕНИЙ

Автомобильным отделом Цудортранса, по согласованию с ЦК союза шоферов, издана инструкция «о порядке и сроках введения шоферских документов нового образца».

Хотя инструкция в основном охватывает все вопросы этой ответственной кампании, однако в процессе ее реализации в условиях Москвы выявились некоторые моменты, которые требуют дополнительных разъяснений.

Учитывая это, мы даем здесь подробные разъяснения по всем вопросам, которые могут возникнуть у шоферов столицы в связи с обменом удостоверений. Для лучшего усвоения шоферами техники обмена даем эти разъяснения в форме вопросов и ответов.

* * *

Кто в Москве ведет обменом шоферских удостоверений?

Обменом удостоверений ведет Управление Московской РК милиции в лице квалификационной группы Отдела регулирования уличного движения (Каретный ряд, д. № 7, помещение бывш. Авторемснаба).

Есть ли разница между старой системой выдачи и хранения шоферских документов и новой?

Есть. Во-первых, раньше квалификационная комиссия, проверив знания экзаменуемого, выдавала ему одну книжку, которая хранится у него и служила удостоверением на право управления машиной в любом городе, за исключением случаев, оговоренных особо. Сейчас, кроме основного удостоверения введена еще так называемая «карточка на право управления авто-мото-машинами». В Москве шофер на руки получит только карточку, а удостоверение ОРУД сам передает в то предприятие, где шофер работает.

Во-вторых, при выдаче удостоверения квалификационная комиссия до обмена ставила на книжке свой очередной номер, а теперь этот номер дается Цудортрансом заранее для каждой области отдельно.

В-третьих, в Москве вводятся специальные талоны, которые будут вложены в книжку на право управления машиной. При нарушении шофером правил уличного движения книжка (карточка) на право управления будет у него отбираться, а взамен у него на руках останется талон. Отбирая книжку, работник милиции обязан проставить на талоне число и свою подпись. Талон действителен лишь на три дня, в течение которых нарушитель обязан явиться в ОРУД, оформить свое нарушение и получить обратно книжку.

А что же будет с талоном?

При оформлении в ОРУД нарушения талон у шофера отберут и вместе с книжкой выдадут новый, который тем же порядком будет заполнен при очередном нарушении.

Как поступят с шофером, который совершит новое нарушение после того, как у него отобрана книжка?

У него отберут талон и тем самым он будет лишен возможности работать дальше, до обратного получения своей книжки.

Чем вызвано введение такого талона?

При нарушении шофером правил уличного движения милиционер для того, чтобы проверить водителя и записать все необходимые данные, надолго отвлекается сам и задерживает машину. С введением талона эта процедура упрощается: милиционеру надо будет лишь проставить на талоне дату и свою подпись.

Что будет, если книжка затеряется?

Милиционер, отобравший книжку, обязан в течение 24 часов передать ее в ОРУД. В противном случае книжка будет подвергаться строгому дисциплинарному взысканию. Во избежание недоразумений шофер должен проследить, чтобы дата и подпись отобравшего были проставлены четко. В зависимости от причин пропавшей шоферу будет выдана новая книжка (дубликат).

Что получает шофер при переходе на работу в другое предприятие?

Если новое предприятие находится в пределах Москвы, шофер, при переходе, на руки ничего не получает. По его заявлению или же по требованию нового нанимателя удостоверение пересылается предприятием по новому месту службы.

Если же новое место службы находится за пределами Москвы, шофер получает на руки от ОРУД копию учетной карточки, которую он обязан по прибытии на место представить местному дортрансу. Передавая копию учетной карточки, ОРУД одновременно снимает шофера с учета, а дортранс, получая ее, берет прибывшего на учет. Удостоверение же пересылается по месту новой работы предприятия.

Для чего книжка оставляется в предприятии?

При поступлении на работу шофера, гараж обязан сделать об этом соответствующую отметку в книжке и в дальнейшем аккуратно, в хронологическом порядке записывать туда все случаи аварий, наездов на людей, нарушений и взысканий, а также и поощрений. Получая книжку шофера, наниматель сразу видит, с кем имеет дело, и сам будет отвечать за последствия неосмотрительного найма нового работника.

Получат ли удостоверение и карточку те шоферы, которые в момент обмена будут без работы, больны и т. д.?

В Москве такие шоферы на руки ничего не получат. Им выдадут справку о том, что удостоверение на право управления находится в ОРУД и будет переслано по первому требованию нанимателя. Карточка на руки также будет выдана лишь при поступлении на работу, по представлению об этом справки от учреждения.

Можно ли с карточкой, выданной ОРУД, работать постоянно в Московской или другой области?

Нет, нельзя. Карточка действительна лишь для Москвы. В случае переезда на постоян-



Занятия по техминимуму в Сокольническом районе Москвы, в клубе им. Октябрьской революции.

ную или временную (свыше десяти дней) работу в область шофер обязан сняться с учета в ОРУД и стать на учет в местном дортрансе. Точно также при переводе в Москву из другого места шофер обязан сняться с учета и стать на учет в ОРУД Московской милиции. Независимо от этого шофер обязан зарегистрироваться в ОРУД в течение 24-х часов, если он приехал в Москву с машины временно и может задержаться здесь более суток.

Что требуется для того, чтобы получить новую книжку?

Прежде всего необходимо иметь удостоверение о сдаче техминимума, то-есть того технического минимума знаний, которым должен обладать каждый рабочий, обслуживающий сложные агрегаты, установки и механизмы.

Обязанность обучения техминимуму постановлением правительства возложена на хозяйства, которые и оплачивают все расходы по обучению.

Программа техминимума для шоферов рассчитана на 122 часа. Для проверки знаний по техминимуму, согласно приказу Цудортранса от 27/XII—1934 г. (§ 5 п. «в»), в автохозяйствах организуются местные квалификационные комиссии в составе начальника автобазы или его заместителя, технического руководителя автобазы и представителя от профорганизации.

Удостоверения о прохождении техминимума выдаются предприятиями. Шофер, не сдавший техминимума, не получит удостоверения на право управления машиной. Чтобы получить новое удостоверение, он вновь обязан держать экзамен в квалификационной группе ОРУД по теории автодела и езде.

Должны ли сдать техминимум шоферы I и II категории, а также те, кто работает на хозяйственно-административной работе?

По приказу Цудортранса, техминимум обязаны сдать все. От сдачи освобождаются те, кто удостоверение на право управления машиной, а также и высшую категорию получил в 1935 г. Кроме того, освобождаются от сдачи техминимума лица, окончившие спе-

циальные технические учебные заведения, и любители.

Какие документы нужны еще кроме удостоверения о сдаче техминимума?

Нужны характеристика с места работы, заверенная треугольником предприятия, три фото-карточки, на которых шофер должен быть снят без головного убора, и анкета-заявление.

Все документы должны заполняться чернилами разборчиво и без исправлений. В характеристике должно быть возможно полнее отражено: социально-производственное лицо шофера, в частности его отношение к работе и машине, к повышению своей квалификации, полученные им поощрения, наложенные дисциплинарные и судебные взыскания, с конкретным указанием за что и даты; участие в общественной жизни автохозяйства и т. д.

Куда должны сдаваться эти документы?

Каждое предприятие, независимо от количества машин, обязано выделить специальное ответственное лицо, которое собирает все перечисленные документы и не позднее, чем за 15 дней до желательного срока фактического обмена, представляет их в квалификационную группу ОРУД.

Новые документы шофер получит у себя на предприятии. В крупных и средних хозяйствах, насчитывающих 25 и более машин, будут созданы проверочные комиссии, которые и проведут всю работу по обмену. В мелких гаражах будет установлен особый порядок: в зависимости от местных условий они или будут объединены в кусты с кустовыми проверочными комиссиями, или же туда будут выезжать представители ОРУД.

Новые документы стоят 3 руб. и платит за них сам шофер. Красноармейцы и военнослужащие платят 1 рубль.

Какой порядок фактического обмена?

Проверочная комиссия рассматривает весь материал о каждом работнике, вызывает его на заседание комиссии и после проверки выносит постановление об обмене или отказе.

Отказ в обмене должен быть мотивирован достаточно полно.

Жалобы на постановления проверочной комиссии об отказе в выдаче новых документов должны подаваться в квалификационную группу ОРУД, которая обязана в пятидневный срок рассмотреть жалобу и вынести по ней свое решение. В случае утверждения квалификационной группой постановления проверочной комиссии, заинтересованный шофер может обжаловать решение квалификацион-

ной группы начальнику управления РК милиции Москвы.

Решение начальника управления является окончательным и дальнейшему обжалованию не подлежит. Принимаются жалобы лишь в течение десяти дней с момента вынесения каждого решения об отказе.

По приказу Цудортранса, обмен шоферских книжек в Москве должен закончиться к 1 мая.

Арсен Туманян

УПОРЯДОЧИТЬ РАБОТУ АВТОИНСПЕКТОРА

ОБСУЖДЕНИЕ СТАТЬИ т. НАДЕЖДИНА

Вопросы, поднятые т. Надеждиным в его статье «Внимание автоинспектору» («За рулем» № 20 за 1934 г.), имеют большое значение и требуют обсуждения на страницах нашей автодорожной печати.

Я хочу остановиться на работе автоинспекторов тех районов, где автотранспорт еще только начинает внедряться, где об организационных и технических вопросах эксплуатации автомашин имеют смутное представление. Попадая в такой район, молодой автоинспектор из технического контролера обычно превращается в простого технического исполнителя, которым стараются командовать все, кому не лень.

Первый вопрос, с которым приходится сталкиваться на месте автоинспектору — это вопрос о кадрах водителей. В район прибывают новые машины. Так как шоферов нет, то хозяйственники доверяют машину обычно или трактористу или просто человеку, мало-мальски разбирающемуся в ней. Автоинспектор требует от такого человека права на управление машиной. Прав не оказывается, тогда автоинспектор снимает шофера с машины. У шофера появляется «адвокат» в лице хозяйственника. Происходит разговор, примерно, следующего содержания:

— Почему вы сидите его с машины?

— Он не имеет прав шофера.

— Тогда дайте нам шофера с правами.

— У Дортранса нет шоферов, да он и не обязан вам подыскивать их.

— Тогда разрешите ему работать.

— Нельзя доверять машину человеку, не умеющему ею управлять.

— Что же, по вашему, машина пришла для того, чтобы стоять?

— Надо готовить кадры, надо было подумывать об этом раньше.

— Я вот и учу...

На этом разговор кончается. Дело доходит иногда до рика или других районных организаций, но, в конце концов, все-таки человек, не имеющий прав, садится за руль. Когда открываются шоферские курсы, автоинспектор превращается в заведующего курсами, преподавателя и даже инструктора. По окончании курсов опять автоинспектор должен экзаменовывать и направлять шоферов на работу. Но тут иногда снова возникают трения. Шофер должен пройти 2-месячную практику и потом только получить права.

— Как так, — начинает кричать хозяйственник, — учили шофера, тратили деньги, а теперь нельзя ему доверить машину?

Опять виноват автоинспектор.

Автоинспектору приходится выдерживать борьбу и за внедрение плано-предупредительного ремонта. Дело идет хорошо до тех пор, пока не начнут ломаться рессоры, аккумуляторы, шестерни и т. п. Нужны новые части, но Авторемснаб не может снабдить полностью запасными частями мелкие автохозяйства, которых в области примерно 30—50. Машины простаивают в ремонте сверх положенного срока из-за отсутствия запчастей, оборудования и квалифицированных рабочих.

Все начинают возмущаться:

— Машины все время стоят в ремонте, а автоинспектор ничего не делает...

Автоинспекторы зачастую перегружены канцелярской, и поэтому не могут вплотную заняться своим прямым делом. У них не остается времени для того, чтобы практически помочь автохозяйствам устранить недостатки и неполадки.

В таких условиях приходится работать многим автоинспекторам. Создается ненормальное положение; автоинспектор по существу лишен возможности выполнять то дело, для которого он призван.

Для того, чтобы поднять роль и авторитет автоинспекторов, необходимо провести ряд организационных мероприятий.

Автоинспектор должен быть по возможности освобожден от ведения учета и отчетности, от лишней канцелярщины, для чего необходимо дать ему заместителя, автотехника. На последнего и должен быть возложен учет автомашин, составление сводных ведомостей по отчетам автохозяйств, составление заявок на горячее и запчасти и т. д.

Автогужевой сектор Главдортранса должен установить тесную связь с межрайонными автоинспекторами по всем вопросам эксплуатации автотранспорта.

Полезно было бы не реже, чем раз в полгода, созывать совещания автоинспекторов.

Для улучшения работы автоинспекторов, находящихся в отдаленных районах, желательно было бы снабдить их легковыми автомобилями, или мотоциклами.

Автоинспектор С. А. Красный

г. Смятьевскр.

От редакции.

Редакция приглашает автоинспекторов, особенно из отдаленных районов, продолжать обсуждение мер по улучшению своей работы.

