

XX 194
43

2.
Всесоюзная
БИБЛИОТЕКА
ИМЕНИ
В. И. Ленин



За рулем

17

сентябрь

1936

жургазобединение москва



ОТКРЫТ ПРИЕМ ПОДПИСКИ

НА СБОРНИК

ОПЫТ ЗАРУБЕЖНЫХ СУБТРОПИКОВ

Под редакцией А. М. ЛЕЖАВА

СБОРНИК освещает важнейшие результаты мирового опыта науки и техники зарубежных субтропиков, имеющий теоретическое и практическое значение для советского субтропического хозяйства.

СБОРНИК помещает обзоры, рефераты, аннотации и библиографию по новейшим данным иностранной литературы и знакомит читателей с наиболее полезными достижениями заграницы по агротехнике, механизации, химизации, интродукции, селекции, физиологии, технологии, защите от болезней и морозов субтропических культур.

СБОРНИК обслуживает субтропические районы Грузинской ССР, Азербайджанской ССР, Туркменской ССР, Таджикской ССР, Узбекской ССР, Казахской ССР, Крымской АССР, Азово-Черноморского края, Дагестана и др. и освещает культуры: чай, цитрусовые, плодовые, лекарственные, лесотехнические, декоративные, цветочные, надочную культуру лимонов и комнатные растения.

СБОРНИКИ рассчитаны на партийный и советский актив субтропических районов, на руководящий состав совхозов, колхозов и МТС, на агрономов, технологов, хозяйственников, научных работников, колхозников-опытников, специальные вузы и техникумы.

В 1936 году выйдут 4 сборника.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА:

4 сборника 12 руб.

Цена отдельного сборника — 3 руб.

Подписку направляйте почтовым переводом: Москва, 6, Страстной бульвар, 11, Жургазоб'единение или сдавайте инструкторам и уполномоченным Жургаза на местах. Подписка также принимается повсеместно почтой и отделениями Союзпечати.

**ТРЕБУЙТЕ В КИОСКАХ СОЮЗПЕЧАТИ
СПОРТИВНО-СТРЕЛКОВЫЙ ЖУРНАЛ**

ВОРОШИЛОВСКИЙ СТРЕЛОК

Орган ЦС Осоавиахима.

Ответственный редактор
Командарм 1 ранга С. С. НАМЕНЕВ

**РАССЧИТАН НА СТРЕЛКОВЫЙ АКТИВ ИНСТРУКТОРОВ СТРЕЛКОВОГО СПОРТА
ВОРОШИЛОВСКИЙ СТРЕЛОК**

освещает жизнь спортивно-стрелковых организаций, знакомит с методикой подготовки и самоподготовки стрелков, помещает статьи по теории и практике стрелкового дела, по вопросам снайпинга и тактики, широко знакомит читателей с новостями стрелковой техники, а также с организацией и техникой стрелкового спорта за рубежом.

ЖУРНАЛ СИСТЕМАТИЧЕСКИ БОРЕТСЯ ЗА КАЧЕСТВО ПОДГОТОВКИ ВОРОШИЛОВСКИХ СТРЕЛКОВ, ЗА СОЗДАНИЕ ПОСТОЯННЫХ КОМАНД, ЗА ВЫСОКОЕ КАЧЕСТВО ОРУЖИЯ И ПАТРОНОВ.

ЦЕНА отдельного номера 40 коп.

ЖУРГАЗОБЕДИНЕНИЕ

РЕДАКЦИЯ: Москва, 6, 1-й Само-
течный пер., 17. Телеф. Д1-23-87.
Трамвай: 28, 11, 14.

Массово-тиражный сектор
телеф. 6-51-69.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1936 год:
год—7 р. 20 к., 6 мес.—3 р. 60 к.,
3 мес.—1 р. 80 к.

СЕНТЯБРЬ 1936 г.

ПОД РЕДАКЦИЕЙ
Н. ОСИНСКОГО

17



Выходит два раза в месяц

Девятый год издания

XX 194
43

Приговор народа



19 августа перед пролетарским судом пред-
стала шайка гнусных убийц — членов троц-
кистско-зиновьевского террористического цен-
тра.

В течение пяти дней суд перед лицом тру-
дящихся всей страны, всего мира, нить за
нитью распутывал клубок чудовищных злодея-
ний непримиримых врагов народа, которые в
своих преступных целях не гнушались исполь-
зовать любые средства.

Клевета, провокация, утонченная ложь, из-
мена, шпионаж и, наконец, револьвер и взрыв-
чатые вещества для совершения подлых
убийств руководителей партии и правитель-
ства — вот те средства, которые они приме-
няли в течение последних лет с целью захвата
власти.

Трудящиеся нашей страны давно знали Троц-
кого, Зиновьева, Каменева, как злейших и
подлых врагов социалистической революции.
Слишком велик черный список их преступле-
ний перед партией, перед страной, чтобы его
можно было привести в короткой статье.

Это Зиновьев и Каменев перед Октябрем
выдали врагу ленинский план революционного
восстания.

Это Троцкий, Зиновьев и Каменев возглави-
ли контрреволюционную свору, пытавшуюся
свернуть нашу страну с победоносного ленин-
ско-сталинского пути.

Это они, еще совсем недавно, клялись в вер-
ности партии, каялись в собственных грехах,
одновременно подготавливая террористические
акты.

Не имея никакой политической платформы,
никакой опоры среди трудящихся, разгромлен-
ные партией Ленина — Сталина, негодяи пре-
вратились в уголовных преступников, встали
на путь террора.

Суд доказал и это признали все подсудимые,
что одной из террористических групп по пря-

мым указаниям Троцкого, Зиновьева и Каме-
нева 1 декабря 1934 года было совершено
злойское убийство дорогого всей партии,
всем трудящимся руководителя ленинградских
большевиков Сергея Мироновича Кирова.

Советский суд доказал, что троцкистско-зи-
новьевским центром был организован ряд тер-
рористических групп и были подготовлены
практические мероприятия по убийству това-
рища Сталина и его ближайших соратников.

Через трупы лучших людей партии они хо-
тели притти к власти, утвердить свое личное
благополучие. Ради этой цели они пошли на
союз с фашистской охранкой — Гестапо, на
союз с провокаторами и охранниками всего
мира.

Кровавые козни врагов против партии, про-
тив ее вождей, против социализма вызвали
взрыв народного гнева. Голос миллионов тру-
дящихся единодушно пригвоздил к позорному
столбу истории имена гнусных фашистских
убийц. Народ потребовал физического уни-
чтожения злодеев.

Военная коллегия Верховного суда СССР
приговорила всех шестнадцать к высшей мере
наказания — расстрелу. И под этим пригово-
ром подписываются все честные люди нашей
страны, все, кому дороги интересы революции.

Троцкистско-зиновьевский террористический
центр уничтожен, но значит ли это, что вы-
рваны уже все троцкистско-зиновьевские гнез-
да? Нет. Враги продолжают свою гнусную
борьбу против партии, против советского на-
рода. Смыкаясь с фашистами, они еще способ-
ны на любую подлость, на любую пакость.

С особенной силой звучат сейчас мудрые,
поистине пророческие слова товарища Сталина
в докладе об итогах первой пятилетки на об-
единенном пленуме ЦК и ЦКК ВКП(б) в январе
1933 года.

«Надо иметь в виду, что рост мощи совет-

ского государства будет усиливать сопротивление последних остатков умирающих классов. Именно потому, что они умирают и доживают последние дни, они будут переходить от одних форм наскоков к другим, более резким формам наскоков, апеллируя к отсталым слоям населения и мобилизуя их против советской власти. Нет такой пакости и клеветы, которую бы эти бывшие люди не возвели на советскую власть и вокруг которых не попытались бы мобилизовать отсталые элементы. На этой почве могут ожить и зашевелиться разбитые группы старых контрреволюционных партий всеров, меньшевиков, буржуазных националистов центра и окраин, могут ожить и зашевелиться осколки контрреволюционных оппозиционных элементов из троцкистов и правых уклонистов. Это, конечно, не страшно. Но все это надо иметь в виду, если мы хотим покончить с этими элементами быстро и без особых жертв.

Вот почему революционная бдительность яв-

ляется тем самым качеством, которое особенно необходимо теперь большевикам».

Бдительность несовместима с беззаботностью, доверчивостью, благодушием. Нельзя терпеть в наших рядах либералов, болтунов, ротозеев, примиренчество которых делает их, хотя бы они этого или не хотят, прямыми пособниками врага.

Вот почему каждый большевик партийный и непартийный должен проявлять зоркую бдительность, непримиримость к врагу, уметь распознавать врага, под какой бы маской он ни скрывался.

Сейчас как никогда крепка и могуча наша великая родина. Яркое солнце социализма освещает нашу счастливую, прекрасную жизнь и никакие силы в мире не смогут погасить его животворящих лучей.

170-миллионный народ живой стеной любви и преданности окружает своих вождей, своего Сталина и каждый готов отдать все силы, и, если понадобится, жизнь за родину, за социализм.

ЕЩЕ БДИТЕЛЬНЕЕ СЛЕДИТЬ ЗА ПРОИСКАМИ ВРАГОВ

на автозаводе им. Сталина

Многотысячный коллектив рабочих, инженерно-технических работников и служащих автозавода им. Сталина с огромным удовлетворением выслушал приговор Военной коллегии Верховного суда.

— Суд, — говорится в резолюции, — сказал слово, которого требовал многомиллионный народ Советской страны: расстрелять гнусных бандитов, презренных убийц.

Рабочие единодушно высказывали удовлетворение тем, что банда проклятых фашистских наймитов будет, наконец, уничтожена и перестанет осквернять своим ядовитым дыханием воздух нашей великой социалистической земли.

— Приговор суда — это приговор миллионов рабочих и колхозников, и мы его привет-

ствуем, как единственно правильный приговор.

— Страна советов, — говорится далее в резолюции, — неуклонно пойдет по пути к коммунизму, тому пути, по которому ведет нас мудрый учитель — наш родной, любимый товарищ Сталин. Все его указания мы будем с удвоенной энергией проводить в жизнь. Будем еще бдительнее следить за происками наших врагов и неуклонно очищать наш коллектив от остатков мерзкого троцкистско-зиновьевского охвоста, притаившегося в теле нашего огромного строящегося завода.

Долой фашизм и его агентов!

Да здравствует могучая партия Ленина — Сталина!

Да здравствует вождь народов СССР товарищ Сталин!

Сталин живет в сердце каждого из нас

Рабочие, служащие и ИТР 1-го автогрузового парка Мосавтогруза с глубоким удовлетворением приняли справедливый и единственно правильный приговор Верховного суда над бешеными псами — участниками троцкистско-зиновьевского террористического центра.

— Приговор советского суда, — говорится в резолюции, — полностью отразил волю каждого из нас, как и волю всех народов Советского союза. Зная, что еще не все вражеские гнезда обнаружены, мы даем обещание партии и правительству на каждом шагу проявлять революционную бдительность, зорко охранять

живой стеной наших руководителей партии и правительства, вождя народов т. Сталина.

Товарищ Сталин живет в сердце каждого из нас и каждый из нас готов отдать свою жизнь за жизнь Сталина, за дело социализма. Пусть помнят об этом все, кто вздумает поднять руку против вождя нашей партии, против социалистического народа. Они закончат свой подлый путь так же, как Зиновьев, Каменев и другие из своры взбесившихся собак.

Да живет и здравствует наша мощная страна!

Да живет и здравствует наш дорогой Сталин и его верные соратники!

Привет стахановцам — героям социалистического труда, умножающим богатства и мощь нашей родины!

К новым победам

Год назад, в последнюю августовскую ночь, которая стала ныне исторической, донецкий шахтер Алексей Стаханов своим трудовым подвигом положил начало могучему стахановскому движению, являющемуся «наиболее жизненным и непреодолимым движением современности» (И. Сталин).

Подвиг Стаханова сразу же стал известен всей стране, а его имя стало символом борьбы со старыми предельческими техническими нормами, за высокую производительность труда. Из искры, брошенной Стахановым, возгорелась пламя всенародного движения, его героическому примеру последовали миллионы.

Разумеется, что стахановское движение — не случайность. Являясь новым высшим этапом социалистического соревнования, оно было подготовлено всем историческим ходом событий — победоносной борьбой за социализм, которую вела наша партия во главе с товарищем Сталиным, первоклассной техникой, созданной в короткий срок в СССР, растущими кадрами рабочих и работниц, овладевших техникой, улучшением материального положения трудящихся.

В ноябре прошлого года, когда на путь Стаханова вступили лишь первые тысячи его последователей, товарищ Сталин на Всесоюзном совещании стахановцев с гениальной простотой и мудростью наметил путь развития этого замечательного движения.

«Стахановское движение, — говорил он, — открывает практическую возможность дальнейшего укрепления социализма в нашей стране, возможность превращения нашей страны в наиболее зажиточную страну».

«... Оно содержит в себе зерно будущего культурно-технического подъема рабочего класса».

«... Оно открывает нам тот путь, на котором только и можно добиться тех высших показателей производительности труда, которые необходимы для перехода от социализма к коммунизму и уничтожения противоположности между трудом умственным и трудом физическим».

Прошедшие месяцы являются блестящим подтверждением исключительно больших возможностей стахановского движения.

Старые нормы в большинстве отраслей народного хозяйства заменены новыми. Новые

нормы, в свою очередь, успешно перевыполняются тысячами стахановцев. Недавно зародилось и с каждым днем растет движение «двухсотников», в два раза и больше перекрывающих новые технические нормы. Уже в первом полугодии 1936 г. наше народное хозяйство сделало гигантские шаги вперед.

С неиссякаемой энергией бьют родники творческого энтузиазма и трудового героизма рабочего класса. Предприятия от единичных рекордов переходили постепенно на стахановские сутки, пятидневки, декады и т. д. Широкое распространение получает опыт сквозных стахановских бригад, — от сырьевого склада до выпуска готового изделия.

На автотранспорте положение ничем не отличается от других отраслей народного хозяйства. Здесь за прошедший год имеются несомненные достижения, являющиеся результатом растущего стахановского движения среди водителей советского автотранспорта и обслуживающих его механиков, ремонтных рабочих и других.

Достаточно привести несколько наиболее показательных цифр.

Если к началу стахановского движения коэффициент использования автомобильного парка составлял в большинстве автохозяйств 0,60—0,65, то сейчас он по целому ряду автобаз повысился до 0,80—0,90.

Если год назад машины с большим трудом доезживали последние, полагающиеся им по норме километры межремонтного пробега, то сейчас многие из них вдвойне и больше перекрывают эти нормы.

Если год назад пережог горючего и перерасход резины в автобазах был обычным явлением и с этим руководители автобаз даже не вели решительной борьбы, то сейчас, несмотря на сниженную норму расхода горючего и повышенную норму пробега резины, в гаражах добиваются огромной экономии.

За последние месяцы мы являемся свидетелями новых стахановских рекордов на автотранспорте. Возьмем хотя бы 2-й автобусный парк Мосавтотранса (см. статью т. Викторова в этом номере журнала). Здесь шоферы автобуса ЗИС № 13 тт. Еремин и Рассолов сделали на своей машине 126 300 км без среднего и капитального ремонтов; бригада автобуса ЗИС № 696 (тт. Диканов, Жданов, Голо-

вин) сделали на 1 августа 128 048 км. Шоферы автобуса № 695 при норме пробега резины в 40 тыс. км довели пробег до 139 327 км.

Но можно ли считать, что стахановское движение во всех отраслях народного хозяйства и в том числе на автотранспорте развернулось в достаточной степени? Нет. На предприятиях еще плохо используются огромные возможности, раскрытые этим движением. Примером служат угольный Донбасс, в течение ряда месяцев не выполняющий плана добычи угля, Горьковский и Московский автозаводы, дающие низкие показатели выпуска автомобилей. Это позорное явление объясняется тем, что руководители предприятий еще очень мало сделали для организации стахановского движения, для перестройки всей работы в соответствии с новыми условиями.

На конкретном примере автотранспорта видно, что успешной работе водителей зачастую

мешает плохое качество ремонта. В ряде автохозяйств шоферы вынуждены по предложению хозяйственников перерабатывать по много часов, что приводит нередко к авариям. Занявшись главным образом передовиками-стахановцами, руководители автохозяйств забыли о шоферах-ударниках, сняли их со счетов, не использовали этого мощного резерва для пополнения стахановских рядов.

Сейчас задача состоит в том, чтобы поднять уровень организационно-технического руководства стахановским движением, умножить ряды стахановцев новыми тысячами ударников, неустанно повышать квалификацию водителей социалистического транспорта в автошколах и на курсах, окончательно ликвидировать позорное явление — аварийность, которой не место в стране социализма, где сталинская забота о людях является основой в работе.

Сравним несколько цифр

Если сопоставить показатели работы 2-го таксомоторного парка Москвы за любой месяц прошлого года с соответствующими показателями текущего года, то это сопоставление будет, конечно, в пользу 1936 стахановского года.

В июле прошлого года парк располагал 170 машинами. Из них 145 ежедневно выходили на линию. То же количество машин имеет парк и в июле текущего года, однако на линию из них выходит уже 153. Объясняется это очень просто. Сжаты сроки простоев машин в плановых ремонтах. Ремонт № 2 вместо 15 дней отнимает только 7 дней. Межремонтный пробег увеличен с 40 до 55 тыс. км.

Размер платного пробега одной машины в сутки в условиях таксомоторного хозяйства является основным показателем работы парка. Вот сравнительные цифры за июль 1935 и 1936 гг. В прошлом году каждая машина в среднем «под счетчиком» должна была пройти по плану 144,5 км в сутки, а проходила по 161,5 км (111,8% плана); в июле этого года план суточного планового пробега машины составляет 160 км, но и он выполняется на 121%. Машина проходит в среднем по 194 км.

Одновременно с резким повышением использования парка значительно снижается и расход горючего. В июле 1935 г., при старой норме расходования горючего по 108 г на 1 км пробега парк израсходовал 95,3% бензина. За тот же месяц текущего года израсходовано 94,4% горючего, несмотря на то, что в этом году нормы горючего значительно снижены.

Больших результатов добился парк и в борьбе за экономию резины.

Все это позволило снизить себестоимость 100 платных километров пробега с 59 руб. в июле 1935 г. до 51 руб. в июле текущего года.

