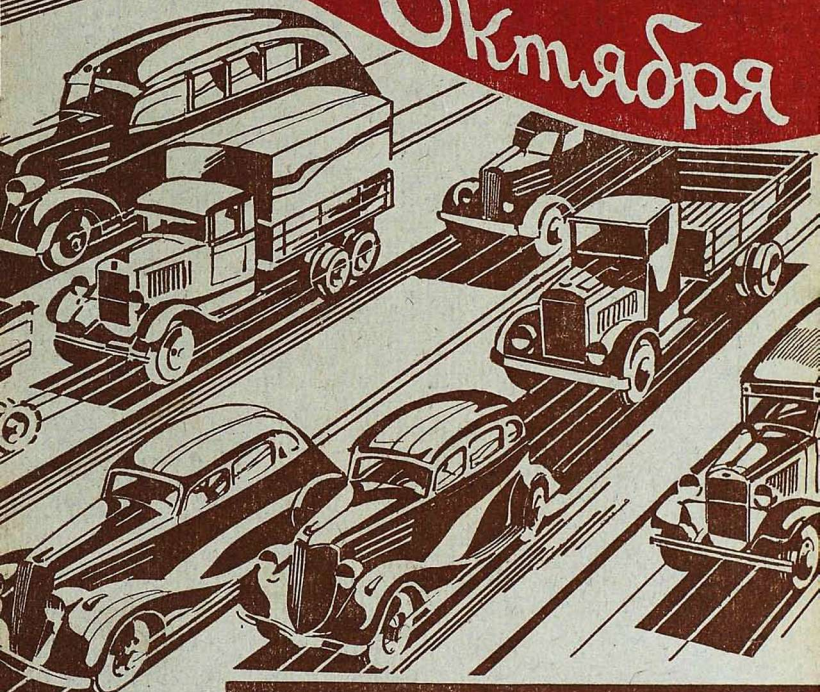


18

лет
Октября



ЗА РУЛЕМ 21
НОЯБРЬ 193

ЖУРГАЗОБЪЕДИНЕНИЕ

ВЫХОДИТ
ДВА РАЗА
В МЕСЯЦ

8
ГОД ИЗДАНИЯ



РЕДАКЦИЯ: Москва, Б, 1-й Саму-
течный пер., 17. Тел. Д-1-23-37.
Трамвай: 28, 11, 14.

Массово-тиражный сектор
Телеф. 5-51-99

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1935 год:
год — 7 р. 20 к., 6 мес. — 3 р. 80 к.,
3 мес. — 1 р. 80 к.

Великая годовщина

Советская страна празднует 18-ю годовщину Великой пролетарской революции и подводит итоги огромным победам достигнутым под руководством коммунистической партии и гениального вождя народа товарища Сталина.

Мы живем сейчас в могучем рабочем государстве, в котором воплощено в жизнь то, о чем мечтали лучшие умы человечества — социализм.

Больше-истскими темпами растут производительные силы страны, неуклонно повышается материальный уровень масс, широко внедряется высокая социалистическая культура, складывается облик нового человека.

Особенно велики успехи Советского Союза за последний год. Совсем недавно родился сталинский устав колхозной жизни, давший исключительные результаты. Раньше срока был убранный богатый урожай, раньше срока закончены хлебозаготовки.

Ярким показателем выросшей хозяйственной и политической мощи Советского Союза является отмена карточной системы сначала на хлеб, а затем на все продовольственные товары. Одна из важнейших задач второй пятилетки, поставленная перед партией XVII всесоюзной партконференцией, выполнена.

С каждым месяцем растет производительность наших промышленных гигантов, угольных шахт. Черная металлургия начала работать рентабельно, и ее примеру последовали другие отрасли промышленности. Железнодорожный транспорт из года в день перевыполняет план и ежедневная погрузка достигает 77 тысяч вагонов. Автотранспортная промышленность неустанно идет в гору, заводы реконструируются, увеличивают проектные мощности, подготавливаются и осваиваются новые типы автомобилей. Авиационная, химическая промышленность и др. делают все новые и новые успехи.

И что самое главное — растут кадры людей, овладевших техникой, герои труда, показывающие образцы высокой производительности, — Стахановы, Кривоносовцы, Виноградовы, Сметанины, Бусыгины и др.

Ясность цели, настойчивость в достижении поставленной перед собой задачи и твердость характера, ломающая всяческие препятствия, — вот черты, присущие передовым людям нашей страны, воспитанные партией Ленина — Сталина.

Советская автопромышленность, приступившая к развернутой работе всего 4 года назад, после реконструкции автозавода им. Сталина и пуска Горьковского автозавода, добилась за последнее время огромнейших успехов.

Первая пятилетка была закончена выпуском в 1932 г. 25 412 автомобилей. А за последние три года кривая производства автомобилей резко пошла вверх. В 1933 году было выпущено около 50 тыс. автомобилей, в 1934 году — 72 500 и в 1935 году 95 тыс. автомобилей.

В результате осуществления строительной программы второй пятилетки в нашей стране будет создана мощная автомобильная индустрия с ежегодной продукцией в 630 тыс. машин.

Наступающий год будет годом значительного роста технической культуры заводов, годом перехода в высший класс техники.

Уже сейчас развернута работа по реконструкции автозавода им. Сталина, рассчитанного на выпуск 70 тыс. грузовых и 10 тыс. легковых автомобилей в год. Горьковский автозавод должен будет освоить новый тип закрытой комфортабельной легковой машины М-1 и уже в будущем году выпустит 12 тыс. легковых и 66 500 грузовых машин. Ярославский автозавод выпустит 3 тыс. тяжелых грузовиков, широко развернет производство автомобилей с кузовами-самосвалами и должен дать пролетарской столице 250 троллейбусов нового типа.

Великая годовщина.....	1	М. Юнпрсф. — Москва—Киев—Москва на легковых газогенераторных автомобилях.....	18
От соревнования гдишчек—и соревновию масс (лет стахановцев автотракторной промышленности).....	2	А. Зилев.—Новый усовершенствованный троллейбус.....	20
Л. М. Цюлин.—Автотракторная промышленность у нас и в капиталистических странах.....	4	И. Казаков.—Автотранспорт на службу советской торговле.....	22
В. Еленин.—Десятилетие Ярославского автозавода.....	8	Инж. Н. Менгел.—М шине дорожные машины.....	24
Инж. Д. А. Чудачев.—Кузляца победы советского тракторостроения.....	10	Обмениваемся опытом гаражей.....	27
Инж. Я. С. Рихтерман.—Электромобиль для городского транспорта.....	12	Новости мировой автодорожной техники.....	28
Инж. И. Дюмулен.—Советская автопромышленность к XVIII годовщине Октября.....	16	Техническая консультация.....	30
		Вести с мест.....	31

ОТ СОРЕВНОВАНИЯ ОДИНОЧЕК — К СОРЕВНОВАНИЮ МАСС

Советская страна встречает 18-ю годовщину Октябрьской революции новыми победами на всех фронтах социалистического строительства. Растет и ширится великое соревнование масс за овладение техникой, за высокую производительность труда.

Великолепный почин мастера отбойного молотка т. Стаханова нашел могучий отклик. Стахановское движение из шахт Донбасса перекинулось на заводы и фабрики, в разные отрасли нашей социалистической промышленности.

В автотракторной промышленности стахановское движение подхватил кузнец Горьковского автозавода им. Молотова т. Бусыгин. Соревнование одиночек перерастает в соревнование масс.

10 октября в Горьком состоялся слет стахановцев-бусыгинцев автотракторной промышленности. На слет собрались лучшие ударники—представители всех автотракторных заводов Советского Союза, а также крупнейших предприятий края — Красного Сормова, Станкозавода и др.

Доклад о работе автозавода сделал заместитель директора т. Иванов. После выступлений т. Бусыгина и других делегатов слета большую речь произнес секретарь крайкома партии т. Пранюк.

Слет получил приветствие от наркома тяжелой промышленности т. Орджоникидзе, текст которого мы приводим ниже.

Приветствие т. Орджоникидзе горячо обсуждалось во всех цехах автозавода и вызвало новый подъем социалистического соревнования. Цехи один за другим выносили решения о возможности перевыполнения своей годовой программы.

Горький, автозавод им. Молотова,

СЛЕТУ СТАХАНОВЦЕВ АВТОТРАКТОРНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Мастер отбойного молотка т. Стаханов и кузнец горьковского автозавода им. Молотова т. Бусыгин, следуя призыву вождя нашей партии товарища Сталина об овладении техникой, показали, как на деле надо ею овладеть и какими огромными возможностями располагает наша промышленность.

Товарищи Стаханов и Бусыгин показали, чего стоят так называемые «технические обоснованные нормы» наших бюрократов из отделов труда и ТНБ. Стаханов и Бусыгин показали, что мы

действительно можем получить в два—три—четыре раза больше продукции при умелом использовании наших машин, нашей техники. Это доказано Стахановым, Бусыгиным, сотнями и тысячами их последователей в различных отраслях нашей промышленности. Это бесспорно так.

Теперь задача — придать этому движению массовый характер. Организовать массовое стахановско-бусыгинское движение во всех отраслях тяжелой промышленности—задачи ее командиров.

В середине будущего года будет пущен Уфимский моторный завод, который даст дизельмоторы советским грузовикам.

С каждым годом улучшается обслуживание автомобильного транспорта, растет новая техническая база эксплуатации.

От нескольких сотен капитальных ремонтов автомобилей в 1932 году до 15 тыс. в 1935 году и до 22 тыс. в 1936 году — таков производственный путь авторемонтных заводов.

Сейчас в производстве находится около 70 различных видов гаражного и авторемонтного оборудования для авт. хозяйств. В 1936 году намечено выпустить до 2500 компрессоров и 700 бензоколонн.

С каждым месяцем расширяется сеть магазинов, снабжающих автохозяйства запасными частями.

К 1 января 1936 г. будет 150 магазинов, а в течение будущего года число их увеличится до 200.

Начинается внедрение в автомобильный транспорт газогенераторных установок, которые дадут огромную экономию горючего. Число газогенераторных автомобилей в СССР должно быть доведено в 1936 г. до 10000, что сохранит стране около 50 тыс. тонн бензина в год стоимостью около 45 млн. рублей.

Сталинградский тракторный завод совместно с Научным автотракторным институтом создали новый гусеничный трактор СТЗ-НАТИ, приспособленный для разнообразных нужд различных отраслей народного хозяйства. И в будущем году Сталинградский и Харьковский тракторные заводы перейдут на выпуск новых гусеничных тракторов взамен выпускаемых ныне колесных тракторов СТЗ и ХТЗ.

Автопромышленность и автотранспорт вырабатывают все новые и новые кадры — самый ценный и самый решающий из всех капиталов. На автотранспорте начался поход за высокую автомобильную культуру, проводится конкурс на лучшего шофера и лучший гараж. Залогом успешного завершения этого похода являются десятки тысяч шоферов-ударников, энтузиастов-автомобилистов.

Под боевыми лозунгами ЦК ВКП(б) наша страна празднует 18-й Октябрь. В них выражена сила и мощь СССР, на границах которого стальным утесом стоит верный страж страны социализма — Красная армия. В них выражена вся правда о странах фашизма, где миллионы рабочих и крестьян обречены на голод, нищету и безработицу, где топчут и сжигают культуру, где уничтожают последние остатки буржуазной демократии.



Первый стахановец автотракторной промышленности бригадир кузнечного цеха Горьковского автозавода т. А. Бусыгин

Но здесь не надо закрывать глаза на следующее: одни относятся к этому движению, идущему снизу, бюрократически, пренебрежительно: «Кто такие Стаханов, Бусыгин, что они понимают?» Это — бюрократы, несправимые враги стахановского движения. Таких надо сметать с героического стахановско-бусыгинского пути. Другие, ошеломленные элементарной простотой стахановского метода, заключающегося в правильном разделении труда, полном использовании своих машин и рабочего дня, все еще присматриваются и не берутся за организацию этого большого дела. Третьи боятся, что стахановское дело вызовет увеличение плана выпуска продукции. «Увеличили же план добычи угля Донбассу», — говорят эти бюрократы. Конечно, план мы увеличили и правильно сделали.

Хорошая организация стахановского движения в Донбассе может вывести Донбасс на первое место во всей тяжелой промышленности и открывает ему возможность выполнить план второй пятилетки в четыре года, поднимая на огромную высоту производительность труда и заработок рабочего.

После того, как Стаханов и Бусыгин показали путь, как можно из техники выжать максимум, все дело за командирами промышленности.

Мастера, техники, инженеры, директора, начальники главков и трестов и все хозяйственники совместно со всеми партийными и профсоюзными организациями должны по-большевистски, по-сталински взяться за дело организации стахановско-бусыгинского движения на всех заводах, шахтах, рудниках, нефтяных промыслах, электростанциях — всех предприятиях тяжелой промышленности.

Так же, как макевский метод привел к огромным победам черную металлургию, стахановско-бусыгинский метод приведет к еще более гран-

диозным победам во всех отраслях тяжелой промышленности, и не только тяжелой, но и во всем народном хозяйстве.

Стахановско-бусыгинский метод вплотную подводит нас к осуществлению лозунга великого Ленина — догнать и перегнать передозые в технико-экономическом отношении капиталистические страны Европы и Америки.

Огромное значение в организации стахановско-бусыгинского движения имеют наши партийные организации на местах. Без их активной поддержки стахановское движение не может победить. Только благодаря замечательной и энергичной работе Донецкого обкома партии по организации стахановского движения и его сокрушительному удару по врагам стахановского движения оно вырастает во всесоюзное движение.

Приветствуя слет стахановско-бусыгинского движения автотракторной промышленности, выражаю полную уверенность в том, что рабочие, мастера, техники, инженеры, директора, управляющие трестов, начальники главков, — все хозяйственники, партийные и непартийные большевики во всех отраслях тяжелой промышленности, следуя призыву великого Сталина, организованно внедряя на своих предприятиях стахановско-бусыгинские методы работы, покажут новые образцы высокой организации производства и производительности труда.



Бригадир кузнечного цеха Горьковского автозавода бусыгинец т. Ф. Великжанин

Перед нами, товарищи, вплотную встала задача — как практически не только догнать, но и перегнать капиталистические страны Европы и Америки и под руководством ЦК ленинско-сталинской партии смело идти своими социалистическими путями, путями Ленина — Сталина!

Вперед к еще большему и большему подчинению сил природы на службу трудящихся нашей великой социалистической родины!

С. Орджоникидзе

Многомиллионной армии ударников и ударниц, знатным людям нашей страны, героям социалистической стройки — пламенный большевистский привет!

(Из лозунгов ЦК ВКП (б) к XVIII годовщине Великой пролетарской революции в СССР)

АВТОТРАКТОРНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ У НАС И В КАПИТАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАНАХ

К числу наиболее блестящих побед советской промышленности в первую очередь следует отнести создание заново в исключительно короткий срок мощной автотракторной промышленности, оснащенной передовой техникой. Производство автомобилей и тракторов в СССР по темпам сногостного роста и развития выделяется даже на фоне гигантских темпов общего развития народного хозяйства страны.

1927/28 гг. 1932 г. 1933 г. 1934 г.

Выпуск автомобилей . . .	671	23 879	49 721	72 466
Выпуск тракторов	1 273	50 640	78 138	94 438

По производству грузовых автомобилей мы уже в 1934 г. заняли третье место в мире и второе в Европе, после США и Англии, тогда как еще в 1928 г. находились на одиннадцатом месте. По производству тракторов СССР еще в конце 1931 г. опередил США и вышел на первое место в мире, прочно занимая его до настоящего времени.