КАК СДЕЛАТЬ ПРОСТЕЙШИЕ ДЕРЕВЯННЫЕ ДОРОЖНЫЕ МАШИНЫ

Рост автотранспорта и увеличение грузооборота настоятельно требуют скорейшего создания сети благоустроенных дорог во всех уголках нашей страны. Ликвидация бездорожья — задача огромной хозяйственно-политической важности.

Основным типом дорог низовой сети являются грунтовые дороги. Постройка и содержание этих дорог с наибольшим успехом могут осуществляться путем применения простейших дорожных снарядов. Механизация дорожно-строительных работ позволит быстрее и с меньшими затратами строить и поддерживать дороги в исправном состоянии.

Учитывая это, Совнарком СССР в своем решении от 6 ноября 1934 г. о дорожном хозяйстве предложил местам организовать широкое массовое производство дорожных снарядов (катки, утюги, канавокопатели и пр.) на местных предприятиях для обеспечения механизмами дорожных работ с трудовым участием населения.

Наряду с этим, в целях экономии металла, необходимого для выпуска сложных дорожных машин, Цудортранс распорядился прекратить производство металлических утюгов и предложить дорожным организациям приступить к массовому изготовлению их из дерева.

Местные коллективы Автодора должны взять на себя инициативу изготовления простейших дорожных машин и внедрения их в дорожное строительство. Такими машинами являются дорожный утюг, канавокопатель, лопата-волокуша и каток.

Центральным научно-исследовательским институтом механизации дорожных работ, эксплуатации и проектирования дорожных машин (Цудормашини) разработаны рабочие чертежи этих машин. Деревянные машины легко могут

быть изготовлены в любой колхозной кузнице.

Ниже мы даем указания, как эти простейшие дорожные снаряды изготовить.

Дорожные утюги

При постройке грунтовых дорог с помощью дорожных утюгов производится передвижка грунта к оси дороги и планировка дорожного полотна для придания ему необходимой поперечной выпуклости. В дальнейшем, при содержании дорог, утюгом заравниваются на дорожном полотне все неровности, колеи, выбоины, с его же помощью излишек грунта подается к середине дороги для восстановления выпуклого поперечного очертания.

Деревянные утюги конструкции Центрального научно-исследовательского института, предложенные к применению общесоюзным стандартом, могут изготавливаться трех типов: из пластин, досок и из брусев. Утюг из брусев передвигается с помощью трактора.

Деревянный утюг из пластин

Две пластины устанавливаются параллельно друг друга круглыми поверхностями внутрь (рис. 1). В этом случае наилучшим образом используется каждое ребро: переднее ребро, установленное своей острой стороной вперед, хорошо срезает грунт, а заднее, поставленное вперед, выпуклостью, разглаживает грунт. Пластины изготавливаются из соснового дерева толщиной 20 см и длиной 245 см.

Устанавливаются они на расстоянии 93 см между плоскими гранями, причем передняя пластина по отношению к задней сдвигается на 35 см. Обе пластины соединяются тремя

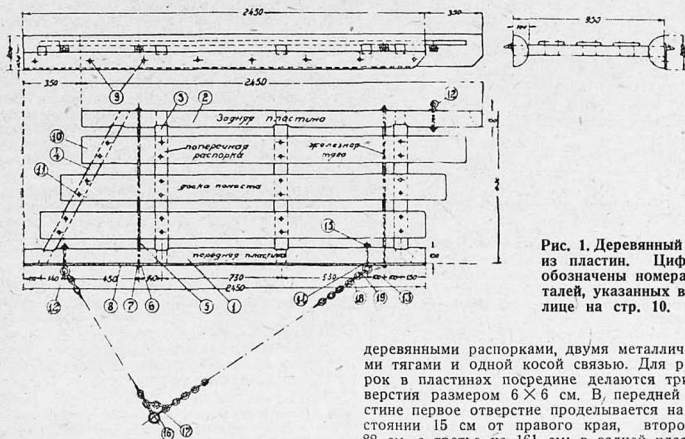


Рис. 1. Деревянный утюг из пластин. Цифрами обозначены номера деталей, указанных в таблице на стр. 10.

деревянными распорками, двумя металлическими тягами и одной косой связью. Для распорок в пластинах посередине делаются три отверстия размером 6×6 см. В передней пластине первое отверстие продлевается на расстоянии 15 см от правого края, второе на 88 см, а третье на 161 см; в задней пластине

№№ деталей	Наименование деталей	Материал и размеры в мм	Количество	Общий вес кг
1	Пластина правая	Сосна 200 × 100 × 2450	1	29,2
2	" левая	" 200 × 100 × 2450	1	29,2
3	Распорка поперечная	" 60 × 60 × 930	3	8,1
4	Раскос	" 60 × 80 × 1100	1	2,42
5	Тяга железная	d = 10	2	1,22
6	Гайка к детали № 5	d = 10	4	0,048
7	Шайба к детали № 5	50 × 40 × 3	4	0,296
8	Планка железная	6 × 100 × 2450	1	11,3
9	Винты для планки	d = 10, l = 85	8	0,416
10	Доска для настила	сосна 25 × 160 × 2350	3	18,06
11	Винты	d = 6, l = 60	24	0,144
12	Крюк для прицепки цепи	d = 16	2	0,822
13	Рым для цепи	d = 16	1	0,411
14	Шайба к детали № 12—13	60 × 40 × 3	6	0,516
15	Гайка " "	d = 16	3	0,105
16	Кольцо цепи	d = 16	1	0,42
17	Крючок к детали № 16	d = 12	2	0,54
18	Звено цепи	d = 7	75	3,6
19	Кольца цепи	d = 16	2	0,246
Итого				107 кг

эти отверстия соответственно проделываются на расстоянии: первое — 50 см, второе — 120 см и третье — 196 см от правого края.

Для металлических круглых связей на расстоянии 8,5 см от верхнего края просверливаются два отверстия толщиной 1 см каждое — первое на расстоянии 25 см от правого края и второе — на 70 см от левого края передней пластины.

Поперечные распорки делаются из соснового бруса размером 8 × 6 см, причем края бруса на расстоянии 8,8 см с обеих сторон делаются тоньше (6 × 6 см). Длина каждой распорки 93 см (рис. 2).

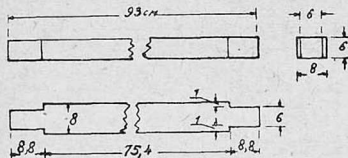


Рис. 2. Поперечные деревянные распорки

Железные тяги изготавливаются из круглого железа толщиной 1 см и длиной 98 см. С двух сторон каждой тяги делается метровая резьба, причем с каждой стороны железная тяга заканчивается гайками, под которые подкладываются шайбы.

Косая связь делается из соснового бруса размером 6 × 6 см, причем концы его, которыми он входит в гнезда пластин на 10 см, делаются тоньше (5 × 5 см).

К передней пластине прикрепляется железная режущая планка, изготавливаемая из листового железа, длиной 245 см, шириною 10 см и толщиной 0,6 см. Эта планка укрепляется

на пластине при помощи 8 винтов, из которых каждый толщиной 1 см и длиной 8,5 см. При этом для шляпок винтов в пластине просверливаются отверстия на расстоянии 33 см одно от другого. Край планки должен выступать на 0,6 см за нижнюю кромку передней пластины. Делается это для того, чтобы предохранить деревянную пластину от чрезмерного износа и улучшить режущее ее действие.

Тяговая цепь состоит из 75 шт. звеньев кузнечной сварки толщиной 0,7 см и длиной каждое 6 см. Цепь прикрепляется к передней пластине с одной стороны при помощи рыма из круглого железа толщиной 1,6 см, с другой — укрепляется на крюке. Крюк закрепляется гайкой на передней пластине. Крюк позволяет изменять длину цепи, а также длину отдельных звеньев от места прицепки, что дает возможность располагать ребра утюга под различными углами к оси дороги, в зависимости от условий работы. В средней части цепи устраивается кольцо диаметром 10 см, к которому прикрепляется крюк от упругого вала.

Поверх деревянных поперечин устраивается помост для рабочего, состоящий из трех досок длиной 235 см, шириною 16 см и толщиной 2,5 см. Каждая доска прикрепляется к поперечине двумя винтами толщиной 0,6 см и длиной 6 см.

Для передвижения такого утюга требуется две лошади.

Как построить деревянный канавокопатель

Конструкция и способ постройки деревянного канавокопателя также очень просты. Такой канавокопатель может быть построен в любой колхозной кузнице (рис. 3).

Он состоит из двух досок разных размеров, устанавливаемых примерно под углом в 30° одна к другой и закрепляемых в таком положении поперечной доской — распоркой.

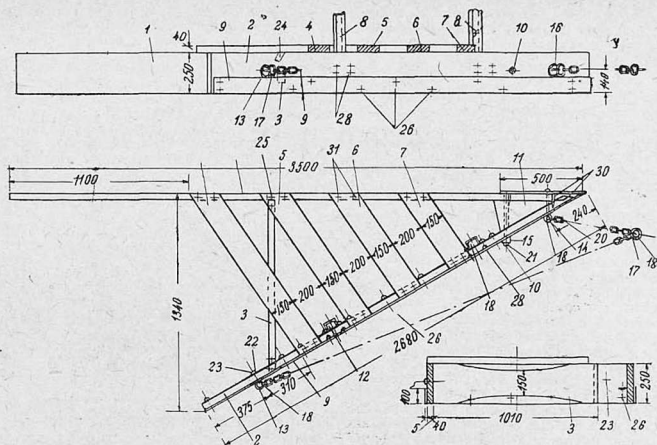


Рис. 3. Деревянный канавокопатель. Цифрами обозначены номера деталей, указанных ниже.

Материалы, необходимые для постройки канавокопателя

№№ деталей	Наименование деталей	Материал и размеры в мм	Количество	Общий вес в кг
1	Направляющая доска	дерево 40 × 250 × 3500	1	24,5
2	Отвальная доска	" 40 × 250 × 2640	1	18,75
3	Поперечная "	" 10 × 250 × 1130	1	5,87
4	1-я настильная доска	" 40 × 150 × 1205	1	5,2
5	2-я "	" 40 × 150 × 1000	1	4,48
6	3-я "	" 40 × 150 × 790	1	3,2
7	4-я "	" 40 × 150 × 580	1	2,5
8	Ручки для рабочего	" 50 × 65 × 1500	2	8,32
9	Оковка железная	" 5 × 100 × 3290	1	11,8
10	Стяжной болт	d = 20, l = 325	1	0,8
11	Клин угла	дерево 5 × 75	1	2,56
12	Скоба для ручки	" 5 × 75	2	1,576
13	Петля для цепи задней	d = 12, l = 260	1	0,2
14	Петля для цепи передней	d = 12, l = 325	1	0,29
15	Шайба к № 10	d = 45	1	0,17
16	Шайба петли	d = 60; a = 5	2	0,24
17	Кольца цепи	d = 7; l = 155	112	5,32
18	Прицепное кольцо	d = 12; l = 260	1	0,25
19	Гайка	d = 20	1	0,10
20	Шайбы петли	—	2	0,20
21	Гайка	d = 21	2	0,20
22	Уголок	a = 8; l = 160	1	0,50
23	"	a = 8; l = 160	1	0,5
24	Болт	d = 16; l = 65	9	0,72
25	Гайка	d = 16	9	0,45
26	Болт	d = 10; l = 60	8	0,24
27	Гайка	d = 10	8	0,16
28	Винт	d = 10; l = 85	3	0,12
29	Гвозди	l = 100	20	0,20

Итого около 100 кг

Длинная доска называется направляющей. Она делается из соснового дерева длиной 350 см., шириной 25 см. и толщиной 4 см. Назначение ее — давать направление в работе всего снаряда.

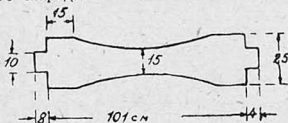


Рис. 4. Поперечная распорная доска.

Короткая доска, расположенная под углом к направляющей, называется отвальной. Она делается, также из соснового дерева, длина ее 264 см, ширина 25 см и толщина 4 см. Доска эта служит для срезания грунта и передвижки его в боковом направлении. Передний край направляющей доски скашивается под углом в 30° (для прикрепления к ней отвальной доски), для чего вырубается гнездо глубиной 2 см, на высоту 15 см и ширину 8 см. В направляющей доске на расстоянии 20,8 и 45,8 см от наружного края просверливаются два отверстия диаметром в 2 см, для укрепления стяжных болтов при постановке деревянного клина. В 189,3 см от наружного края доски вырубается сквозное гнездо, размером 4×10 см, для помещения шипа распорной доски.

В передней части отвальной доски под углом в 30° делается шип шириной 8 см и высотой 15 см, который входит в гнездо направляющей доски и, таким образом, соединяется с ней.

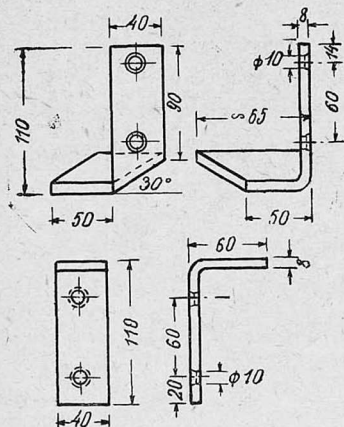


Рис. 5. Уголки для укрепления поперечной распорки

В отвальной доске на расстоянии 40 см от заднего края вырубается сквозное гнездо глубиной 4 см и шириной 10 см, в которое входит шип распорной доски.