— Нашему парку есть чем встретить годовщину стахановского движения, — говорят начальник планово-экономического отдела т. Гах и предработочка т. Веденеев.

Рост числа шоферов-стахановцев неизменно сопровождается ростом показателей в выполнении производственного плана. В апреле те-

кущего года из 350 шоферов насчитывалось 120 стахановцев. На 1 июля стахановские нормы выполняло уже 219 шоферов. Среди них есть шоферы, например тт. Митюков и Андреев, перевыполняющие и стахановские нормы.

Но в то же время т. Веденеев признается, что руководство автопарка забыло об ударниках и перестало их даже учитывать. Лишь недавно, буквально накануне годовщины стахановского движения, в парке вспомнили, наконец, об ударниках.

Руководству парка необходимо пересмотреть также и свои требования к стахановцам. По установившемуся в парке обычаю стахановцем считается шофер, выполняющий нормы пробега на 115% и кроме того удовлетворяющий еще следующим требованиям: не допускать пережога горючего, не превышать планового холостого пробега, выполнять межремонтный пробег, не иметь аварий, столкновений, возвратов и опозданий, не нарушать правил уличного движения и не иметь жалоб от пассажиров. Согласитесь, товарищи из 2-го таксомоторного парка, что все эти требования должны выполнять не только стахановцы, но и все шоферы.

Работа шофера такси, не поддающаяся целиком хозяйскому глазу парка, в то же время всегда на виду у населения. Это обязывает руководителей парка вести среди шоферской массы большую политико-воспитательную работу. Необходимо решительно бороться с не тактичным отношением шоферов такси к пассажирам, с отказами везти того или иного пассажира, с незаконным предпочтением одного пассажира другому, более «выгодному» с точки зрения выполнения плана.

Стахановец-шофер такси должен не только перевыполнять технические нормы, но и по-стахановски выполнять нормы «этики» водителя такси, если можно так выразиться, действительно по-советски обслуживать жителей красной столицы.

Вл. Димин

Парк стал РЕНТАБЕЛЬНЫМ

Первое полугодие 1936 г. принесло 2-му парку Мосавтогруза ряд трудностей. Прежде всего, в конце I квартала возникли затруднения с грузом. Строительные организации — клиенты парка — оказались без кредитов, и все расчеты парка были опрокинуты. Пришлось спешно искать новых клиентов. Однако работники эксплуатации не сумели быстро перестроиться, и десятки машин в апреле и мае простаивали в боксах в тщетном ожидании груза.

Временное замешательство и неразбериха, конечно, отразились на показателях первого полугодия. План по тонно-километрам и по выпуску машин на линию несколько недополнен. Но по тоннам план выполнен на 100%. Это, несомненно, заслуга водителей-стахановцев парка, показывающих прекрасные образцы высокой производительности труда.

Количество стахановцев-шоферов в парке растет изо дня в день. Сейчас почти уже каждый третий шофер парка — стахановец. Их — 222 чел. Это — крепкий отряд дисциплинированных, сознательных, энергичных водителей.

С 1 июля парк перешел на новые, повышенные нормы выработки. Стахановцы — производственные рабочие и шоферы — своей работой показали, что новые нормы не только реальны и выполнимы, но их можно также и перевыполнять.



Шофер Метелкин — один из лучших стахановцев парка

Фото Бенарио



Шофер Штоляков — инициатор стахановского движения в парке

Фото Бенарио

Отдельные стахановцы выполняют план по новым нормам на 150—200%, зарабатывая по 600—700 руб. в месяц. К таким относятся тт. Штоляков, являющийся инициатором стахановского движения в парке, Слесарев, Метелкин, получившие установленное трестом звание мастеров-водителей, Новопокровский, работающий на лесовозе с прицепом в тяжелых условиях и, несмотря на это, выполняющий план на 159%.

Но дело не в отдельных лицах и показателях. Суть стахановского движения заключается в общем улучшении работы парка.

Основной заслугой стахановцев 2-го парка Мосавтогруза надо считать, конечно, то, что парк стал рентабельным предприятием. Еще в прошлом году парк, благодаря развитию стахановского движения в последнем квартале, сумел свести концы с концами и покрыть плановую дотацию в 800 с лишним тысяч рублей. В этом году получено свыше 300 тыс. руб. прибыли. Это — основной итог, с которым 2-й парк пришел к годовщине стахановского движения.

Результатом стахановской работы надо считать и увеличение межремонтного пробега машин. Отдельные машины перевыполняют нормы пробега в два и больше раза. Так, например, машина № 520 ЗИС-5 (водители Литвинов и Нарышкин) вместо 25 тыс. километров прошла без ремонта 90 тыс. (за это время сменила лишь головка дифера после пробега 63 тыс. км). И таких машин становится все



Шофер Слесарев, получивший звание мастера-водителя

Фото Вепарно

больше и больше. Увеличение межремонтного пробега приносит предприятию огромную экономию.

Другим результатом является экономия горючего. За полгода парк сэкономил 137,8 тыс. л бензина (17%). Это — крупный успех, особенно если учесть, что половина машин парка прошла уже 120 тыс. км и выше.

Наконец, важнейшим достижением, являющимся также результатом стахановского движения, надо считать снижение аварийности.

Количество аварий за первый квартал

1934 г.	1935 г.	1936 г.
102	112	51
(на сумму 13 460 руб.)	(на сумму 9 533 руб.)	(на сумму 4 079 руб.)

Надо заметить, что I квартал по аварийности — самое неблагоприятное время года. В этом квартале распутица, улицы покрываются ледяной коркой и от водителя требуется большая осторожность при езде. Снижение аварийности говорит о том, что качество работы водителей 2-го парка, безусловно, повысилось.

Развитию стахановского движения в парке способствует проведенная перестройка зарплаты водителей. Установлена прогрессивка, по которой шофер, перевыполнивший план свыше 25%, получает за эти проценты сверх плана в двойном размере. Такая оплата труда создает заинтересованность в работе и служит стимулом к повышению производительности труда.

Кроме того, стахановские машины прикреплены к определенным объектам. Шофер-стахановец имеет возможность хорошо изучить не только маршрут, но и самый объект работы, установить необходимый личный контакт с людьми.

6 Проведен также ряд рационализаторских ме-

роприятий в производственных цехах парка. Например, в ремонте № 2 ликвидирован бригадный метод работы и вместо него введен так называемый узловой метод. Ремонт автомобиля разбит на определенные операции, к которым прикреплены определенные рабочие, целиком отвечающие за свой участок работы. Это дало резкое увеличение производительности труда. Так, средняя производительность труда стахановцев в июле в ремонте № 1 составляла 189%.

Все эти мероприятия, разумеется, приносят свои плоды. Но этого еще далеко недостаточно, для того чтобы превратить парк или даже отдельные его цеха в подлинно стахановские. В работе парка еще много недостатков.

Одним из узких мест, например, является диспетчерская. Месяц назад был составлен проект перестройки работы диспетчерской, разделения ее на группы по категориям грузов (промышленные, строительные, и т. д.). Однако этот проект застрял в недрах канцелярии Мосавтогруза. Работники парка, сдав проект в трест, ничего не сделали для того, чтобы продвинуть его, хотя отлично знают, что диспетчерская давно нуждается в реорганизации.

В парке большая текучесть среди шоферов, но борьбы с этим злом не ведется. Не налажена учеба стахановцев и только с осени предполагается организовать две группы курсов мастеров социалистического труда.

Эти недостатки, конечно, тормозят дальнейшее развитие стахановского движения в парке.

Парк имеет крепкие кадры водителей, с которыми можно двигаться вперед. Надо закрепить эти кадры на работе, помочь им в труде и учебе.

2-й парк имеет все возможности стать одним из лучших автохозяйств столицы, и он должен за это бороться.

И. Казаков

2-й автобусный парк МОЖЕТ РАБОТАТЬ ЕЩЕ ЛУЧШЕ

Для автотранспорта 1935—1936 год был годом решающих сдвигов. Невзирая на трудности и препятствия, стахановское движение на автотранспорте растет вширь и вглубь.

2-й автобусный парк Мосавтотранса — одно из крупнейших автопредприятий Москвы. За последний год парк добился улучшения своей эксплуатационной деятельности, увеличения количества перевозимых пассажиров и повышения доходности.

Коэффициент выпуска машин на линию в первом полугодии 1936 г. достиг 0,811 против 0,764 во втором полугодии 1935 г. Рост показателей работы парка за первое полугодие 1936 г. по сравнению со вторым полугодием прошлого года составляет по выпуску машин на линию 23%, по общему пробегу—26%, по перевозке пассажиров—30% и по общей вырубке—32%. Все это результат улучшения технического состояния машин. Лучшие шоферы-стахановцы, взяв на себя обязательства по увеличению межремонтного пробега, сократили число машин, требующих ремонта.

Благодаря стахановской работе шоферов и рабочих производства парк добился повышения межремонтного пробега по ремонту № 2 с 31 362 км в 1935 г. до 42 178 км во II квар-



Тов. Диканов — шофер лучшей бригады автобуса ЗИС № 695



Шофер Рассолов — один из инициаторов стахановского движения во 2-м автобусном парке. Машина, управляемая им и т. Ереминым, прошла 120 тыс. км без ремонтов № 2 и № 3

тале 1936 г. и соответственно по ремонту № 3 с 55 614 до 73 761 км.

Отдельные бригады шоферов-стахановцев показывают, что приведенные цифры еще не являются предельными. Так, шоферы автобуса ЗИС № 13 Еремин и Рассолов, инициаторы стахановского движения в парке, сделали на своей машине 120 301 км без среднего и капитального ремонтов.

Бригада автобуса ЗИС № 695 (шоферы Диканов, Жданов и Головин) на 1 августа сделали на своей машине 128 048 км также без среднего и капитального ремонтов.

Шоферы Новожилов, Лейкин и Смирнов сделали на своей машине без ремонта 125 834 км.

Благодаря установлению точного индивидуального учета расхода горючего и упорядочению карбюраторного хозяйства парк добился значительной экономии. За полгода 1936 г. сэкономлено 306 448 л бензина. Расход бензина на 1 км пробега в этом году, по сравнению с прошлым, снизился с 0,391 до 0,354 л. Шоферы аккуратно получают за экономию и не менее аккуратно с них удерживается за перерасход.

Ряд автобусов показывает расход горючего значительно ниже среднего расхода. Так, автобус ЗИС-8 № 698 при плане в 0,375 л расхода на 1 км пробега 0,234, автобус № 730 — 0,262, № 728—0,263 и т. д.

Шоферы-стахановцы довели пробег резины до 139 327 км (автобус № 705), при норме в 40 тыс. км. На автобусе № 695 резина прошла 126 048 км, на автобусе № 700—111 869 и т. д.

Эти показатели говорят о том, что 2-й автобусный парк имеет все возможности для дальнейшего развертывания стахановского движения. Между тем, с этим в парке неблагополучно.

Количество стахановцев колеблется каждый месяц; например, в январе 1936 г. шоферов-стахановцев было 140, в феврале их оказалось почему-то 70. На 1 мая шоферов-стахановцев было 201, на 1 июня 160, а на 1 июля 151. Примерно такое же положение и по остальным категориям работников парка. Так например, в монтажно-демонтажном цехе в январе 1936 г. было 67 стахановцев, в феврале их оказалось только 12, в апреле стало 60, в мае 22, а в июле опять 60. И никто в парке не задумывается над причинами этого.

— Колебания, по-моему, происходят из-за того, что в цехах неправильно учитывают стахановцев, — говорит руководитель плановой группы, он же председатель бюро ИТС, т. Емолаки.

Председателю инженерно-технической секции, конечно, нужно было бы серьезно заинтересоваться этим вопросом. И не случайно поэтому, что инженерно-технические работники парка не руководят работой стахановцев и плохо помогают им.

Советский инженер призван сыграть в развитии стахановского движения огромную роль. Это подчеркивал товарищ Сталин на Всесоюзном совещании стахановцев. Хозяйственники и инженеры обязаны возглавить стахановское движение. Перед инженерно-технической секцией парка открыто огромное поле деятельности. Но пока она является почти бесстрастным наблюдателем стахановского движения.

— Сколько в парке ударников? — спрашиваем мы временно исполняющего обязанности председателя рабочкома т. Коростелика.

— Не знаю, мы учитываем только стахановцев; с ударниками, признаюсь, работы не ведем.

Об ударниках в рабочкоме забыли, даже списки их затеряли. Начальники цехов также не интересуются ударниками.

Тов. Орджоникидзе в своей речи на Совете при наркомате тяжелой промышленности говорил: «Ударники, это огромная армия, которая выполняет и перевыполняет наши планы. Ударники, это тот резерв, откуда систематически будут пополняться и увеличиваться ряды ста-

хановцев. Как же можно их забывать? Как можно не заниматься ими?»

Упрек т. Орджоникидзе относится и ко 2-му автобусному парку. Ударник здесь забыт — и ответственность за это ложится на треугольник парка.

Большим вопросом в парке являются аварии. За первое полугодие 1936 г. было 6 крупных аварий, 36 аварий со стоимостью ремонта от 50 до 250 руб. каждая и 33 случая наезда на людей.

До сих пор, по признанию начальника отдела эксплуатации парка т. Карнова, серьезной работы с шоферами-аварийщиками не ведется.

Мы не защищаем аварийщиков и не подыскиваем для них оправдательных причин. Но давно доказано, что сверхурочная работа шоферов приводит к авариям. Во 2-м автобусном парке переработки вошли в систему, стали одним из главных «резервов» выполнения плана. Из-за нехватки шоферов (в парке нехватает около ста водителей) администрация допускает шофера работать по две смены — и каждый день. Некоторые шоферы работают без выходных дней.

Для борьбы с авариями надо в первую очередь уничтожить переработку.

Общественности парка, партийному и рабочему комитету вместе с лучшими стахановцами-шоферами надо повести решительную борьбу с авариями и аварийщиками.

Успех борьбы с авариями зависит также от повседневной заботы о людях. Между тем бытовое обслуживание водителей в парке поставлено плохо. Шоферам, приехавшим в парк в обеденный перерыв, приходится тратить больше часа на ожидание обеда. В буфете всегда очереди, ассортимент продуктов беден, нехватает стаканов, ножей, вилок и т. д.

Кое-как наспех пообедав, шофер бежит к машине, так как он уже опаздывает с выездом. Все это, несомненно, сказывается на работе стахановцев.

К стахановской годовщине парк пришел с неплохими показателями. Но эти показатели могли бы быть намного лучше.

Ник. Викторов

ВЫПОЛНИМ ДОСРОЧНО ГОДОВОЙ ПЛАН

На 2-й автобазе Мосавтотреста (Союзтранс) стахановское движение началось 10 октября 1935 г.

В числе 14 лучших шоферов базы, инициаторов стахановского движения, были тт. Кричевский, Самошкин, Михайлов, Константинов, Корешков, Александров и другие.

Инициативу передовых водителей быстро подхватила остальная масса шоферов, производственных рабочих и грузчиков, давших высокие образцы работы и новые рекордные производственные и качественные показатели.

Рост стахановского движения на базе характеризуется следующими цифрами. К началу движения, в октябре 1935 г., база имела 46 стахановцев, на 1 января 1936 г. их было уже 383, на 1 апреля — 590, на 1 июля — 682.

Цех за цехом переходили на стахановские методы работы, и уже к апрелю этого года производство в подавляющем большинстве (на 70%) стало стахановским.

С ростом стахановского движения из месяца в месяц росла и производительность труда на базе. Это характеризуется следующими цифрами:

	Выполняющих план (в %)	
	шоферов	грузчиков
В августе 1935 г. (до стахановского движения)	30	17
В октябре 1935 г. (начало стахановского движения)	40	28
Январь 1936 г.	55	70
Март	63	85
Май	72	82
Июль	65	88

Рост стахановского движения и производительность труда, перевыполнение стахановцами производственных и качественных показателей не замедлили отразиться на работе базы в целом. 2-я автобаза, ранее систематически находившаяся в прорыве, **досрочно выполнила план I квартала и первого полугодия 1936 г.**

Вот сравнительные данные по некоторым показателям работы базы в 1935 г. и 1936 — стахановском году при одинаковом составе парка.

По грузообороту (в абсолютных цифрах)

	1935 г.	1936 г.	%
Тоннокилометры			
I квартал (в тыс.)	4 833	9 153	190
II " " " " " " "	5 346	7 650	143
Тонны			
I квартал (в тыс.)	205	311	150
II " " " " " " "	259	360	140

Одновременно резко сократился и простой машин в ремонте. Так, по основной марке машин ЯГ-4 простой в ремонте № 2 в среднем на одну машину составил:

В III квартале 1935 г.	19 дней
В октябре 1935 г.	9,6 дня
В январе 1936 г.	5,4 "
В апреле 1936 г.	4,5 "
В июле 1936 г.	4,2 "

Соответственно рос и коэффициент использования парка; так за 1935 г. в целом он соста-

влял 0,691, в I квартале 1936 г. — 0,896, а во II квартале — 0,818.

Подводя итоги работы базы к годовщине стахановского движения, необходимо отметить, что в последние два месяца и особенно в июле, были большие перебои в работе в связи с недостачей резины. Ослабло также руководство стахановским движением как со стороны хозяйственников, так и партийной и профсоюзной организаций, что сказалось на выполнении производственной программы базы в целом.

Сейчас руководство базы поставило перед собой задачу — в ближайшее время удвоить ряды стахановцев, вести решительную борьбу с лодырями, нытиками, с людьми, не обеспечивающими роста стахановского движения, борьбу за лучшие производственные показатели, за успешное выполнение новых норм, за досрочное выполнение и перевыполнение годовой программы.

Большинство лучших ударников, стахановцев базы успешно выполняет и перевыполняет новые нормы. Все цеха производственных мастерских в июле в целом выполнили новые нормы: механический цех — на 115,3%, слесарный — на 116,2%, цех плановых ремонтов — на 119%, электроцех — на 162,8% и т. д.

Лучшие шоферы-стахановцы также перекрывают новые нормы и соответственно увеличился и их заработок. Так, шофер Белов заработал 583 руб., шофер Иванов — 634 руб., Матвеев — 907 руб. Хорошие образцы работы показывают шоферы Михайлов, Тайков, Архипов и другие, которые могут служить примером, как надо работать и бороться за выполнение плана и новых норм.