Наши автотракторные заводы — гиганты иррового масштаба. Суммарная мощность выпуска тракторов в 1935 г. только одного ЧТЗ превышает почти на 50 проц. суммарную мощность производства гусеничных тракторов в США в 1929 г., т. е. в период наибольшего расцвета.

	США (вся тракторная промышленность) 1929 г.
ЧТЗ 1935 г. (план)	

Выпуск гусеничных тракторов	21 000	27 111
Их суммарная мощность в л. с. на шкиву . . .	1 260 000	858 000

Автомобильный парк СССР вырос за первую пятилетку и истекший период второй пятилетки больше, чем в четырнадцать раз — с 18,7 тыс. автомашин к началу первой пятилетки до 75,4 тыс. к концу первой пятилетки и 257,5 тыс. (по плану к концу третьего года второй пятилетки. Тяговая мощность тракторного парка сельского хозяйства СССР вырастает к концу третьего года второй пятилетки до 5 661 тыс. л. с. против 2 225 тыс. к концу первой пятилетки и 278,1 тыс. в октябре 1928 г.

Согласно народнохозяйственному плану на 1935 г. МТС уже в текущем году охватят 73,8 проц. иррового сева колхозов, тогда как до кризиса в США — стране наиболее передового земледелия в капиталистическом мире — только 13,5 проц. всех фермерских хозяйств располагало тракторами.

Одновременно с гигантским ростом тракторного парка коэффициент использования трактора возрос до уровня, во много раз превышающего нагрузку трактора в США. Согласно официальным данным в сельском хозяйстве США на один трактор в 1930 г. приходилось 300 рабочих часов. Среднее число рабочих часов одного трактора у нас в МТС в 1934 г. составляло уже 1701,8 часов. Сделанные нами приблизительные

подсчеты показали, что в 1934 г. только тракторный парк МТС, составлявший на 1 января 1934 г. лишь 43,5 проц. всего тракторного парка сельского хозяйства СССР, выполнил работ (в силочасах) на 4,3 проц. больше, чем весь тракторный парк сельского хозяйства США (по данным о его суммарной тяговой мощности в 1931 г.), хотя он по тяговой мощности превышал наш парк свыше, чем в пять раз.

Таковы вкратце успехи нашего автотракторного хозяйства к 18-й годовщине Октября.

Совершенно иное положение в капиталистической автотракторной промышленности. Автомобильная, а также и тракторная промышленность капиталистических стран наиболее тяжело пострадали от ударов кризиса. При падении продукции всей капиталистической промышленности за 1929—1932 гг. на 38,3 проц. производство автомобилей в капиталистических странах за эти годы непрерывного углубления кризиса сократилось на 69,2 проц.

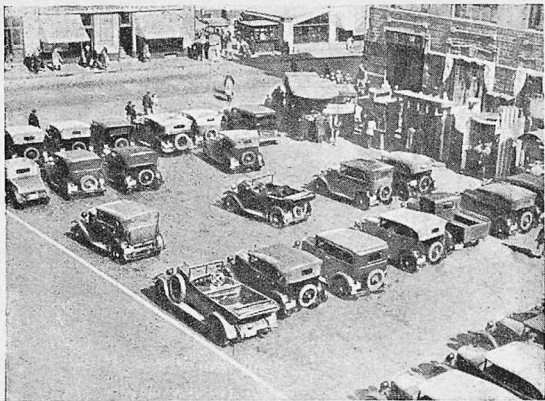
Переход к депрессии особого рода ознаменовался для капиталистической автопромышленности в целом довольно значительным ростом производства. За 1932—1934 гг. производство автомобилей во всем капиталистическом мире возросло на 88,5 проц. при росте всей промышленной продукции капиталистических стран на 22 проц. Однако вследствие резкого падения продукции автотранспорта и за 1929—1932 г. производство автомобилей еще и в настоящее время отстает от докризисных размеров гораздо больше, чем вся промышленная продукция капиталистического мира. В 1934 г. производство автомобилей равнялось лишь 58 проц. уровня 1929 г., тогда как продукция капиталистической промышленности в целом отставала от докризисного уровня лишь на 24 проц.

Уровень производства и темпы его развития за 1932—1935 гг. представляют в отдельных капиталистических странах чрезвычайно пеструю картину.

В США производство автомобилей еще далеко отстает от докризисного уровня. Во Франции производство автомобилей продолжало медленно падать, и на протяжении истекших месяцев 1935 г. В Австрии, Бельгии и Швейцарии падение производства автомобилей на протяжении 1932—1934 гг. значительно усилилось. Ряд автомобильных предприятий в этих странах бездействует. Недавно прекратило существование крупнейшее автомобильное предприятие Бельгии — «Манерва».

Наибольший рост продукции автомобилей за 1932—1935 гг. наблюдается в тех странах, где идет наиболее лихорадочная подготовка к новым военным авантюрам. Здесь автомобильная промышленность превратилась в одну из важнейших отраслей военной промышленности, и производство автомобилей всемерно форсируется правительством. Производство автомобилей в этих странах превысило как докризисные размеры, так и уровень других основных отраслей промышленности. Сюда, в первую очередь следует отнести Германию, Италию, Японию.

В Германии моторизация превратилась в один из важнейших факторов подготовки к военным авантюрам. Несмотря на резкое падение покупательной способности населения, производство



Москва автомобильная.
Стоянка автомашин у
Столешникова пер.

Фото М. Прехнера

автомобилей в Германии, всемерно поощряемое фашистским правительством Гитлера, превысило уже в 1934 г. примерно на 20 проц. высший уровень до кризиса. А между тем в настоящее время даже согласно официальным усиленно фальсифицированным данным правительства, стремящегося всемерно прикрасить фактическое положение народного хозяйства страны, общая промышленная продукция Германии еще отстает от докризисного уровня. Индекс продукции автотромышленности превысил докризисный уровень на 40—43 проц.

В 1932 г. в Германии было зарегистрировано легковых автомобилей на 70,2 проц., а грузовых на 70,2 проц. меньше чем во Франции. В 1934 г.

Германия уступала Франции по числу зарегистрированных легковых автомобилей только на 14,8 проц., а грузовых — на 4,4 проц.

Усиления подготовка автотранспорта Германии к войне сказалась также и в форсировании строительства стратегических усовершенствованных дорог общим протяжением в 7 тыс. км, которые должны обеспечить наиболее удобную связь со всеми германскими границами.

Усиленно форсируется производство автомобилей в Японии. Правда, оно в настоящее время еще не достигает значительных размеров. Однако военное ведомство Японии стремится как можно скорее построить современные автомобильные предприятия. Огромное внимание, уде-

МИРОВОЕ ПРОИЗВОДСТВО АВТОМОБИЛЕЙ¹

(в тысячах)

	Вспомогательный уровень продукции до кризиса	число выпущенных автомобилей	1932	1933	1934	Изменение (в %)		
						1932 г. к высшему году до кризиса	1934 г. к 1932 г.	1934 г. к высшему году до кризиса
Во всех капиталистических странах	1929	6341,1	1952,2	2641,0	3679,3	-69,2	+ 88,5	- 42,0
В том числе:								
США	1929	5359,1	1370,7	1920,1	2778,7	-74,4	+ 102,7	- 48,1
Канада	1929	262,6	60,8	65,9	116,9	-76,0	+ 92,3	- 55,5
США и Канада	1929	5621,7	1431,5	1986,0	2895,6	-74,5	+ 102,3	- 48,6
Англия	1929	238,8	232,7	286,3	342,5	-2,6	+ 47,2	+ 43,4
Франция	1929	248,0	180,7	198,2	193,2	-27,1	+ 9,7	+ 21,1
Германия	1928	149,5	53,6	108,8	179,0	-64,1	+ 234,0	- 19,7
Италия	1926	64,6	30,0	42,0	43,4	-53,5	+ 44,7	- 33,5
Чехословакия	1929	14,7	13,6	10,0	10,0	-7,5	- 26,5	- 32,0
Бельгия	1928	8,2	2,2	1,4	0,7	-73,2	- 68,2	- 91,5
Австрия	1929	15,5	2,4	1,6	1,4	-84,5	- 41,7	- 91,0
Швейцария	1929	3,0	1,0	0,5	0,1	-66,7	- 60,0	- 86,7
Швеция	1929	1,8	3,0	3,0	3,1	—	—	—
Япония	1928	0,5	0,7	1,8	2,8	—	—	—

¹ В Канаде, Англии, Германии, Франции, Италии и некоторых других странах, включая сборку импортных частей.

ляемое японским военным ведомством автопромышленности, нашло свое отражение в хорошо информированной газете «Осака Майници», сообщавшей в конце 1934 г. о намерениях японского военного министерства всемерно ускорить развитие автостроения в связи с ожидаемым в 1936 г. «национальным кризисом». Подробно разъясняя значение автопромышленности в современной войне, «Осака Майници» изложила планы военного министерства по строительству нового автозавода мощностью в 30 тыс. автомобилей в год.

Одновременно японское военное министерство лихорадочно форсирует и автомобилизацию Манчжурии, рассматривая ее автохозяйство как часть автохозяйства Японии. Еще в марте 1933 г. хорошо осведомленный в военных делах журнал «Транс-Пасифик» сообщал, что японский военный министр считает необходимым реорганизовать автомобильное хозяйство Японии и Манчжоу-Го и контролировать его, как одно целое.

В Италии, начиная с весны 1935 г., со времени усиления подготовки к абиссинской авантюре, продукция автопромышленности начала быстро возрастать и держится в настоящее время на значительно более высоком уровне, чем продукция всей промышленности.

В июле 1935 г. индекс объема продукции всей промышленности Италии, принимая 1928 г. за 100, равнялся 85,1, тогда как объем продукции автопромышленности поднялся до 115,8.

Из основных капиталистических стран, где производство автомобилей превысило довоенный уровень, отдельно следует отметить Англию. Од-

ним из основных факторов роста автомобильного производства в Англии является улучшение положения английского автомобильного экспорта после отмены золотого паритета фунта и усиления предпочтительной системы для английских товаров в английских колониях.

За 1931—1933 гг. Англия увеличила вывоз автомобилей с 24,3 тыс., или 12,6 проц. продукции, до 57,8 тыс. или 20,2 проц. Однако после отмены золотого паритета доллара, конкуренция со стороны американских автомобильных фирм резко усилилась, и в 1934 г. Англия не смогла уже увеличить своего вывоза автомобилей, который остался примерно на уровне 1933 г., тогда как экспорт готовых автомобилей из США увеличился за 1934 г. больше, чем в два раза.

Автопромышленность является одной из наиболее молодых отраслей промышленности не только в СССР, но также и в капиталистических странах. Недавно весь цивилизованный мир праздновал 50-летний юбилей со дня рождения первого автомобиля, вернее, предка современного автомобиля.

Капиталистическая промышленность пришла, однако, к этому юбилею зараженной пороками, присущими всем отраслям капиталистического хозяйства как «старым», так и «молодым». Только на одном участке капиталистическая автопромышленность продолжает еще преуспевать — на участке подготовки к новым войнам, на участке истребления человечества.

Л. М. Цырлин

НОВЫЙ АВТОБУС ЗИС

Кузовным и экспериментальным цехами автозавода им. Сталина изготовлен новый автобус-люкс.

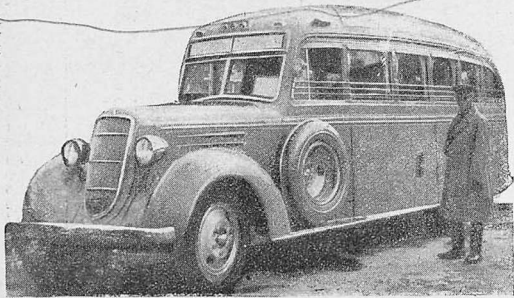
Шасси этого автобуса имеет базу, удлиненную на 270 мм против стандартного автобусного шасси ЗИС-8. Кузов — обтекаемой формы конструкции инж. Германа вместимостью на 24 чел. Кресла в автобусе специальной конструкции, с откидывающимися спинками, что позволяет пассажирам полулежать в них. Над сиденьями, вдоль стен, имеются багажники новейшего типа.

Внутри автобус освещается 13 плафонами, расположенными над сиденьями и по потолку. Имеются 3 вентилятора, оригинально установленные в плафонах освещения. Две двери расположены

с правой стороны кузова. Передняя дверь управляется водителем, вторая — аварийная. Подножка передней двери для удобства выхода освещается. Спереди и сзади кузова имеются указатели поворотов, управляемые шофером из кабины, прожектор и сигнальные фонари.

Автобус предназначен для дальних междугородных сообщений. Он комфортабельно отделан и по удобствам и красоте не уступает заграничным. В дни автомобильного праздника автобус был выставлен в Центральном парке культуры и отдыха и привлек большое внимание публики.

Циглер



Автобус-люкс, недавно выпущенный московским автозаводом им. Сталина

Союзфот

О ликвидации обществ Автотор

Общества Автотор и возникший в последующем Союзавтотор СССР организовались в период, когда Советский Союз не обладал еще автомобильной промышленностью и сколько-нибудь развитым автомобильным транспортом, а дорожное строительство находилось в зачаточном состоянии.

В этих условиях общества Автотор провели положительную работу по организации общественного содействия видению автомобиля и строительству дорог.

В данное время условия резко изменились. Создание автомобильных заводов, значительно возросшая насыщенность страны автомобилем требуют решительного улучшения качества дорог и усиленной работы в этой области государственных органов, а с другой стороны — значительного расширения общественных форм работы по освоению управления автомобилем, по внедрению развития культурного автомобилизма среди широких трудящихся масс.

В этих условиях общества Автотор не справились с возросшими потребностями рабочих и трудящихся Советского Союза, начали терять своих членов и прибегать (в особенности их местные органы) для пополнения средств к нездоровой коммерческой деятельности.

Исходя из этого, ЦИК Союза ССР, рассмотрев вопрос 23 октября с. г., постановил Союзавтотор СССР и общества Автотор в союзных республиках ликвидировать. Постановлением ЦИК СССР предусматривается создание автомобильных секций при Высшем совете физической культуры Союза и при местных советах физкультуры. При автомобильной секции ВСФК предложено организовать образцовый автомобильный клуб.

Автомобильные секции, а где это представляется возможным и клубы, предложено организовать также по линии всех спортивных организаций и клубов профсоюзов. Задачей автомобильных секций и клубов поставлена не только спортивно-туристская тренировка, но и обучение обращению с автомобилем физкультурников.

На исполнительные комитеты советов возложена организация при культурных учреждениях клубов кружков по изучению автомобиля и оказанию общественной помощи по лучшему использованию участия населения Цудортрансом и его местными органами в дорожном строительстве.

Для ликвидации дел обществ и передачи имущества их в соответствующие организации создана ликвидационная комиссия в составе тт. Куйбышева Н. (председатель), Халецкого, Манцева, Лежана и Эйдмана, которой предложено закончить свою работу в месячный срок.

О ПЕРЕДАЧЕ ЦЕНТРАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ШОССЕЙНЫХ И ГРУНТОВЫХ ДОРОГ И АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В НАРОДНЫЙ КОМИССАРИАТ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ СОЮЗА ССР

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ЦЕНТРАЛЬНОГО ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА И СОВЕТА НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ СОЮЗА ССР

Центральный Исполнительный Комитет и Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляют:

1. Передать Центральное Управление Шоссейных и Грунтовых Дорог и Автомобильного Транспорта (Цудортранс) в Народный Комиссариат Внутренних Дел Союза ССР в качестве одного из его управлений.