По всей длине отвальной доски просверливается ряд отверстий для укрепления скоб для ручек и болтов, соединяющих отвальную доску с передним клином, и болтов, прикрепляющих тяговую цепь.

Нижний край отвальной доски для лучшего врезания в грунт и соскабливания его окрывается полосовым железом толщиной 0,5 см и шириной 10 см. Эта окровка для лучшей сохранности передней грани канавкопателя, которая несет более тяжелую работу, загибается и прикрепляется винтами к направляющей доске.

Передняя часть усиливается деревянным клином, который крепко соединяется с направляющей и отвальной досками.

Направляющая и отвальная доски в задней части соединяются поперечной распоркой

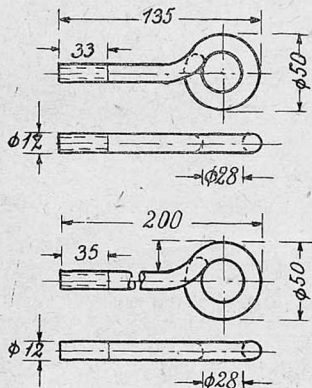


Рис. 6. Болты для укрепления тяговой цепи

(рис. 4), которая изготовляется из доски толщиной 4 см, шириной 25 см и длиной 113 см. По краям распорной доски на рубаются шипы высотой 10 см, которые входят в гнезда, устраиваемые в направляющей и отвальной досках.

Помимо этого поперечная распорка прикрепляется к доскам с помощью уголков (рис. 5). К отвальной доске прикрепляется тяговая цепь, длиною около 3 м., для чего в передней и задней частях ее устраиваются болты с кольцами (рис. 6).

Прицепное упругое кольцо, к которому крепится крюк стельваги с вальками и построумками, помещается так, чтобы одна часть цепи была короче другой. Это нужно для того, чтобы при движении канавкопателя направляющая доска сохраняла движение как раз по направлению тяги.

Поверх канавкопателя устраивается площадка из 4 косых досок толщиной 4 см и шириной 15 см, которые прибиваются гвоздями к направляющей и отвальной доскам.

В ближайших номерах журнала мы дадим указания о том, как построить деревянный каток и лопату-волокушу.

Проект колхозного гаража

Колхозная деревня уверенно идет к зажиточной жизни. С ростом доходов растут потребности колхозов. Деревня начинает быстро обзаводиться собственными автотранспортом. Тысячи колхозов закупили автомобили на вырученные от продажи своей продукции деньги. Проникновение автомобиля в колхоз выдвигает на очередь вопрос о постройке колхозных гаражей и обслуживании автомобилей.

Учитывая это, автомобильный совет ЦС Автодора СССР поручил группе специалистов разработать типовой проект колхозного гаража. Такой проект представлен гг. Фельзер и Носкин. Проект еще не утвержден и является первым шагом в разрешении этой задачи. Тем не менее он представляет большой интерес, к нему должно быть привлечено внимание низовых автоработников. Ниже мы приводим описание этого проекта.

В течение трех лет, оставшихся до конца второй пятилетки, наши автозаводы должны выпустить 167 тыс. полутоннажных грузовых автомобилей марки ГАЗ-АА. Вместе с имеющимися сейчас в наличии мы будем иметь к концу 1937 г. 215 500 таких автомобилей.

По плану в сельское хозяйство должно пойти до 30 проц. всех вообще автомобилей страны то-есть всего 174 тыс.

Принимая во внимание качество наших дорог и мостов, цену машин и стоимость их содержания, следует думать, что наибольшее применение в сельском хозяйстве получат полутоннажные грузовики ГАЗ-АА. Поэтому можно считать, что к концу 1937 г. колхозы будут иметь примерно 87 тыс. таких грузовиков.

Автомобилей у нас сейчас еще недостаточно, поэтому отдельные колхозы пока редко получают более 2 автомобилей. Но получив один, они, конечно, стремятся получить второй, по-

тому что эксплуатация и капитальные затраты, связанные с содержанием автомобиля, тогда значительно снижаются. Таким образом, распространенным типом гаража в колхозных условиях является сейчас гараж на 2 автомобиля ГАЗ-АА.

Автомобили в колхозе могут выполнять самую разнообразную работу как хозяйственную, так и связанную с промыслом. Однако в большинстве на грузовиках будут доставлять в город на колхозные базары сельхозпродукты и обратно из города в колхозы ширпотреб, промтовары и т. п.

Принимая среднее расстояние от колхоза до базара, примерно, в 33 километра, коэффициент использования тоннажа (полезную загрузку) в 0,80, среднюю коммерческую скорость в пути — 20 километров, время на погрузку и разгрузку — 0,95 часа, число часов работы грузовика на линии — 12 час. в сутки (в среднем), коэффициент использования

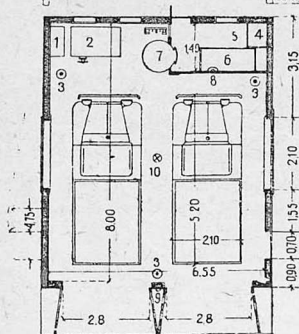
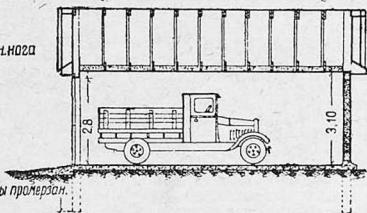
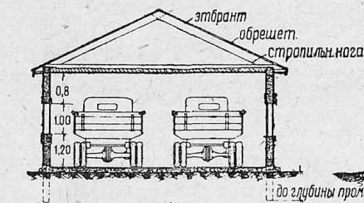
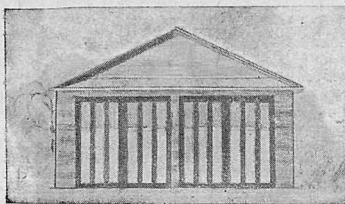


Схема колхозного гаража, слева на чертеже показан разрез поперечный, справа — разрез продольный. Внизу план. 1 — Шкаф с инструментом. 2 — Верстак. 3 — Огнетушитель. 4 — Столик откидной. 5 — Стул. 6 — Кровать откидная. 7 — Утермарковская печь. 8 — Керосиновый фонарь. 9 — Керосиновый наружн. фонарь. 10 — Электrolампа.



Главный фасад

пробега (обратные поездки) 0,75 и коэффициент использования парка в 0,78 — мы находим, что наши 2 грузовика, если бы они были заняты только поездками в город, дали бы следующие показатели.

Суточный пробег автомобиля составил бы — 165 километров, количество груза, перевозимого из колхоза в город за год двумя автомобилями — 1690 т, обратно из города в колхоз — 845 т, общее количество перевозимого за год груза — 2535 т, количество тоннокилометров, делаемых двумя автомобилями за год — 83 200.

Таков объем работы, которую в состоянии сделать автохозяйство из двух грузовиков ГАЗ-АА. Конечно, в действительности, грузовики эти будут выполнять самую разнообразную работу, однако, для дальнейших расчетов мы исходим именно из описанной типовой работы, которая дает наибольшую нагрузку в смысле пробега, а следовательно, и в остальных эксплуатационных отношениях.

Оперативная работа гаража

В гараже производится заправка автомобилей горючим, смазка, чистка и мойка их, смазка А, Б и В, профилактический (предупредительный) ремонт, ремонты №№ 0 и 1 и текущий дефектный ремонт.

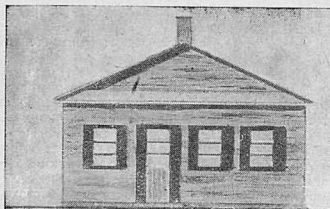
Ремонты №№ 2 и 3, а также крупные аварийные ремонты, будут выполняться либо в городе, либо в ближайших МТС и МТМ.

На уход и все ремонтные работы, которые могут производиться в данном гараже, и при описанной выше работе автомобилей потребуются затратить всего лишь 1165 человеко-часов в год. Если в гараже работы будет много, то необходимо освободить шоферов от

ухода и ремонта, приняв для этого специалиста монтажного рабочего-слесаря, всесторонне знающего ремонт. В других случаях работы эти необходимо возложить на самих шоферов, взяв в помощь подручного, который в то же время может быть и сторожем.

Мойка и уборка автомобиля занимает 50 человеко-минут, значит на 2 автомобиля придется затрачивать 1 ч. 40 м. Мыть автомобили необходимо ежедневно, возложив эту работу на сторожа при гараже.

Особое помещение для ремонта автомобилей, конечно, не предусматривается и все работы зимой будут производиться на стояночных местах в гараже, а летом, кроме того, на эстакаде, отмеченной на генеральном плане № 2. Все материалы, запасная резина и т. п. могут храниться в шкафу в гараже или же в других общих складских помещениях колхоза.



Задний фасад

Штат гаража

Считая, что каждый автомобиль имеет в году 280 рабочих дней, и находится по 12 час. на линии, можем определить, что объем годовой шоферской работы гаража составит 6700 человеко-часов. Эту работу могут выполнять 3 человека. Таким образом, штат гаража должен состоять из 3 шоферов, 1 слесаря и 1 сторожа — всего 5 человек, не считая грузчиков и конторского персонала. Но специальных конторщиков не имеет смысла брать для гаража на 2 автомобиля. Всю отчетность и другие конторские работы гаража необходимо перенести в правление колхоза.

Стоимость автотранспорта

Общие постоянные расходы в год по гаражу составят 18 696 руб.

Стоимость одного машинодня по постоянным расходам — 30 руб.

Стоимость одного машиночаса по этим же расходам — 3 р. 24 к.

Общие переменные расходы в год — 34 369 руб.

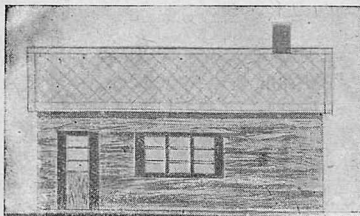
Всего годового расход — 53 065 руб.

Километр пробега обходится по переменным расходам в 37 коп.

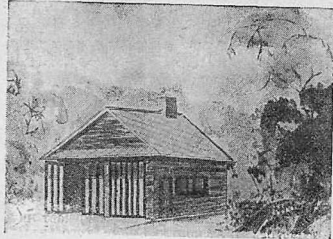
Полная стоимость километра пробега составляет 61 коп.

Полная стоимость 1 тоннокилометра составляет 64 коп.

Предельными нормами Цудортранса предусмотрены следующие цены автотранспортных



Боковой фасад



Перспективный вид

работ для автомобилей, подобных ГАЗ-АА: постоянные расходы на машиночас—2915 руб. против исчисленных нами 3240 руб.

Переменные расходы на километр пробега 57,5 коп., против исчисленных 37 коп., стоимость 1 тоннокилометра 95 коп. против исчисленных 64 коп.

Несколько повышенные в нашем расчете постоянные расходы в сравнении с предельными нормами Цудортранса возмещаются значительно меньшими переменными расходами, ибо в нашем случае стоимость входа и гаражного ремонта почти целиком вошла в постоянные расходы, потому что отдельный ремонтный персонал в маленьком гараже не может быть выделен. В общем результате стоимость перевозок в нашем гараже будет ниже предельных норм Цудортранса на 33 проц., то-есть на одну треть.

Общая площадь всего строения гаража составляет 52,5 кв. м, т. е. по 26,25 кв. м на автомобиль, при независимом выводе обеих машин.

Кубатура гаража (по физическому объему), составляет около 200 кв. м. Со всеми наружными устройствами, если они будут осуществлены, гараж обходится в 5300 руб. по 2650 руб. на автомобиль.

План

Площадка под гараж может быть отведена при каком-либо здании, при жилом доме или при здании правления колхоза. Площадка, конечно, может быть выбрана и вне зависимости от других строений. На площадке располагаются гараж, землянка для хранения горючего и масла и эстакада для летней работы.

Площадка окружается древесными насаждениями, главным образом в целях защиты

от пожара и от ветра. Площадку следует покрыть дорожной одеждой, которая устраивается по типу грунтовых дорог, в зависимости от грунта участка. Водоотвод с площадки должен быть сделан тщательно, с использованием рельефа места. Площадка связывается с примыкающей к участку проезжей дорогой «колеи», покрытой той же одеждой, что и площадка.

Габариты гаража определены постановкой двух машин типа ГАЗ-АА с независимым выездом. Кроме того имеется место для верстака. Гараж отапливается, для чего на оси стоянки, перед радиаторами грузовиков, устанавливается печь в железном кожухе. Топка размещена в дежурном помещении, имеющем самостоятельный выход наружу. В дежурном помещении находятся откидной стол и топчан.