Нач. 2-й базы Мосавтотреста
Л. Кожемяко

НОВЫЕ НОРМЫ — НОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

Ростовский автобусный парк сравнительно небольшой — он насчитывает 18 автобусов марки ЗИС.

Руководство парка решительно взялось за перестройку работы. С этой целью был проведен ряд совещаний инженерно-технического персонала с лучшими стахановцами.

Прежде всего было покончено с уравниловкой, где работники парка переведены на сдельную оплату труда. До этого зарплата шоферов была построена следующим образом. Шофер 1-й категории получал 308 руб. в месяц, шофер 2-й категории — 256 руб., а при выполнении месячного плана машиной зарплата повышалась: шоферу 1-й категории — до 385 руб., шоферу 2-й категории — до 320 руб.

С введением сдельщины стали платить за пройденный километраж и за количество перевезенных пассажиров.

До 1936 г. шофер 2-й категории получал не больше 320 руб. в месяц. Сейчас 75% из них зарабатывают от 500 до 600 руб. в месяц, а лучшие стахановцы — по 800 руб. и больше.

Вторым мероприятием был пересмотр норм межремонтных пробегов. До 1936 г. каждый автобус на 6-й день работы становился на профилактику. В этот день машина на линию не выходила. Следовательно, каждый автобус непроизводительно простаивал ежемесячно 5 дней, что составляло для всего парка 1 440

маш/час. Теперь профилактический ремонт производится на 10-й день.

Соответственно с этим были изменены нормы ремонтов № 2 и № 3. Ремонт № 2 старых машин производится через 40 тыс. км, а новых — через 50 тыс., а ремонт № 3 соответственно через 75 тыс. и 80 тыс. км. Такие сравнительно небольшие нормы установлены из тех соображений, что большинство наших машин почти прошло амортизационные сроки.

Лучшие стахановцы дали свои нормы пробега без ремонта № 2 от 75 тыс. до 110 тыс. км. Две бригады на новых автобусах (полученных в сентябре 1935 г.) взяли обязательство пройти по 170 тыс. км с одним ремонтом № 2.

В результате всех этих мероприятий парк добился того, что коэффициент использования с 0,60 поднялся до 0,82, причем в апреле и мае он доходил до 0,90. Однако отсутствие запчастей для перехода на агрегатный ремонт не дало возможности закрепить эту цифру.

Характерны данные о расходе горючего. С января по июнь парк сэкономил 89 354 л бензина, что в переводе на деньги дает 66 121 руб. С июня коллектив шоферов по собственной инициативе снизил норму горючего с 300 г на километр до 260 г и уже при этой норме за июнь и июль добился экономии 21 043 л.

г. Ростов н/Д Шофер Н. Богомолов

Закрепим завоеванные позиции

В I квартале этого года Острогожский автопарк Воронежского автогужтреста не выполнил планового коэффициента использования парка (дал 66,5 вместо плановых 68).

Обсудив создавшееся положение на производственном совещании, стахановцы парка пришли к заключению, что невыполнение плана явилось результатом малого межремонтного пробега, значительных простоев машин в ремонте и плохого качества ремонтов № 0 и № 1.

Выявив эти причины, стахановцы поставили перед дирекцией треста вопрос об увеличении межремонтного пробега в следующих размерах:

Марка машин	Вид ремонта	Старые нормы пробега (в км)	Новые нормы пробега (в км)
ГАЗ-АА	№ 1	500	1 000
ГАЗ-АА	№ 2	9 750	10 000
ГАЗ-АА	№ 3	29 250	30 000
ЗИС-5	№ 1	650	1 000
ЗИС-5	№ 2	18 000	17 000
ЗИС-5	№ 3	39 000	51 000

Увеличивая нормы межремонтного пробега, стахановцы обратили особое внимание на ка-

чество выполнения профилактических ремонтов № 0 и № 1. Для этого к каждому из трех машин был прикреплен шофер-бригадир, который участвует вместе со слесарями в ремонте прикрепленных машин, следит за техническим состоянием их и является подменным шофером, когда один из трех выходной. Простой машин в ремонте № 1 с 16 час. был снижен до 8 час.

Эта перестройка работы дала положительный результат во II квартале. Средний коэффициент использования парка в этом квартале составил уже 85, т. е. план был перевыполнен на 18%. Кроме этого повысился и процент экономии горючего. Если в I квартале парк сэкономил 618 кг или 5,4% горючего, то во II квартале экономия выразилась в 1 149 кг или 7,2%.

Последние данные показывают, что в первом месяце III квартала коэффициент использования парка составлял 92,6, а это говорит о том, что стахановцы парка сумели закрепить достижения II квартала.

Лучшими стахановцами парка являются шоферы Луганский и Олемский, выполняющие план — первый на 160% и второй на 150%, слесарь-бригадир т. Никишаев (выполняет план на 237%), слесарь т. Демин, кузнец т. Чередников и другие.

Опыт работы Острогожского парка переносится в остальные парки треста.

Инж. Николаевский

Замечательный пробег завершен

2 июня в Горьком был дан старт автопробегу, организованному спортивным обществом «Динамо» по маршруту Горький — Памир — Москва — Горький.

В длинный и тяжелый путь вышли семь автомобилей Горьковского автозавода им. Молотова — два лимузина «М-1», две открытые легковые газовки, две полутонки «пик-ап» и одна экспериментальная трехоска. В пробеге не было ни одного шофера-профессионала. В качестве водителей и контролеров участвовали 16 спортсменов-автомобилистов — членов общества «Динамо».

По протяжению этот пробег самый большой в истории автопробегов Союза. Всего было пройдено 12 300 км — на 2 800 км больше, чем путь участников каракумского пробега.

Выйдя из Горького, машины направились на Чебоксары, прошли по отличным дорогам Чувашии и через пять дней достигли Гурьева, подойдя к пустыне Усть-Урт. Дальше путь лежал по пескам Кара-Кумов на Ашхабад, к гористой границе Ирана, к Бухаре, Самарканду. Затем — Киргизия, снежные перевалы Памира высотой до 5 000 м, долина реки Пяндж и наконец — Хорог — итог первой половины пути.

Каракумскую пустыню колонна пробега пересекла в самое жаркое время. Температура доходила до 68°. Сыпучие барханные пески и вязкий солончак преграждали дорогу автомо-

биям. Приходилось преодолевать исключительные трудности. Машины должны были взбираться на 15-метровые барханы под углом в 50°. Но люди неустанно двигались вперед, выстилая путь ветвями саксаула, вытаскивая, если нужно, машины на руках.

В обратный путь машины шли через бескрайние степи Казахстана, пески приуральских пустынь, дикие отроги Уральского горного хребта. Пройдено всего 20 краев и областей и в том числе 10 национальных республик.

Пробег проведен в исключительно сжатые сроки. 12 300 км машины пробежали за 51 ходовой день со средней скоростью — 240 км в день.

Несмотря на весьма трудные условия пробега, в пути не было ни одной аварии, ни одного несчастного случая. Все машины прибыли в Горький в хорошем состоянии и вполне пригодны к дальнейшей эксплуатации.

Прекрасно зарекомендовали себя в пробеге новые советские лимузины «М-1». Они показали отличную проходимость, прочность, выносливость, проделав огромный и тяжелый путь без единого ремонта.

Повсюду трудящиеся страны встречали с любовью участников пробега и новые советские лимузины, наглядно демонстрировавшие успехи нашей социалистической техники.

Автомобиль ЗИС-101

Инж. Е. АРМАНД

Спроектированный конструкторами завода им. Сталина автомобиль ЗИС-101 ярко отражает тенденции современного автостроения по созданию мощного, быстроходного легкового автомобиля.

Мы создали свой, советский красивый и вместительный автомобиль типа «люкс».

База автомобиля ЗИС-101 почти одинакова с базами таких автомобилей, как Паккард, Кадиллак, Линкольн (3 605 мм). Колея передних колес, равная 1 510 мм и задних 1 550 мм, придает автомобилю значительную устойчивость на поворотах. Вес автомобиля вместе с семиместным кузовом типа лимузин — около 2 450 кг. Вес шасси без кузова — 1 500 кг. Максимальная скорость автомобиля 115—120 км/час.

Рама, чрезвычайно солидной и жесткой конструкции, имеет посредине Х-образную поперечину. Для увеличения жесткости передней части рамы концы поперечины входят внутрь лонжеронов, образуя жесткую коробчатую балку, и продолжены до передней поперечины рамы. Сзади рама имеет две солидных поперечины, связывающие задние концы лонжеронов в одну жесткую систему. Рама подвешена на четырех полуэллиптических рессорах, работающих совместно с четырьмя гидравлическими амортизаторами двойного действия.

При наличии шин низкого давления размером $17 \times 7,50''$, подвеска дает большую мягкость даже при езде по булыжнику.

Двигатель автомобиля ЗИС-101 (рис. 1) имеет 8 цилиндров, расположенных в линию. Диаметр цилиндра — 85 мм, ход поршня — 127 мм. Рабочий объем цилиндров — 5,76 л. Как и у большинства современных двигателей, степень сжатия спроектирована 5,5 : 1. Максимальная мощность двигателя — 110 л. с. при 3 200 об/мин. Все восемь цилиндров отлиты в один блок и в одно целое с верхним картером двигателя. Материал цилиндров — чугун. Головка блока — сменная, отлита также из чугуна. Камеры сжатия обработаны, что позволяет иметь одинаковое сжатие во всех цилиндрах двигателя. Алюминиевые поршни имеют 4 кольца (два компрессионных и два

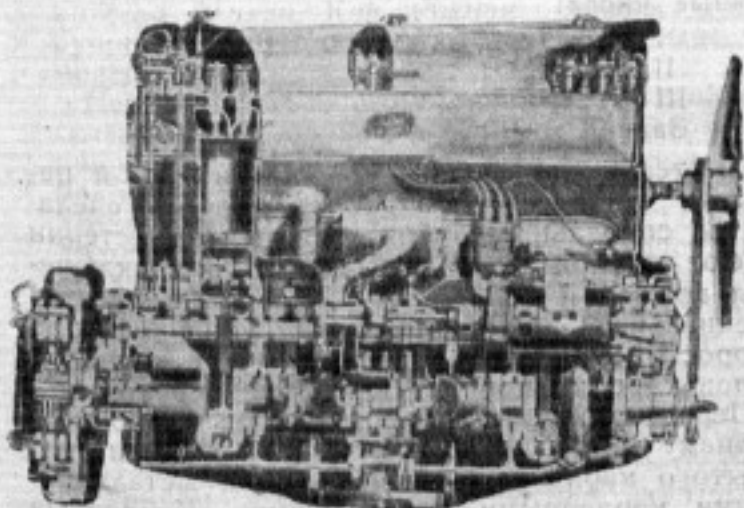


Рис. 1. Продольный вид двигателя

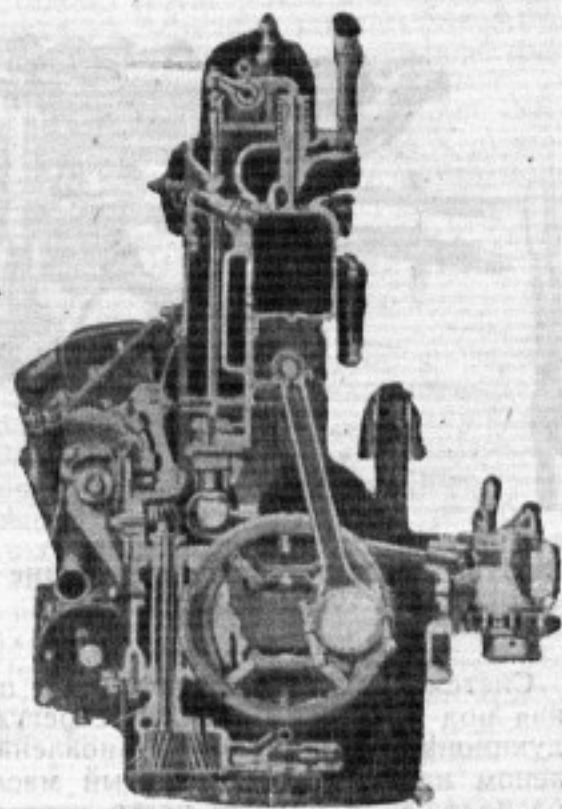


Рис. 2. Поперечный вид двигателя

маслених). Шатун двутаврового сечения имеет разрез в верхней головке для закрепления поршневого пальца. Коленчатый вал лежит на 5 подшипниках со стальными вкладышами, залитыми баббитом.

Для полной уравновешенности вал имеет на щеках противовесы и снабжен демпфером (гасителем крутильных колебаний), предохраняющим его от появления чрезмерных напряжений, вследствие возникновения крутильных колебаний. Нижний картер двигателя (рис. 2), штампованный из одного куска, служит резервуаром для смазки. Клапаны верхние, подвесные, расположены в головке блока и имеют различный диаметр.

Всасывающий клапан больше выхлопного. Кулачковый вал расположен в картере двигателя с правой стороны и приводится во вращение парой косозубчатых шестерен. Для бесшумности работы на кулачковом валу поставлена текстолитовая шестерня, а на коленчатом — стальная. Кулачки имеют форму, обеспечивающую плавный подъем и бесшумную работу распределения. Привод к клапанам осуществлен при помощи толкателей с роликами, длинных трубчатых штанг и коромысел. Коромысла надеты на длинную полую ось, закрепленную в кронштейнах на головке двигателя. Всасывающий трубопровод для равномерного распределения смеси по цилиндрам разбит на два отдельных трубопровода. Один питает цилиндры 1, 2, 7 и 8, другой — цилиндры 3, 4, 5 и 6.

Карбюратор (рис. 3) типа «Марвель» имеет две смесительных камеры и одну общую поплавковую камеру. Качество смеси регулируется автоматическими заслонками, изменяющими разрежение над устьями жиклеров, благодаря чему меняются условия истечения бензина из жиклеров в соответствии с режимом работы двигателя. Для лучшего испарения топлива всасывающая система двигателя снабжена подогревом с автоматической регулировкой температуры при помощи специального термостата.

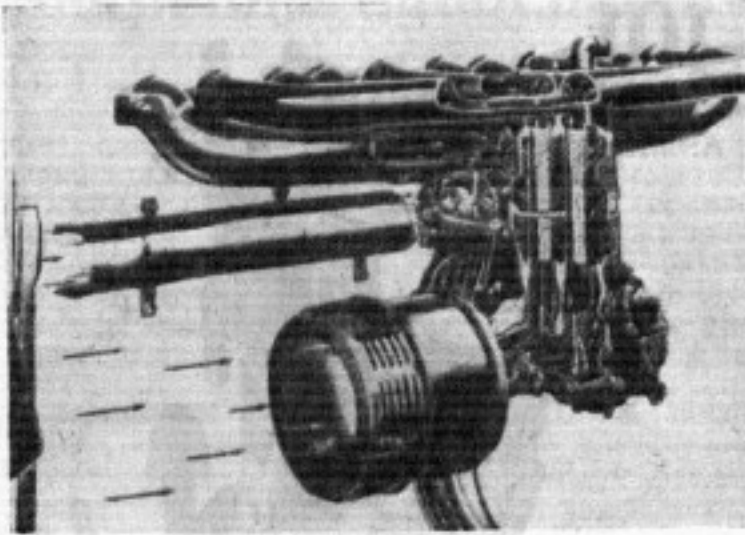


Рис. 3. Карбюратор, всасывающие коллекторы и подогрев

Система смазки двигателя — принудительная под давлением. Давление регулируется редукционным клапаном, установленным на масляном насосе. Шестеренчатый масляный насос расположен в нижней части картера и приводится в движение от винтовой шестерни на кулачковом валу. Температура масла регулируется охлаждающей двигатель водой, для чего установлен специальный масляный радиатор (рис. 4). Для отвода паров воды и горючего, а также выхлопных газов, проникающих в картер двигателя, имеется специальная вентиляция картера (рис. 5).

Охлаждение двигателя — принудительное, при помощи центробежной помпы, получающей вращение от вала динамо. Радиатор — сотовый, укреплен на раме впереди двигателя. В системе охлаждения установлен термостат, регулирующий температуру охлаждающей воды.

Вентилятор — четырехлопастный, крепится к передней стенке блока цилиндров и вращается ремнем от шкива на коленчатом валу двигателя. Зажигание — батарейное, комбинированный прерыватель — распределитель с автоматической регулировкой опережения установлен в крышке динамо. Свечи 18 мм расположены в головке цилиндров наклонно между клапанами. На раме установлен аккумулятор емкостью 160 а/ч. Напряжение аккумулятора — 6 вольт.

Бензиновый бак подвешен к задним попере-



12 Рис. 4. Масляный радиатор

чинам рамы и имеет емкость 85 литров. Этого количества горючего хватает примерно на 350 км пути. Подача горючего производится комбинированными бензовакуумными насосами, установленными на двигателе. Кроме диафрагмы, подающей бензин, — насос имеет диафрагму, создающую вакуум, необходимый для хорошей работы стеклоочистителя в то время, когда двигатель работает на больших оборотах. На бензобаке установлен электрический бензомер, показания которого выведены на передний щиток к водителю.

Сцепление двухдисковое, сухое с фрикционными накладками из прессованного феродо (рис. 6). Выключение сцепления производится от ножной педали. Сцепление снабжено буферными пружинами, смягчающими резкие толчки при неаккуратном включении.

Коробка передач крепится к фланцу картера маховика и составляет с двигателем один агрегат, устанавливаемый на раме на 5 точках. В местах крепления двигателя и коробки к раме имеются резиновые прокладки, погло-

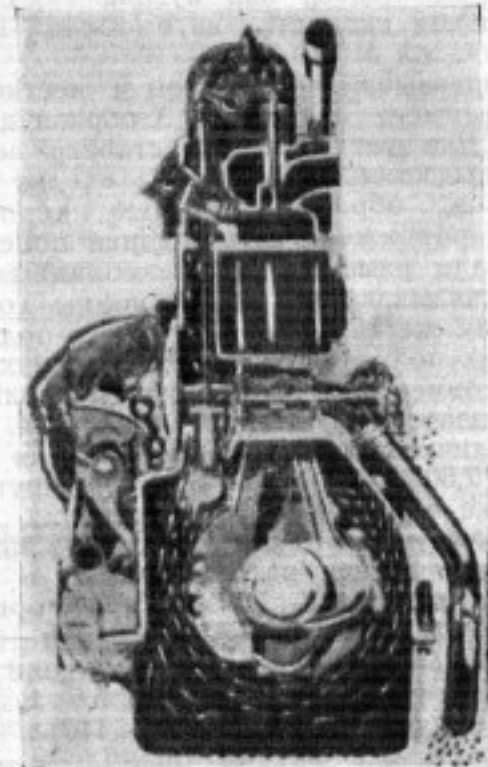


Рис. 5. Вентиляция картера двигателя

щающие вибрацию двигателя и предохраняющие лапы его от перекосов рамы. Коробка передач трехскоростная — двухходовая. Передаточные числа:

I передача	2,89:1
II "	1,75:1
III "	1:1
Задний ход	3,51:1

Шестерни постоянного зацепления и 2-й передачи для бесшумной работы коробки сделаны со спиральным зубом, остальные шестерни имеют прямой зуб. Для безударного включения прямой и 2-й передач, в коробке имеется специальный синхронизатор, уравнивающий скорости вращения первичного и вторичного валов коробки при переключении передач.