2. Предложить центральным исполнительным комитетам союзных республик

передать главные управления шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта (главдортрансы) союзных республик и их местные органы в народные комиссариаты внутренних дел союзных республик, а Главдортранс РСФСР объединить с Цудортрансом НКВД Союза ССР, подчинив органы быв. Главдортранса РСФСР в автономных республиках, краях и областях непосредственно Цудортрансу НКВД Союза ССР.

Председатель Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР

Г. ПЕТРОВСКИЙ

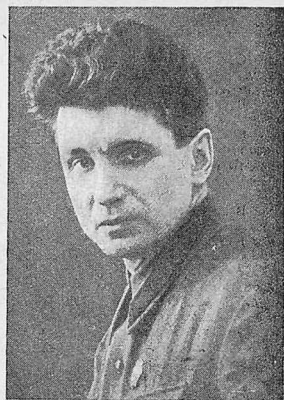
Председатель Совета Народных Комиссаров Союза ССР

В. МОЛОТОВ

Секретарь Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР

И. АНУЛОВ

Десятилетие ЯРОСЛАВСКОГО АВТОЗАВОДА



Директор Ярославского автозавода
Василий Алексеевич Еленин

14 сентября 1935 г. из сборочного цеха Ярославского автозавода вышла 10-тысячная автомашина. Это крупное событие в истории завода и заводского коллектива почти совпало с десятилетием существования завода.

В 1925 г. были выпущены первые три трехтонные машины, а спустя 10 лет—в 1935г.—завод должен выпустить уже 2500 автомашин, в том числе 250 самосвалов, целиком освоенных заводом. Самосвалы особенно нужны нашим новостройкам, так как они увеличивают производительность на перевозках сыпучих грузов в три раза.

За шесть лет работы заводом было выпущено 1289 автомашин, а после реконструкции, в течение четырех последних лет, выпущено уже 8711 машин.

Особенно заметен рост завода в последние годы. Так, во втором полугодии 1934 г. на заводе был пущен сталелитейный цех, проекты и монтаж которого выполнены силами коллектива завода. Благодаря этому мы ликвидировали простои станков из-за несвоевременной доставки литья. Ввод в эксплуатацию литейного цеха не потребовал увеличения количества рабочих. Наоборот, при значительном росте продукции (рост против 1931 г. в 2,4 раза), число рабочих умень-

шилось против 1931 г. на 6,5 проц. Это объясняется тем, что завод перестроил технологию производства, внедрил технические нормы, организовал труд рабочих и обеспечил производственный инструктаж. Мы добились успехов и в освоении новых конструкций машин: трех- и четырехосных, 100-местных автобусов, самосвалов и ряда других. Сдача технических зачетов и повышение квалификации рабочих также значительно способствуют дальнейшему росту производительности труда. Производственные успехи неразрывно связаны с ростом кадров, с освоением работниками завода передовой техники.

Коллектив завода воспитал свои молодые кадры, которые показывают образцы большевистской работы. Вот эти люди: технический директор завода т. Гайдукевич В. Ф.—под его непосредственным руководством проведена реконструкция завода и созданы новые типы машин: инженеры Шугаев Б. П.—непосредственный организатор литейного цеха, Тарнавский, Скребец, Ляпин, Немчинов, Ямпольский, Волков, Назаров, Гер, Шапиро и др. Среди рабочих завода не мало ударников—энтузиастов производства, которые обеспечивают выполнение производственной программы.

Лозунг товарища Сталина «кадры, решают все» нашел свое отражение в практической работе завода.

Успешно выполняя производственную программу на протяжении последних лет, мы получили право на увеличение программы в 1936 г. Задание на 1936 г. против 1935 г. возрастает с 2500 до 3 тыс. машин, или на 20 проц. В три с лишним раза возрастает выпуск самосвалов (с 250 до 800 шт.). Это обязывает рабочих и инженерно-технических работников ликвидировать имеющиеся еще недостатки в производстве самосвалов и бороться за улучшение их качества.



Завод получит также ответственное и почетное задание — выпустить в 1936 г. 250 троллейбусов. Коллектив завода должен будет своими силами разработать конструкцию троллейбуса с 17-метровым и до 1 января 1936 г. выпустить первые образцы.

Для выпуска троллейбусов мы должны построить кузовный цех завода с производственной площадью в 9 тыс. кв. м.

Тип выпускаемой нами стандартной автомашины отстает от роста капиталистического хозяйства и во многом не удовлетворяет запросам потребителей. Поэтому перед нами стоит задача — изменить и усовершенствовать в 1935 г. конструкцию автомашин ЯГ-4.

Заканчивающееся строительство заготовительного цеха потребует от нас четкой организации производства и перестройки работы механического цеха. Перестановки оборудования, изменение технологического процесса и все работы, связанные с вводом в эксплуатацию по-

вого цеха, мы должны будем провести своими силами, без посторонней помощи.

Мы достигли значительных успехов в снижении себестоимости. С 1929 г. завод работает безубыточно, накопления его растут из года в год. Если в 1929 г. накопления выразились в 132,8 тыс. руб., то за первое полугодие этого года они составили 5723 тыс. руб.

Этих успехов мы добились благодаря непосредственному и повседневному руководству и помощи со стороны наркома тяжелой промышленности т. Серго Орджоникидзе и секретаря Ивановского обкома ВКП(б) т. Носова.

Дальнейшая борьба за рентабельность завода требует безусловного выполнения плана снижения себестоимости, сокращения всех непроизводительных расходов и укрепления производственной и финансовой дисциплины.

Директор Ярославского автозавода
В. Есенин

АВТОДОРОЖНАЯ ХРОНИКА

НОВЫЕ БЕНЗИНОВЫЕ СТАНЦИИ

Московский автотранспорт обслуживается в настоящее время 60 бензиновыми станциями, из которых 30 общего пользования. Остальные станции находятся при гаражах больших автохозяйств.

В текущем году будут построены две новые станции — на Арбатской площади и у Киевского вокзала, а существующие будут капитально отремонтированы.

Каждая новая станция будет иметь четыре бензиновых колонки с разными сортами бензина. Кроме того они будут отпущать воду для радиаторов и мыть.

По ориентировочным сметкам, в 1936 г. Москва получит 15—17 новых больших бензиновых станций.

НАУЧНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО БОРЬБЕ С АВАРИЙНОСТЬЮ

Всесоюзное научное инженерно-техническое общество автотранспорта и дорожного хозяйства в конце ноября созывает в Москве научную конференцию по борьбе с аварийностью на автотранспорте.

Конференция обсудит состояние аварийности на автотранспорте в СССР и методы борьбы с ней, вопросы о професских кадрах, их подготовке, стажировке и использовании в автохозяйствах.

Конференция займется также вопросами организации контроля за техническим состоянием машин в гаражах и на линии, вопросами регулирования движения и т. п.

К участию в конференции привлекаются виднейшие специалисты и научно-исследовательские институты Москвы, Ленинграда, Харькова, Саратова.

ПЕРВАЯ ГРАВИЙНАЯ ДОРОГА НА САХАЛИНЕ

На Сахалине строится гравийная дорога протяжением в 57 км. Она соединит восточный берег острова с центром области — Александровском. По дороге будут перемещаться продукты сельского хозяйства, лес, рыба, уголь. На строительство отпущено свыше 1,5 млн. рублей.

В текущем году будет готово 13 км. Вся дорога будет сдана в эксплуатацию в конце будущего года. Это будет первая дорога с гравийным покрытием на Сахалине.

ВСЕБЕЛОРУССКИЙ АВТОАГИПРОБЕГ

27 сентября минская автоколонна 1-го всебелорусского автоагипробега, посвященного проверке хода конкурсно-соревнования советов, прибыла к финишу.

За рулем № 21

Автоколонна прошла 840 км и посетила 10 районных центров, 17 сельсоветов, 21 колхоз; 5 совхозов, 1 МТМ.

Колхозники и трудящиеся единоличники везде оказывали теплый прием участникам автоколонны. В Негорельском и в других сельсоветах колхозники в честь приезда агитколонны организовали красивые обеды с заливками хлеба для продажи государству.

Участники пробега всюду знакомились с работой сельсоветов, детских и медицинских учреждений, школ, добровольных пожарных дружин и пр. Им были проведены массовые беседы с населением по вопросам работы сельсоветов, депутатских групп, охране урожая и охране социалистического имущества от пожаров.

КАЛИНИНСКАЯ ОБЛАСТЬ ПЕРЕВЫПОЛНИЛА ПЛАН ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

План нового дорожного строительства по Калининской области выполнен на 107 проц. Построено 1465 км новых дорог, сделано свыше 112 тысяч пог. м новых мостов.

Недавно вступила в эксплуатацию новая дорога протяжением в 80 км Калинин — Емельяново — Старица и заканчивается строительство тракта Калинин — Ржев протяжением в 134 км.

НОВЫЕ ТАКСОМОТОРЫ

Летом 1936 года Москва получит три новых крупных гаража для автобусов и такси, оборудованных по последнему слову техники. Горьковский автозавод им. Молотова даст Москве, по заказу Моссовета, 400 новых таксомоторов типа «М-1» — изящных пятиместных лимуззинов обтекаемой формы.

МЕЖДУГОРОДНОЕ АВТОБУСНОЕ СООБЩЕНИЕ

— С 1 октября установлено автобусное движение между Воронежом и Липецком. Автоб.с будет покрывать расстояние от Липецка до Воронежа в 6 часов. Раньше, для того чтобы доехать до Воронежа, необходимо было затратить сутки.

— Начался регулярный автобусный рейс по линии Соликамск — Чердынь — Нырол. До нынешнего года, как только прекращалась навигация, из районов, расположенных севернее Соликамска, попасть на железнодорожную станцию Соликамск можно было только на лошадей, запрягая на это 2—3 дня. Весной и осенью, во время распутицы, прекращался и этот вид связи северян с внешним миром. Сейчас автобус по благоустроенной дороге покрывает 150 км в несколько часов, обслуживая 15 селений.

КРУПНАЯ ПОБЕДА СОВЕТСКОГО ТРАКТОРОСТРОЕНИЯ

ГУСЕНИЧНЫЙ ТРАКТОР СТЗ-НАТИ

Приступая в начале первой пятилетки к производству тракторов, мы не имели ни опыта, ни кадров и вынуждены были начать с использования заграничной техники. Тракторы, принятые к производству на наших заводах, представляли собой копию заграничных (американских) машин. В качестве прототипов были выбраны самые лучшие американские модели.

Однако вскоре оказалось, что социалистическому сельскому хозяйству и промышленности нужны машины более совершенные, еще более приспособленные для разнообразных нужд различных отраслей народного хозяйства.

По заданию правительства Научный автотракторный институт (НАТИ) и Сталинградский тракторный завод создали в настоящее время конструкцию оригинального советского трактора марки СТЗ-3. Опытная модель этого трактора была испытана в присутствии товарища Сталина и членов политбюро ЦК ВКП(б). В результате успешного испытания ЦК ВКП(б) и Совнарком СССР приняли этот тип трактора за основу для производства на Сталинградском и Харьковском тракторных заводах.

Конструкция трактора СТЗ-НАТИ является технически передовой. Основные преимущества этого нового трактора, по сравнению с нынешним колесным трактором СТЗ и ХТЗ, который он призван заменить, заключаются в следующем.

1) Трактор имеет гусеничный ход. Это дает возможность успешно применять его там, где колесный трактор безнадежно буксует. На гусеничном тракторе можно работать сейчас же после таяния снега, после проливных дождей, по вязкой почве и т. д., благодаря чему можно сеять в более ранние сроки, чем при вспашке колесным трактором.

2) Тяга на крюке гусеничного трактора почти в полтора раза выше, чем у колесного. Благодаря этому и расход топлива на 1 га у гусеничного трактора на 15—20 проц. меньше, чем у колесного.

3) Трактор СТЗ-3 очень легкий. На 1 тяговую лошадиную силу в тракторах ЧТЗ и СТЗ при-

ходится 200 кг веса, в гусеничном тракторе Мак-Кормик — 132 кг, а в тракторе СТЗ-3 — всего 112 кг.

4) Новый трактор является не только сельскохозяйственным, но и транспортным.

На рис. 1 показан транспортный трактор с грузовой платформой и двумя прицепными тележками; трактор заснят при взятии им большого подъема, а на рис. 2 — сельскохозяйственный трактор с двумя прицепными плугами.

Общая схема трактора такова. Трактор опирается на почву при помощи опорных катков, собранных парно в каретки. Кареток четыре, по две с каждой стороны трактора. К осям кареток прикрепляется рама трактора, состоящая из двух лонжеронов швеллерного сечения. На раму трактора монтируется спереди на трех точках картер двигателя с муфтой сцепления, а сзади тоже на трех точках — корпус заднего моста и коробка передач. Двигатель и трансмиссия соединяются между собой большим полукарданом.

В сельскохозяйственном тракторе за мотором, как обычно, располагается топливный бак и дальшее управление и сиденье водителя. При переходе на транспортный тип управление и сиденье водителя переносятся вперед, кабина водителя располагается над мотором, топливный бак снимается, а на освободившееся место ставится грузовая платформа.

Основные данные с. х. трактора СТЗ-3 следующие:

Чистый вес	3 800	кг
Вес в снаряженном состоянии	4 100	
Длина	3 843	мм
Продольная база	около 2 600	"
Ширина	1 697	"
Колея	1 365	"
Высота с кабиной	2 260	"
Высота без кабины	580	"
Дорожный просвет	360	"
Тип управления — бортовыми фрикционами		
Ширина гусеницы	310	мм
Шпора: {	высота	50
	длина	300

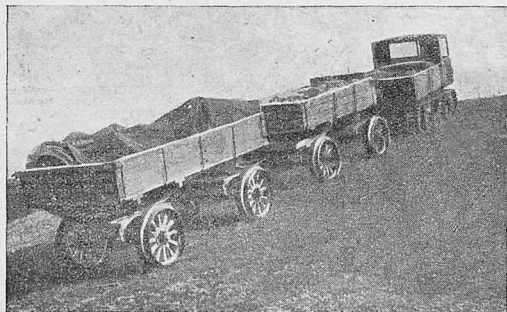


Рис. 1. Транспортный трактор СТЗ-НАТИ с двумя прицепками берет под'ем

ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ ДЛЯ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА

Лаборатория электрической тяги Московского энергетического института (МЭИ) сконструировала и сдала весной этого года в эксплуатацию первый опытный советский электромобиль.

За границей электромобильная тяга уже давно нашла широкое применение в специальных областях городского транспорта. О степени развития за границей электромобильного транспорта дают представление следующие цифры. В США в 1925 г. было 15 тыс. грузовых электромобилей, что составляло 20 проц. всего количества грузовых автомобилей. В 1928 г. одна лишь американская железнодорожная компания «Экспресс» имела 2 тыс. грузовых электромобилей.

В Германии в 1925 г. было 3 тыс. грузовых электромобилей, а в 1928 г. число их достигло уже 6 тыс.

Во Франции осенью 1923 г. были произведены тщательные контрольные испытания электромобилей различных фирм. Результаты получились вполне благоприятные. А с 1927 г. в Лионе существует общество по эксплуатации электромобилей, которое планомерно вводит в эксплуатацию грузовые электромобили различных назначений.