В чертежах проекта данный гараж выполнен с применением облегченных конструкций. Сделано это в целях удешевления строительства, а также по тем соображениям, что срок службы этого строения в условиях растущего социалистического строительства будет относительно небольшим.

Кроме того, стремясь сделать строение более капитальным, мы применяем обычные конструкции (сруб, кирпичная кладка, естественный камень и проч.), хорошо знакомые строителям, оставляя плановое решение и общие габариты гаража.

Фундамент устраивается в виде деревянных ступей. Стены состоят из каркаса, обшивки и засыпки. Наружная штукатурка при этом необязательна. Обшивка заполняется опилками, сфагнумом, торфяной крошкой, костью или термолитовой массой. Лучшим заполнителем для стен являются все же плиты (монолитные или вязаные), которые могут служить и для утепления стен. Плитный заполнитель отличается отсутствием усадки, удобством укладки, меньшей способностью поддерживать горение. При выборе материала надо обратить внимание на местные плитные (фибrolит, торфолеум) или вязаные (соломит, камышит и др.) утеплители. Если грунт не подвержен лучению, то пол бетонировается с устройством бортов. Уклон полу дается в сторону ворот на 1 проц.

Кроме здания гаража на этом участке устраивается хранилище горючего и смазки, емкостью на 8 бочек. В безлесных местах склад может быть построен из естественного камня (стенки толщиной 50 см на известковом растворе).

Эстакада для ремонта состоит из 2-х деревянных колея, одинаково расположенных относительно продольной оси.

Ю. Фельзер

ВЫШЛИ В СВЕТ И РАССЫЛАЮТСЯ ПОДПИСЧИКАМ КНИГИ:

Инж. Г. В. ЗИМЕЛЕВ. „Новейшие автомобильные конструкции“. Вып. 1—4.

Н. Н. УРВАНЦЕВ. „Автотранспорт в борьбе за освоение Арктики“. Вып. 5—6.

ГОТОВЯТСЯ К ПЕЧАТИ:

Инж. П. САРСАТСКИХ. „Озеленение дорог“. Вып. 7—8.

Инж. И. ДЮМУЛЕН. „Как бороться за экономию горючего“. Вып. 9—10

Подписная цена на библиотечный экземпляр „За рулем“: 12 мес. 9 р.; 6 мес.—4 р. 50 коп.

ОЗЕЛЕНЕНИЕ КОЛХОЗНЫХ УЛИЦ

В разделе IV Примерного устава сельскохозяйственной артели, принятого вторым Всесоюзным съездом колхозников-ударников и утвержденного Совнаркомом и ЦК ВКП(б) 17 февраля 1935 г., дано указание о необходимости «приводить в порядок деревенские улицы, обсаживать их различными, особенно плодовыми деревьями».

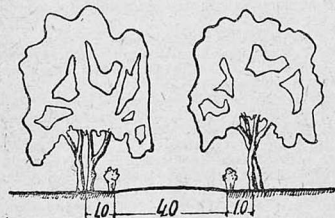


Рис. 1. Профиль оформления улицы внутрисадебного значения

В борьбе за культурное хозяйство, за культурную жизнь, колхозные массы энергично перестраивают старые селения. Зеленые насаждения являются существенным и необходимым звеном в цепи мероприятий по санитарно-техническому и культурному благоустройству колхозных территорий.

В настоящей статье мы коснемся только озеленения улиц, как одного из первоочередных мероприятий в области зеленого строительства колхозов.

Каждый рационально организованный населенный пункт имеет от 17 до 18 проц. от всей заселенной площади под проездами — улицами. В нашей колхозной деревне все проезды, в основном, можно разделить на следующие три вида:

1. Главные проезды, обслуживающие производственные секторы колхоза, как-то: тракторы, комбайны и другие сел.-хоз. машины, автотранспорт и гужтранспорт.

2. Магистральные проезды, обслуживающие автотранспорт, конный транспорт, пешеходов и соединяющие центр колхоза с его окружением (периферией).

3. Внутрисадебные проезды (улицы), проходящие внутри жилых и общественных кварталов и соединяющие между собой главные и магистральные проезды.

Все эти виды проездов несут свойственную каждому из них службу, а потому и требуют при озеленении и различного подхода.

Но прежде чем перейти к изложению принципов зеленого оформления проездов-улиц, мы коротко остановимся на роли зелени, размещаемой в проездах.

Зелень на улицах защищает здания и прилегающие к ним участки от пыли, которая

оседает и задерживается на липких частях растений. С растений же пыль периодически смывается дождями и уносится с потоками дождевой воды. Зелень дает тень и тем самым защищает прохожих и проезжих от знойных лучей солнца.

В некоторой степени смягчает шум движущегося транспорта. Кроме того, зелень на улицах оформляет и украшает внешний вид населенного пункта, а также является средством организации уличного движения.

Такая многогранная польза от уличной зелени легко может быть достигнута при условии правильного ее сочетания со всеми элементами, которые составляют проезд-улицу.

Ниже мы приводим графическое изображение поперечных профилей, определяющие как планировку улиц-проездов, так и конструкцию составляющих их элементов.

На рис. 1, по проекту Всесоюзного научно-исследовательского института по проектированию сел.-хоз. сооружений (ВНИИПсельхоз), дан профиль оформления улицы внутрисадебного значения. В данном случае улица не широкая, и проезжая часть будет иметь преимущественно пешеходное значение. Здесь запроектирована обсадка деревьями с обеих сторон и окаймление живой изгородью из низких кустарников.

На рис. 2 (проект ВНИИПсельхоз) дана схема оформления улицы магистрального порядка. Здесь по обе стороны проезжей части (дороги) проектируются зеленые полосы, шириной по 6 м. Пешеходные части (тротуары) размещаются между зелеными полосами и отступлениями от зданий на расстоянии 2,5 м.

Обсадка 6-метровых зеленых полос в этом случае может приобретать разнообразные комбинации. Посадка деревьев может быть односторонней, в другом случае двухсторонней высокими деревьями, или же деревьями в комбинации с кустарником и т. д.

Края пешеходной части желательно окаймлять низкими кустарниками, в виде живых изгородей.

Около зданий следует устраивать цветники. Здесь допустима также и посадка кустарников, но с таким расчетом, чтобы они не были выше нижней части окон.

На главных проездах-улицах, где движение различного рода транспорта особенно интенсивно, необходимо иметь две проезжих части, которые будут регулировать движение в одну и другую (обратную) стороны. В данном случае оформление зеленым должно со-

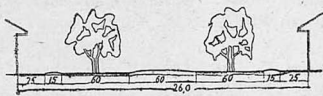


Рис. 2. Схема оформления улицы магистрального порядка

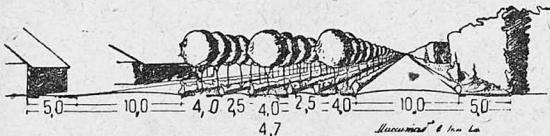
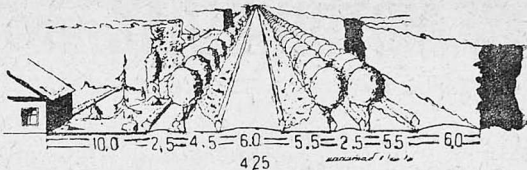


Рис. 3 и 4. Планировка главных улиц.

ответствовать характеру внутренней организации такого проезда.

На рис. 3 и 4 (схемы архитектора Пряхина) показаны отличные друг от друга планировки главных улиц, а следовательно и различные зеленые их оформления. К этому нужно всегда и стремиться. Нельзя проводить зеленое оформление улиц по совершенно одинаковому принципу, так как однообразие в оформлении улиц скучно и неинтересно.

Разные улицы по возможности должны обсаживаться и разными древесными породами. Если же при озеленении одной и той же улицы допускается некоторое разнообразие, то необходимо все же сохранять преобладание основной породы и вводить другие формы и породы только в тех местах, где нужно отметить (акцентировать) какое-либо общественное здание, пересечение улиц и т. п.

На рис. 5 приведена схема как пример зеленого оформления при пересечении проездов.

Высокая зелень должна отстоять от всех сооружений и зданий на достаточном расстоянии. Это необходимо делать для того, чтобы избежать отрицательных воздействий со стороны зелени на здания. Что касается расстояния между деревьями в рядах, то это зависит от вводимых пород. В среднем можно принимать следующие расстояния: для плодовых деревьев — 10 м друг от друга, для деревьев с широкими кронами — 6—8 м, а для деревьев с узкими кронами — 4—5 м.

Посадку следует производить здоровыми саженцами, выращенными в питомниках. После посадки необходимо принимать меры по

уходу и охране растений. Особенно тщательного ухода требуют плодовые деревья.

Древесные и кустарниковые породы, наиболее пригодные для посадки на улице:

Древесные породы: яблони, груши, китайка золотая Мичурина, рябина, липа, клен обыкновенный, американский и серебристый, каштан конский (для юга — благородный), тополя (пирамидальные, бальзамические, канадские и берлинские), вяз, ясень американский и обыкновенный, ива серебристая.

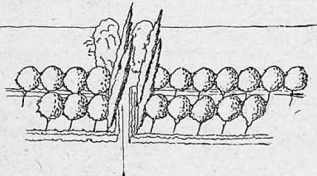


Рис. 5. Схема зеленого оформления при пересечении проездов

лиственница, шелковица (для юга), платан-чинара (для юга), софора японская (для юга), гледичия (для юга), береза.

Кустарники: сирень, жасмин, татарская жимолость, желтая акация, бирючина, спирей, снежная ягода, белый дерен, розы, облепиха, ирга. В палисадниках — вишня, смородина и калина.

П. Сарсатских

...„Мало только построить дорогу, надо организовать за ней постоянный уход, производить регулярный ремонт, благоустроить ее, произвести ЗАЩИТНЫЕ ПОСАДКИ“.

(Из договора социалистического соревнования с Чувашией на ликвидацию бездорожья в Стране Советов)

НА МОТОЦИКЛАХ по снегу

МОТОЛЫЖНЫЙ ПРОБЕГ МОСКВА — ЛЕНИНГРАД



Колонна мотоциклов, участвовавшая в мото-лыжном пробеге Москва—Ленинград, в пути.

Фото М. П р е х и е р а

С развитием мотоцикlostроения возникает вопрос об использовании мотоцикла в условиях зимнего бездорожья, для езды по занесенным снегом и скользким дорогам.

Автомобильный клуб Автотора СССР организовал в феврале этого года, в честь XVII годовщины Красной армии, мото-лыжный пробег по маршруту Москва — Ленинград (протяжением 724 км). В задачи пробега входило выявление лучших приспособлений для движения по снегу, определение расхода горючего на машинах со снегоходными приспособлениями и изучение влияния снегоходных приспособлений на работу мотоцикла.

В пробеге участвовало десять мотоциклов советских и иностранных марок.

Особенности мотоциклов, участвовавших в пробеге, видны из нижеприведенной таблицы.

В пробеге в основном участвовали мотоциклы литражем до 350 куб. см. Одна машина была 500 куб. см и одна 1208 куб. см. Все установленные на мотоциклах лыжи по конструкции можно разделить на 3 группы: к первой группе относятся лыжи конструкции т. Леонтьева и ВАММ, установленные на мотоциклах ИЖ-7, «Красный Октябрь» и Харлей-Давидсон разного литража; ко второй относятся лыжи, установленные на мотоциклах

Марка мотоцикла	Литраж в куб. см	Год выпуска	Размер колес	Конструкция лыж	Кем изготовлены	Какие приспособления против скольжения	
1	2	3	4	5	6	7	
ИЖ—7	292	1933	26 × 3	собств. Леонтьева	собств. 3-д „Спартак“	спец. шипы Не было	
„	292	1934	26 × 3	ВАММ РККА	ВАММ	Кольца цепи Галля	
Харлей Давидсон	345	1927	26 × 3				
ИЖ—7	292	1933	26 × 3	Леонтьева	3-д „Спартак“	Норм. цепь против скольжения Не было	
Красный Октябрь	292	1934	26 × 3	Ленингр.	собств.	„	
БСА	500	1929	26 × 3				
Харлей Давидсон	345	1927	26 × 3	25	ВАММ	Кольца цепи Галля	
Красный Октябрь	292	1934	26 × 3	25			
Харлей Давидсон	345	1927	26 × 3	25	Леонтьева	3-д „Спартак“	Не было
„	1208	1928	26 × 3	75	„	„	Кольца цепи Галля
„	1208	1928	26 × 3	75	ВАММ	ВАММ	Норм. цепь против скольжения

БСА, весьма оригинальной конструкции, позволяющей легко устанавливать их не только на мотоцикл БСА, но и на мотоцикл Харлей-Давидсон литражем 1 208 куб. см. Наконец, к третьей группе можно отнести лыжи, установленные на мотоцикле ИЖ-7 с оригинальным креплением передних кронштейнов. Все установленные лыжи при движении мотоцикла по колеям, глубиной до 40—50 см, по свежему и талому снегу показали достаточную надежность и проходимость в условиях снежного бездорожья. Для обеспечения увеличенного скрепления ведущего колеса мотоцикла против буксовки были применены разные конструкции цепей. Так, на мотолыжных машинах были установлены типовые автомобильные цепи, на других машинах кольца из старых негодных мотоциклетных цепей и на одной машине были установлены оригинальной конструкции шипы.