Передача крутящего момента от коробки к заднему мосту происходит при помощи открытого карданного вала с двумя металлическими карданными сочленениями. Карданные сочленения, вместо бронзовых втулок имеют

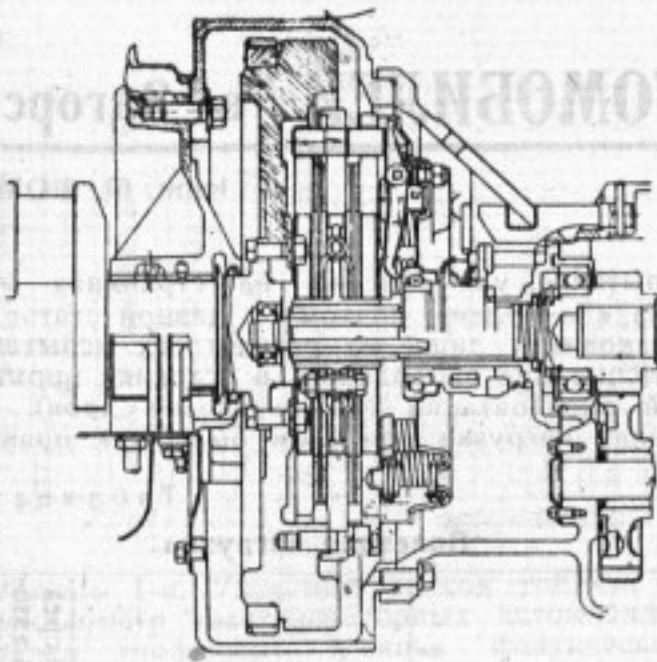


Рис. 6. Сцепление (разрез)

игольчатые роликовые подшипники, требующие значительно меньше ухода и смазки, чем обычные втулки.

Карданный вал выполнен из цельнотянутой тонкостенной стальной трубы.

Главная передача (рис. 7) осуществляется при помощи пары спиральных конических шестерен. Нормальное передаточное число — 4,45:1. Ведущая шестерня имеет 11 зубцов, ведомая — 49. Для горных дорог передаточное число 4,54:1.

Дифференциал с коническими шестернями имеет два сателита и две полуосевые шестерни, расположенные в целом неразъемном корпусе дифференциала. Благодаря наличию только двух сателитов крестовина дифференциала заменена гладким цилиндрическим пальцем. Во избежание заедания шестерен под сателиты и полуосевые шестерни положены тонкие брезентовые прокладки. Задняя ось штампована из двух половин и сварена дуговой электросваркой.

Полуоси — выемные, неразгруженного типа. На концах полуосей насажены на конусе и шпонке ступицы, к которым привертываются колеса.

Передача толкающего и скручивающего усилий происходит при помощи рессор.

Тормоза — самозатормаживающегося типа, двойного действия, имеют привод тросами от центрального тормозного вала. Для усиления действия тормозов в тормозную систему включен вакуумный усилитель, действующий от ножной педали. Как ножная педаль, так и ручной тормоз действуют на все четыре тормоза.

Передняя ось — штампованная, двутаврового сечения. Для лучшей стабилизации автомобиля поворотные шкворни передних кулачков имеют боковой наклон в 8° и верхний конец шкворня завален назад на $1,5^\circ$. Развал колес $1,5^\circ$. Продольная рулевая тяга обычной конструкции сделана из трубы и имеет регулировку длины для правильной установки рулевого колеса. Поперечная рулевая тяга расположена сзади оси и также имеет регулировку длины.

Рулевое управление расположено слева по ходу, имеет передаточное отношение 18,6:1, что делает руль легким и чувствительным. Механизм рулевого управления состоит из глобидального червяка и двойного ролика,

помещенных в картере из ковкого чугуна. Управление газом, зажиганием и освещением вынесено с руля на передний щиток автомобиля, на руле оставлена только кнопка электрического сигнала.

Колеса — штампованные, артиллерийского типа, имеют обод 17×5 и крепятся к ступицам при помощи 6 болтов с коническими подголовками. Рессоры — продольные, полуэллиптического типа, передняя рессора имеет длину 952 мм, задняя рессора — 1495 мм. При нагруженной машине задние рессоры почти выпрямляются.

Рессорные пальцы задних рессор и задних концов передних рессор имеют крупную резьбу на рабочей поверхности, служащей для установки рессор в поперечном направлении и способствующей длительному сохранению смазки. Рессорные втулки также имеют резьбу и выполнены из стали, передние пальцы передних рессор гладкие и работают в бронзовых втулках. Передние концы рессор укреплены в кронштейнах, задние концы подвешены на сержках. Передний конец левой передней рессоры укреплен с помощью специальной пружинной подвески антишумми.

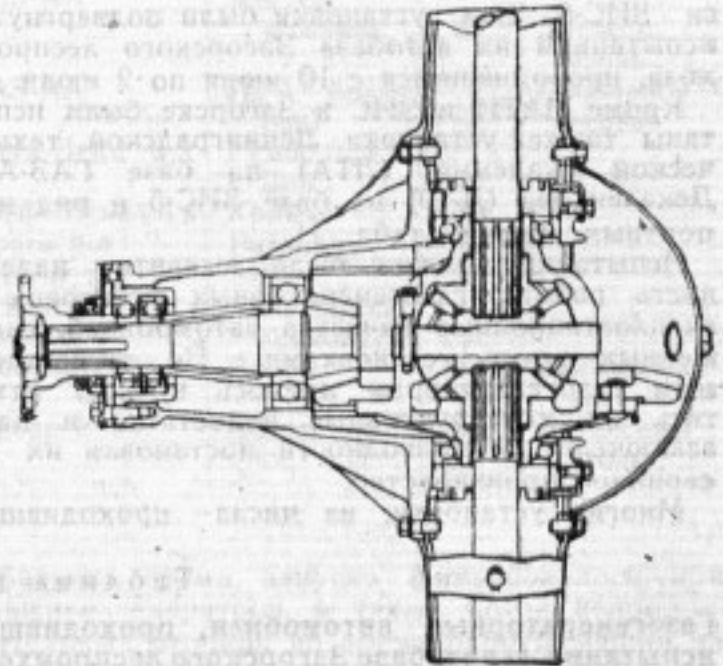


Рис. 7. Главная передача заднего моста

Кузов — семиместный, типа лимузин. Стеклопанель перегородка посередине отделяет переднее сиденье водителя от пассажиров. Кузов снабжен специальной вентиляцией, не дающей сквозняка при езде. Для удобства в зимнее время внутри кузова установлено воздушно-водяное отопление; нагретый воздух циркулирует при помощи специального вентилятора.

На переднем щитке помещен ряд приборов, облегчающих водителю управление автомобилем. На щитке установлены часы, спидометр, счетчик километров, указатель температуры охлаждающей воды и давления масла, амперметр и бензомер. В кузове установлен радиоприемник, дающий возможность во время езды принимать радиопередачи. Управление приемником находится на переднем щитке.

Таким образом ЗИС-101 представляет собой тип комфортабельного автомобиля, оборудованного по последнему слову автомобильной техники.

Расходы на топливо и смазку не выше, чем у однотипных американских автомобилей.

ИСПЫТАНИЕ ГАЗОГЕНЕРАТОРНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ в Загорске

Инж. Ф. ФОМИН

Газогенераторные установки для автомобилей у нас строятся сравнительно давно. Однако до последнего времени это дело находилось преимущественно в руках одиночек-энтузиастов. Ни одно учреждение газогенераторами по-серьезному не занималось. Между тем, с развитием автотранспорта и необходимостью экономии бензина вопрос использования твердого топлива (древесины, угля и пр.) с каждым новым годом приобретает все более актуальное значение.

В связи с этим Научному автотракторному институту (НАТИ) и автомобильному заводу им. Сталина (ЗИС) было поручено сконструировать газогенераторные установки, отвечающие современным требованиям. К началу июня этого года НАТИ сконструировал газогенераторы на шасси ГАЗ-АА, а ЗИС—на шасси ЗИС-8. Эти установки были подвергнуты испытаниям на автобазе Загорского леспромхоза, проводившимся с 10 июня по 2 июля.

Кроме НАТИ и ЗИС в Загорске были испытаны также установки Ленинградской технической академии (ЛТА) на базе ГАЗ-АА, Декаленкова (Д-10) на базе ЗИС-5 и ряд импортных машин (табл. 1).

Испытание должно было выявить надежность работы газогенераторных установок и эксплуатационные качества автомобилей, снабженных этими установками. По отечественным газогенераторам имелось в виду отметить их конструктивные недостатки и дать заключение о пригодности постановки их на серийное производство.

Многие установки, из числа проходивших

Таблица 1

Газогенераторные автомобили, проходившие испытания в автобазе Загорского леспромхоза

Марка автомобиля	Новин, тоннаж	Газогенератор	Топливо
ГАЗ АА	1,5	НАТИ—1-й вариант	Древ. чурки
ГАЗ-АА	1,5	НАТИ—2-й вариант	" "
ГАЗ-АА	1,5	НАТИ-угольная	Древесный уголь
ГАЗ АА	1,5	Ленингр. лесотехн. академ.	Щепы (дробл. дерево)
ЗИС	3	ЗИС	Древ. чурки
ЗИС-5	3	Д-10 (Декаленкова)	" "
Фаун-Дейц	6	Гумбольд-Дейц	" "
Греф-Штифт	4	Кромаг	" "
Прага	3	Витковиц	" "
Панар-Левассор	3	Панар	Древесный уголь
Бюссинг-Наг	6	Виско	Древесный уголь

испытание, уже описаны на страницах журнала «За рулем», поэтому в данной статье мы остановимся лишь на результатах испытания.

Испытание проводилось в условиях нормальной эксплуатации (по перевозке дров). Полезная нагрузка при этом была, как правило,

Таблица 2

Полезная нагрузка

Марка автомобиля	Тип газогенератора	Фактическая средняя нагрузка автомобиля за время испытания (т)
ГАЗ-АА 1,5 т	НАТИ—1-й вариант	1,53
ГАЗ-АА 1,5 т	НАТИ—2-й вариант	1,58
ГАЗ-АА 1,5 т	ЛТА (щепная)	1,61
Фаун 6 т	Гумбольд-Дейц	6,2
Греф-Штифт 4 т	Кромаг	4,0
Прага 3 т	Витковиц	2,54
ЗИС 3 т	ЗИС	3,0
ЗИС-5	Д-10 (Декаленков)	2,75

Древесно-угольные

Панар-Левассор 3 т	Панар	4,4
Бюссинг 6 т	Виско	4,7
ГАЗ-АА 1,5 т	НАТИ-угольная	1,75

не ниже номинальной, не считая веса газогенераторной установки (табл. 2). Дорога проходила по пересеченной местности (максимальный угол подъема 4°20') с булыжным покрытием, которое в большей части имело выбоины. Машины были поставлены во всех отношениях в совершенно одинаковые условия.

Расход топлива. В качестве топлива для древесных установок применялись березовые чурки влажностью от 11 до 16%, а для древесно-угольных—уголь твердой породы влажностью до 5%. Газогенератор Ленинградской лесотехнической академии работал на дробленом дереве. Эту установку авторы называют щепной и многие, повидимому, считают, что она работает на щепе, являющейся отходом при обработке дерева. В действительности это не так. Под щепой нужно понимать дробленое дерево, получаемое на специальной дробилке. После дробилки эта щепы должна быть просеяна, так как мелочь засоряет установку и она отказывается работать.

В табл. 3 приведен расход топлива на 100 км пути, а на диаграмме 1—удельный расход топлива. Последний подсчитывается по суммарному километражу при движении с грузом и без груза и только по полезной нагрузке.

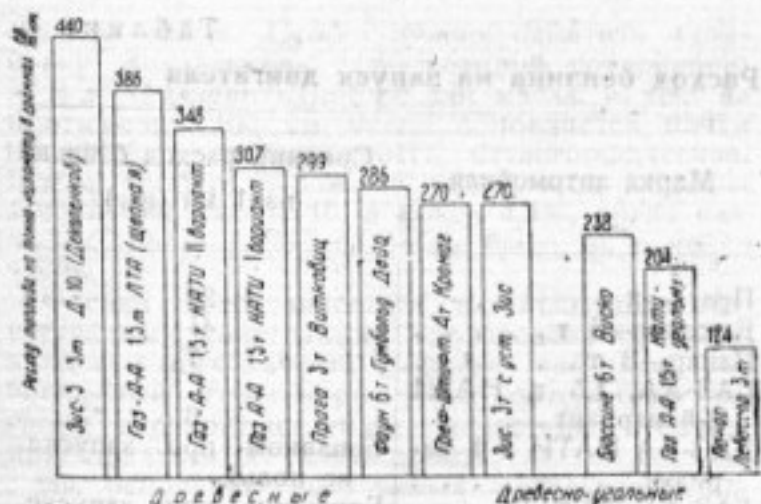


Диаграмма 1-я. Удельный расход топлива на тоннокилометр газогенераторных автомобилей (нагрузка [полезная] средняя фактическая, километраж суммарный с грузом и без груза)

Из этой таблицы видно, что наиболее экономичной машиной из полуторатенок оказалась машина с древесной газогенераторной установкой НАТИ—1-й вариант, показавшая расход топлива в 47 кг на 100 км пути, на втором месте НАТИ—2-й вариант (55 кг) и на третьем ЛТА (62 кг).

Из 3-тонных (отечественных) машин хорошие результаты показала установка ЗИС. У нее расход оказался равным 81 кг на 100 км, тогда как у Д-10 (Декаленкова) он доходил до 121 кг. У Д-10 в указанную цифру не вошел ночной прогар топлива, что еще больше повысило бы расход. Установку Д-10 следует признать весьма неэкономичной.

Небольшой расход топлива у автомобиля Прага нехарактерен, так как эта машина ходила с недогрузкой. Греф-Штифт по расходу топлива оказался достаточно экономичным.

Из древесно-угольных газогенераторных машин лучший результат по расходу топлива показал Панар. На втором месте стоит НАТИ-угольная, для которой желательнее добиться более низкого расхода топлива.

Данные диаграммы 1 находятся в соответствии с табл. 3 и достаточно наглядно характеризуют экономику всех машин в отношении расхода топлива. В табл. 4 приведены данные дальности действия испытанных машин (с учетом расхода топлива и емкости бункера).

Динамика автомобилей. Динамика автомобилей оценивалась контролерами по средним техническим скоростям и по способностям машин преодолевать подъемы. Скорости учитывались ежедневно при движении с грузом и без груза. В диаграмме 2 дается среднее значение технических скоростей за все время испытания при движении с грузом.

Нужно отметить, что большинство машин показало вполне удовлетворительные средние технические скорости, причем скорости лимитировались не тяговыми качествами автомобилей, а состоянием дороги. При наличии лучшей дороги средние технические скорости могли бы быть более высокими.

В конце испытания все древесные машины были опробованы на щепе (дробленой березе), поэтому в диаграмме 2 технические скорости приведены как при работе на чурках,

так и на щепе. Как видно из диаграммы, некоторые машины при работе на чурках показали по скоростям лучшие результаты, чем на щепе, однако, это не значит, что они могут быть немедленно переведены на щепу. На щепе установки быстрее засорялись и кроме того у них появлялись признаки засмоления.

Таблица 3

Расход топлива

Марка автомобиля	Генератор	Расход топлива на 100 км пути (в кг)	Топливо
ГАЗ-АА	НАТИ—1-й вариант	47	
ГАЗ-АА	НАТИ—2-й вариант	55	
ГАЗ-АА	НАТИ-угольная	35,5	Древесный уголь
ГАЗ-АА	ЛТА (щепная)	62	Дробленое дерево
Фаун-Дейц 6 т	Гумбольд-Дейц	177	
Греф-Штифт 4 т	Кромаг	108	
Прага 3 т	Витковиц	46	
ЗИС 3 т	ЗИС	81	
ЗИС-5 3 т	Д-10 (Декаленкова)	121	
Бюссинг 6 т	Виско	112	Древесный уголь
Панар 3 т	Панар	54,5	Древесный уголь

Запуск. Время запуска фиксировалось при розжиге генератора, а также после непродолжительных стоянок во время работы машин на линии. Все данные по запуску указаны в диаграммах 3 и 4. Приемлемым временем запуска при розжиге генератора следует признать время до 10 мин. и после непродолжительных стоянок (до 20 мин.) порядка 1 мин. Время запуска, показанное машиной ЗИС с установкой Д-10 (38 мин.), является чрезмерно большим.