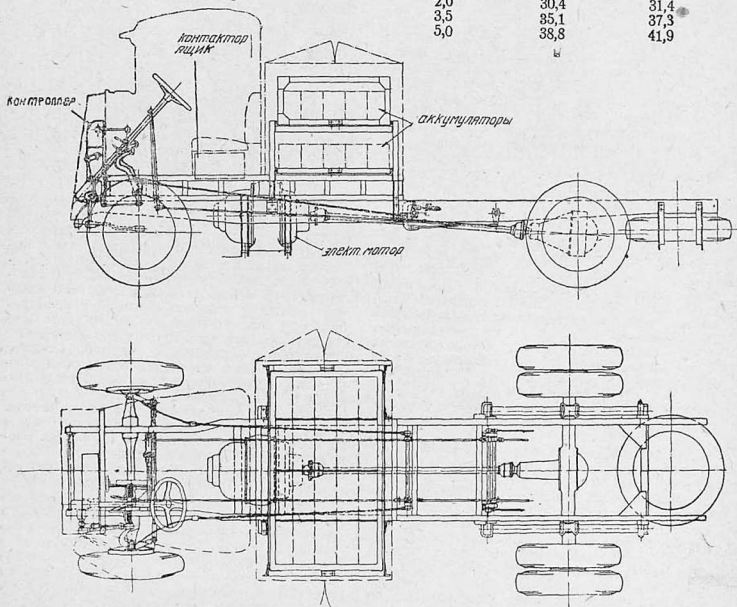
По сравнению с автомобилем электромобиль обладает следующими преимуществами:

1. Он экономит ценное жидкое топливо и выравнивает нагрузку электростанций. Например, в Германии, для освобождения страны от импортной зависимости по дефицитному жидкому топливу, решено начать массовое электромобилестроение.

2. Электромобиль отличается чрезвычайной простотой конструкции, надежностью в работе и большой долговечностью (за исключением аккумуляторной батареи).

3. Электромобиль отличается также простотой управления, отсутствием шума и выделения газов и требует меньше эксплуатационных расходов, особенно при большой грузоемкости. Последнее характеризуется следующей таблицей:

Грузоподъемность машин в тоннах.	Эксплуатационные расходы в коп. на тонно-километр.	
	Электро- мобиль	Бензиновый ав- томобиль
0,5	25,4	21,9
1,0	26,8	32,5
2,0	30,4	31,4
3,5	35,1	37,3
5,0	38,8	41,9



12 Рис. 1. Схема электромобиля

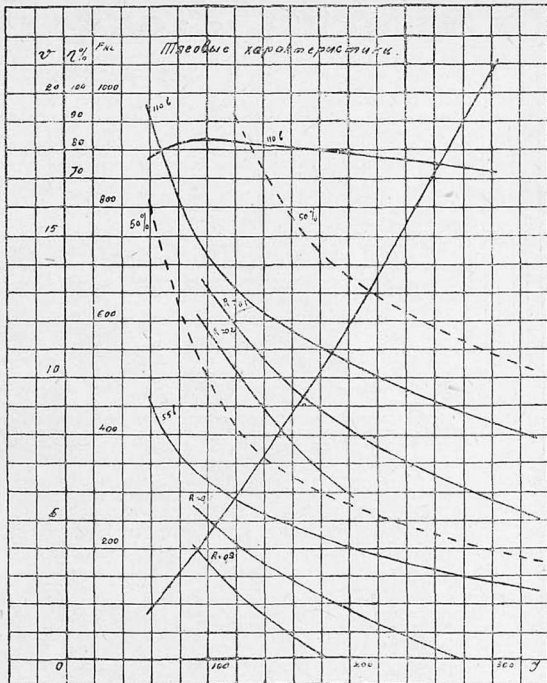


Рис. 2. Тяговые характеристики

К недостаткам электромобиля можно отнести: большую начальную стоимость электромобиля по сравнению с бензиновым автомобилем, чувствительность аккумуляторов к условиям эксплуатации, что затрудняет их обслуживание, и большой мертвый вес аккумуляторной батареи, сильно ограничивающий радиус действия электромобиля и его скорость (для современных электромобилей считается целесообразным выбирать радиус действия не более 80 км).

Первый недостаток (большая начальная стоимость) может значительно измениться при массовом производстве электромобилей.

Второй недостаток при современном состоянии технических знаний нельзя устранить полностью. Поэтому приходится ограничиваться такими областями применения электромобиля, для которых он при всех своих качествах, будет экономически наиболее выгоден. Такие области уже определены за границей, и применение в них электромобилей вполне себя оправдало.

Электромобиль применяется обычно для уборки и поливки улиц, вывоза мусора и снега, развозки пищевых продуктов, почты и т. п.

Это подтверждается также длительным опытом эксплуатации у нас двух зарубежных машин на мусоросжигательной станции — американского

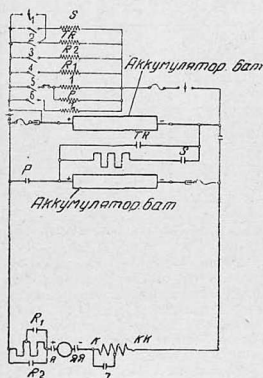
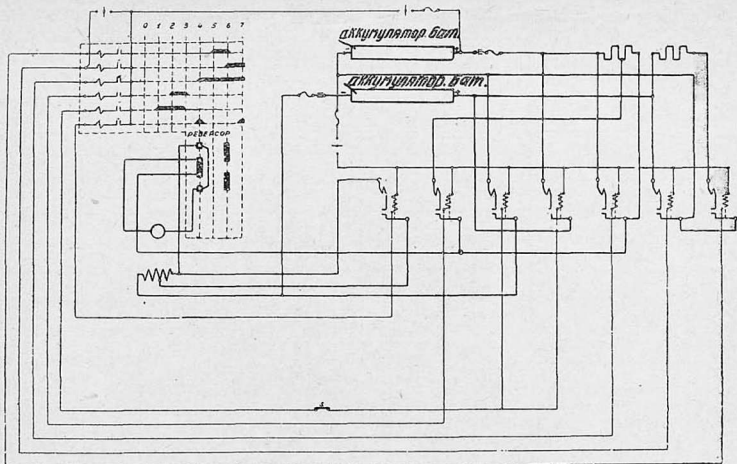
электромобиля со щелочными и немецкого со свинцовыми аккумуляторами. Они выпущены из за границы в 1925 г. Американский электромобиль работает до сего времени.

Учитывая несомненные преимущества электромобильной тяги, санитарно-техническое управление Наркомхоза РСФСР поручило лаборатории электрической тяги МЭИ проектирование постройки и исследование грузового электромобиля предназначенного для мусоросжигательной станции.

В основу задания была положена постройка опытного электромобиля на базе шасси грузовой машины ЗИС-5 грузоподъемностью 2 т (2 ящика с мусором) с дальностью пробега 40 км и со средней скоростью около 15 км/час.

Схема построенного электромобиля дана на рис. 1.

Механическая часть электромобиля — шасси ЗИС-5 — осталась почти без всяких изменений, за исключением некоторых переделок в рулевом управлении и в тормозной системе, связанных с переносом кабины до конца рамы. Кабина, как видно из рис. 1, поднята на 200 мм и установлена на специальной ферме, чтобы сохранить прежний угол поворота направляющих колес.



Контакты	Соединения	
5 P 1, 9, 10, 2, 7	контакты батареи поз	
1	пуск реост.	паралл x
2	"	" -
3	ход реост.	" x
4	ход шунт	" -
5	переход паралл. пуск	послед -
6	ход	послед x
7	ход шунтов	" управ

Условные обозначения

- ⚡ щетель с предохранителем
- ⚡ выключатель управления
- ⚡ предохранитель управления
- ⚡ блокировка выключ. при включ. контакт
- x фиксированные позиции

Рис. 3. Электрическая схема цепи управления и силовой цепи

На передней стенке кабины смонтирован контроллер водителя, закрытый спереди железным щитом. Внутрь кабины выведены рукоятка для изменения хода «вперед» и «назад», педаль контроллера-водителя, педаль ножного тормоза, рукоятка ручного тормоза и рулевое управление.

На щитке кабины установлены все контрольные приборы, выключатели управления и освещения.

Тяговый двигатель подвешен под кабиной на двух кронштейнах, укрепленных на раме болтами. Вал мотора при помощи муфты шарнирно соединен с карданным валом, который оставлен без всякого изменения.

Аккумуляторная батарея установлена в специальном ящике за кабиной. Ящик сделан из железного сварного каркаса, оббитого деревом. На

рамах из углового железа расположены в два ряда аккумуляторы. Рамки установлены на роликах, позволяющих легко выдвигать их в дверцы из обоих боков ящика для осмотра аккумуляторов или для замены другой батареи.

Более рационально было бы разместить аккумуляторы внизу, по обеим сторонам лонжеронов, между передней и задней осями, что увеличило бы полезную площадь машины. Однако шасси ЗИС-5 не подходит для такого размещения (его пришлось бы значительно переделывать), не подходит также по размерам и аккумуляторы.

Аккумуляторная батарея—свинцовая (типа 3—С1—15—IX (40 ящиков) и имеет следующую характеристику: емкость при трехчасовом разряде—168 амп/час., энергетическая емкость—

25 квт/ч., среднее напряжение при трехчасовом разряде—112 в., вес—1,4 т.

Аккумуляторы типа 3—СТ—15—IX не удовлетворяют всем требованиям электромобильной тяги, но, как уже отмечалось выше, на машине предполагается испытать различные типы аккумуляторов, поэтому был установлен указанный тип, единственный, выпускавшийся нашими заводами.

В настоящий момент на электромобиле устанавливается недавно выпущенная батарея типа—ТН. Аккумуляторы типа ТН более высокого качества, чем аккумуляторы 3—СТ—15—IX, но также не вполне удовлетворяют требованиям электромобиля.

Тяговый двигатель—сернистого возбуждения, мощность—17,5 л. с., часовой ток—140 амп, напряжение 110 в, 930 об/мин.

На рис. 2 представлена характеристика тягового двигателя. Скорость—V км/час., сила тяги F кг и к. п. д. η % в зависимости от тока J амп, при передаточном числе главной передачи автомобиля ЗИС-5, равном 6,41 : 1.

Как видно из характеристики, при часовом токе 140-А и напряжении 110 в. скорость получается около 24 км/час против заданной 15 км/час.

После производства всех испытаний, для которых желателен больший диапазон скоростей, предусмотрено увеличение передаточного числа при помощи демультипликатора до 11—12 (у всех зарубежных электромобилей передаточное число равно 10—12). Таким образом техническая скорость будет понижена до 14—15 км/час. и соответственно увеличится сила тяги.

Управление машиной осуществляется так называемой «косвенной системой управления» при помощи электромагнитных контакторов типа МК—601 Г, управляемой контроллером водителя.

Управление всеми режимами (пуск, регулирование скорости) производится от ноги, что значительно упрощает работу водителя.

При нажиме на педаль в контроллере поворачивается кулачковый вал, замыкающий в опреде-

ленной последовательности контакты цепи управления, через которые от одной из батарей питаются током катушки электромагнитов соответствующих контакторов (см. электрическую схему цепи управления и силовой цепи—рис. 3).

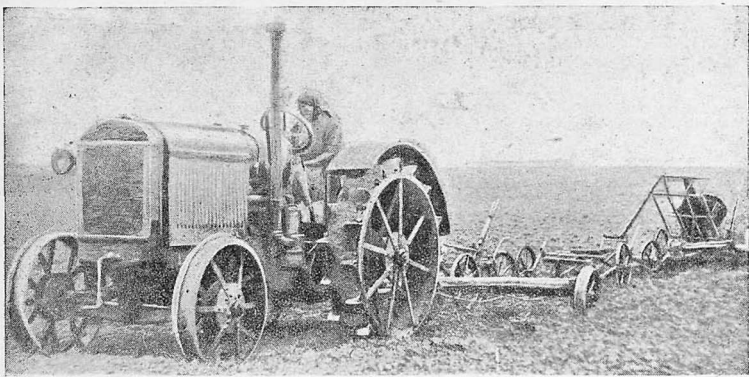
Таким образом, в зависимости от положения педали будут замкнуты определенные контакты цепи управления контроллера, а следовательно и связанные с ними контакторы, которые осуществляют тот или иной режим соединения аккумуляторных батарей с двигателем. Таких режимов, как видно из таблицы включения контакторов и схемы (рис. 3), осуществлено 7, а именно:

- а) параллельное соединение батарей—55 в.
- 1) I ступень скорости—реостатная с полным сопротивлением в главной цепи;
- 2) II ступень скорости—реостатная с сокращенным сопротивлением в главной цепи;
- 3) III ступень скорости—ездовая без сопротивления;
- 4) IV ступень скорости—ездовая с ослаблением поля двигателя;
- б) Последовательное соединение батарей—110 в.
- 5) V ступень скорости—реостатная;
- 6) VI ступень скорости—ездовая без сопротивления;
- 7) VII ступень скорости—ездовая с ослаблением поля двигателя.

При снятии ноги с педали кулачковый вал контроллера, а вместе с ним и педаль, возвращаются при помощи пружины в нулевое положение, питание контакторов прекращается, и, следовательно, цепь главного тока разрывается.

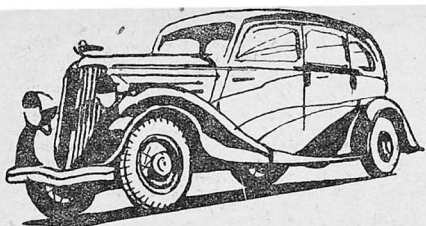
Первые испытания показали положительные качества электромобиля—простоту и надежность управления, хороший пуск и плавное регулирование скорости. После испытания построенного электромобиля в длительной эксплуатации, очевидно, будет решен вопрос о серийном производстве для городского транспорта электромобилей наиболее рациональной конструкции и оборудования.

Инж. Я. С. Рихтерман

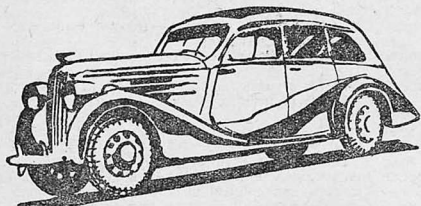


Подготовка к озимому севу в Артемовском свеклосовхозе (Харьковская область).
На снимке—культивация пара

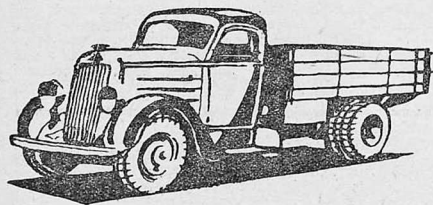
СОВЕТСКАЯ АВТО К XVIII ГОДОВ



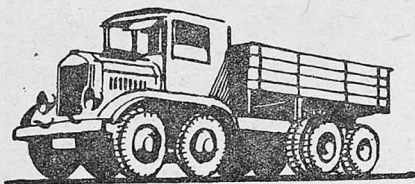
Легковой автомобиль ГАЗ М-1



Легковой автомобиль ЗИС-101



Грузовой автомобиль ЗИС с трехместной обтекаемой кабиной



16 Четырехосный автомобиль Ярославского автомобильного завода

Автомобиль с двигателем внутреннего сгорания существует уже 50 лет. Но советский автомобиль насчитывает всего лишь 11 лет существования. В 1924 г. завод АМО выпустил первые полуторатонные грузовики Ф-15 и несколько позже, в 1925 г., Ярославский завод выпустил трехтонные грузовики Я-3 с мотором Ф-15.