Пробег проходил при весьма неблагоприятных атмосферных условиях. Из Москвы мотоциклы вышли при заморозках, а когда подошли к Калинин, был дождь.

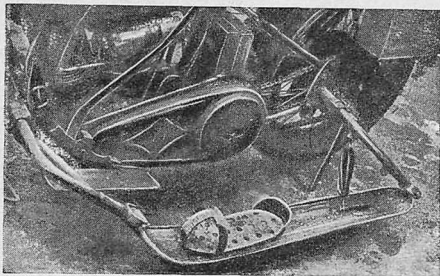
На всем пути от Москвы до Ленинграда, за исключением отдельных участков протяжением 151 км (21,2 проц. пути) шоссе почти не было очищено от снега, и на отдельных участках имелись глубокие наезженные колеи (30—60 см).

На пути мотоциклисты встречали десятки застрявших автомобилей, в то время как мото-



Мотоцикл с лыжами идет по наезженной колее.

Фото М. Прехнера



Мотоцикл «Красный Октябрь» с установленными лыжами.

Фото М. Прехнера

циклы с лыжами нигде не имели вынужденных остановок из-за непроходимости пути.

Для обслуживания пробега были выделены соответствующие специалисты — инженеры, техники и врач. Пробег прошел без аварий, несчастных случаев и заболеваний.

Командор пробега дал ЦС Автотора подробный отчет о пробеге. Отчет утвержден комитетом пробега (председатель т. Германович) и в ближайшее время будет издан.

Давыдов
Дуэль

НУЖНО УЛУЧШИТЬ ПОСАДКУ ШОФЕРА В КАБИНЕ ГАЗ-АА

Предложение шофера К. Ермакова, г. Горький

В кабине грузового автомобиля ГАЗ-АА спинка сидения расположена под прямым углом к подушке. На спинку шофер может опереться только плечами, а спина остается напряженной, скоро устает, и при долголетней

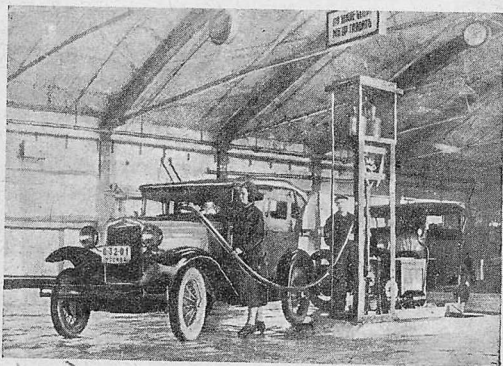
работе не исключена возможность искривления позвоночника.

Мое предложение — изменить форму подушки спинки сидения, приспособив ее к очертанию спины, что даст более удобную посадку.

ПЕРВЫЙ МНОГОЭТАЖНЫЙ ГАРАЖ В МОСКВЕ

Заправка машины горючим в гараже Наркомтяжпрома.

Фото Гринберга



Высокое каменное здание на углу Шлюзовой набережной и Зацепского вала по внешнему виду почти ничем не отличается от обыкновенных зданий. На первый взгляд можно подумать, что в нем находится какое-нибудь учреждение. Но вот из широких, самораскрывающихся дверей здания неожиданно выезжает автомобиль... Сомнений нет, это — гараж.

Около двух лет назад Наркомтяжпром СССР построил здесь, на Шлюзовой набережной, свой гараж. Этот гараж является у нас пока одним из крупных и лучших по оборудованию. Он построен с расчетом занять как мож-

но меньше земельной площади и вместить как можно больше машин. Стоянки расположены в гараже в несколько этажей. Однако, когда ходишь по гаражу, то почти не замечаешь этажей. Междуэтажные пространства скрадываются благодаря оригинально устроенным наклонным в'ездам (пантусам), позволившим экономно использовать полезную площадь.

В гараже размещены 280 легковых и около 35 грузовых машин. Площадь стоянок — 6 052 кв. м. Гараж достаточно технически оборудован и механизирован.

Так, горючее механически подается из хранилища в заправочную, где стоят две разда-



Машины в боксах.

Фото Гринберга

точные колонки. Во всех боксах имеются шланги для накачки шин, куда воздух, нагнетаемый компрессором, подается из особых баллонов. Это приспособление не только облегчает труд водителя, но и позволяет значительно экономить время, требуемое для накачки.

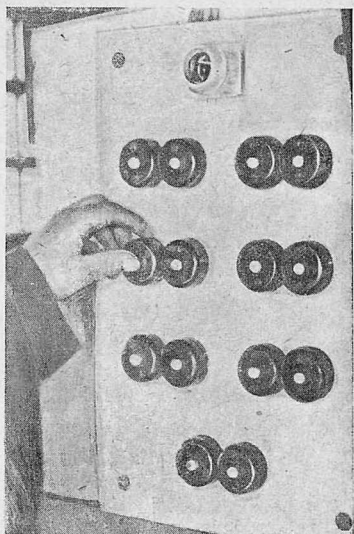
Каждая возвращающаяся с работы машина ежедневно моется (зимой через день). Для этого устроена специальная мойка, через которую машина проходит по конвейеру. Конвейер представляет собой канаву длиной 12 м, выложенную изразцами. Над канавой проложена эстакада, по которой автомобиль движется бесконечными цепями Галля, приводимыми в движение электромотором. Подведенная к канаве из отопительной системы вода, попадая в смесительную камеру, приобретает нужную температуру. Из камеры вода, под давлением 20 атмосфер, подается в резиновые шланги, расположенные с обеих сторон канавы.

В канаву становятся женщины-работницы в специальных резиновых костюмах и поливают из шлангов нижние части медленно движущейся машины. Затем машина проходит на площадку, где другие работницы обмывают ее кузов, капот, крылья, стекла и т. д. Следующая операция — обтирка.

«Умытая» и тщательно обтертая замшей, машина разворачивается на поворотном кругу и специальным гаражным шофером-гонщиком отводится на свое занумерованное место в бокс.

Так одна за другой по конвейеру проходят машины мойку. Мытье занимает не больше 12 минут.

Помещение для профилактического ремонта в гараже оборудовано 4-мя пневматическими подъемниками, позволяющими осмотреть машину со всех сторон, для того чтобы устранить все дефекты, произвести смазку и т. д. Кроме этого имеются подъемные передвижные краны и домкраты, с помощью которых машину, без особого труда, можно переместить в любое место, хотя бы она была в полуразобранном состоянии. Заправка маслом картера производится специальным передвижным заправочным аппаратом. Смазка тавотом производится также механически.

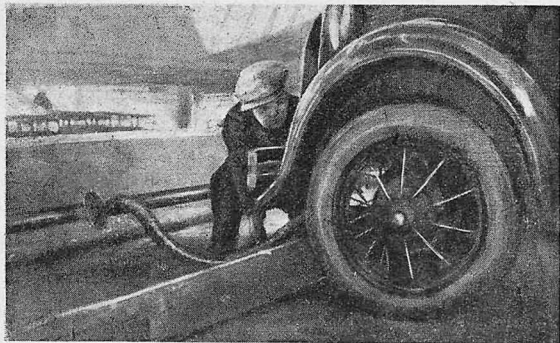


Распределительный щит для механического открывания ворот

Фото Грицберга

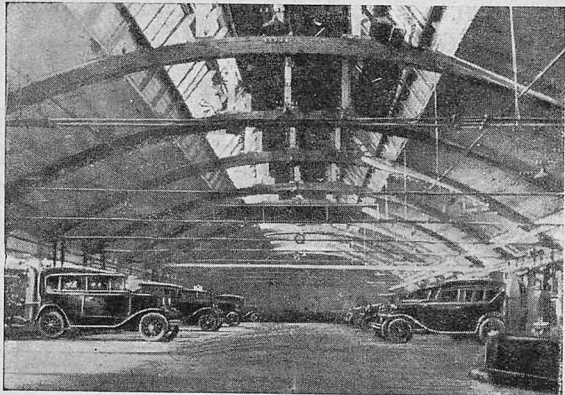
Для регулировки тормозов имеется сложный агрегат системы «Каудрей», изготовленный нашим трестом гаражного оборудования. Чтобы проверить тормоза, машину не нужно гонять по гаражу, не нужно расхаживать горючее и сотрясать автомобиль резким торможением.

Помимо всего этого в помещении профилактики на случай нужды всегда дежурят рабо-



Отсос отработанного газа с помощью гибкого металлического шланга.

Фото Грицберга



Общий вид верхнего зала в гараже Наркомтяжпрома.

Фото Гринберг

чие от всех цехов, за исключением сварщиков и жестянщиков.

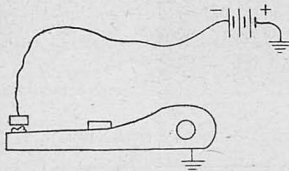
Гараж строился с расчетом на то, что капитальные ремонты будут производиться вне его, на соответствующих ремонтных заводах. Но так как строительство этих заводов задержалось, то гаражу пришлось на ходу перестраиваться, создавая собственную ремонтную базу. Созданный сначала небольшой механический цех, был расширен впоследствии до 10 разных станков, включая станок для шлифовки блока. Потом расширены были и другие цехи, вплоть до кузнечного, оборудованного термическими печами и измерительными приборами. Устроена испытательная станция для моторов.

На тесной площади пришлось разместить чуть ли не целый ремонтный завод.

При строительстве гаража много внимания было уделено вентиляции. Устроена специальная система вытяжки отработанного газа, заключающаяся в следующем. К каждому месту стоянки подведен гибкий металлический шланг. Шланг надевается на конец выхлопной трубы машины и отработанный газ уходит в центральные трубы, расположенные по обеим сторонам бокса. Оттуда сильными вентиляторами газ вытягивается на улицу. Нельзя сказать, чтобы эта система была совершенна, но все же она является лучшей из имеющихся во всех других автохозяйствах.

КАК В ПУТИ БЫСТРО ПРИПАЯТЬ КОНТАКТ ПРЕРЫВАТЕЛЯ

Предложение г. Старикова — ст. Даурия, Забайк. ж. д.



Для работников мастерских и гаража устроены 4 душа, прекрасно оборудованные гардеробы, красный уголок, библиотека. Для работников мойки и шоферов организованы кроме того комнаты отдыха. А на крыше административного корпуса устроен даже солярий.

Так выглядит гараж Наркомтяжпрома. Однако проектировщиками гаража были допущены некоторые ошибки.

Так, например, конвейер мойки сооружен у стены с большими окнами, в то время, как механический, моторный, аккумуляторный, булканизационный и другие цехи отодвинуты в середину здания. Казалось, надо было сделать наоборот, так как цехам нужно светлое помещение, а мойке оно вовсе не требуется, она работает ночью при искусственном освещении.

Помещения для шоферов и оперативной части эксплуатации слишком малы. Приходится сейчас делать пристройку также к цеху хромирования и складу резины, так как площадь их не обеспечивает нормальной работы.

В гараже находятся машины не только самого Наркомата, но и ряда его трестов и объединений. Об объеме работы автобазы Наркомтяжпрома можно судить хотя бы по количеству работающих. В ней сейчас числится 1 289 человек, из которых 213 женщины.

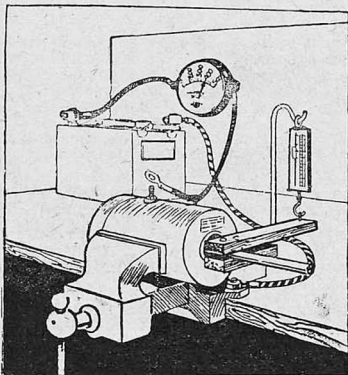
И. Г. Виноградов
В. И. Адясов

Молоточек прерывателя кладется на крыло или подножку автомашины, тем самым соединяется с массой — плюсом батареи. Отпавший контакт смазывается паяльной кислотой и ставится на свое место, под контакт подкладывается маленький кусочек олова. Затем к минусу батареи присоединяется кусок шнура в 1—1,5 м. Далее молоточек прерывателя левой рукой плотно прижимают к массе машины, а минусовый провод правой рукой на момент присоединяют к припаиваемому контакту. Олово моментально расплавляется и припаяет контакт к молоточку.

Тов. НАУМОВУ (Донбасс, г. Красный Лиман)

1. Сколько лошадиных сил развивает стартер на автомобилях ГАЗ и АМО и как это подсчитать?

Мощность стартера в лошадиных силах определяется обычно путем тормозного испытания, способом, указанным на рисунке. Полученную на



пружинных весах силу в килограммах перемножают на длину рычага в метрах, что дает величину крутящего момента (M) в килограммо-метрах. Мощность в л. с. определяется из уравнения

$$N = \frac{M \cdot n}{716,2} \text{ л. с.}$$

где N — искомая мощность в л. с.

M — величина крутящего момента в кг/м
 n — число оборотов в минуту (скорость вращения во время испытания).