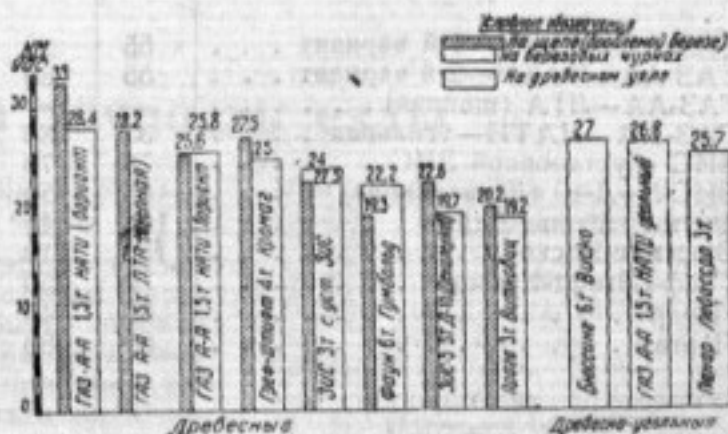


Диаграмма 2. Средние значения технических скоростей газогенераторных автомобилей при движении с грузом и без груза

Расход бензина на запуск двигателя

Марка автомобиля	Средний расход бензина на 1 км (в г)
Прага—3 т	24
Бюссинг—6 т	41
Панар—3 т	7
ГАЗ-АА, 1,5 т, НАТИ 2-й вариант	6
ГАЗ-АА НАТИ 1-й вариант	Бензином при запуске не польз.
ГАЗ-АА ЛТА	Бензином при запуске не польз.
ЗИС с установкой ЗИС	Бензином при запуске не польз.
Фаун—6 т	Бензином при запуске не польз.
Греф-Штифт	Не учтен
ЗИС-5 Д-10	"
ГАЗ-АА НАТИ-угольн.	"

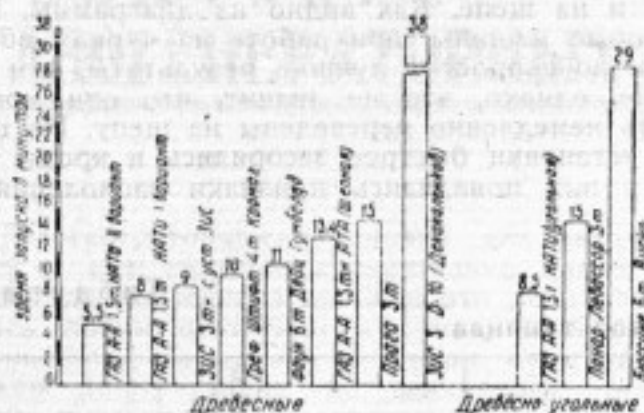


Диаграмма 3. Время запуска газогенераторных автомобилей, включая розжиг генератора

Часть машин все время запускали на газе, а часть иногда на бензине. У первых или вовсе отсутствовало оборудование для пуска на бензине или же в качестве опыта бензином во время испытания не пользовались. В таб. 5 приведен расход бензина при запуске, подсчитанный в граммах на 1 км. Расход у Панара и НАТИ—2-й вариант получился небольшой, у Праги и Бюссинга он велик.

Газогенераторную установку без карбюратора многие считают верхом совершенства. По нашему мнению, для облегчения запуска (не во всех случаях) и особенно для гаражного маневрирования газогенераторная машина должна быть обязательно оборудована карбюраторами. Иначе в эксплуатации с машинами будет много возни, так как нельзя по каждому случаю разводить генератор и кроме того не везде это допустимо. Важно лишь, чтобы машина не работала на бензине там, где она может работать на газе.

В работе газогенераторных двигателей первостепенное значение имеет расход и качество масла. Срок службы двигателя во многом

зависит от качества масла, а последнее—от совершенства конструкции генератора в целом. В связи с этим во время испытаний масло подвергалось физико-химическому исследованию. Данные анализа приведены в табл. 6, в которой указан также примерный срок

Таблица 6
Расход масла и примерный срок его службы

Наименование машин и газогенерат. установок	Расход масел (в л) на 100 км пробега	Доливка свежего масла на 100 км пути	Примерный срок службы масла (в км)	Примечание
ГАЗ-АА—НАТИ 1-й вар.	0,83	0,41	1 000	
ГАЗ-АА—НАТИ 2-й вар.	0,93	0,46	1 000	
ГАЗ-АА—НАТИ-угольная	—	—	500	Фильтр новый с двойными мешками
ГАЗ-АА—ЛТА (щепная)	1,68	0,73	500	
ЗИС с газогенер. ЗИС	0,92	0,42	1 000	
ЗИС с газогенер. Д-10	6,8	6,2	—	Учесть невозможно
Фаун-Дейц с газогенер. Гумбольд-Дейц	4,94	1,24	750	
Греф-Штифт с Кромаг	1,67	0,34	900	
Прага с Витковниц	1,06	0,4	900	
Панар-Левассор	1,81	0,66	1 000	Может быть увеличено до 2 000 км
Бюссинг с Виско	2,3	0,3	900	

Таблица 4
Дальность действия газогенераторных автомобилей¹

Марка автомобиля и тип газогенератора	Емкость бункера в кг	Дальность действия в км
ГАЗ-АА—НАТИ—1-й вариант	55	90
ГАЗ-АА—НАТИ—2-й вариант	55	80
ГАЗ-АА—ЛТА (щепная)	—	—
ГАЗ-АА—НАТИ—угольная	35	80
ЗИС с установкой ЗИС	75	70
ЗИС-5—Д-10 (Декаленкова)	85	50
Фаун-Гумбольд-Дейц	105	45
Бюссинг-Виско	150	110
Греф-Штифт-Кромаг	70	50
Панар	30	45
Прага	80	80

¹ Дальность действия определяется из расчета расхода топлива на $\frac{3}{4}$ емкости бункера для древесных машин и $\frac{4}{5}$ емкости для древесноугольных машин.

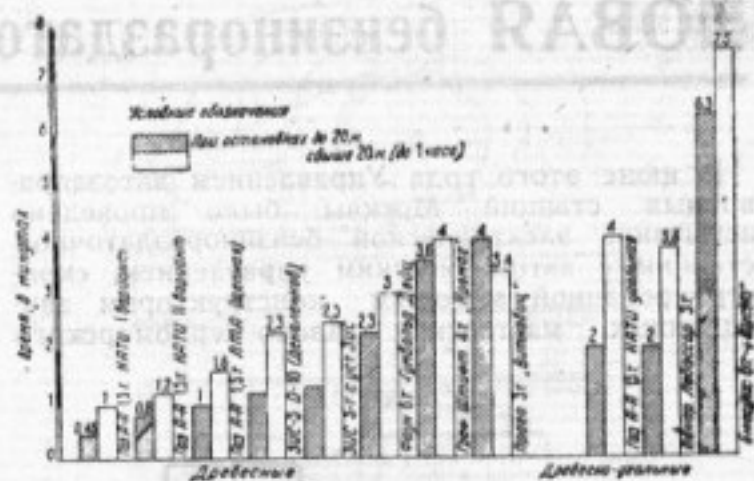
службы масла. Особо нужно отметить установку Декаленкова, для которой совершенно нельзя установить норму для масла. У нее на протяжении 100 км масло обновляется почти на 100%, а загрязненность катастрофическая. После пробега 813 км в масле этой машины получилось смолы 16, а кокса 4,3%, тогда как у ЗИС после 1125 км смолы было 10, а кокса 1,53%.

Оценка представленных на испытание отечественных конструкций произведена по совокупности всех качеств машины, так как современный газогенераторный автомобиль по своим эксплуатационным качествам должен приближаться к бензиновому.

На основании полученных результатов испытания комиссия рекомендовала для постановки на производство газогенераторные установки НАТИ—1-й вариант (на шасси ГАЗ-АА) и ЗИС (на шасси ЗИС-8).

У газогенератора НАТИ-угольная признана недоработанной очистка газа и кроме того выявлен ряд значительных конструктивных недостатков.

Установка Лесотехнической академии (ЛТА) признана также конструктивно недоработанной. Газогенератор Декаленкова, по сравнению



Запуск двигателя на остановках

с представленными образцами, устарел: при испытании он показал худшие результаты и кроме того в эксплуатации оказался антисанитарным. Дальнейшее производство и эксплуатация этой газогенераторной установки признаны нецелесообразными.

Троллейбус Ярославского автозавода

Красивый обтекаемой формы троллейбус — первенец Ярославского завода — недавно начал курсировать по улицам Москвы. «Выпущенный Ярославским автозаводом троллейбус по изяществу отделки, бесшумности, плавности хода, удобству управления, низкой посадке явится украшением столичного транспорта», — такую высокую оценку троллейбусу дали секретарь Московского комитета ВКП(б) т. Хрущев и председатель Моссовета т. Булганин.

Троллейбус бесшумен и комфортабелен, отопляется электричеством и радует глаз блеском тщательно отделанных никелем металлических частей. Машина во многом превосходит своих московских собратьев. Бросается в глаза удлиненный более изящный кузов, низкая посадка.

В троллейбусе — 50 мест, из них 34 для сиденья. Для более плавного хода заводом спроектированы и установлены на машине масляные амортизаторы, применены шины низкого давления, устроены

специальные подвески. Троллейбус снабжен пневматическими тормозами и автоматическим приспособлением для открытия и закрытия дверей.

В текущем году автозавод должен выпустить 250 машин: в августе — 30, в сентябре — 45, в октябре — 50, в ноябре — 60 и в декабре — 65. Для того чтобы наглядно оценить значение этого задания, достаточно сказать, что пока в Москве имеется только 62 троллейбуса.

Соревнование водителей на точность езды

Недавно в Ташкенте состоялся автопробег по маршруту Ташкент — Дальверзин — Ташкент расстоянием в 224 км на точность езды.

Ташкентский автоклуб поставил перед водителями условие — через 3 часа 15 минут после старта прибыть в Дальверзин и через столько же времени быть снова в Ташкенте. Так испытывалось умение водителей ориентиро-

ваться во времени: вести машину строго по часам.

Весь путь, который был известен далеко не всем водителям, нужно было пройти без остановок. За остановку по техническим причинам водителя штрафовали на 5 очков. За приход раньше срока или позднее — на 10 очков за каждую лишнюю минуту.

Победителем признан Аб-

рам Саркисянц — молодой шофер Гидрометуправления. Он привел свою машину на финиш ровно через 6 час. 30 мин. после старта. За ним не значилось ни одного штрафного очка. Второе место принадлежит полковнику В. И. Изотову, третье место разделили полковник Киршин и Баландия (Среднеазиатский военный округ).

НОВАЯ бензиназдаточная СТАНЦИЯ

Инж. ШКОЛЕНКО

В июне этого года Управлением автозаправочных станций Москвы было проведено испытание электрической бензиназдаточной станции с автоматическим управлением, сконструированной молодым конструктором авиационных мастерских Азово-Черноморского

крайосоавиэхима, инж. И. Клейзингером. Испытание показало техническое и экономическое превосходство этой станции перед имеющимися у нас импортными и союзными бензино-колонками.

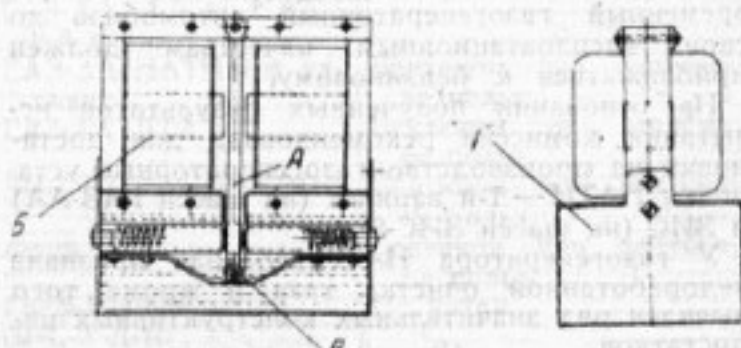
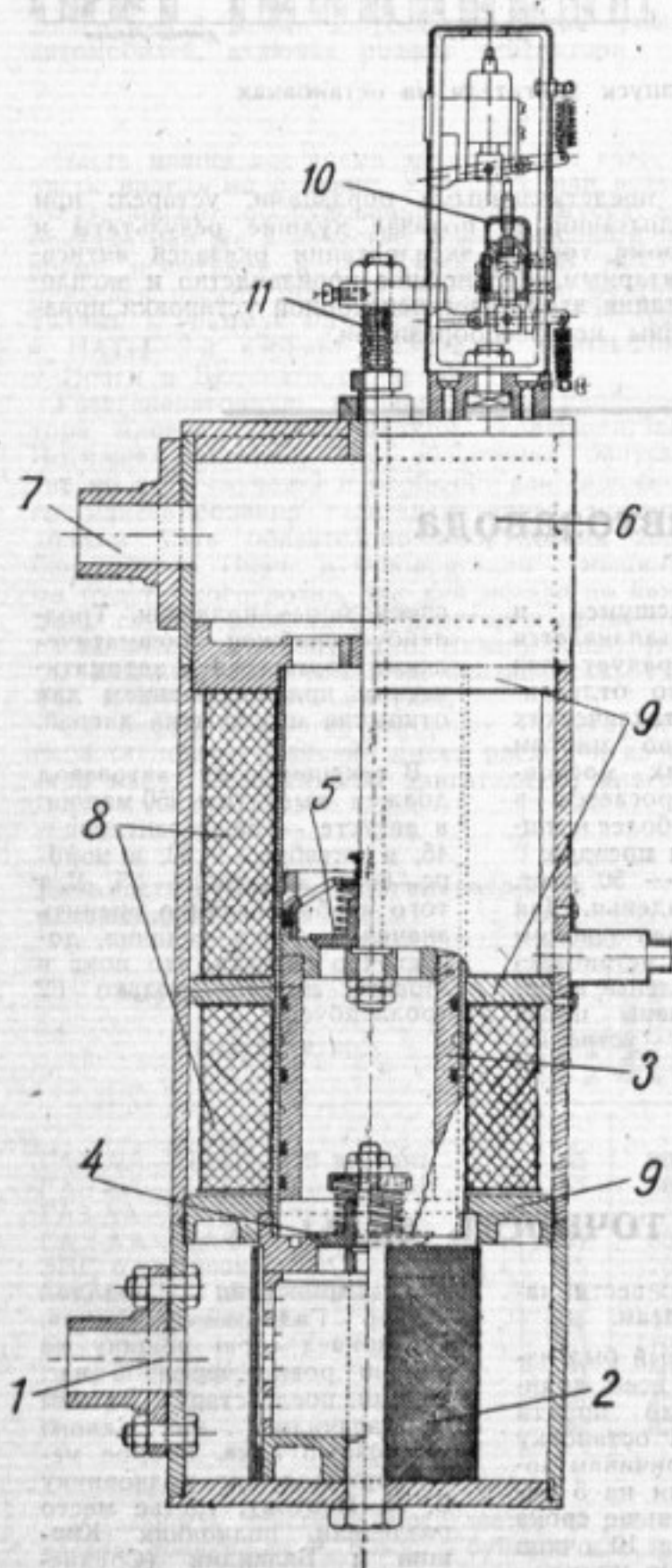


Рис. 2. Реле управления электронасоса

В существующих конструкциях привод в действие осуществляется физической силой заправщика или электромотором. В конструкции электроавтоматического агрегата применен специальный электромагнитный насос с дозирующим поршнем. Электромагнитный насос выполняет три функции: приводную, насосную и измерительную.

Для учета расхода горючего как разового, так и итогового имеется электрический счетчик, который может быть установлен в любом месте. Отпуск бензина фиксируется автоматически, что гарантирует точность.

Особенно интересно в данной конструкции, что управление агрегатом осуществляется на определенном расстоянии от места раздачи бензина. Это дает возможность вести диспетчерское управление аппаратурой непосредственно из помещения станции одному работнику при одновременном отпуске бензина нескольким автомобилям (в зависимости от количества агрегатов). Для этого используется специальный пульт управления с вращающимся диском с номерами (наподобие телефонного). Установив диск на нужный литраж, можно одним нажатием кнопки отпустить заранее заданное количество бензина. Выключение происходит автоматически.

По размерам и весу этот агрегат значительно меньше существующих конструкций ручных и моторных бензоколонок. Он состоит из следующих основных частей:

- 1) электромагнитного насоса с дозирующим поршнем и распределительным устройством;
- 2) реле управления электронасоса;
- 3) счетчика и
- 4) пульта управления.

Электромагнитный насос (рис. 1). Через фланец 1 бензин поступает по трубопроводам в нижнюю камеру 2, откуда при подъеме электромагнитного дозирующего поршня 3 через клапан 4 засасывает бензин в цилиндр. При опускании поршня нижний клапан 4 закрывается и под давлением бензина открывается клапан 5. Бензин через окно головки поршня проходит верхнюю часть цилиндра.

откуда поступает в дальнейшем в верхнюю часть камеры 6 и через фланец 7 в заправочный пистолет. Движение поршня осуществляется периодическим действием магнитного поля, создаваемого соленоидом 8, помещенными на цилиндре внутри железного магнитопровода 9.

Включение и выключение соленоидов осуществляется распределительным устройством 10, имеющим два передвижных контактора, которые включаются и выключаются головкой штока 11,двигающейся во время хода поршня от верхней до нижней мертвой точки.

Устройство реле (рис. 2). Железный якорь А имеет в нижней части контакт. Своей верхней частью он подвешен на оси. При помощи двух сердечников Б с насаженными на них соленоидными катушками якорь при прохождении тока притягивается попеременно в левую и в правую стороны, чем обеспечивается включение и выключение тока в катушках соленоида. Притяжение сердечника происходит моментально, и, для того чтобы задержать якорь в одном из положений до полного хода поршня, сконструирован специальный ловитель В. Контактные части располагаются в кожухе Г, залитом внутри трансформаторным маслом.

Счетчик агрегата (рис. 3). Каждый подъем поршня создает импульс тока в катушке 1, благодаря чему зубчатый рычаг 2 втягивается внутрь сердечника и рычагом поворачивается на один зуб храповик 3. При помощи шестеренок А (рис. 4) и храповика 3 поворачивается итоговый счетчик 4. Другие шестеренки Б (рис. 4), от этого же храповика вращаются при помощи электромагнитного валика.

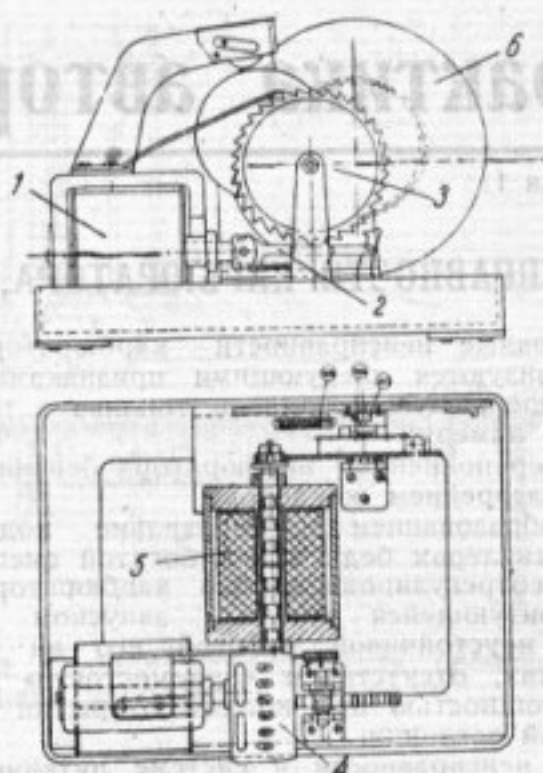


Рис. 3. Схема счетчика станции

Пропускная способность агрегата 40—50 л в минуту.