Это были первые шаги советского автостроения. Массовое же производство автомобилей у нас началось значительно позже, с момента реконструкции завода АМО в 1930 г. и пуска в ход в 1932 г. Горьковского автомобильного завода.

Несмотря на короткий срок (10—11 лет) советское автостроение в настоящее время имеет уже значительные достижения. Если в первые годы мы копировали заграничные модели Автокар и Форд, то теперь мы имеем ряд своих конструкций, строящихся или начинающихся строиться в ближайшее время.

В 1936 г. Горьковский автомобильный завод выпускает новые модели легкового автомобиля М-1 и грузового автомобиля ММ. Обе модели вполне соответствуют современным заграничным образцам своего класса и являются собственными конструкциями, значительно отличающимися от существующих ГАЗ-А и ГАЗ-АА.

Завод им. Сталина также готовится к выпуску новой модели большого легкового автомобиля ЗИС-101. Автомобили такого класса до сего времени у нас не строились, тем не менее конструкция его оригинальна, а не просто скопирована с заграничного образца в целом.

Обе эти модели легковых автомобилей сконструированы с учетом наших дорожных условий и производственных возможностей.

Выпускаемая сейчас заводом им. Сталина модель грузового автомобиля ЗИС-5 также имеет ряд существенных изменений против строившейся ранее модели АМО-3: увеличена грузоподъемность до трех тонн, и мощность двигателя до 75 л. с., изменены коробка передач, карданный вал, сцепление и т. д.

Кроме нормальных двухосных автомобилей оба завода выпускают трехосные автомобили повышенной проходимости — ЗИС-6 и ГАЗ-ААА собственной конструкции, на базе двухосных автомобилей.

Широкое распространение автобуса поставило перед заводом им. Сталина задачу — изменить существующее шасси грузового автомобиля, приспособить его под автобус, понизив и удлинив раму, и кроме того заново сконструиро-

ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

ЩИНЕ ОКТЯБРЯ

вать несколько типов автобусных кузовов.

Кроме автобуса среднего типа ЗИС потребовались автобусы малого и большого типа для обеспечения всех пассажирских перевозок.

Заводы ЯГАЗ и ГАЗ сконструировали автобусные кузова и приспособили свои шасси под автобусы, до последнего времени выписываемые из-за границы. В настоящее время пассажирские линии как городские, так и междугородные, обслуживаются советскими автобусами.

Применение автомобиля для перевозки продовольствия в городах потребовало создания специально приспособленных для каждого отдельного вида товара кузовов, что и было выполнено рядом наших заводов применительно к шасси автомобилей ГАЗ и ЗИС.

На строительных и дорожных работах с большим успехом применяются опрокидывающиеся кузова (самосвалы), выпускаемые всеми тремя заводами грузовых автомобилей. Подъем и опускание кузова производится от двигателя автомобиля.

Перевод пожарных обозов с конной тяги на автомобильную и повышение требований к производительности пожарных насосов потребовали создания пожарного автомобиля собственной конструкции с использованием шасси автомобилей, находящихся в производстве. Московский завод пожарных автомобилей блестяще выполнил эту задачу и выпускает в течение уже многих лет несколько моделей пожарных автомобилей.

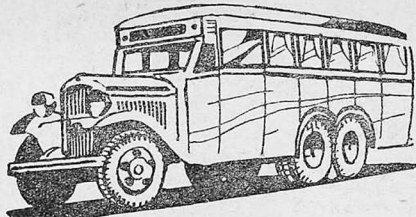
Кроме автомобилей, работающих на жидком топливе, мы имеем сейчас уже ряд конструкций газогенераторных автомобилей как грузовых, так и легковых, успешно работающих на местном твердом топливе. Некоторые базы уже эксплуатируют газогенераторные автомобили.

Завоевание Арктики не обошлось без автомобиля специальной конструкции, снабженного гусеницами, так называемого вездехода. Вездеходы собственной конструкции, построенные на базе автомобилей ГАЗ-АА показали очень хорошие холловые качества при движении не только по снегу, но и по песку.

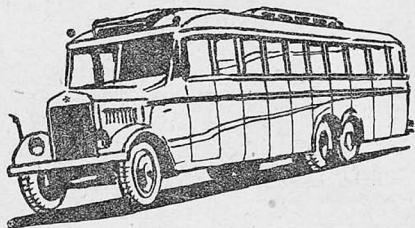
В области дизелестроения у нас точно так же имеются двигатели «Коджу» собственной конструкции, успешно прошедшие испытания. В настоящее время испытывается ряд других конструкций.

К 18-й годовщине октября СССР приходит с новыми достижениями во всех областях социалистического строительства. Наша автопромышленность, деликом созданная после Октябрьской революции, может гордиться успехами, которых она добилась за последние годы.

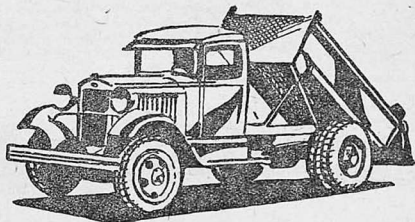
Инж. И. Дюмулен



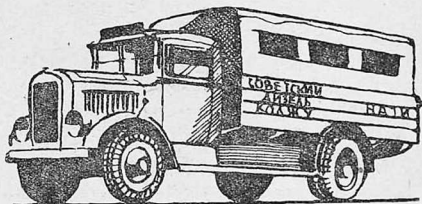
Трехосный автобус ГАЗ



Автобус Ярославского завода (YA-2)



Самосвал Горьковского автомобильного завода



Грузовой автомобиль Я-5 с дизелем Коджу-НАТИ



МОСКВА—КИЕВ—МОСКВА НА ЛЕГКОВЫХ ГАЗОГЕНЕРАТОРНЫХ АВТОМОБИЛЯХ

ИЗ БЛОК-НОТА КОМАНДОРА

Скептики и на сей раз сомневались и обрекали все на неудачу:

— В Киев на дровах?.. Не выйдет!

* * *

Мы, организаторы и участники постройки и испытаний первых советских газогенераторных автомобилей, были уверены в успехе. Мы насколько не сомневались ни в качестве и надежности новых газогенераторов, ни в способностях молодых конструкторов гг. Мезина и Пельтцера.

28 сентября мы вышли в путь. Перед нами 900 с лишним километров дорог Московской и Западной областей, Белоруссии и Украины. Перед нами задача: в 20 часов 29 сентября финишировать у Киева и после кратковременной остановки в столице социалистической Украины снова покрыть расстояние в 900 с лишним километров обратного пути.

Вначале шли под проливным дождем. Холод и дождь, однако, не были для нас помехой. Быстро пронеслись через Подольск, Малый Ярославлец, Юхнов, Рославль, Довск, Гомель, с небольшими остановками через 250 км для загрузки топлива.

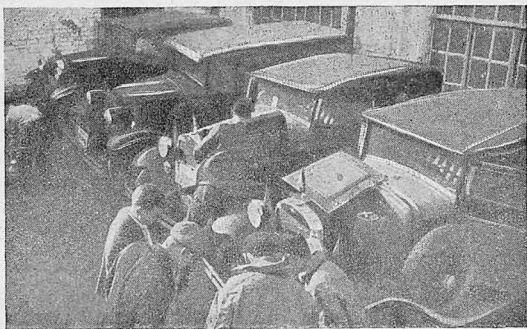
Сотни километров — позади. Уже пройдены Гомель, за ним Чернигов и вскоре столица Украины. Сильнее нажимает т. Пельтцер, сидящий за рулем своей машины, изо всех сил догоняет его водитель машины Мезина т. Шулико. Машины идут с определенной скоростью. Ветер неистово треплет красивые вымпелы с золотистыми надписями. По дороге нам дружески машут руками колхозники, дети, бойцы Красной армии, возвращающиеся с учения...

В Киеве нас встретили очень тепло. На финише были представители местных организаций, колонна Автодора, отряд бойцов автобронетанковых войск. Сопровождаемые почетным эскортом автомобилей мы под звуки автомобильных гудков прошли по красивым улицам столицы Украины на стоянку.

Выйдя со старта в Москве 28 сентября в 13 час. 40 мин., автомобиль с газогенераторной установкой конструкции т. Пельтцера, идя со средней технической скоростью 45,6 км/час, пришел к финишу за 19 холодных часов, а автомобиль с газогенераторной установкой конструкции т. Мезина, идя со средней технической скоростью 42,5 км/час, пришел к финишу за 20 $\frac{1}{2}$ холодных часов.

В пути машина т. Пельтцера израсходовала 242,5 кг топлива (дровяные чурки), или 287 г. на километр пробега, машина т. Мезина израсходовала 280 кг, или 322 г на километр пути. Всего обе машины на пути от Москвы до Киева израсходовали топлива на... 26 р. 50 к.

Для выяснения динамических свойств газогенераторных автомобилей скорость движения во второй половине пробега (Киев—Москва) не ограничивалась. Старт этим небывалым доселе «гонкам» дровяных автомобилей на 900 км был дан в Киеве 4 октября. В 1 ч. 30 м. стартовала



Подготовка машин ко
второму этапу пробега
Киев—Москва



Тов. Пельцер объясняет красноармейцам устройство газогенератора своей конструкции

Фото Игнатович

машина Мезина и в 2 ч. 30 м. машина Пельцера. Вслед им вышли две наши бензиновые машины. Технический финиш был назначен в тот же день в Подольске.

Машина т. Пельцера, идя со средней технической скоростью 51,2 км/час и расходуя при этом 311 г топлива на километр, пришла к финишу в 21 ч. 30 м. Машина т. Мезина, идя со средней технической скоростью 46,1 км/час и расходуя при этом 324 г топлива на километр, пришла к финишу в 21 ч. 54 м.

За весь обратный путь, пройденный безостановочно (за исключением остановок для загрузки бункеров топливом и отдельных операций по обслуживанию газогенераторов), обе машины израсходовали древесного топлива на... 27 р. 50 к.

Если взвесить все топливо, израсходованное двумя машинами на пробег Москва—Киев—Москва, то по весу оно оказалось бы равным 4 небольшим телеграфным столбам.

На техническом финише в Подольске собрались наши московские друзья и представители организаций. Они не верили глазам своим. За 17 ходовых часов к финишу примчался на своей машине Пельцер, за 19 ходовых часов пришел Шулюк на машине Мезина. Автомобили на дровах прибыли из Киева быстрее скорого поезда!

Надо сказать, что лучшим динамическим и экономическим показателем по машине т. Пельцера способствовало то, что двигатель ГАЗ на этой машине имеет повышенную степень сжатия (6,1), в то время как двигатель ГАЗ на машине т. Мезина сохранил нормальную степень сжатия (4,2).

Техническая комиссия пробега (инж. Згура, проф. Степанов, и инж. Дюмулен, Карачан, Азбукин, Гибер и Гордеев) заканчивает исчерпывающий технический отчет. Но даже приведенные выше данные по пробегу наглядно свидетельствуют об исключительной экономичности эксплуатации легких газогенераторных автомобилей и позволяют уверенно сказать, что мы смело можем перевести известную часть нашего легкового автопарка на «подножный корм», на дешевое местное топливо.

Что мы можем записать в актив пробега?

1. Доказана полная возможность эксплуатации легких автомобилей, работающих на древесном топливе, в условиях длительного пробега.

2. Доказана эксплуатационная надежность первых советских газогенераторных установок «И. А. Халепский» (Автодор III).

3. Доказано, что наши первые опытные конструкции газогенераторных установок для легких автомобилей не уступают заграничным ни в экономике, ни в динамике.

4. Киевляне, убедившись в возможности эксплуатации легких автомобилей на древесном топливе, в скором времени переводят на дрова несколько такси для опытной эксплуатации в городских условиях.

5. Конструкторы тт. Мезин и Пельцер, обогащенные опытом постройки и испытаний газогенераторов для автомобилей ГАЗ-А, берутся за создание новых конструкций газогенераторов для новых советских легких автомобилей «М-1» и «ЗИС-101».

М. Юнпроф

РАБОЧИЕ И РАБОТНИЦЫ, ИНЖЕНЕРЫ И ТЕХНИКИ! ОВЛАДЕЕМ ПОЛНОЙ МОЩНОСТЬЮ НАШЕЙ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ. ЗА ОСВОЕНИЕ НОВОЙ ТЕХНИКИ! ЗА ПОЛНУЮ ЗАГРУЗКУ САМОГО КОРОТКОГО В МИРЕ РАБОЧЕГО ДНЯ!

(Из лозунгов ЦК ВКП(б) к XVIII годовщине Великой пролетарской революции в СССР)

НОВЫЙ УСОВЕРШЕНСТВОВАННЫЙ ТРОЛЛЕЙБУС

Научный автотракторный институт (НАТИ) совместно с Ярославским автозаводом и заводом Динамо им. Кирова спроектировал новый усовершенствованный троллейбус, который будет строиться на Ярославском заводе и постепенно заменит собой существующий в настоящее время троллейбус ЛК-2.

На рисунке показан продольный разрез нового троллейбуса, а в прилагаемой таблице приведены данные для сравнения его с троллейбусом ЛК-2.

	ЛК2	Новый троллейбус
Мощность мотора (в кв)	60	60
Число пассажиров, считая стоящих, а также водителя и кондуктора	50	50
Мертвый вес троллейбуса (в кг)	8 525	7 500
Вес троллейбуса с пассажирами (в кг)	12 000	11 000
Размер шин (в дюймах)	40×8	10,5×20
Передачное число заднего моста	10,9	10,67
База (в мм)	4 500	5 400

Грузоподъемность троллейбуса оставлена прежней, так как она вполне достаточна, а если ее увеличить, то троллейбус будет слишком тяжелым и громоздким.

Мощность мотора тоже прежняя. Теперешний троллейбус хорошо берет подъемы и быстро разгоняется, а новый будет иметь еще лучшие ходовые качества, так как он легче на одну тонну.

Почти без изменения остались и передачное число заднего моста и внешний диаметр шин задних колес. Мертвый вес троллейбуса уменьшен главным образом за счет облегчения кузова, который на ЛК-2 слишком тяжел.

База троллейбуса увеличена почти на метр. У ЛК2 кузов сильно свешивается вперед за переднюю ось, поэтому у него ось перегружена. Кроме того, вследствие короткой базы, старый троллейбус сильно раскачивается, отчего соскакивают токоприемники с проводов.

У нового троллейбуса ось продвинута вперед, поэтому вес между передней и задней осями распределен гораздо лучше и значительно уменьшается возможность раскачивания. В прочем, длинная база отразилась на поворотно-линии троллейбуса.

На новом троллейбусе будут поставлены шины 10,5×20 низкого давления. Они допускают большую нагрузку, чем шины 40:8 на ЛК2. Кроме того шины низкого давления делают езду более спокойной и не так разрушают дорогу.

Мотор установлен под полом троллейбуса и соединен с задним мостом двумя карданными валами. Карданный шарнир, расположенный около мотора, сделан из резины, для того чтобы при порче изоляции в моторе, ток не мог попасть на шасси и кузов. Корпус мотора изолирован от рамы резиновыми прокладками.

Между передним и задним карданными валами, по обеим сторонам поддерживающего их подшипника, установлен барабанный тормоз. Он со-

стоит из двух барабанов и приводится в действие ручным рычагом. Дисковый тормоз для троллейбуса неудобен, так как диск его имеет слишком большой диаметр, отчего, вследствие низкой посадки троллейбуса, просвет между тормозом и дорогой мал.

На ЛК2 задний карданный вал помещен в толкающую трубу, как на автомобилях ГАЗ-АА и Я-5. Такое устройство сложно, кроме того задний мост становится при этом слишком тяжелым. Поэтому на новом троллейбусе вал сделан открытым, наподобие вала ЗИС-5.