Предположим, что измеренный крутящий момент оказался равным 0,4 кг/м при 1 000 об/мин., следовательно, мощность стартера:

$$N = \frac{0,4 \cdot 1000}{716,2} = 0,56 \text{ л. с.}$$

Мощность стартеров автомобилей ГАЗ и ЗИС указана в описании к схемам электрооборудования, помещенным в журнале „За рулем“ № 12 и 13.

2. Прошу поместить пример простейшего вычисления мощности хотя бы для автомобиля ГАЗ

Простейший способ подсчета мощности приведен в техконсультации „ЗР“ № 13 (ответ т. Машир). Другой способ, несколько более точный, следующий:

Современные автомобильные двигатели дают мощность около 0,0055 л. с. на литро-оборот.

Автомобиль ГАЗ-А и ГАЗ-АА имеет рабочий объем цилиндров равный 3,28 л. Число оборотов равно 2 200 (максимально). Следовательно мощность двигателя:

$$N = 0,0055 \cdot 3,28 \cdot 2\ 200 = 39,6 \text{ л. с.}$$

3. Как подсчитываются ватты и сколько ватт имеет батарея в 6 вольт 80 ампер-часов.

Мощность в ваттах получится, если напряжение в вольтах помножить на силу протекающего тока в амперах. Указанная батарея может дать различную мощность в зависимости от силы тока. Работа, которую может дать батарея, определяется, если напряжение в вольтах помножить на силу тока в амперах и время в часах.

Работа (в ватт-часах) равняется напряжению (в вольтах), умноженному на силу тока (в амперах), умноженному на время разрядки (в часах), след., $6 \times 80 = 480$ ватт-часов, или приблизительно 0,5 квт/ч.

Шоферу УГРЮМОВУ (г. Севастополь)

1. Можно ли получить непрерывный поток тока от магнето?

Да, можно получить непрерывный поток переменного тока, заложив между контактами прерывателя изолирующую пластинку.

2. Почему у нас не делают закрытых кузовов на легковых ГАЗ?

Производство закрытых кузовов типа «Седан» отличается большой сложностью, требует установки сложного оборудования в виде прессов со штампами. Так как в настоящее время легковой автомобиль ГАЗ реконструируется, и готовится к выпуску новая модель легкового автомобиля «М-1» (см. журнал «За рулем» № 21—22 за 1934 г.), то и подготовка выпуска закрытых кузовов производится применительно к новой модели.

Тов. Н. РУССКИХ (Уфа)

1. Почему батарея на машине ЗИС-8 соединяется на массу минусом?

На автомобилях ЗИС-8 ставится электрооборудование системы Бош, в которой выбрано соединение отрицательной клеммы с массой.

2. В журнале «За рулем» № 24 за 1934 г. дано объяснение, что ток высокого напряжения проходит не только через батарею, но и через лампочки. Почему же лампочки не перегорают?

Выделение тепла и накал нити лампочек зависит от силы протекающего тока. Сила тока высокого напряжения очень незначительна и измеряется в тысячных долях ампера, поэтому заметного влияния на накал лампочек ток высокого напряжения не оказывает.

3. Меняется ли направление тока в свечах при зажигании от магнето?

Да, при зажигании от магнето направление тока в свечах меняется в поочередной последовательности.

4. Почему от динамо, установленной на автомобиле ЗИС-8 (динамо Бош) идут два провода?

В динамо Бош провод № 51 является питающим, а провод № 61 идет к контрольной красной лампочке на распределительном щитке.

5. Можно ли считать, что ток высокого напряжения проходит через прерыватель и верно ли, что когда динамо не работает, ток высокого напряжения проходит навстречу току из батареи?

Ток высокого напряжения ни при каких обстоятельствах не проходит через прерыватель. Направление тока высокого напряжения, проходящего через аккумуляторную батарею, совпадает с направлением основного тока батареи.

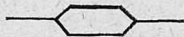
6. Почему в некоторых руководствах в схемах зажигания показано, что вторичная обмотка катушки Форд соединена с массой?

Схемы, где указано соединение вторичной обмотки с массой, составлены по данным электрооборудования Фордов первой модели А. В последующих моделях Форд и у автомобилей ГАЗ вторичная обмотка соединена не с массой, а с первичной обмоткой.

Тов. П. Д. ТОЛСТИХИНУ (Итатская МТС, Запснбкрай).

1. Как узнать о неисправности конденсатора и можно ли в этом случае выезжать на работу?

Узнать можно по сильному искрению и обгоранию контактов прерывателя. Если положить свечу на блок мотора, то проскакиваю-



Прерыватель—конденсатор

щая искра между электродами свечи будет иметь характерный бледноватый цвет. Благодаря уменьшению напряжения при порче конденсатора, искра будет менее интенсивной, что сразу же скажется на трудности заводки. Ехать без конденсатора в силу приведенных соображений нельзя.

2. Укажите направление движения тока при заводке от стартера?

Направление движения тока будет зависеть от того, какой полюс батареи замкнут на массу. Условно принято, что ток движется от плюсового полюса к отрицательному, поэтому если замкнуть на массу плюс, то путь тока первичной цепи будет: положительный полюс батареи, масса автомобиля, прерыватель, первичная обмотка, выключатель, отрицательный полюс батареи.

3. Может ли сгореть обмотка bobины, если имеется обрыв в обмотке высокого напряжения?

Если обмотка высокого напряжения имеет просто обрыв, то сгореть она не может, так как произойдет внутренний саморазряд; если же отдельные витки обмотки соприкасаются друг с другом, то произойдет увеличение силы тока за счет уменьшения сопротивления и обмотка будет нагреваться, а при большой нагрузке может и сгореть.

4. Будет ли работать индукционная катушка, если один из концов первичной обмотки не соединить с массой?

Работать не будет, так как первичная цепь будет прервана.

5. Отчего не работает электросигнал, если вся электропроводка в полной исправности?

Вибрационный электросигнал не требует почти никакого ухода и редко портится. Единственная причина — это трещина в мембране от чрезмерно перетянутого регулировочного винта. В том случае, если коллектор мотора работает всухую без достаточной смазки, пластинки коллектора быстро изнашиваются медными щетками, подводящими ток, и сигнал выходит из строя.

6. Чем объяснить, что машина во время движения имеет большую «шаткость»?

Это явление может быть вызвано недостаточным креплением агрегатов к шасси и, главным образом, двигателя (его балансирования). Другая причина — это качка передних колес (шимми), вызванная износом подшипников колес или неправильным положением передней оси.

7. Чем объясняется быстрый износ зубьев дифференциала?

Быстрый износ зубьев может быть вызван недостаточной смазкой шестерен, что происходит зимой благодаря замерзанию смазки, или же благодаря различной накачке шин, когда диаметры колес различны. В последнем случае шестерни дифференциала работают все время.

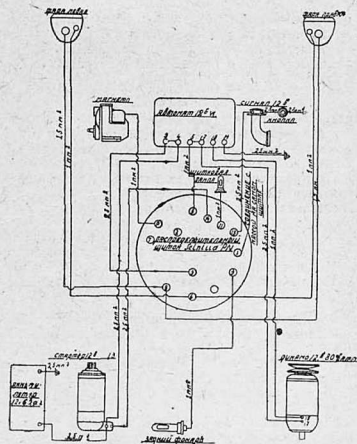
8. Будет ли работать реле динамомашин в 6 вольт, если оно дает больше 6 вольт?

Да, будет.

Тов. ГАЛКИНУ и 24 автодорожцам (Ростов н/Д.)

Просим поместить в журнале сцинтиллоускую схему электрооборудования АМО-Ф-15.

Схема электрооборудования сцинтилла на автомобиле АМО-Ф-15 следующая:



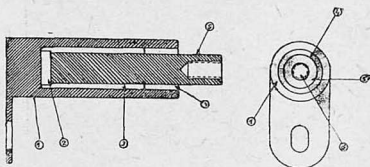
Обмениваемся опытом гаражников

НОВАЯ СИСТЕМА КОНДЕНСАТОРА К АВТОМОБИЛЮ

Предложение г. Ильина, г. Александров, Сев. ж. д.

(Заявлено в Комитет по делам изобретений)

Конденсатор состоит: из кожуха 1, отлитого под давлением из чистого алюминия. Кожух внутри имеет круглую полость, а сбоку прилив с эллипсным отверстием для винта крепления к корпусу. Внутри кожуха в круглой полости, на ее дне, помещается круглая изолирующая прокладка из пертинакса 2. В полость вливается раствор 3, состоящий из 70 проц. глицерина, 20 проц. воды и 10 проц. борной кислоты — (по весу). Сверху в полость вставляется отлитый под давлением из чистого алюминия стержень 5 с нарезной в нем резьбой 6. Сверху на стержень надевается резиновая пробка 4, плотно входящая в круглую полость и плотно прилегающая к стержню 5, во избежание выливания раствора. Действие конденсатора основано на образовании на поверхности алюминия, при пропу-



Боковой разрез. Вид со стороны контакта

скании тока, тонкой изоляционной пленки, имеющей емкость около 90 тыс. см на 1 кв. см поверхности.

ПРИБОР ДЛЯ СМЕНЫ ПОРШНЕВЫХ ВТУЛОК ДВИГАТЕЛЕЙ ЗИС

Предложение конструктора 3-й автобазы МСПО, г. Мельникова, г. Москва.

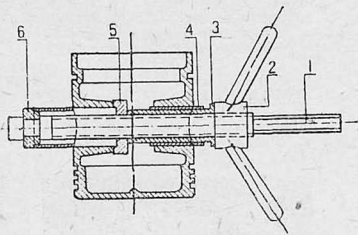


Рис. 1.

Во многих гаражах, при смене изношенных поршневых втулок, молотком выколачивают старую втулку и забивают новую, отчего нередко поршень разбивается или в нем появляются трещины.

Показанное на рисунке приспособление производит эту операцию быстро и легко путем прессовки.

Прибор состоит (рис. 1) из винта 1 с прямоугольной резьбой, гайки 2 с ручками для вращения, нажимной гильзы 3, направляющей втулки 4, нажимного кольца 5 и скобовой чеки 6. Для выпрессовки применяется еще упорный стакан 7 (рис. 2).

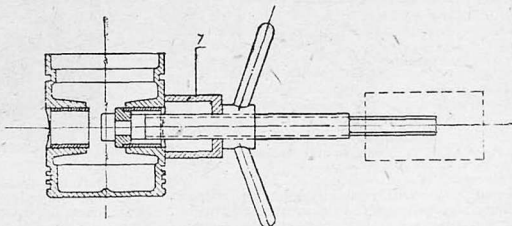
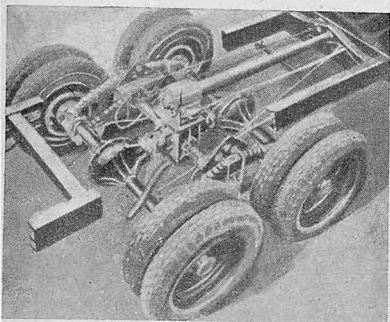


Рис. 2.

НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТО

ПРИВОД НА 4 КОЛЕСА ШЕСТИКОЛЕСНОГО ФОРДА 1935 г.

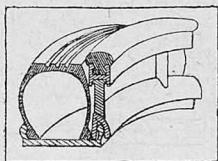
На рисунке — общий вид ведущих осей системы Торнтон для шестиколесного Форда модели 1935 г. Привод — на все 4 колеса. Непо-



движный трансмиссионный вал передает вращение на коробку демультипликатора, закрепленную на раме машины. От демультипликатора два коротких карданных вала передают тягу на ведущие оси. Оси подвешены к раме по системе балансира. Конструкция Торнтон сообщает машине большую проходимость и позволяет рационально использовать машину с любой нагрузкой: демультипликатор дает машине 8 передач. В случае необходимости нагрузка 6-колесного Форда может быть доведена до 4—5 тонн.

ВСПОМОГАТЕЛЬНАЯ ШИНА

В Америке запатентован приставной обод со сплошной шиной, который может храниться в разобранном виде в инструментальном ящике автомобиля. В случае прокола шины водитель



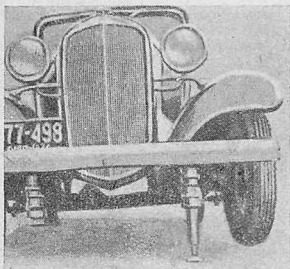
надевает вспомогательный обод на поврежденное колесо и может доехать до ближайшей мастерской, где исправят поврежденные.

ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ ДОМКРАТЫ

В США выпущены специальные домкраты для прикрепления ко всем колесам легковой или грузовой машины.

Подъем всех колес одновременно и каждого в отдельности производится шофером непосредственно с его места путем передвижки рычага на распределительной доске.

Для спуска домкрата запускается мотор, приводящий в действие насос. Каждый домкрат, состоящий из нескольких секций, может быть выдвинут на любую высоту, в пределах своей длины (25 см).



Гидравлические домкраты чрезвычайно облегчают как снятие колес, так и подъем машины для долговременной стоянки.