Схема установки частей агрегата в электрическом отношении показана на рис. 4.

Предложенная конструкция прошла специальную экспертизу Бюро новизны Союза. В настоящее время мастерские Управления авто-

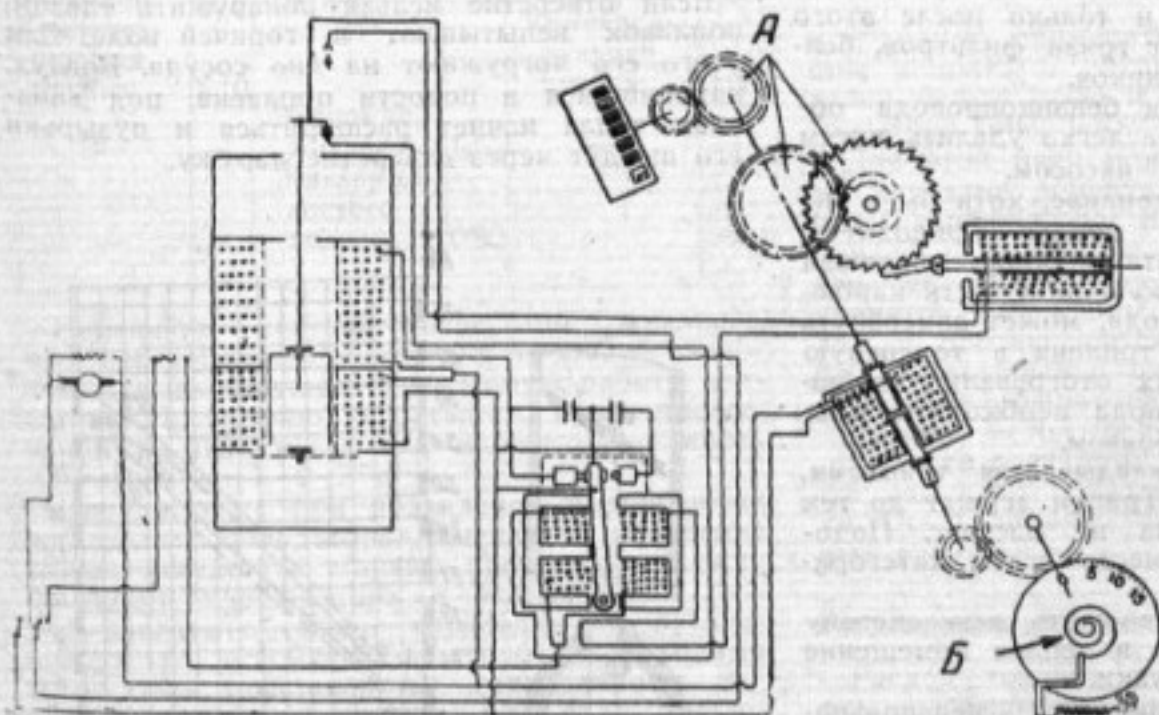


Рис. 4. Общая схема агрегата

Таким образом, при включении электрического тока внутрь сцепления 5 осуществляется поворот счетного диска 6. С выключением тока диск разового отпуска автоматически становится в первоначальное нулевое положение.

заправочных станций Москвы приступили к изготовлению промышленного образца этого агрегата. После эксплуатационного испытания этого образца начнется серийное производство.

Практика авторемонтного дела

Статья 11

Инж. К. МОРОЗОВ

НЕИСПРАВНОСТИ КАРБЮРАТОРА, РЕМОНТ И УХОД

Основные неисправности карбюратора характеризуются следующими признаками:

- 1) прекращением подачи топлива в поплавковую камеру;
- 2) переполнением карбюратора бензином;
- 3) засорением жиклеров;
- 4) образованием при правильно подобранных жиклерах бедной или богатой смеси;
- 5) неотрегулированностью карбюратора, характеризующейся трудным запуском двигателя, неустойчивой работой его на малых оборотах, отсутствием «приемистости» и малой мощностью при полном открытии дроссельной заслонки.

Все неисправности в системе питания двигателя должны исправляться немедленно.

Прекращение подачи топлива в поплавковую камеру происходит чаще всего вследствие засорения бензинопровода, замерзания воды в фильтре карбюратора или конусном гнезде запорной иглы. Причиной неподачи топлива может служить также заедание запорной иглы или поплавка.

Малоопытные водители часто, после долгой и кропотливой работы по очистке бензинопровода и фильтров, обнаруживают, что причиной остановки двигателя послужил закрытый переходной краник между баком и карбюратором. Поэтому при прекращении подачи топлива необходимо прежде всего убедиться в положении краника и только после этого производить очистку от грязи фильтров, бензинопроводов и отстойников.

Если от грязи внутри бензинопровода образовалась пробка, то ее легко удалить путем продувания воздушным насосом.

Присутствие воды в топливе, хотя бы в минимальном количестве, иногда приводит к очень плохим результатам. Вода, попавшая вместе с топливом в какую-либо часть карбюратора или бензинопровода, может замерзнуть и прекратить доступ топлива в топливную камеру. В таких случаях отогревание карбюратора или бензинопровода необходимо производить следующим образом.

Замерзшая деталь обкладывается тряпками, смоченными в кипятке. Тряпки держат до тех пор, пока ледяная пробка не растает. Подогревать замороженное место огнем категорически воспрещается.

Если возможно, лучше снять всю систему питания и перенести ее в теплое помещение для оттаивания и продувки.

Второй, часто встречающейся неисправностью карбюратора, является вытекание топлива, вследствие переполнения поплавковой камеры. Переполнение может произойти по следующим причинам:

- а) заедание запорной иглы поплавковой камеры при подъеме или опускании;
- б) неплотное прилегание иглы к седлу поплавковой камеры;
- в) наличие грязи на седле поплавковой камеры;

г) утяжеление поплавка вследствие пропитывания его топливом (при пробковом поплавке) или вследствие появления в нем отверстия (когда он металлический) и наполнения внутренней полости его бензином.

Первые три дефекта водитель может очень легко устранить сам. Заедание иглы происходит чаще всего вследствие появления ржавчины на ее поверхности или искривления иглы. В таких случаях игла выпрямляется, а ржавчина очищается наждачной бумагой.

Если конус иглы неплотно прилегает к своему седлу, необходимо притереть его, применяя для этого стеклянный порошок. Грязь на седле поплавковой камеры устраняется промывкой седла в бензине.

Гораздо сложнее отремонтировать карбюратор, когда в поплавке образовалось отверстие. Чаще всего отверстия бывают настолько малы, что едва заметны невооруженным глазом. Они появляются на поверхности поплавка вследствие окисления меди или в местах спайки. Проникая внутрь поплавка, бензин увеличивает его вес и заставляет опускаться глубже в топливо. Поэтому конус иглы при более высоком уровне топлива перекроет седло поплавковой камеры, что послужит причиной вытекания топлива через устье жиклера.

Если отверстие нельзя обнаружить глазом, поплавки испытывают в горячей воде. Для этого его погружают на дно сосуда. Воздух, находящийся в полости поплавка, под влиянием тепла начнет расширяться и пузырьки его выйдут через отверстие наружу.

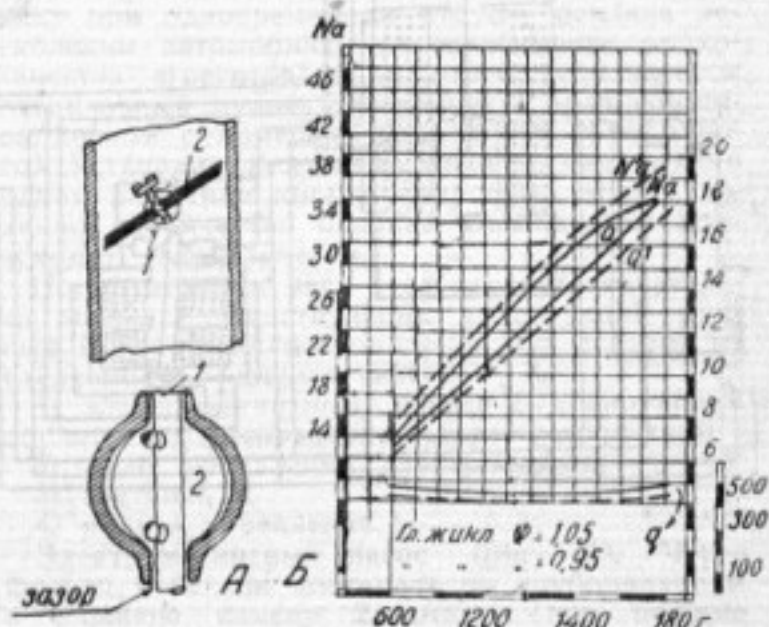


Рис. 1. А — ненормальный зазор между осью и гнездом в корпусе карбюратора; Б — диаграмма мощности и расхода топлива двигателя, испытанного на стенде со сменой жиклеров

Обнаружив отверстие, его слегка расширяют и принимают меры к окончательному удалению остатков бензина из поплавка. Для этого поплавки помещают в кипяток отверстием кверху (отверстие должно быть над водой). После удаления бензина отверстие поплавка запаивают. При этом необходимо сохранить вес поплавка, сняв лишний припой напильником.

Засорение жиклеров карбюратора происходит большей частью оттого, что вместе с топливом в канал жиклера попадают мелкие частицы грязи и посторонних тел. Признаками частичного засорения служит работа двигателя только на малых оборотах и отказ от работы при полном открытии дросселя.

При полном засорении жиклера, двигатель совершенно отказывается работать. Правда, струе топлива часто удается протолкнуть образовавшуюся пробку, но иногда приходится вывертывать жиклер и подвергать чистке. Удаление грязи из канала жиклера стальной проволочкой недопустимо, так как при этом можно поцарапать канал, задрать его стенки и даже изменить величину его сечения. Очистка производится исключительно продуванием воздушным насосом или в крайних случаях ртом.

Нормальные размеры жиклеров карбюраторов автомобилей АМО-3, ЗИС-5 и ГАЗ-А и АА даны в следующей таблице.

АМО-3	Д в мм	ЗИС-5	Д в мм	ГАЗ-А и АА	Д в мм
Главный жиклер	1,05	Главный жиклер	1,35	Главный жиклер	0,91
Компенсирующий	1,15	Компенсирующий	1,18	Компенсирующий	1,00
Компенсирующая пробка	1,10	—	—	Компенсирующая пробка	0,93
—	—	Экономич. жиклер	1,55	—	—
—	—	Жиклер холостого хода	0,80	—	—

Изменение сечений отверстий жиклеров при неосторожной чистке их иглой, проволокой и т. д. нарушает правильную работу двигателя. Достаточно указать, что изменение сечений на 0,01 мм может изменить мощность двигателя на 1—2 л. с.

Иногда даже при правильно подобранных жиклерах карбюратора замечается обеднение смеси, вследствие порчи прокладки между фланцами карбюратора и всасывающей трубой двигателя. Если прокладка пропускает воздух во всасывающую трубу, необходимо попытаться восстановить герметичность путем подтягивания болтов, крепящих карбюратор к всасывающему трубопроводу. Если и после указанной операции подсос воздуха продолжается, необходимо сменить прокладку. Такой же подсос воздуха и, следовательно, обеднение смеси наблюдается когда оси 1 дросселей 2 изнашиваются (рис. 1-А). Вследствие того, что между осью и гнездом в теле карбюратора образуется большой зазор, воздух поступает через него в карбюратор, минуя дроссель. В таких случаях

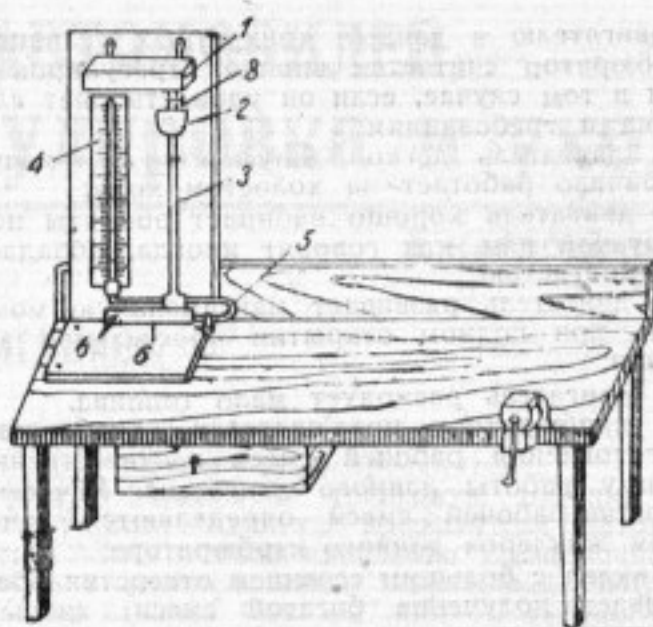


Рис. 2. Прибор Страхова для производства тарировки жиклеров

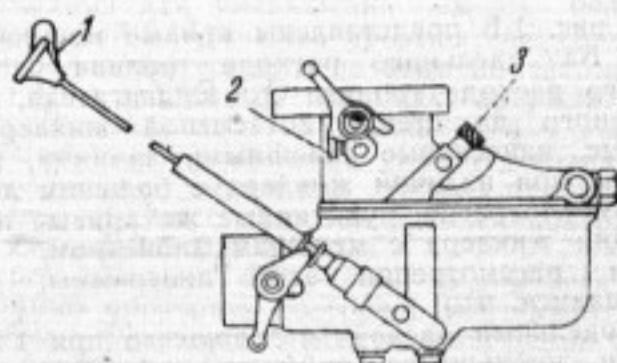


Рис. 3. Схема регулировки карбюратора Форд-Зенит

необходимо применить соответствующие приемы ремонта и ликвидировать ненормальный зазор между осью и гнездом в корпусе карбюратора (рис. 1-А).

Для этой цели можно воспользоваться двумя методами ремонта. В одном случае в корпусе карбюратора разворачивают отверстия, придавая им форму правильного цилиндра. Ось же дросселя меняется на ось большего диаметра или концы ее наплавляются металлом и протачиваются под ремонтные размеры соответственно развернутым отверстиям в корпусе карбюратора.

Другой метод ремонта начинается также операцией развертки отверстий, в которые запрессовываются впоследствии бронзовые втулки. Ось 1 дросселя протачивается под ремонтные размеры.

Регулировка карбюратора

Расход топлива в автомобильных двигателях предопределяется регулировкой карбюратора.

Необходимо отметить, что заводы выпускают автомобили с карбюраторами, отрегулированными на получение несколько обогащенной смеси, чтобы двигатель мог развивать полную мощность при всех эксплуатационных условиях.

Для сбережения топлива необходимо проверить регулировку, а если нужно и исправить ее, согласно требованиям, предъявляемым

к двигателю в данных конкретных условиях. Карбюратор считается вполне отрегулированным в том случае, если он удовлетворяет следующим требованиям:

1) двигатель легко запускается и вполне устойчиво работает на холостом ходу;

2) двигатель хорошо набирает обороты под нагрузкой или, как говорят иногда, обладает приемистостью;

3) двигатель развивает максимальную мощность при полном открытии дроссельной заслонки;

4) двигатель расходует мало топлива.

К карбюратору предъявляется требование приготовления рабочей смеси соответственно режиму работы данного двигателя. Качество и состав рабочей смеси определяются качеством жиклеров данного карбюратора.

Жиклер с большим сечением отверстия обеспечивает получение богатой смеси; жиклер, имеющий малое сечение, никогда не обеспечит подачи топлива в достаточном количестве на больших и средних оборотах и особенно под нагрузкой, так как происходит обеднение смеси¹.

На рис. 1-Б представлены кривые мощности N_a^1 и N_a удельного расхода топлива q и общего расхода топлива Q и Q_1 двигателя, испытанного на стенде со сменой жиклеров. Кривые, нанесенные сплошными линиями, получены при наличии жиклера с большим диаметром отверстия, пунктирные же кривые при наличии жиклера с меньшим диаметром.

При рассмотрении этой диаграммы, мы убеждаемся, что:

1) удельный расход q горючего при 1400 об/мин уменьшился примерно на 20 г на 1 л. с/ч;

2) общий расход Q при тех же оборотах и мощности в 32 л. с. сократился на 0,5 кг.

Этот пример показывает насколько важно правильно отрегулировать карбюратор.

При регулировке карбюратора решающую роль играет производительность жиклеров, зависящая не только от диаметра сечения, но и от длины калиброванного отверстия и качества его обработки.

Совершенно неправильно судить о производительности жиклера на основании замера его калибром. На стенках канала жиклера возможны незначительные раковинки, царапины и заусенцы.

Для более точного определения производительности, жиклер подвергают проверке на истечение жидкости (бензина или воды) в единицу времени, при постоянном напоре и температуре.

Приборы для производства тарировки жиклеров, применяемые в гаражах и ремонтных мастерских, по принципу действия очень похожи друг на друга. В качестве примера даем описание не сложного прибора Страхова (рис. 2), который может быть изготовлен средствами гаража или небольшой гаражной мастерской. Он состоит из системы трубок 3 и 4, поплавковой камеры 2 бака 1 двух краников 5 и 8 и наконечника 6, с гнездом для ввертывания испытываемого жиклера. Трубка 4, называемая напорной, сделана из стекла и имеет сзади шкалу с миллиметровыми делениями для определения напора.

¹ Диаметр жиклера не является единственным параметром, определяющим истечение горючего.

Наполнив бак 1 водой, открывают краник 8 и заполняют систему трубок водой (при закрытом кранике 5). В стеклянной трубке 4 вода встанет на одном уровне с водой в поплавковой камере. После этого необходимо подготовить жиклер к испытаниям. Для этого необходимо промыть его в бензине, продуть воздушным насосом и завинтить в наконечник 6.