Из ЗИС-5 усилие от заднего моста на шасси передаются задними рессорами. На троллейбусе воспользоваться рессорами невозможно, так как толкающее усилие у него настолько велико, что рессоры могут сломаться. Поэтому на нем устроены две толкающие штанги, расположенные по бокам машины. Штанги одним концом прикреплены к заднему мосту, другим — к раме троллейбуса.

Задний мост троллейбуса имеет червячную передачу. Такая передача лучше шестеренчатой — она работает бесшумно. Недостаток заключается лишь в том, что для изготовления ее требуется довольно много бронзы, дорогого цветного сплава.

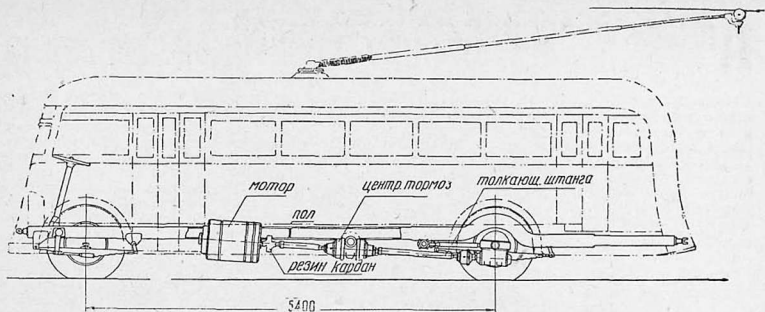
Червяк расположен снизу шестерни, благодаря чему удалось опустить пол троллейбуса. Кроме того при таком устройстве червяк все время погружен в масло, лучше смазывается и охлаждается.

Полуоси заднего моста сделаны более прочно, чем на ЛК2, где при торможении мотором они часто ломаются. Передняя ось отличается от оси ЛК2 также лишь большей прочностью балки. Это вызвано тем, что передние колеса нового троллейбуса имеют тормоза, чего нет на ЛК2.

Руль остался таким же, изменился лишь способ соединения сошки с поворотным рычагом колеса. У старого троллейбуса рычаг связан с сошкой двумя тягами и маятником. Сложность такого устройства уменьшает надежность рулевого управления. На новом троллейбусе, благодаря тому, что ось подвинута вперед, сошка соединена с рычагом обычным способом — одной тягой.

Новый троллейбус так же, как и старый, будет иметь два тормоза, ножной — колесный и ручной — центральный, т. е. расположенный на карданном валу. Кроме того, как и на ЛК2, можно будет тормозить мотором.

Колесный и центральный тормоза ЛК2 приводятся в действие силой шофера, в помощь которому установлен механический сервоусилитель. Этот усилитель оказался мало пригодным. Он действует только тогда, когда вращается карданный вал, и кроме того быстро изнашивается. Если вал или одна из полуосей сломаются — колесный и центральный тормоза не действуют, а так как тормозит мотором при этом тоже нельзя, то троллейбус остается без тормозов. Такие случаи бывали, и дело едва не кончилось катастрофой. Для избежания этого колодки колесного тормоза на старом троллейбусе соединяют с дополнительным ручным рычагом, минув усилитель. Такое устройство называется «ава-



Продольный разрез нового троллейбуса

рийным тормозом), однако и оно мало оправдывает себя, так как силы одного шофера недостаточно, чтобы остановить троллейбус колесным тормозом.

Новый троллейбус будет свободен от этого недостатка. Его колесный тормоз, устроенный не только на задних, как у ЛК2, но и на передних колесах, будет приводиться в действие сжатым воздухом. Для этого устанавливается так называемый мотор-компрессор, т. е. компрессор, имеющий свой отдельный электромоторчик.

Компрессор будет накачивать сжатый воздух в особый резервуар. При торможении шофер, нажимая на педаль, открывает кран и выпускает воздух в тормозные камеры. Камеры расположены около колес, и каждая из них представляет собой металлическую коробку, внутри которой вставлена резиновая диафрагма. Сжатый воздух давит на диафрагму и она при помощи системы рычагов, приводит в действие тормоз.

Воздушный тормоз действует очень сильно, требуя при этом от шофера незначительного усилия. Он отличается большой надежностью.

Единственный недостаток его — некоторая сложность устройства.

Рама троллейбуса, подобно раме ЛК2, — из швеллеров, клепанно-сварная.

Пол нового троллейбуса расположен ниже, чем у старого, поэтому машина будет более устойчивой, а вход и выход из нее более удобными.

Электрооборудование троллейбуса остается почти без изменений, но провода высокого напряжения тщательно изолированы, чтобы предотвратить попадание тока на кузов. Контактные помещения в передней части кузова, тогда как у ЛК2 они расположены сбоку троллейбуса, под кузовом. Преимущество нового расположения контакторов заключается в том, что они будут меньше подвержены действию сырости, а провода высокого напряжения, идущие к ним, будут короче.

Кузов, чертежи которого изготавливаются на заводе им. Сталина, будет иметь красивую обтекаемую форму.

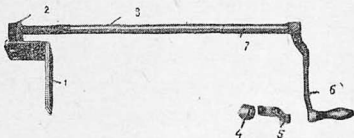
А. Зилос

ПРИБОР ДЛЯ РАСТОЧКИ КОРЕННЫХ ПОДШИПНИКОВ ДВИГАТЕЛЕЙ ГАЗ (ФОРД)

ПРЕДЛОЖЕНИЕ г. КРАСНИКОВА (Ленинград)

Устройство этого прибора заключается в следующем. Изображенный на рисунке угольник 1 крепится четырьмя болтами в том месте, где укрепляется картер маховика. К угольнику двумя болтами привернута полукруглая стойка 2 с отверстием и резьбой, куда заходит конец расточной скалки 3. Другой конец скалки, имеющий рукоятку 6, опирается посредством втулки 4 на выточку сальника распределительной крышки. Втулка 4 зажимается скобой 5. Расточка подшипников производится следующим образом: выплавляют старый баббит, выверяют скалку по центрам подшипников, а затем закрепляют стойку 2 и угольник 1 болтами. Резцы вставляются в отверстия, имеющиеся в скалке, и закрепляются сбоку винтиками.

Вращением рукоятки 6 скалка ввинчивается



по резьбе своим концом в отверстие стойки 2, а резцы растачивают подшипники.

Размеры деталей прибора:

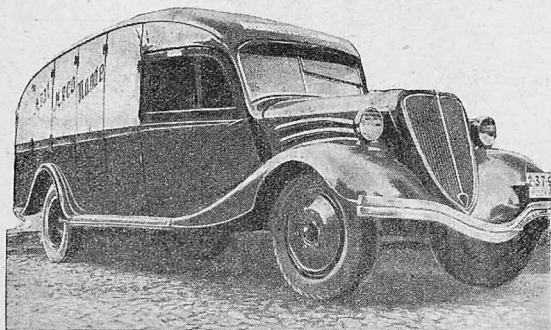
- 1) длина скалки 795 мм
- 2) диаметр скалки 28—30 "
- 3) длина резьбы 130 "
- 4) размеры угольника . . . 160 × 110 "

А ВТОТРАНСПОРТ НА СЛУЖБУ СОВЕТСКОЙ ТОРГОВЛЕ

Постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) об отмене карточной системы и снижении цен на мясо и все остальные продукты, являющиеся результатом победы колхозного строя и успехов пятилетки, потребовало широкого развертывания советской торговли. Достаточно сказать, что в Москве количество магазинов, торгующих мясом, с 1 октября, т. е. с момента свободной торговли мясом, увеличилось с 33 почти до 400.

специальных кузовов для транспортировки мяса и колбасных изделий. Но заводы отказались выполнить этот заказ. Тогда работники комбината, с согласия наркомата, решили сами строить кузова.

В кустарных мастерских автобазы комбината инженер Вахлаков и старый опытный кузовщик мастер Кокоскин принялись конструировать и строить необходимые кузова. Перед ними стояла трудная задача. Не было ни опыта, ни ква-



Автомобиль-люкс для перевозки колбасных изделий и расфасованного мяса

Фото Гринберга

Для того, чтобы обеспечить быструю доставку мясопродуктов в магазины, необходим специальный транспорт, отвечающий требованиям санитарии и культурной торговли.

Проблема создания такого транспорта в частности встала и перед гигантом пищевой индустрии — Московским мясокомбинатом им. Микояна. Еще в середине прошлого года мясокомбинат дал заказ автозаводам на постройку спе-

лифицированных, знающих людей, ни даже необходимых материалов.

Преодолевая трудности, Вахлаков и Кокоскин с помощью администрации комбината и работников автобазы сумели создать первые образцы специальных кузовов. Автомашинны с новыми кузовами были показаны т. Микояну, который одобрил их и поручил комбинату изготовить до конца текущего года 12 таких кузовов.

Внутренний вид кузова автомобиля-люкса для перевозки колбасных изделий. Продукция складывается в выдвижные ящички кузова

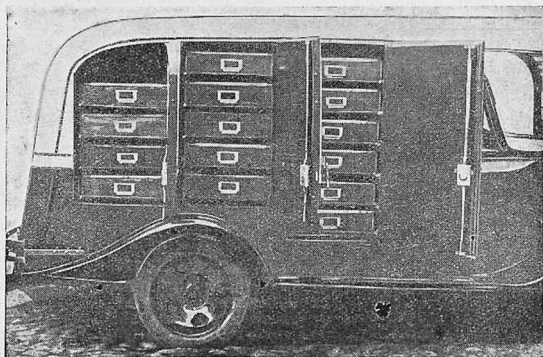
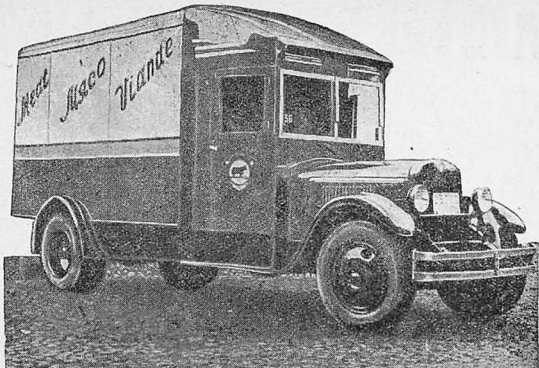


Фото Гринберга

Машины Мясокомбината. Автомобиль-фургон для перевозки мясных туш. Туши подвешиваются в кузове на крючки

Фото Гринберга



В настоящее время в эксплуатации находятся 4 специализированных машины — две типа люкс с изотермическими кузовами и две типа фургонов. Машины люкс типа ЗИС-8 и ГАЗ-АА, красивой обтекаемой формы, приспособлены для перевозки расфасованного мяса, колбасных изделий и пирожков.

В кузове ЗИС-8 имеется пять отделений с 64 выдвижными ящичками, в каждый из которых можно положить от 20 до 30 кг колбасы, сосисок или мяса. В кузове устроена специальная система охлаждения, позволяющая в жаркое время доставлять мясо потребителям в свежем виде. Каждое отделение в этом кузове представляет отдельную изотермическую камеру. Грузоподъемность машины — 1800 кг.

Кузов на машине ГАЗ-АА отличается от первого только тем, что в нем имеются три отделения с 45 ящичками, причем отделения не изолированы одно от другого и система охлаждения общая. Грузоподъемность — около 1200 кг. Внутри кузов покрыт специальным лаком, отвечающим санитарным требованиям. Это позволило не обивать его жестью, что увеличивает мертвый вес машины. Двойной комплект ящичков позволяет сократить время, требуемое на выгрузку продуктов.

Машины-фургоны предназначены для перевозки мясных туш, причем туши возятся не нава-

лом, а подвешиваются на крючки. Внутри кузова одинокованы. Однако фургоны — это уже отживающий тип специализированного транспорта, поскольку в будущем туши будут заменены расфасованным мясом.

Машины имеют очень привлекательный вид. Однако все они имеют один крупный недостаток — большой мертвый вес, что удорожает эксплуатацию. Этого частично можно избежать, применив для перевозок машины небольшого тоннажа.

Сейчас в мастерских автобазы комбината строятся кузова для «Пик-апов» грузоподъемностью в 400 кг. Для облегчения мертвого веса обшивка кузова делается из алюминия. Учитывая, что машинам приходится обслуживать разбросанную сеть магазинов и завозить в отдельные точки всего по несколько десятков килограммов колбасных изделий, применение «Пик-апов» должно оправдать себя.

Инициатива Московского мясокомбината, несомненно, заслуживает внимания. Комбинат прокладывает пути для создания специализированного автотранспорта пищевой индустрии, потребность в котором с ростом культурной советской торговли будет все больше расти. Уже сейчас из ряда городов поступают запросы на чертежи этих кузовов.

И. Казаков

**Рабочие и работницы, колхозники и колхозницы!
Полностью выполним план второй пятилетки! Завершим техническую реконструкцию всех отраслей народного хозяйства! За дальнейший подъем материального и культурного уровня трудящихся! За построение бесклассового социалистического общества! Вперед, к новым победам!**

(Из лозунгов ЦК ВКП(б) к XVIII годовщине Великой пролетарской революции в СССР)

Мощные дорожные машины

Для того, чтобы в кратчайший срок построить сотни тысяч километров новых и улучшенных дорог и правильно их содержать, необходимо механизировать дорожные работы.

При незначительном объеме работ по ремонту, постройке и улучшению дорог низовой сети колхозы, совхозы и МТС вполне могут обходиться простейшими дорожными снарядами (деревянными утюгами, канавокопателями, скреперами и т. д.), изготавливаемыми своими средствами и силами. Однако при большом объеме работ целесообразнее применять более совершенные и мощные дорожные машины.

В механизации дорожного строительства за последние годы мы добились больших успехов. С 1929 года у нас в Союзе появилась новая отрасль машиностроения — производство дорожных машин. Количество и типы дорожных машин советского производства растут из года в год.

производительность его по профилированию (при треугольных кюветках и ширине земляного полотна в 7,5 м) за 8-часовой рабочий день такова:

При длине профилир. участка (в метрах)	200	500
Производительность в легких грунтах . . .	500	630
в средних	400	470

Грейдер тяжелого типа № 12 (рис. 2) состоит из а) массивной гнутой основной рамы, покоящейся на колесах, которую в вертикальной плоскости можно установить наклонно; б) тяговой рамы с поворотным кругом, к которому подвешен нож с отвалом, в) тягового устройства и г) рычагов управления.

Грейдер предназначается преимущественно для

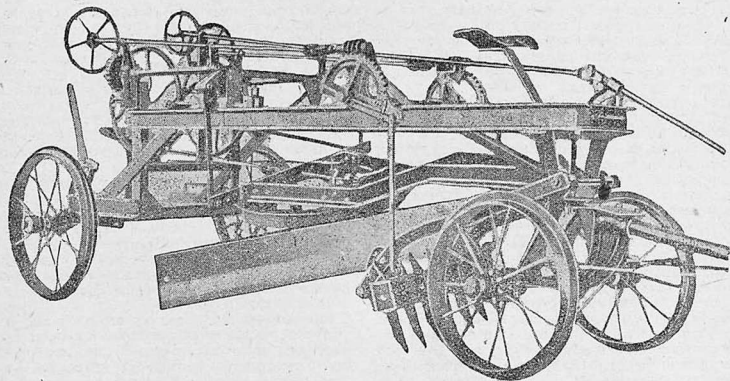


Рис. 1. Грейдер среднего типа

В настоящей статье мы вкратце остановимся на главнейших типах этих машин.