АСБЕСТОВАЯ ТКАНЬ ДЛЯ ТУШЕНИЯ ОГНЯ

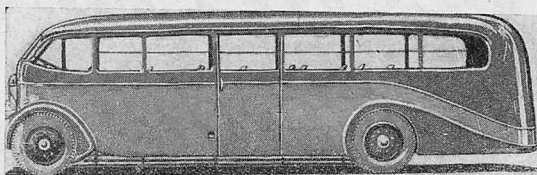
В Англии введены асбестовые платки для тушения воспламенившихся двигателей.



В сложенном виде платок образует небольшой пакетик, привязываемый к сидению шофера. Покрыв им загоревшуюся часть автомобиля, можно ликвидировать пожар в одну секунду.

ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

НОВЫЙ ОБТЕКАЕМЫЙ АВТОБУС



Автобус на шасси Кросслей имеет 29 сидений. Как видно на фото, кабина шофера занимает всю переднюю часть кузова (до открывающихся окон), благодаря чему шоферу хорошо видно уличное движение с обеих сторон.

Рулевое управление расположено почти около передней стенки, а двигатель вынесен из-под кабины шофера и помещен на лонже-

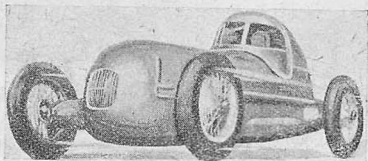
роне автобуса, за кабиной. Центр оси двигателя и трансмиссии не совпадает с центральной осью шасси. Ось трансмиссии и двигателя смещена влево от оси шасси на 76,2 мм. Бензиновый бак укреплен на внешней левой стороне шасси.

База и колея автобуса соответственно 5,668 м и 1,8097 м, а длина и максимальная ширина кузова 7,7819 м и 2,298 м.

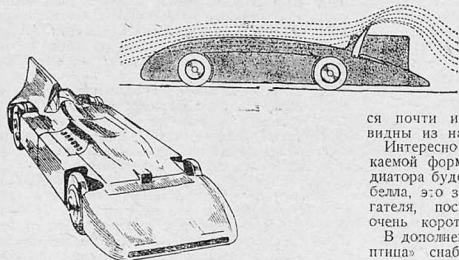
ГОНОЧНЫЙ МЕРСЕДЕС-БЕНЦ

На происходивших недавно в Будапеште гоночных состязаниях участвовала новая гоночная машина «Мерседес-Бенц», достигшая скорости 300 км в час.

Сигарообразная форма автомобиля с закругленной носовой частью нарушается выдающейся куполообразной кабиной, защищающей водителя от ветра.



НОВЫЙ РЕКОРДНЫЙ АВТОМОБИЛЬ КЕМПБЕЛЛА



Известный рекордсмен Кемпбелл, которому принадлежит мировой рекорд скорости на автомобиле (438 км/час), переконструировал свой автомобиль «Синяя птица». Он рассчитывает на нем достигнуть скорости свыше 550 км в час. Шасси «Синей птицы» несколько усилено, основное же внимание обращено на кузов. С точки зрения обтекаемости «Синяя птица» являет-

ся почти идеалом. Общие контуры машины видны из наших иллюстраций.

Интересно отметить, что для улучшения обтекаемой формы, во время пробега отверстие радиатора будет закрыто щитком. По мнению Кемпбелла, это закрытие не скажется на работе двигателя, поскольку весь пробег продолжается очень короткое время.

В дополнение к мощному сервотормозу «Синяя птица» снабжена воздушным тормозом, действующим по подобию электронов аэроплана (правильный рисунок). При торможении поднимаются небольшие плоскости, которые увеличивают лобовую поверхность автомобиля, ухудшая обтекаемость формы и тем самым тормозят автомобиль.

Задние колеса — двускатные. Место водителя почти совершенно закрыто. Сзади расположен огромный киль, повышающий устойчивость «Синей птицы».

Попытка побить рекорд, как обычно, будет сделана на пляже «Дайтон-Бич» (Флорида, США).

ВЕСТИ С МЕСТ



Вывозка лесоматериала автомашинами по ледяной дороге (ст. Ложа, Сев. ж. д.).

Фото Совафото

БЕЗОБРАЗИЯ В ГАРАЖЕ БАЛТЗАВОДА

Гараж Балтийского завода (Ленинград) за последний год значительно вырос. С 9 автомашин в марте прошлого года он достиг сейчас цифры 29.

Казалось бы, что с ростом автопарка должен вырасти и экономический эффект автохозяйства. Но получилось обратное. В гараже царит полная бесхозяйственность.

Экспедиция при гараже работает без плана. Накануне дня перевозок известны лишь первые утренние поездки, в течение же дня машины гоняются одна за другой, часто порождая. Громадные простои вызываются ожиданием оформления документов, розыском агентов для оформления путевок и т. п.

Все автомашины заправляются бензином в одно время ведрами, банками, бидонами. Потери горючего при заправке таким способом, а также вследствие неисправностей бензиновых краников бака машин и неисправностей карбюраторной системы, огромны.

Бывают случаи пережога сверх нормы по 40 литров и более. За экономию, как правило, ни платят гроши или вовсе не платят. За пережог никто не штрафуются.

При гараже имеются четыре сменных механика и один старший, но работой их никто не интересуется. В ночную смену они крепко спят, пережога горючего не замечают, регулировкой машины не занимаются.

Уравновллка процветает в гараже. Ни стаж, ни технические знания не принимаются во внимание. Шоферы, работающие на полудорожках и трехтонках, зарабатывают не меньше, а подчас и больше, чем шоферы пятитонных машин. В гараже большая текучесть и

засоренность аппарата. Хозрасчет существует только на бумаге. Обсчеты бухгалтерией происходят каждый месяц. Недавно бригадой из Областного отдела союза шоферов обнаружены большие недостатки рабочим гаража. С рабочим комитетом администрации не считается. Расценки с декабря 1934 г. по март 1935 г. изменяются уже 3-й раз. Администрация гаража во главе с начальником Транспортного отдела на все смотрит наплевательски, благо материально за свое хозяйство она не отвечает. Все штрафы оплачиваются за счет завода.

В результате такой постановки себестоимость ремонтов и перевозок громадна. Никакие меры воздействия за бесхозяйственность, даже таких органов, как Транспортное управление Ленсовета, на администрацию гаража Балтийского завода не действуют.

Бывали случаи, когда за эти безобразия Транспортное управление лишало норм выдачи горючего, но это не помогало. Начальник гаража и начальник транспортного отдела завода (кстати сказать, изгнанные из гаража завода им. Ворошилова, но почему-то принятые на Балтзавод), быстро находят выход. Предоставляют «по знакомству» какой-либо организации одну-две машины на срок 2—3 месяца (например, конторе Нефтеторга, Ленодежде и др.) и также «по знакомству» получают тоннами бензин.

Не пора ли по-настоящему заняться гаражом Балтзавода и оздоровить его аппарат сверху донизу.

Группа рабочих

Ленинград

ДОРОГИ БУДУТ ПРИВЕДЕНЫ В ПОРЯДОК

В прошлом году Чуровский сельсовет, Пришексенского района, Ленинградской области, по дорожному строительству вышел на первое место в районе.

Успешная борьба с бездорожьем при участии трудового населения воодушевила колхозников.

План Дортранса на зимний период по вывозке 3 тыс. куб. м гравия, 1600 куб. м песка и вывозке и распилки 150 м бревен был охотно принят общим собранием колхозников. Этот план был разбит на отдельные участки и каждый колхоз получил определенное задание.

Колхозы соревнуются на выполнение к сроку своего задания и на хорошее качество работ. Все колхозы обязались провести по 3 субботника с охватом всех трудоспособных членов колхоза и тягловой силы.

Работа по вывозке строительного материала проходит дружно. Нет сомнения, что нынешней весной дороги как районного значения, так и местного, а также дорога к МТС будут приведены в образцовый порядок.

Председатель Чуровского сельсовета

А. Соколов

и/о. Чуровское

КОГДА В ОРЛЕ ЗАЙМУТСЯ АВТОТРАНСПОРТОМ?

В Орле, крупном районном центре Курской области, до сих пор не созданы нормальные условия для работы автотранспорта. Несмотря на большое количество курсирующих автомашин, уличное движение не урегулировано. Милиция сама плохо разбирается в правилах движения и разъяснительной работы среди населения и шоферов не ведет. Аварии начинают учащаться. Недавно столкнулись машины Заготзерно и Торгсина, автобус с машиной Металлолома.

Не все машины имеют номера, на некоторых остались еще старые номера б. ЦЧО. Стоп-сигналы установлены также далеко не на всех машинах.

Мостовые в Орле находятся в полном беспорядке. На Красном мосту, например, после ремонта трамвайного пути мостовая не была как следует заделана и сейчас машинам приходится скакать, как по шпалам. На Московской улице еще с лета ведутся работы по прокладке канализации, а ограждения до сих пор не сделаны. Транзитные машины легко могут попасть в эти ямы. Дорога к нефтескладу, расстоянием в 1/2 километра, о которой не раз

писалось в «Орловской правде», в порядок не приведена.

Авторемснаб в Орле нет. Заявки на запчасти сдаются в Курскую контору Авторемснаба. Контора по этим заявкам запчасти не высылает и за ними приходится посылать машины в Курск. Между тем, существование в Орле Авторемснаба для 200 автомашин вполне бы себя оправдало, а автохозяйства избавились бы от лишних расходов и простоев машин. Мастерских для капитального ремонта нет. Имеются лишь МТМ и мастерская автошколы, но МТМ всегда загружена тракторами, а в автошколе ремонтируют недоброкачественно.

Массовая работа среди шоферов не ведется. Профсоюз шоферов, хотя и существует, но даже сбор членских взносов не может наладить. Из-за отсутствия марок шоферы с августа месяца не платят членских взносов. Занятия по автотехминимуму не организованы. Автоинспектура и Автород бездействуют. Местная газета не уделяет этому вопросу внимания. Допустимо ли дальше такое положение?

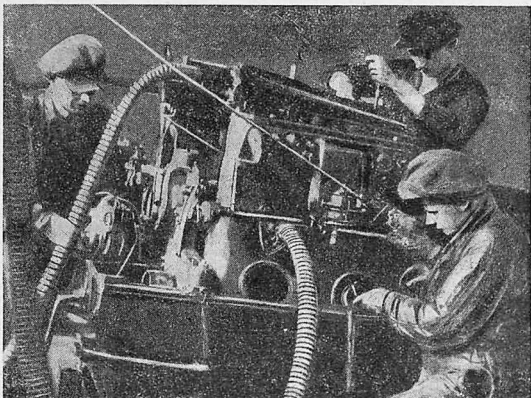
Шофер Д. Григорьев

Орел

Ремонтный завод в Тамбове имеет специальную испытательную станцию, проверяющую качество моторов, вышедших из ремонта. Только по установленной годности завод сдает их заказчику.

На фото — бригада станции испытывает мотор.

Фото Н. Мамаева



ВРЕМЕННОЕ ПОЛОЖЕНИЕ О ПЕРВИЧНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ АВТОДОРА

В редакцию журнала и в Центральный совет Автодора поступают многочисленные запросы с мест о том, как создать первичную организацию на заводе, в колхозе, в учреждении, каковы задачи первичных организаций и обязанности ревизионных комиссий, как взимать членские взносы с различных категорий работников и т. д.

Для того, чтобы дать исчерпывающий ответ на эти запросы мы помещаем временное положение первичной организации Автодора, которое может служить руководящим материалом для местных автодоровских работников.

Редакция

I. Общие положения

1. Первичная организация Автодора создается при наличии 7 членов общества на фабриках, заводах, совхозах, колхозах, МТС, вузах, школах, жактах, рабочих поселках, советских торговых и хозяйственных учреждениях, частях Красной армии и пожарной обороны.

Вновь созданная первичная организация сообщает о себе ближайшему районному совету Автодора, который решает вопрос о принятии ее в члены общества.

Первичная организация впрямь именуется: организация Автодора завода «Красная Этна», организация Автодора колхоза «Путь к социализму» и т. д.

Каждый член Автодора подчиняется уставу общества, обязан платить членские взносы, выполнять не менее одной общественной нагрузки в обществе и повышать уровень своих автодоровских знаний. Члены общества обязаны выполнять все указания своих и вышестоящих организаций Автодора и принимать активное участие в их осуществлении.

2. Высшим руководящим органом первичной организации является общее собрание или конференция членов Автодора, собираемые не реже одного раза в два месяца.

Примечание: Общее собрание членов организации считается действительным при условии участия в нем $\frac{1}{3}$ членов организации, а конференция — $\frac{2}{3}$ избранных на нее делегатов.

3. Организация Автодора завода, колхоза, совхоза, учреждения и т. д., насчитывающая более 200 членов общества, избирает на общем собрании организации совет в составе от 5 до 9 человек во главе с председателем и зам. председателя по работе среди молодежи, сроком на 1 год, ревизионную комиссию в составе 3 человек, на тот же срок и казначей организации.

4. Организация Автодора завода, учреждения и т. д., насчитывающая менее 200 членов, за исключением организации Автодора МТС, совета не избирает, а избирает председателя и зам. председателя по работе среди молодежи.