Приготовив необходимое количество мензурок (3—4) емкостью 500 см³, одну из них ставят под жиклер. После этого открывают краник 5 и вода вытекает через отверстие жиклера. Особенность краника 5 заключается в том, что у него рукоятка заменена обыкновенными песочными часами. Часы прикреплены к стержню краника так, что открытие его при начале испытания является одновременно началом действия песочных часов. По истечении одной минуты (время пересыпания песка из одной колбы в другую) быстро закрывают краник 5. Упомянутая ранее производительность жиклера будет равна объему жидкости, наполнившей мензурку, имеющую деления. Испытание повторяют 3—4 раза, при этом разница в результатах не должна быть более 1 проц. Получив замеры, сравнивают их с показателями эталонных жиклеров (см. таблицу) и дают заключение о пригодности к дальнейшей эксплуатации испытанного жиклера.

Марка автомобиля	Тип карбюратора	Производительность жиклеров в см ³ в мин. при столбе воды в 1 м 15°С			
		гл.	ком.	расг.	экон.
ГАЗ-А	Форд-Зенит	125	140	160	—
ГАЗ-АА	" "	140	150	180	—
ЯГ-3	Зенит	320	260	—	—
ЯГ-4	МАЗ-5	316	212	—	456

Эта таблица получена как результат испытаний в условиях весенних месяцев для Москвы.

Отремонтировав карбюратор и присоединив его к двигателю, необходимо произвести его регулировку. Мы знаем, что при бедной смеси запуск двигателя затруднен и мощность его падает; при наличии богатой смеси двигатель перегревается и расходует слишком много топлива. Для того чтобы избежать указанных недостатков, регулировочную иглу карбюратора 1 (рис. 3) поворачивают вправо настолько, что в цилиндрах двигателя начинаются пропуски вспышек, вызванные обеднением смеси. После этого иглу поворачивают влево (приблизительно на 1/4 оборота) до тех пор, пока двигатель при полном открытии дросселя не начнет работать на больших оборотах устойчиво, без дыма. Кроме указанной регулировки (на больших оборотах) необходимо произвести регулировку на малых оборотах. Для этого надо: винт 2 рычажка на оси дроссельной заслонки установить так, чтобы двигатель работал не останавливаясь на малых оборотах; головку винта 3 вращают в обе стороны до момента плавной и бесперебойной работы двигателя на малых оборотах (приблизительно 1,5—3 оборота от положения отката винта).

ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ АВТОМОБИЛЕЙ— регулировка и уход

Статья 15

Д. КАРДОВСКИЙ

УХОД ЗА БАТАРЕЙНО-КАТУШЕЧНЫМ ЗАЖИГАНИЕМ

От 20 до 30% всех случаев остановок автомобиля по вине электрического оборудования приходится на повреждения в системе зажигания. Поэтому за системой зажигания необходимо вести правильный и регулярный уход, особенно если установлено батарейно-катушечное зажигание.

В предыдущих статьях уже говорилось, что эта система зажигания целиком и полностью зависит от состояния аккумуляторной батареи, поэтому уход за батареей является первоочередным делом.

Считая, что аккумуляторная батарея заряжена и вполне исправна¹, разберем дальнейшие профилактические операции по системе батарейного зажигания и рассмотрим ряд необходимых для этого приборов и приспособлений.

Для наблюдения за состоянием всех проводов низкого напряжения и проверки их соединений от аккумуляторной батареи до прерывателя необходим переносный вольтметр. Все клеммы и наконечники проводов должны быть хорошо соединены между собой, а сами провода не должны иметь обрывов под изоляцией, происходящих из-за перелома жилки проводника. Изоляцию проводов нужно содержать в полном порядке, так чтобы верхний слой оплетки не был потрепанным, а резина под ней была бы целой. Так как проводка аппаратов зажигания, как и все остальное электрооборудование наших автомобилей, имеет однопроводную систему, то плохое состояние изоляции проводов неизбежно приведет к короткому замыканию их (на массу). Замыкание чаще всего происходит там, где провода проходят вблизи металлических деталей автомобиля.

Для сохранения изоляции проводов надо следить за тем, чтобы на провода не попадали масло, бензин и вода. Необходимо также предохранять провода от механических повреждений и теплового воздействия на них нагретых деталей двигателя (выхлопной трубопровод и др.). Осмотрев состояние проводов и их соединений, надо проверить состояние прерывателя-распределителя. От работы прерывателя, больше всего подвергающегося износу, зависит бесперебойная работа всей системы зажигания.

Уход за прерывателем

Прерыватель-распределитель должен быть всегда чистым и сухим, для чего его нужно регулярно протирать чистой тряпкой.

Чтобы не допустить быстрой сработки втулки скользящего подшипника валика прерывателя, необходимо ежедневно впускать 2—3

капли автотола в масленку, расположенную в корпусе прерывателя-распределителя.

Надо периодически проверять, хорошо ли затянут винт кулачка прерывателя (автомобиль ГАЗ-А) и болт крепления установочного рычага в распределителе (автомобиль ЗИС-5).

После каждых 1000 км пробега автомобиля нужно аккуратно смазывать вазелином кулачок прерывателя, не допуская попадания вазелина на другие детали прерывателя. Слой смазки должен быть тонким. Смазка кулачка необходима для уменьшения износа фибры, наклепанной на рычажке прерывателя. Особенно необходимо следить за этим на автомобилях ГАЗ-А и ГАЗ-АА, так как прерыватели-распределители на этих машинах находятся в неблагоприятных тепловых условиях (близость расположения выхлопной трубы и быстрое стекание смазки с нагретой рабочей поверхности кулачка прерывателя).

Через каждые 1500—2000 км пробега необходимо проверять состояние контактов прерывателя. Они должны иметь совершенно ровные поверхности соприкосновения. Если они обгорели—рабочие плоскости их следует протереть шкуркой № 00 (ни в коем случае не снимать контакты с прерывателя и не прилипать их напильником). После чистки контактов шкуркой пыль от нее должна быть тщательно удалена продуванием.

Прочистив контакты прерывателя, нужно проверить щупом величину зазора между ними, как это было сказано в разделе «Установка зажигания» (см. № 14 журнала «За рулем»). Если зазор меньше нормального, то надо довести его до 0,4—0,55 мм.

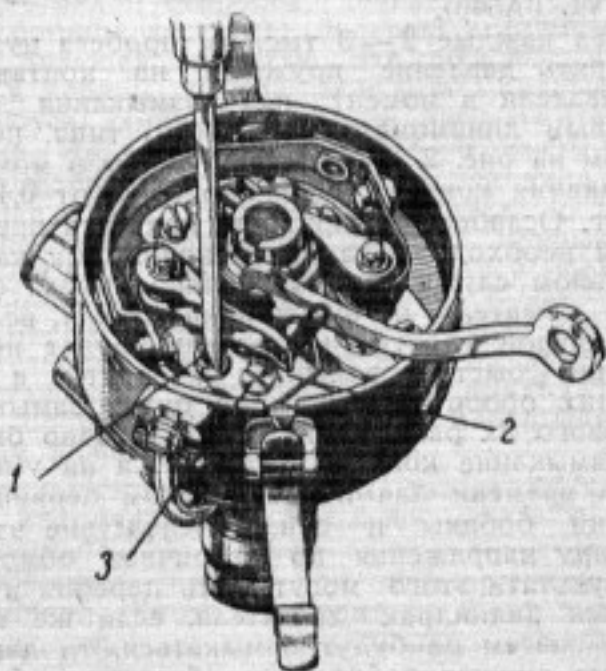


Рис. 1. Регулировка зазора между контактами прерывателя

¹ Об уходе за аккумуляторной батареей см. № 1 и 2 «За рулем».



Рис. 2. Динамометр для определения давления пружины прерывателя

Проверка зазора должна производиться лишь тогда, когда один из выступов кулачка прерывателя разомкнет контакты на наибольшую величину зазора между ними. Это достигается путем повертывания коленчатого вала вручную. Отрегулировав зазор между контактами прерывателя, нужно завернуть стопорным винтом регулировочный контактный винт прерывателя.

На рис. 1 показана регулировка зазора двойного прерывателя батарейно-катушечного зажигания (по типу автомобиля ЗИС-101). Головку эксцентричного винта 1 поворачивают отверткой до тех пор, пока щуп (на ключе) не будет удерживаться в зажавших его контактах прерывателя. Этим достигается смещение основания неподвижного контакта прерывателя 2 на нужную величину. Закрепление неподвижного контакта прерывателя после регулировки производится винтом 3, который во время регулировки должен быть ослаблен. Подобный способ регулировки зазора между контактами прерывателя применяется в распределителях фирмы Бош, встречающихся на первых выпусках автомобилей АМО-3 и ЯЗ (тип VL 6A540).

Через каждые 2—3 тыс. км пробега нужно проверять давление пружины на контактах прерывателя в момент их размыкания специальным динамометром веерного типа, показанным на рис. 2. Давление пружины в момент размыкания контактов должно быть от 0,4 до 0,56 кг. Ослабевшую пружину контакта прерывателя необходимо заменить новой, так как в противном случае, при увеличении числа оборотов двигателя, рычажок прерывателя, вследствие малой упругости пружины, будет недостаточно быстро замыкать контакты, а на больших оборотах совсем не будет замыкать до нового их размыкания. Недостаточно быстрое замыкание контактов отразится на уменьшении времени для питания током первичной обмотки bobины и снизит вследствие этого величину напряжения во вторичной обмотке. В результате этого могут быть перебои в отдельных цилиндрах двигателя, если же контакты совсем не будут замыкаться, то двигатель не сможет работать на больших оборотах, так как при этом работа bobины становится невозможной (в обоих случаях двигатель

может заводиться и работать на малых оборотах нормально).

На рис. 3 показана проверка давления пружины на контактах прерывателя динамометром фирмы Фиат, представляющим собой динамометр обычного типа со спиральной пружиной (см. журнал «За рулем» № 8). Разница между динамометром со спиральной пружиной (типа Фиат или «Школьный») и динамометром «веерного» типа, изображенным на рис. 2, заключается в том, что последним удобнее пользоваться, когда прерыватель глубоко поставлен в корпусе. Пластинчатая пружина этого динамометра позволяет подобраться к контактам прерывателя любого типа, в то время как динамометры со спиральной пружиной удобны только при открыто поставленных прерывателях (типа автомобилей ГАЗ-А и ГАЗ-АА — ИГФ 4003 при снятом распределителе). Это объясняется необходимостью зацепления рычажка прерывателя посредством специального крючка, чего нет в динамометре «веерного» типа.

Измерение давления пружины на контакты прерывателя динамометром «веерного» типа сводится к нажиманию на рычажок прерывателя непосредственно концом самой пружины. Отсчет показания в этом динамометре делают по шкале, замечая то деление, против которого остановилась пружина в момент, когда контакты начали размыкаться. Необходимо помнить, что правильность показания динамометра зависит от места соприкосновения пружины с рычажком прерывателя. Чем ближе к основанию пружины производится нажатие, тем больше усилия требуется для ее изгиба, а это приводит к ошибке в замере.

На рис. 4 показана проверка давления пружины прерывателя на автомобиле ЗИС-5 (прерыватель-распределитель типа ИГЦ-4221). Если показания динамометра (любого типа) при размыкании контактов будут более чем 0,8 кг, то это может быть отнесено к тому, что рычажок прерывателя заело или ось, на которой он насажен, имеет перекосяк.

Ось рычажка прерывателя должна смазываться через каждые 1000 км пробега одной каплей жидкого масла одновременно со смазкой кулачка прерывателя.

Необходимо периодически проверять, хорошо ли затянут и закреплен контргайкой установочный винт прерывателя-распределителя, ввернутый в двигатель (крепление корпуса прерывателя-распределителя).

Уход за распределителем высокого напряжения

Необходимо следить за тем, чтобы кончик провода высокого напряжения от bobины к распределителю был всегда чист и плотно до конца входил в гнездо крышки. Это важ-



Рис. 3. Динамометр Фиат со спиральной пружиной

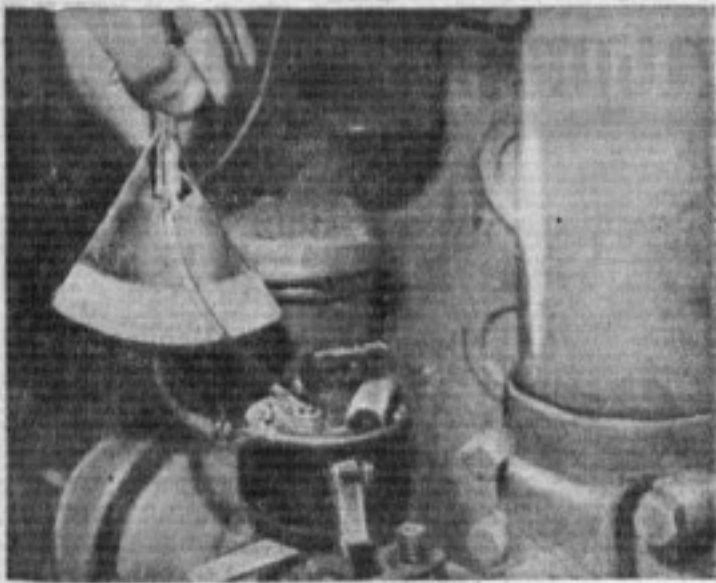


Рис. 4. Проверка давления пружины прерывателя динамометром «верного» типа на двигателе ЗИС-5

но для того, чтобы не допускать искрения и выгорания пластмассы около гнезда распределителя. Плотность посадки достигается изменением формы наконечника провода.

Это же условие должно соблюдаться и в отношении всех проводов высокого напряжения, идущих от распределителя к свечам двигателя (автомобиль ЗИС-5).

Электроды распределителей, а также и электроды ротора должны быть чисты и без окислов, для чего время от времени их надо протирать чистой тряпкой, смоченной в бензине высшего сорта или в спирте. Зазор между вращающимися и неподвижными электродами распределителя должен быть в пределах 0,2—0,8 мм.

Надо аккуратно обращаться с изоляционными деталями распределителя и его ротора, так как пластмасса, из которой изготовлены эти детали, при снятии и установке, может быть повреждена. Удары и перекос при установке на место могут вызвать трещины и выкрашивание пластмассы.

При снятии давно неснимавшегося и заевшего ротора распределителя с конца валика прерывателя нельзя пользоваться отверткой и другими металлическими предметами. Лучше всего снимать ротор рукой.

Уход за бобиной

Бобина — довольно надежный и простой аппарат. Уход за ней сводится в основном к содержанию в чистоте головки, служащей для крепления клемм низкого и высокого напряжений. Влага и грязь здесь могут служить причиной утечки тока.

Клеммы низкого напряжения должны иметь хороший контакт с наконечниками проводов, для чего на них, кроме гаек, нужно иметь пружинные шайбы (типа Гровера). Клеммы так же, как и наконечники проводов, должны содержаться в полной чистоте.

Затяжка гаек на клеммах бобины должна обеспечивать плотность соединений, но гайки, однако, не должны быть чрезмерно завинчены.

При сильных нажатиях ключа можно выломать клеммы из пластмассы или сорвать на них резьбу. Для затяжки подобных соединений ни в коем случае не следует употреблять гаечный ключ длиной более чем 100—120 мм.

Наконечник провода высокого напряжения от распределителя должен плотно и до конца входить в гнездо головки бобины, подобно тому как это было рекомендовано для гнезд крышки распределителя. Это особенно важно в тех случаях, когда бобина устанавливается головкой вниз. Провод высокого напряжения держась слабо в гнезде головки бобины, может выходить из него, а плохой контакт при длительном искрении в этом месте вызовет выгорание прилегающей к нему пластмассы.

Грязные и окисленные наконечники проводов и клемм бобины, а также гнезда для соединения проводов высокого напряжения надо протереть чистой тряпкой, пропитанной в бензине высшего сорта, а в случае надобности — шкуркой № 00 (наждачной бумагой или плотном).

Зажигание не должно оставаться включенным при неработающем двигателе. Это очень важно, так как при этом (если двигатель остановился в положении, когда контакты прерывателя замкнуты) аккумуляторная батарея будет разряжаться на первичную обмотку бобины током 4—5 ампер. Непрерывный разряд аккумуляторной батареи через бобину вызывает большой нагрев обмоток и порчу ее изоляции. Это требует от водителя постоянного наблюдения, особенно при наличии бобин типа ИГ-4085 (автомобили ГАЗ и ЗИС), не имеющих дополнительного выносного сопротивления, хотя они и рассчитаны на некоторый нагрев (см. раздел «Батарейное зажигание», «За рулем» № 13).

Первичная обмотка бобины типа ИГ-4085 завода АТЭ состоит из 240—260 витков медной эмалированной проволоки диаметром 0,8 мм (без изоляции) и имеет сопротивление в холодном состоянии 1,07—1,3 ома. Так как бобина представляет собой индуктивное сопротивление, то ток в первичной обмотке ее, после замыкания контактов прерывателя, нарастает за счет самоиндукции не сразу, а постепенно.

При малой скорости двигателя первичный ток бобины достигает большей величины, чем при большей скорости. Это объясняется тем, что в первом случае контакты прерывателя остаются замкнутыми более продолжительное время. Из этого следует, что первичный ток, прерываемый в бобине, есть величина переменной. При работающем двигателе с увеличением числа оборотов кулачка прерывателя расход тока на первичную обмотку постепенно уменьшается и в среднем будет равен 1 амперу. При уменьшении числа оборотов длительность замыкания контактов прерывателя становится по времени более продолжительной, поэтому расход тока на первичную обмотку возрастает.

Продолжительная работа двигателя на малых оборотах тоже вызывает нагрев бобины, являющийся в данном случае допустимым и неизбежным, так как при этом величина тока первичной обмотки доходит до 2—3 ампер.

Нагрев бобины вследствие невыключения зажигания у остановленного двигателя вреден для нее. Непроизводителен при этом также разряд аккумуляторной батареи.