Грейдер среднего типа № 7 (рис. 1) производится на Онежском заводе (Петрозаводск). Он состоит из прямоугольной рамы, покоящейся на колесах тяговой рамы с поворотным кругом, к которому подвешен нож с отвалом, кирковщика на отдельной раме, тягового устройства и рычагов управления.

Этот грейдер предназначается преимущественно для профилирования дорожного полотна в легких и средних грунтах, а также для ремонта и содержания главным образом грунтовых дорог. Длина ножа грейдера — 2,13 м; сделан он из высокосортовой стали. Размеры грейдера следующие: длина — 5,7 м, ширина — 2,13 м, высота — 1,95 м, вес — 1640 кг, число зубьев кирковщика — 7. Для передвижения грейдера требуется трактор мощностью $\frac{30}{25}$ л. с. Примерная

профилирования дорожного полотна. Работа эта состоит в выемке грунта из кюветов и в перемещении его к оси дороги для придания полотну выпуклого очертания, что делается с помощью ножа длиной 3,66 м. Нож может быть снабжен удлинителем для перемещения грунта, а также откосником для планировки наружных откосов кюветов.

Тяговое оборудование имеет специальное устройство, позволяющее придавать грейдеру в движении нужное направление. Управляется он одним человеком. Длина грейдера — 9,55 м, ширина — 3 м, высота — 2,55 м, вес — 4100 кг. Для работы его требуется гусеничный трактор мощностью $\frac{60}{48}$ л. с.

Примерная производительность грейдера за 8-часовой рабочий день (в зависимости от длины профилируемого участка и ширины земляного полотна) следующая:

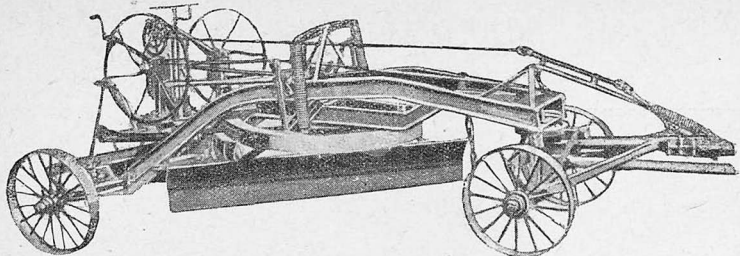


Рис. 2. Грейдер тяжелого типа

	Ширина полотна в метрах	
	7,5	8,5
Длина профилир. участка в метрах	500—1 000	500—1 000
Производительность за 8 часов в метрах . .	870—920	760—810

Автогрейдер — это самодвижущаяся машина, представляющая собой соединенные в одно целое прицепной грейдер и трактор.

Автогрейдер в основном предназначен для той же работы, что и прицепной грейдер, рассмотренный выше. На рис. 3 показан один из типов автогрейдера на гусеничном ходу.

Преимущество автогрейдера перед прицепным грейдером состоит в том, что обслуживать его может один грейдерист. Это достигается сосредоточением всех рычагов управления грейдером и трактором на одной площадке грейдериста. Прицепной же грейдер требует для своего обслуживания двух человек — грейдериста и тракториста. Наряду с этим автогрейдер выполняет ряд работ гораздо быстрее и чище, чем прицепной грейдер. Автогрейдеры у нас раньше не строили, производство их налаживается только теперь.

ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНЫЕ УСТРОЙСТВА К ТРАКТОРУ

Для дорожностроительных работ необходимы различные механизмы, которые можно было

бы использовать, применяя имеющуюся на местах тяговую силу. Такие приспособления к тракторам весьма выгодны, особенно когда объем дорожностроительных работ не позволяет воспользоваться дорогостоящими машинами специального назначения. В связи с этим у нас налаживается производство основных приспособлений к трактору СТЗ — лопат, бульдозера, подъемных кранов и т. п. Приспособить эти готовые детали к трактору можно за полчаса на месте работ.

Механическая лопата (рис. 4) состоит из ковша емкостью 0,38 куб. м, передняя часть которого снабжена режущим ножом из специальной стали. Ковш при помощи специальной рамы из швеллерного железа крепится к трактору СТЗ или ХТЗ ³⁰/₁₅ л. с.

Лопата предназначена для выемки и перемещения земли, песка и т. п., а также для производства других видов земляных работ. Управление ковшом производится с помощью тросов, проходящих через ролики, и механической лебедки, приводимой в движение от трактора.

Работа такой лопаты заключается в следующем: а) трактор с лопатой подводится к месту забора грунта, б) ковш лопаты опускается до грунта, в) движением трактора вперед ковш врезается в грунт и заполняется, г) включается подъемная лебедка, и ковш поднимается, д) трактор с поднятым ковшом подвигается к месту выгрузки грунта, где ковш опускается и нажатием на педаль освобождается от зацепки, е) приводится в движение подтяжная лебедка, и ковш, поворачиваясь на валу, силой тяжести опрокидывается.

Благодаря легкой поворачиваемости и сравнительно небольшому размеру лопата может ра-

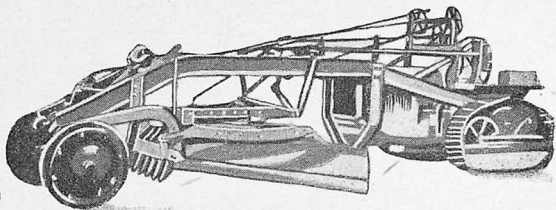


Рис. 3. Автогрейдер на гусеничном ходу

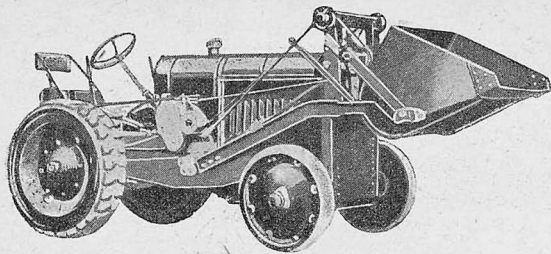


Рис. 4. Механическая лопата

ботать в таких местах, где конные лопаты, а также прицепные к трактору, не могут развернуться.

Бульдозер (рис. 5) по условиям работы, а также по своему устройству приспособляется к тракторам на гусеничном ходу. Главное его назначение — перемещение грунта на небольшие расстояния.

Основной рабочей частью бульдозера служит отвал 1 вогнутой формы, сделанный из листового железа, к нижней части которого прикреплен нож из листовой стали, идущий по всей длине отвала.

Отвал с ножом прикреплен к раме 2 при помощи тяг 4, 5, 6. Внизу тяги 4 установлены салазки 7, благодаря которым поддерживается отвал и регулируется глубина зарезания ножа. Лебедкой управляет тракторист с помощью рычага 8.

Подведя бульдозер к месту работы, тракторист с помощью лебедки опускает отвал с ножом до грунта и двигает трактор вперед, наезжая на отвал грунт и толкая его перед собой. Затем, доставив грунт на место, тракторист поднимает отвал и возвращается обратно к месту забора грунта.

Бульдозер за один раз может перемещать в среднем около 1 куб. м грунта.

Рост перевозок в зимнее время предъявляет

большие требования к дорогам. Для зимнего содержания дорог необходимы мощные снегоочистители.

К таким снегоочистителям может быть отнесен снегоочиститель производства Онежского завода, монтируемый к грузовому автомобилю Я-5. Он состоит из треугольного отвала (носа), снабженного стальными ножами, изогнутыми по ползучей кривой. Нос крепится на болтах к подъемной раме, что позволяет быстро собирать и разбирать его. Для подъема и опускания носа служит ручной подъемный механизм, управляемый из кабины шофера.

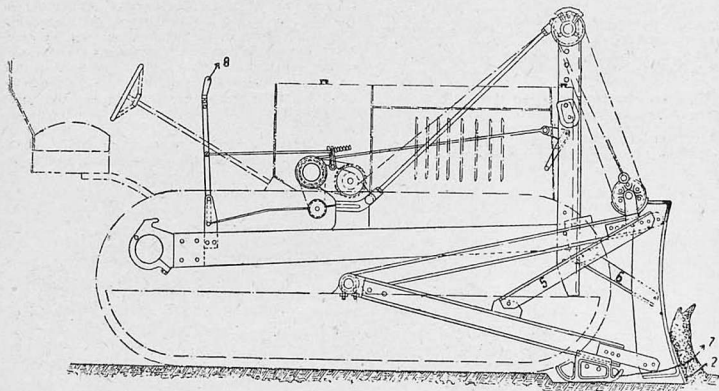
Снегоочиститель предназначается для очистки дорог от рыхлого снега толщиной до 40 см. Ширина расчистки после одного прохода — около 2,4 м. Ориентировочная производительность:

при глубине снега до	90 см—20—30 км/час
" " " "	20—40 " —12—20 "
" " " "	30—40 " —6—12 "

В настоящее время снегоочиститель приспособляется также к автомобилю ЗИС-3.

При более толстом покрове снега (до 60—70 см), а также слежавшемся снеге применяется еще более мощный снегоочиститель—тракторно-плужный, рассчитанный на работу с трактором «Коммунар» в 50 л. с.

Инж. Н. Менгел



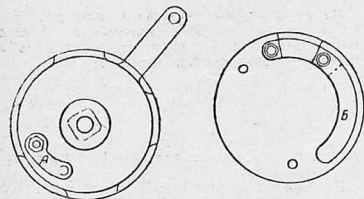
26 Рис. 5. Бульдозер на гусеничном тракторе

Обмениваемся опытом — Газетей

ЧТО НУЖНО ИЗМЕНИТЬ В РАСПРЕДЕЛИТЕЛЕ-ПРЕРЫВАТЕЛЕ ДЕЛЬКО

Предложение т. Г. ТУПИКИНА (Крым, совхоз Бейсу-Ковче)

Провод, крепящийся к винту молоточка прерывателя типа Делько (у автомобилей ЗИС и ЯЗ), нагревается от мотора, изоляция его портится и он начинает замыкать на массу, доставляя водителю много хлопот в дороге. Я предлагаю заменить провод контактными пластинками. Одна из пластинок приклепывается снизу молоточка прерывателя А, другая — на пе-



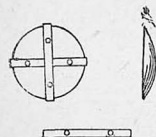
подвижном мостике Б (см. рисунок). Эта пластинка отогнута в месте, показанном пунктиром, и отогнутой частью касается выступа другой пластинки, что дает надежный контакт при всех перестановках позднего или раннего зажигания.

КОЛПАК ДЛЯ СТУПИЦЫ КОЛЕСА

Предложение т. ПРОХОРОВА (ст. Целина)

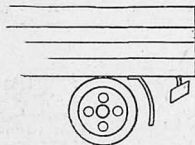
В большинстве случаев шоферы легковых машин ездят без колесных колпаков. Это при водит к преждевременному износу подшипников, отверстие ступицы начинает забиваться грязью. А между тем колесный колпак может сделать любой шофер. Для этого из листового железа или цинка толщиной в 1—1,5 мм вырезается круг по диаметру ступицы или старого колпака. После этого молотком постепенно придают кругу выпуклую форму. Затем из того же листового железа вырезают две полоски по диаметру выгнутой части колпака шириной 1 см. Полоски прикрепляются к внутренней части колпака под углом в 90°, по отношению друг к другу, и на них для крепости делаются ребра.

Для красоты колпак можно полудить.



КАК ПРЕДОХРАНИТЬ ЗАДНИЙ ФОНАРЬ И НОМЕРНОЙ ЗНАК ОТ ГРЯЗИ

Предложение т. БЫКОВА (Москва)

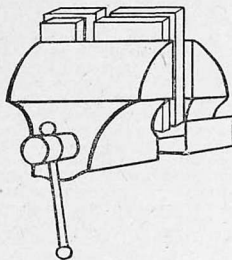


Для того, чтобы предохранить задний стоп-сигнал и номерной знак от забрызгивания грязью, я предлагаю сделать предохранительные крылья так, как это показано на рисунке.

СПОСОБ РАСПИЛИВАНИЯ И ЗАТОЧКИ ЗАМКОВ ПОРШНЕВЫХ КОЛЕЦ

Предложение т. А. КОЛЕВАТОВА (Горький)

Кольцо вкладывается между двумя досками и зажимается в тисках. Доски имеют с одного края прорез под углом 45° к плоскости доски. Зачистка ведется плоской личиной пилой, для которой прорез служит направляющей.



Распилить же замок кольца можно и без предварительной прорези, прямо ножовочным полотном вместе с доской по заранее нанесенной черте. Этим устраняется возможность поломки кольца и порчи краев замка.

УЛУЧШИМ КАЧЕСТВО СОВЕТСКОЙ БАТАРЕИ АККУМУЛЯТОРА

Предложение т. ФЛЕКСЕРА (Калуга)

При езде по плохим дорогам на верхнюю крышку батареи попадают грязь и пыль, засоряющие отверстия пробок. Аккумуляторному дресту надлежит снабжать батареи крышками, оставляя в них отверстия для прохода воздуха и вывода стартерного провода. Это увеличит срок службы батареи.

НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТО

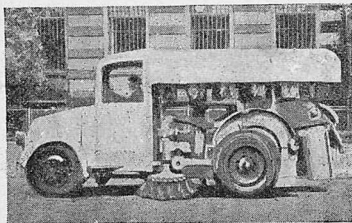
АЛЮМИНИЕВЫЙ КУЗОВ

Изображенная на рисунке машина с алюминиевым опрокидывающимся кузовом применяется в Англии для перевозки угля, щебня и проч. Алюминиевый кузов дает значительную экономию в весе машины и повышает полезный груз от 820 до 860 кг. Это снижает транспортные



расходы. По подсчетам фирмы, эксплуатирующей эти машины, стоимость алюминиевых кузовов окупается через 6½ месяцев эксплуатации.

ОРИГИНАЛЬНАЯ МАШИНА ДЛЯ ОЧИСТКИ УЛИЦ



На фото — новая немецкая машина для очистки улиц на шасси электроавтомобиля. Машина чистит мостовую щеткой и засасывает пыль в резервуар, находящийся наверху.

МАЛОЛИТРАЖНЫЙ ПОЛЬСКИЙ АВТОМОБИЛЬ

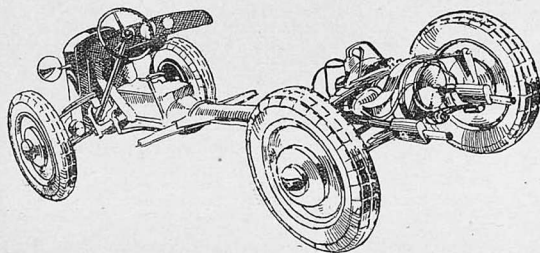
Польский инженер Адам Глюк сконструировал интересный малолитражный автомобиль, существенно отличающийся от обычного типа этих автомобилей.

Рама в нем заменена центральной трубой, подвеска колес — независимая, посредством поперечных рессор. В этом отношении автомобиль Глюка напоминает известную чешскую машину Татра. База — 2500 мм, колея — 1194 мм, двухцилиндровый двигатель с горизонтальными противолежащими цилиндрами установлен на лапах в задней части трубы. Двигатель — двухтактный с воздушным охлаждением, снабженный динамо-стартером. Объем его — 1 л. Каждый цилиндр имеет одно ребро, обходящее его спирально. Цилиндры окружены кожухом из листового металла. Попадая под кожух, воздух проходит по спиральному каналу вокруг всей поверхности

цилиндра, обеспечивая постоянное и равномерное охлаждение.