Примечание: В случае неработоспособности совета, председателя организации или ревкомиссии, они могут быть переизбраны и ранее установленного срока с разрешения вышестоящего совета; при неработоспособности отдельных членов применяется право отзыва.

5. Совет организации, как общее правило, должен состоять из передовых автодоровцев-активистов, выполняющих свою работу в порядке общественной нагрузки.

Платные работники допускаются в отдельных случаях для особо крупных организаций, но каждый раз с разрешения районного совета Автодора.

Совет организации Автодора не реже чем один раз в два месяца собирает общие собрания или конференции автодоровцев совместно с группиргами и автодоровскими активистами для обсуждения на них очередных вопросов работы общества на данном заводе, совхозе, колхозе, МТС, военной части, вузе и т. д. Каждый член совета обязан руководить одной из работ организации и отвечать за нее, например, за работу кружка по изучению автомобиля, дорожного строительства и т. п.

6. Совет организации Автодора, объединяющий свыше 10 тыс. членов общества на данном предпринятии, а также советы на крупных автомобильных и тракторных заводах пользуются правами районных советов общества, о чем должно быть вынесено постановление краевого или областного совета Автодора.

7. Для объединения и руководства работой первичных автодоровских организаций в колхозах при МТС создается базовый совет Автодора, который проводит всю свою работу на основе временного положения о базовых советах.

II. Задачи и работа первичной организации

8. Автодоровская организация:

а) вовлекает в члены Автодора рабочих, колхозников и служащих;

б) ведет общественно-массовую работу по рациональному использованию автомобильных и тракторных парков. Организует соцсоревнование среди шоферов и трактористов по экономии горючего, резины и смазочных материалов;

в) ведет массовую работу по привлечению трудящихся к дорожному строительству; силами привлеченных и членов общества строит и ремонтирует дороги, строит простые мосты, под'езды, внутривзводские, межколхозные и межселенные пути к своему заводу, колхозу, МТС, МТМ, элеватору, станции и тракту. Участвует в строительстве бюджетных дорог, организует их охрану, берет на себя посадку зеленых насаждений и установку дорожных знаков. Участвует в озеленении и благоустройстве фабрично-заводских дворов, рабочих поселков и деревенских улиц;

г) создает общезаводский, общесовхозный учебный пункт или кружки по изучению членами Автодора, комсомольской и рабочей молодежи автомобиля, трактора, мотоцикла и водномоторного транспорта;

д) руководит работой группы в цехах, на предприятии, в колхозах, организует обмен опытом между группами и кружками, собирает и инструктирует группиров, руководителей кружков и сборщиков членских взносов;

е) составляет план своей работы и смету, вносит их на утверждение вышестоящей организации, утверждает планы работ групп и кружков по ликвидации технической неграмотности и контролирует их исполнение;

ж) ведет работу среди детей и подростков, организуя их в кружки ЮДА по изучению техники автомобильного, тракторного и дорожного дела, согласно положению о работе среди юных друзей Автодора.

III. О группах

9. В цехах, отделах, участках, отделениях совхозов, бригадах колхозов и т. п. организуются группы членов Автодора на главе с избираемым группиргом. Группа организуется при наличии не менее трех членов общества в данном цехе, отделе, бригаде и т. п. и проводит свою работу под руководством первичной организации завода, совхоза, колхоза и т. д.

Автодорские группы на селе: в милиции, больнице, школе, библиотеке, суде, почте и сельсовете работают под руководством соответствующей первичной организации колхоза или совхоза.

Примечание: Автодорские группы крупных цехов при наличии не менее 100 членов общества могут вместо группира избрать председателя и зам. председателя по работе среди молодежи, но каждый раз с утверждения районного совета общества.

10. Автодорские группы цеха, отдела и т. д. своей сметы не имеют. Их работа обеспечивается сметой организации, под руководством которой они работают.

11. Каждая автодорская группа пользуется правом приема и исключения из членов общества. Прием и исключение из членов общества производится на общих собраниях групп в соответствии с уставом общества. Постановление общего собрания группы о приеме и исключении из членов общества вступает в силу после утверждения его первичной организацией данного завода, предприятия, совхоза, базового совета и т. п. На каждого члена общества должна быть заведена в группе своя регистрационная карточка с указанием номера его членского билета. Группа ведет учет и сбор членских взносов, проводит массовую автодорскую работу среди членов общества, распространяет лотерейные билеты, организует проверку выигравшей, организует автодорский уголок, осуществляет постоянный общественный надзор за автомашинами, тракторами, внутренними подездными путями и дорогами отдела, цеха, завода, совхоза и т. п. в соответствии с планом, утвержденным советом организации.

Группа помогает администрации и парторганизации в борьбе за выполнение промфинплана, за образцовую трудовую дисциплину и вовлекает своих членов в социалистическое соревнование, организуя для этого автодорские производственные и колхозные бригады.

IV. Средства организации Автодора

12. Средства организации образуются из:

а) отчислений от вступительных и членских взносов членов общества;

б) отчислений от реализации лотерей;

в) взносов специального назначения;

г) доходов от лекций, концертов, спектаклей, выставок, экскурсий и т. д.;

д) сумм, поступающих от продажи изданий (журналов, газет, членских билетов, автодорских значков и т. п.);

е) прочих денежных и имущественных поступлений.

13. Автодорские организации производят отчисления из собираемых ими членских взносов вышестоящим организациям общества в следующем порядке:

а) первичные автодорские организации, объединяемые базовыми советами Автодора при МТС, отчисляют своему базовому совету 50 проц. от всей суммы собранных ими вступительных и членских взносов, остальные 50 проц. расходуются ими по сметам и планам, утвержденным для них базовым советом;

б) первичные автодорские организации, объединяемые районными советами (или городскими в городах, где не имеется районных советов), отчисляют своему районному или городскому совету 40 проц. от всей суммы собранных ими вступительных и членских взносов, остальные 60 проц. расходуются ими по сметам и планам, утвержденным для них районным или городским советом;

Примечание: В городах, где помимо городских советов имеются еще и районные советы, указанный в п. «б» размер отчислений производится только районному совету.

в) базовые, районные, (или городские) советы Автодора от всех поступивших к ним сумм по вступительным и членским взносам (пп. «а» и «б») отчисляют в распоряжение ЦС Автодора СССР 10 проц. на оплату за членские билеты, вступительные и членские марки.

14. Все суммы вступительных и членских взносов, собранные от юридических членов, остаются полностью в распоряжении той организации, которая их собрала, и никакими отчислениями от этих сумм данная организация не производит. Однако вышестоящие организации Автодора (край, области, района и т. п.) обязаны контролировать, чтобы эти суммы расходовались на целевые назначения и по утвержденным сметам.

15. Учет денежных сумм организации ведется казначеем, избираемым общим собранием (конференцией) членов Автодора.

V. О вступительных и членских взносах

16. Вступительные взносы:

а) все трудящиеся, рабочие и служащие, получающие месячную зарплату до 300 рублей, а также колхозники, единоличники (бедняки, середняки), пенсионеры и домохозяйки уплачивают вступительный взнос — 25 коп.;

б) трудящиеся, получающие заработок свыше 300 рублей в месяц — 50 коп.;

в) красноармейцы, краснофлотцы и учащиеся — 10 коп.

17. Членские взносы:

а) рабочие и служащие уплачивают из своей заработной платы ежемесячно членские взно-

сы в размере 0,1 проц. месячной заработной платы;

б) члены с.-х. коммун, колхозники, пенсионеры и домохозяйки — 15 коп. в месяц;

в) крестьяне единоличники (бедняки, середняки) — 20 коп. в месяц;

г) красноармейцы, краснофлотцы и учащиеся — 5 коп. в месяц;

д) юные друзья Автотора (ЮДА) вступительных и членских взносов не платят. С момента вступления юные друзья Автотора ежемесячно вносят в централизованный фонд при ЦС Автотора на дорожное строительство 20 коп.

18. Членские взносы взимаются ежемесячно, т. е. за текущий месяц. При желании члена общества допускается взаимное членских взносов за квартал, полугодие или год.

Стоимость членского билета выписывается отдельно при выдаче его на руки.

VI. Ревизионная комиссия

19. Ревизионная комиссия избирается на общем собрании членов организации в составе председателя, двух членов и двух кандидатов к ним из числа лиц, не входящих в состав совета организации.

20. Ревизионная комиссия обязана контролировать:

а) своевременное выполнение советом организации постановлений общих собраний и планов работ, а также директив вышестоящих организаций;

б) использование и хранение имущества, находящегося в ведении организации, а также постановку учета;

АВТОДОРОЖНАЯ ХРОНИКА

НОВОЕ ШОССЕ ХАБАРОВСК—КОМСОМОЛЬСК

420 км величественного гладкого шоссе проложены через тайгу и горные перевалы от Хабаровска к городу Комсомольску, выросшему в суровой дикой местности.

Спроектированы новое шоссе показали резервные варианты. Дороги встроены за 8 месяцев; 7 км трассы проложено через Удурскую тайгу на свалах, перевал через хребет Вындана на протяжении 12 км пройден в свалах.

Дорога ровная, как спрела. Сейчас автомобиль развивает здесь скорость до 80 км. Шоссе связано с культурными центрами края десятки охотничьих и оленеводческих селений. На всем протяжении шоссе установлены дорожные знаки.

Движением командует диспетчер, связанный телефоном со всеми участками трассы. Из Хабаровска в Комсомольск новым путем уже прошли транспорты с оборудованием, установленного автобусное сообщение. Легковая машина доходит до Комсомольска за 10 часов, в то время как раньше этот путь по вамерзшему Амуру проходили в 20 дней.

ДОРОГА НА БОЛЬШОЙ ОХУН

Пудортрайне начал постройку первой в СССР туристской автомобильной пудорной дорожки от Черноморского шоссе у р. Амур (около Мыцесты) на вершину горы Большой Охун (высота 700 м). Здесь в будущем будут построены гостиница и дома отдыха. Дорога пройдет по исключительно красивым

в) расходование средств в пределах утвержденных смет.

21. Ревизионная комиссия обязана производить ревизию не менее одного раза в три месяца.

22. Ревизионная комиссия действует на основании устава общества и в своей работе руководствуется постановлениями общих собраний членов организации, указаниями вышестоящих организаций и ревизионных комиссий общества.

23. Члены ревизионной комиссии присутствуют на заседаниях совета с правом совещательного голоса.

24. Ревизионная комиссия отчитывается перед общим собранием один раз в шесть месяцев. Копии актов каждой ревизии представляются ревизионной комиссией районному или городскому совету общества.

25. Ревизионная комиссия имеет право возбуждать ходатайство о роспуске ревизуемой организации передать суду лиц, совершивших уголовные преступления.

VII. Ликвидация организации Автотора

26. Первичная автоторовская организация ликвидируется по постановлению вышестоящей организации Автотора в случае ликвидации предприятия или учреждения, при котором работала первичная организация, или по постановлению Центрального совета Автотора.

27. При ликвидации организации все оставшееся имущество переходит к вышестоящей организации общества.

окопам Большого Охуна и пересечет около 40 дворов и речек.

АРКТИЧЕСКИЙ АЭРОСАМНЫЙ ПРОБЕГ

Полярной станцией мыса Шмидта проведен первый Чукотский аэросамный пробег по маршруту мыса Шмидта—Ванкарем и обратно, протяжением 450 км.

Пробег закончен успешно, несмотря на тяжелые условия пути (шторма, заснеженность, недостаток дневного света).

Сейчас готовятся две аэросамных трассы: мыса Шмидта—Ванкарем—Анадырь и мыса Шмидта—Чаунская губа.

ВЫПУСК АВТОМОБИЛЕЙ И ТРАКТОРОВ

В январе и феврале наши заводы выпустили 10 017 грузовиков, 2 829 легковых автомобилей и 17 097 тракторов, в том числе 2 850 пусковых тракторов и 1 306 пропашных. По сравнению с январем и февралем прошлого года выпуск тракторов увеличился на 30,8 проц., выпуск грузовых автомобилей — на 48,9 проц. и выпуск легковых — на 4,8 проц. Все заводы перевыполнили февральский план.

ПРОВЕРКА РЕМОНТА АВТОМАШИН

Курсеий областной совет Автотора с 20 февраля проводит проверку состояния автопарка. Во время рейда будет проверен ход ремонта автомашин, обеспеченность их запасными частями, стоимость капитального и среднего ремонта и др.

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ**

Зам. редактора **Н. БЕЛЯЕВ**

Издатель **Журнально-газетное объединение**

Уполн. Главлита Б-4887

Техред Свешников Изд. № 135

Зак. тип. 241 Тираж 50.000

Ст. А. В.—176×250 мм

1 бум. лист. Колич. знаков в 1 бум. листе 211 200

Журнал сдан в набор 11/III 1935 г.

Подписан к печати 2/IV 1935 г.

Печатается к печати 7/IV 1935 г.

Типография в здании Журнально-газетного объединения, Москва, 1-й Самотельный пер., д. 17.