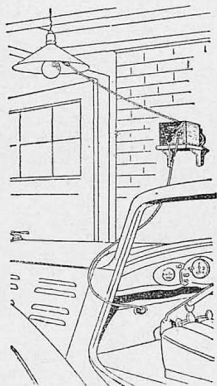
Карбюратор отсутствует. Его заменяет насос, впрыскивающий горячее непосредственно в цилиндр. Зажигание — обычного типа. Трансмиссия — автоматическая с гидравлической переменной передач. Педаль сцепления отсутствует. Двигатель, коробка передач и дифференциал выполнены в одном блоке. Усилие от коробки передач передается на червячную передачу. Задний ход осуществляется включением дополнительной шестерни дифференциала. Тормозные барабаны отштампованы вместе с дисками колес. Накладки запрессованы в барабаны.

Автомобиль отличается большой простотой устройства и управления. Первые испытания показали высокие динамические качества автомобиля.



ПОРТАТИВНАЯ ЗАРЯДНАЯ СТАНЦИЯ

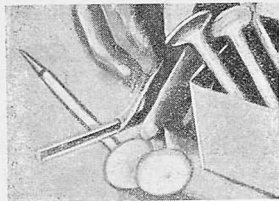
На рисунке — английский зарядный аппарат Гордон-Юниор, помещающийся в ящике размером 150 × 100 × 135 мм. Аппарат питается то-



ком от обыкновенного штепселя и заряжает батареи от 2 до 12 вольт, а также и автомобильные радиобатареи.

ПРЕДОХРАНИТЕЛИ ДЛЯ ПОЛИРОВАННЫХ ДЕТАЛЕЙ

Для защиты полированных деталей от повреждений в Америке покрывают детали специальным вязким кремом. Высыхнув, крем образует пленку, предохраняющую деталь от механических

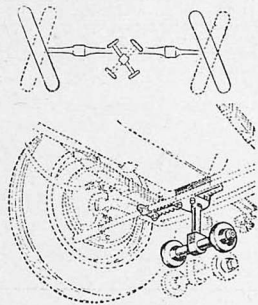


повреждений. Крем отличается исключительной плотностью и водостойчивостью.

Перед сдачей деталей на конвейер эта пленка легко отдирается, как показано на рисунке.

НОВОЕ РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ МАНЕВРИРОВАНИЯ

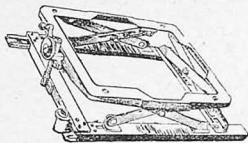
В Англии предложено очень простое приспособление для повышения маневренности способности автомобиля. Под центром передней оси помещена пара маленьких колес, которые могут быть опущены при помощи гидравлического механизма с места водителя. Колесики связаны с поперечной рулевой тягой и при повороте руля поворачиваются на значительно больший угол, чем передние колеса автомобиля, находящиеся в это время на весу. Автомобиль легко выходит из затруднительного положения.



Прибор может также применяться и при порче одной из передних шин в качестве временного средства поддержки передней части машины для доставки ее в гараж или ремонтную мастерскую.

ОСТРОУМНЫЙ МЕХАНИЗМ РЕГУЛИРОВКИ КРЕСЛА ВОДИТЕЛЯ

На английских автомобилях Даймлер в порядке стандартного оборудования устанавливается кресло водителя с механизмом регулировки Леверекс. Механизм обеспечивает вертикаль-



ное перемещение кресла в пределах 80 мм и горизонтальное — в пределах 190 мм. Устройство ясно из чертежа. Вертикальная регулировка производится рукояткой, а горизонтальная — кнопкой.

Тов. КОЛУНДАЕВУ (Глуховская МТС)

1. Почему в большинстве случаев батареи имеют замкнутый на массу положительный полюс, а не отрицательный?

Потому что при этой системе соединения будет скорее выгорать контактный винт прерывателя, который сменить проще, чем контактный молоточек, что имеет место при соединении батареи отрицательным полюсом с массой. Вообще же часто встречаются обе системы соединения и существенного различия между ними нет.

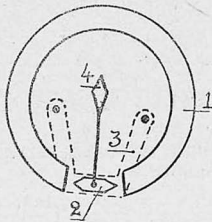
2. Как происходит зарядка от динамомашин, по массе или по проводам?

В тех системах электрооборудования, где на массу замкнут положительный контакт (+) батареи, зарядный ток динамо поступает с положительной щетки всегда по массе.

Тов. ГУРЕЦКОМУ (Черкассы)

1. Как устроен амперметр?

В магнитном поле полукольцевого магнита 1 помещается магнитная стрелка 2, свободно качающаяся на двух опорах. Под стрелкой, в корпусе амперметра, расположена латунная пластинка 3, по которой проходит ток. Под действием протекающего тока магнитная стрелка отклоняется на большую или меньшую величину в зависимости от силы тока. С магнитной стрелкой 2



связана алюминиевая указательная стрелка 4. При изменении направления тока изменяется и направление отклонения стрелки (по правилу Ампера — ученого, жившего в 30-х годах прошлого столетия). Принцип устройства амперметра показан на рисунке.

2. Как работает замок зажигания Форд-ГАЗ?

Замок имеет подвижной цилиндр, отпирающийся ключом. При отпирании цилиндр выдвигается и касается контактного выступа, соединенного с первичной обмоткой индукционной катушки, и соединяет ее с прерывателем, замыкая цепь первичной обмотки. При нажатии цилиндрик размыкает цепь катушки и одновременно соединяется с массой, чем замыкает прерыватель на массу и не дает возможности завести двигатель простым соединением катушки с прерывателем.

3. В чем преимущество соединения вторичной обмотки с первичной перед соединением ее на массу?

При соединении первичной и вторичной обмоток нет необходимости в том, чтобы сама катушка соединялась с массой двигателя. При намагнивании катушки удобнее спаивать концы обмоток между собой, а не припаять начало вторичной обмотки на массу. Некоторая выгода такого соединения заключается также в том, что обе обмотки соединены последовательно и напряжение тока суммируется с напряжением тока вторичной обмотки, участвуя в искре на электродах свечи.

Тов. ХОДЫРЕВУ (Иркутск)

1. Как установить зажигание на двухцилиндровом мотоцикле?

Установку момента зажигания производят по заднему цилиндру, который принято считать первым. Для этого поршень ставит в положение, соответствующее верхней мертвой точке хода сжатия, а коробку прерывателя — в положение самого позднего зажигания смеси. Якорь магнето поворачивают в направлении его вращения (рукой) до тех пор, пока молоточек прерывателя не коснется края кулачка с цифрой 1.

Если же цифр нет, то поступают по следующему правилу: заднему цилиндру соответствует тот кулачок, ударный конец которого ближе от соседнего конца другого кулачка. После этого устанавливают якорь и закрепляют провод, соединяя проводом со свечой угольную щетку заднего цилиндра, находящуюся в соединении с медной пластинкой коллектора.

2. Можно ли установить на АМО-3 четырехцилиндровое магнето, не меняя распределителя?

Можно. Смотрите ответ в № 2 журнала «Зарулем» за 1935 г.

КУРСАНТУ Р.

1. Автомобили, способные переплывать реки, так называемые «автомобили-амфибии», строятся различных конструкций. Строятся также плавающие танки — «танки-амфибии».

2. Пружинные стартеры для заводки автомобильных двигателей существовали, но они были вытеснены более удобными и надежными электромоторными стартерами.

3. Пусковые свечи с особо горячей искрой можно изготовить. Старинные системы зажигания «на отрыв» давали достаточно горячую искру. Но проблема облегчения заводки двигателя решается не столько температурой искры, сколько карбюрацией.

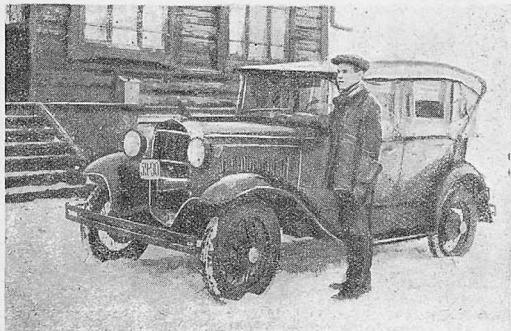
Тов. ПАСТУХОВУ (Луганск).

1. Дайте схему и описание работы карбюратора МААЗ-5.

Подробную статью с описанием современных типов карбюраторов смотрите в журнале «Зарулем» № 3 за 1935 г., стр. 14.

ВЕСТИ С МЕСТ

ЗНАТНЫЕ ЛЮДИ АВТОТРАНСПОРТА



Лучший ударник — шофер Минусинского совхоза «Овцевод» т. Полетаев у своей машины

Тов. Полетаев С. И.—шофер 2-й категории Минусинского совхоза «Овцевод». Легковая машина ГАЗ, на которой работает т. Полетаев, сделала около 80 тыс. км без единой аварии и даже мелкой поломки. Пробег резины на его машине составил около 40 тыс. км. Полетаев добился большой экономии резины и горючего. Его машина всегда в хорошем состоянии.

За отличную безаварийную работу дирекция

совхоза премировала Полетаева дополнительным двухнедельным отпуском, месячным окладом и именными часами.

Сейчас в промышленности широко развернулось стахановское и бусыгинское движение за овладение рекордными высотами производительности труда. На автотранспорте много своих Стахановых и Бусыгиных. Надо сделать их опыт достоянием широких шоферских масс.

ШОФЕРЫ СПЯТ В КАБИНАХ

На трактах Боровск — Балабаново, Боровск — Тишнево, Боровск — Чубарово ходят автобусы Боровского отделения Мособлтранса. Администрация отделения не проявляет заботы о шоферах, работающих на этих автобусных линиях.

На конечных пунктах линий нет помещений для отдыха шоферов, а в самом Боровске помещение тесное и в нем находятся и пассажиры, и касса, и шоферы с кондукторами. Если случится заночевать здесь, то шоферы устраиваются спать в кабине.

Плохо поставлено также гаражное обслуживание автомашин. Давно уже идет разговор об устройстве мойки, но дело не движется. Летом машины моют прямо у реки. Работу эту приходится выполнять самим шоферам и кондукторам. С наступлением холодов придется заботиться и об этой примитивной мойке.

Долго ли еще будет продолжаться это безобразие?

Шофер

Боровск

ГОТОВЯТ НЕГРАМОТНЫХ ШОФЕРОВ

В центральный гараж Горьковского автозавода в первых числах июля поступили стажеры, окончившие школу Госцентрбюро и прошедшие там экзамены. Из-за недостатка шоферов гаражу пришлось посадить на машины стажеров. Тут то и сказались результаты плохой подготовки. С машинами, на которых работают стажеры, обязательно случаются аварии. Проверка показала, что аварии происходят почти исключительно из-за нарушения стажерами правил уличного движения.

Когда администрация гаража проверила всех

стажеров, то выяснилось, что из 40 чел. только один сдал экзамен по правилам уличного движения. Спрашивается, о чем думал руководитель крайдортранса т. Красильников, когда подписывал стажерские карточки?

В школе Госцентрбюро занималось около 200 чел., и все они получили стажерские карточки, а экзамены из них сдало всего 25 чел.

Вот как готовят в Горьком шоферов.

А. Яковлев

Горький

МАКСИМОВ ЗАПРЕЩАЕТ ЗАНИМАТЬСЯ САМОБРАЗОВАНИЕМ

Коллектив вольнонаемных шоферов одной из воинских частей Ленинграда решил организовать технику по переподготовке водителей с 3-й категории на 2-ю. По поручению коллектива я направился в отдел кадров транспортного управления Ленсовета за консультацией.

Узнав о цели моего прихода, руководитель отдела т. Максимов категорически заявил, что никто не имеет права проводить такие занятия, что шоферы могут проходить переподготовку только в специальных школах, находящихся в ведении транспортного управления.

Никакие доводы о том, что никому не запреще-

но повышать свою квалификацию помимо школ, не помогли. Максимов отказался дать программу и необходимую литературу для проведения занятий и в заключение еще пригрозил: — Если вы будете помимо нас проводить занятия — мы вас оштрафуем и заставим прекратить учебу (!?)

Поведение руководителя отдела кадров Ленинградского транспортного управления более чем странно. Он запрещает шоферам повышать свою квалификацию в порядке самообразования.

Новаковский

„ВЫЕЗЖАЙ, ИЛИ БЕРИ РАСЧЕТ!“

Гараж Серпуховского горкомхоза трудно отличить от свалки. В гараже грязь по колено. Повсюду разбросаны части, тряпки, спецодежда, стоят лужи масла и бензина. Завгар Рыжков считает, очевидно, такое положение нормальным, так как не принимает никаких мер к приведению гаража в порядок.

Несмотря на большой штат слесарей и токарей, ремонт машин в гараже поставлен безобразно. Бывает, что в ремонте так «разделяют» машину, что после этого на ней вовсе нельзя ездить. А если шофер отказывается выезжать на неисправной машине, то администрация ставит вопрос ребром:

— Выезжай, или бери расчет!

В гараже существует обезличка. Шоферы перебрываются с машины на машину. Шофер Шибав за 7 месяцев работал на четырех машинах. Плохое культурно-бытовое обслуживание, отсутствие воспитательной работы привели к большой текучести. Гараж превратился в проходной двор.

Госавтоинспектору необходимо заглянуть в этот гараж.

К. И.

Серпухов

ОТКЛИКИ ЧИТАТЕЛЕЙ

О МЕТОДАХ ОРГАНИЗАЦИИ СОВХОЗНОГО АВТОПАРКА

В статье «Новые методы организации совхозного автопарка» («За рулем» № 15) т. Аргир пишет, что подчинение автоколонн директорам совхозов фактически приводит к обезличке и что при этой системе организации автопарка автомашины не имеют хозяина, ими командуют все, кому не лень. Тов. Аргир имеет при этом в виду автопарк зерносовхозов. Но в таком же положении находятся и животноводческие совхозы; автопарк здесь страдает теми же недостатками.

Возьмем к примеру Азово-Черноморский овцеводческий трест. В тресте господствует вредная установка на ремонт «по потребности». О профилактике в большинстве совхозов нашего треста знают только по-наслышке.

Тов. Аргир отмечает, что причины плохого технического состояния автопарка зерносовхозов заключаются в основном в отсутствии запасных частей, ремонтной базы и кадров ремонтных рабочих. Если всего этого недостаточно в зер-

новой системе, то в нашей системе дело обстоит во много раз хуже.

На приобретение запасных частей у нас обычно отпускаются ничтожные суммы. За недостатком новых запчастей автохозяйствам часто приходится ставить на ремонтируемые машины изношенные части. Почти полное отсутствие инструментария и оборудования ухудшает и без того некондиционный ремонт. Ни в одном совхозе нашего треста нет ремонтных слесарей и мастеров. Ремонт производится слесарями тракторных мастерских с помощью самих же шоферов.

Я считаю, что прозвучив в зерносовхозах система организации самостоятельных междусовхозных колонн вполне применима и к нашим совхозам. Создание хозрасчетных автоколонн, с подчинением их тресту, несомненно благоприятно отразится на работе совхозного автопарка.

Минчинский

Совхоз № 7, Зимовниковский район

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ**

Зам. редактора **Н. БЕЛЯЕВ**

Издатель **Журналино-газетное объединение**

Уполн. Главлита Б—16259

Техред. Свешников Изд. № 357

Зак. тип. 605

Гараж УОУО ОСт.Аг. Б.—176×250 мм

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

Журнал сдан в набор 11/X 1935 г.

Подписан к печати 5/XI 1935 г.

Приступлено к печати 11/XI 1935

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