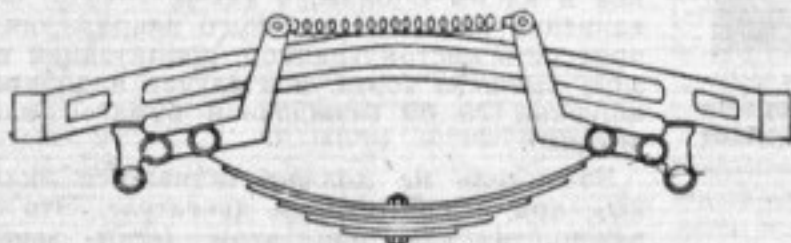
Обмениваемся опытом и ГАРАЖЕЙ

ДОБАВОЧНЫЕ ПРУЖИНЫ К ПЕРЕДНЕЙ РЕССОРЕ АВТОМОБИЛЕЙ ГАЗ-А и ГАЗ-АА

Предложение т. Догузашвили И Г. (Грузия)

Для большей мягкости подвески передней рессоры автомобилей ГАЗ-А и ГАЗ-АА, а также для уменьшения пере-

рычаги и пружины укрепляются пальцами. Незначительные толчки и удары поглощаются пружинами, не пере-



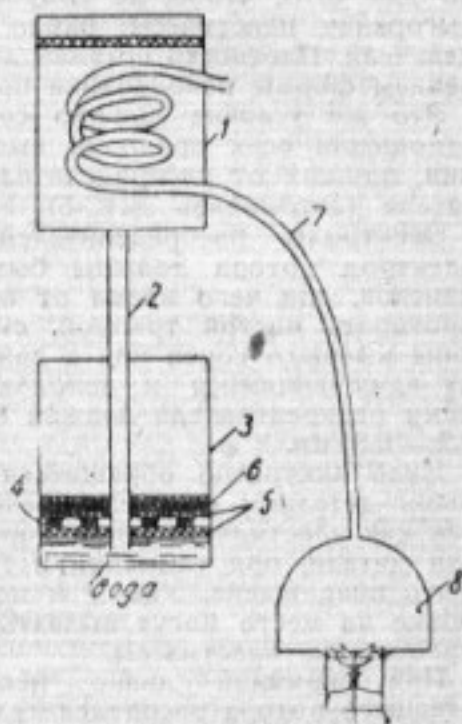
косов машины на ухабах, мною сделано приспособление, изображенное на прилагаемом рисунке. Взамен рессорных сережек устанавливаются попарно четыре изогнутых рычага. Нижние концы связаны двумя пружинами (сечение проволоки 7 мм).

двигаясь на рессору, отчего увеличивается плавность езды. На перекосах рычаги дают возможность больших колебаний передней оси, не передавая их автомобилю, отчего уменьшаются боковые качания.

ПРОСТЕЙШИЙ РЕГЕНЕРАТОР ДЛЯ ОЧИСТКИ МАСЛА

Предложение т. Чернявской Н. Д. (Запорожье)

Мною построен сравнительно простой и компактный прибор для очистки масла. Для предварительной очистки масла от крупных частиц в верхнем баке 1 прибора (см. рисунок) стоит сетка с глазком в 3 мм. Из верхнего бака масло по трубке 2 попадает в бак 3, на дне которого имеется вода. Проходя через воду, масло вследствие



разницы в удельном весе поднимается выше, а частицы песка, пыли и т. д. осаждаются на дне. Над поверхностью воды, расположены утилизированные магниты 4 Фордзон-Путиловец, которые помещены в железных сетках 5. Микроскопические частицы металла притягиваются намагниченными сетками 5, а частицы алюминия и баббита улавливаются войлочной сеткой 6.

Для удаления горючего из масла можно воспользоваться змеевиком 7, по которому пропускается пар из котла 8, подогреваемого примусом. Можно использовать также электрическую грелку, которую нужно поместить в трубу с водой и опустить в бак.

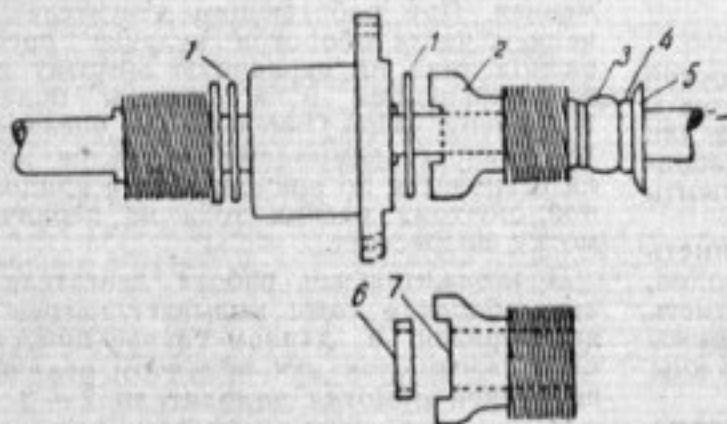
КАК ЗАКРЕПИТЬ ГАЙКУ ПРИВОДНОГО ВАЛИКА ЗИС

Предложение т. Прутько (Омск)

У машин ЗИС часто ослабевает крепящая гайка, стягивающая детали валика. От большого зазора (люфта) во время работы машины сбивается зажигание и даже могут сломаться зубья шестерен. Причинами этого является то, что гайка слабо крепится и затем приводной валик вращается в левую сторону при правой резьбе на валике.

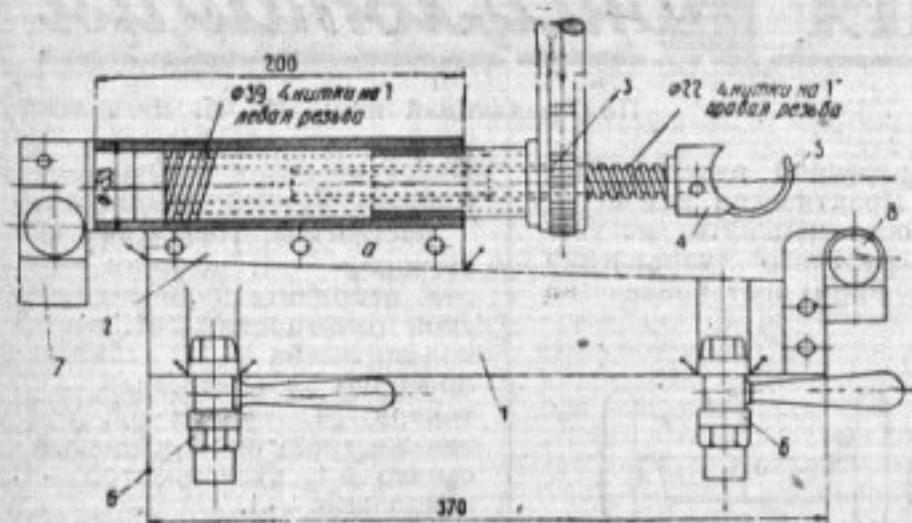
Я предлагаю добавить металлическую шайбу толщиной 2,5—3,0 мм, которую нужно ставить в выточку винтовой шестерни. Чтобы при сильной затяжке ключом, с рычагом в 400 мм, не зажать муфту, оставляют зазор примерно 0,2 мм.

На всех машинах нашего гаража поставлены эти шайбы и ни на одной машине гайки больше не ослабевают.



1 — фибровая шайба, 2 — винтовая шестерня „Делько“, 3 — крепящая гайка, 4 — сальник, 5 — маслоотражатель, 6 — металлическая шайба, 7 — выточка в винтовой шестерне

СЪЕМНИК ДЛЯ РЕССОР ГАЗ-А и АА



Съемка и постанка задних рессор легковых автомашин ГАЗ-А и передних рессор машин ГАЗ-А и АА требуют специального приспособления. В мелких гаражах часто ограничиваются применением самых примитивных приспособлений: домкрата, цепи, лома. Это связано с большой затратой рабочего времени и опасно для работников, производящих эту операцию. Механик автобазы НКЗ СССР т. Щербаков предложил свое приспособление для смены рессор, отличающееся исключительной простотой в изготовлении и удобством в пользовании.

К разрезанному пополам вдоль чулку полуоси ГАЗ-А, длиной в 370 мм приваривается посредством клина 2 на-

правляющая труба, имеющая в переднем своем конце гайку для двух, входящих один в другой винтов с правой и левой нарезкой. Подача винтов производится рукояткой — трещоткой 3.

В завиток рессоры упирается головка 4 с запирающей скобкой 5.

Зажимы 6, обхватывая чулок полуоси, дают надежное крепление. При постанке передних рессор приспособление крепится непосредственно на переднюю ось с применением опор 7 и 8.

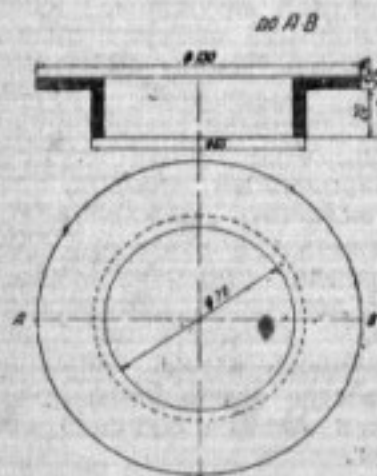
Съемка и постанка задней рессоры без применения приспособления производится обычно за 40 минут. С помощью приспособления это делается в 8 минут.

К. Куличков

КАК УВЕЛИЧИТЬ СРОК ЭКСПЛУАТАЦИИ ЧАШКИ ДИФФЕРЕНЦИАЛА

Предложение т. Плаксина (г. Адлер)

Чашки дифференциала АМО-ЗИС изнашиваются обыкновенно в местах трения полуосевой шестерни. Работая на строительстве Чуйского тракта в тяжелых дорожных ус-



ловиях, мы с успехом устраняли этот дефект следующим образом.

Чашки дифференциала в местах трения полуосевой шестерни растачивали и из специально отлитой болванки вытачивали втулки, которые запрессовывали в чашку, подгоняя полуосевую шестерню.

Крестовина дифференциала подвергалась шлифовке.

Сателиты отпускались в кузнечном горне, растачивались под втулку и снова закалялись. Втулки применялись плавающего типа.

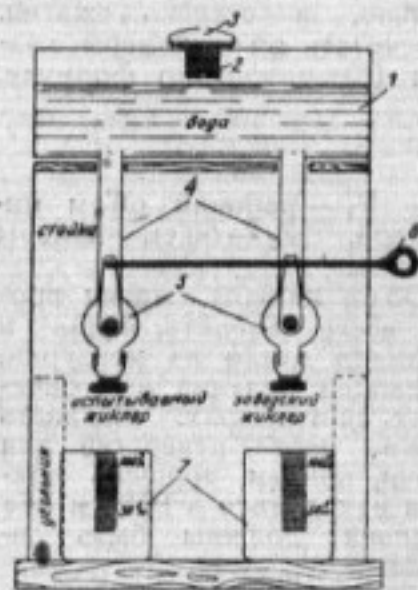
При последующем ремонте как чашек, так и сателитов заменялись только втулки.

На рисунке изображена схема втулки чашки сателитов.

ПРИБОР ДЛЯ ПРОВЕРКИ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ЖИКЛЕРОВ

Предложение т. Ульянова А. В. (Челябинск)

Прибор для проверки пропускной способности жиклеров или калиброванных пробок состоит из угловой деревянной панели, которая является основой для крепления отдельных деталей. В верхней части перпендикулярно к плоскости вертикальной доски укреплена деревянная полка, на которой установлен латунный бачок 1, имеющий в верхней части фильтр 2 и пробку 3 с отверстием для сообщения с воздухом. В дно бака впаяны обрезки медных



труб 4, на другом конце которых припаяны совершенно одинаковые краники 5, соединенные одной общей тягой 6. На краники надеты отрезки резиновых трубок, в которые помещаются испытываемые жиклеры или калиброванные пробки. В одну из резиновых трубок помещают испытываемый жиклер, а в другую — заводской эталонный жиклер. Под жиклером устанавливают одинаковые по объему мензурки 7 и открывают одновременно (благодаря общей тяге) краники.

После наполнения мензурок за определенный промежуток времени можно судить об экономичности испытываемого жиклера.

Прибор очень прост, компактен и может быть без труда построен в любом гараже.

Техническая Консультация

Под редакцией инж. И. И. Дюмулена

Тт. РУДНИК, ПАВЛЕНКО,
САВЧУК, КИРИЛЛОВУ

(Крым, автобаза Камышбу-
строя)

Что такое степень сжатия,
как ее высчитать и от чего
она зависит?

Степень сжатия есть отно-
шение полного объема цилиндра
к объему камеры сжатия
и служит показателем того,
во сколько раз сжимается га-
зовая смесь. Изменяя толщину
прокладки под крышкой
блока, можно изменить объем
камеры сжатия, а следова-
тельно, и степень сжатия.
Высчитать объем камеры сжа-
тия (E) можно по формуле.

$$E = \frac{V_1 + V_2}{V_2}$$

где V_1 — рабочий объем ци-
линдра, V_2 — объем камеры
сжатия.

Объем камеры сжатия про-
ще всего измерить, налив в
цилиндр масло из мензурки,
имеющей деления в кубиче-
ских сантиметрах. Наливать
нужно через отверстие для
свечи, причем поршень дол-
жен находиться в ВМТ и оба
клапана должны быть за-
крыты.

Как подсчитать емкость ак-
кумуляторной батареи по по-
верхности пластин?

Емкость аккумуляторной
батареи определяется по сум-
марной поверхности положи-
тельных пластин одной акку-
муляторной банки. По ОСТ
емкость положительной пла-
стины автомобильного акку-
мулятора должна быть 16 а/ч,
что дает около 0,06 а/ч на
каждый квадратный санти-
метр.

Как регулируется трапеция
Жанто рулевого управления
ЗИС-5 и ЗИС-8, если длина
базы этих машин имеет раз-
ницу на 0,6 метра?

Схема рулевой трапеции
Жанто показана на рисунке.
Точка пересечения линий по-
воротных рычагов O должна
находиться на длине B , рав-
ной приблизительно 0,7 от
длины A . При изменении дли-
ны базы A соответственно из-
меняется и расположение точ-
ки O . Для этого нужно изог-
нуть поворотные рычаги,
чтобы изменить угол α и дли-

ну поперечной рулевой тя-
ги b . Практически нет необ-
ходимости изменять регули-
ровку рулевого управления
ЗИС-5 при постановке на



ЗИС-8, так как изменение
длины базы на 15% вызовет
совершенно незначительное
боковое скольжение перед-
них колес на поворотах.

Тов. СЕВАСТЬЯНОВУ В.
(Ашхабад)

Можно ли цилиндрический
блок АМО-3 расточить под
поршни ЗИС-5?

Нельзя. Увеличение диа-
метра цилиндров с 95,25 мм
до 101,6 мм, т. е. расточка
на 6,35 мм, недопустимо.
В случае сильного износа ци-
линдров нужно сделать рас-
точку и вставить гильзы под
нормальный размер цилин-
дров АМО-3 — 95,25 мм.

Какой нужно иметь штат
для гаража с количеством
9—10 автомобилей при усло-
вии производства капиталь-
ных ремонтов и вулканиза-
ции шин?

По норме быв. Цудортран-
са гараж на 10 автомобилей
должен иметь следующий
штат:

Гараж. Заведующий гара-
жем — 1, делопроизводи-
тель — 1, счетовод — 1, шо-

феров — 22, слесарей — 2,
мойщик — 1, чернорабочих — 2.

Мастерские. Начальник ма-
стерской — 1, механик — 1,
отв. исполнитель по техниче-
ской отчетности — 1, счето-
вод-статистик — 1, слесарь-
бригадир — 1, слесарей — 2,
токарь — 1, кузнец — 1, мед-
ник-жестяник — 1, кузовщик-
столяр — 1, вулканизатор — 1,
кладовщик — 1.

Если гаражу нужны груз-
чики, то количество их рас-
считывается по тоннажу ма-
шин; приблизительно один
грузчик на 1,5 тонны грузо-
подъемности автомобилей.

Какой мощности нужен
электромотор для прижига
и приработки подшипников
двигателей ГАЗ и ЗИС?

Для двигателей ГАЗ требу-
ется электромотор мощ-
ностью 12—15 л. с.; для дви-
гателей ЗИС — 20—25 л. с.

Как наиболее целесооб-
разно отремонтировать седло
клапана ЗИС, если имеется
трещина?

Нужно сделать выточку и
впрессовать чугунное кольцо.
Для большей плотности по-
садки кольцо нужно впрессо-
вывать в подогретый блок.
Еще лучше, если есть воз-
можность охладить кольцо
сухим льдом (замороженной
углекислотой).

Тов. КАЛМЫКОВУ (Михай-
ловский сельсовет)

Какие бывают неисправности
в замке зажигания?

К неисправностям замка за-
жигания относятся повре-
ждение изоляции, поломка
возвратной пружины, износ
или поломка выступа цилинд-
ра замка. Чтобы проверить
замок зажигания, нужно
снять прерыватель-распреде-
литель, отсоединить от него
бронированный провод, за-
тем включить зажигание и
пружинным контактом бро-
непровода прикоснуться к
массе двигателя. Отсутствие
искры укажет на не-
исправность замка. Описание
устройства замка было поме-
щено в № 21 журнала за
1935 г.

Тов. РЕЗАКОВУ (Биклейская МТС)

Почему при раннем зажигании на автомобиле ГАЗ получается стук?

Стучат поршневые пальцы вследствие выдавливания смазки или же детонирует топливо.

Чем объяснить частую поломку поршней в автомобиле ГАЗ?

Поршни ломаются от заедания их в цилиндре из-за недостаточной смазки. Нередко поршни ломаются вследствие детонации топлива, при котором весь кривошипный механизм испытывает резкий удар, а также вследствие неправильной установки разреза поршня.

Почему часто пробиваются конденсаторы на автомобиле ГАЗ?

Конденсатор должен быть установлен так, чтобы вокруг него получился воздушный зазор. Для этой цели пластинка, крепящая его, имеет овальное отверстие. Если же конденсатор касается стенок распределительной колодки, то вследствие теплопередачи он сильно нагревается и приходит в негодность.

Тов. СИДОРЕНКО (Ново-черкасск)

Как высчитать степень сжатия?

См. ответ тт. Рудник, Павленко и др., напечатанный в этом же номере на стр. 28-й.

Можно ли разрядить аккумулятор, соединив его полюсы с землей?

Условием разрядки аккумулятора является замкнутая внешняя цепь. Земля обладает большим сопротивлением и, если соединить аккумулятор через землю, то он будет разряжаться медленно.

Какая обмотка реле динамомашин способствует намагничиванию и размагничиванию сердечника?

Если ток идет от динамомашин к батарее, то намагничиванию способствуют обе обмотки, если же ток идет от батареи к динамомашине, то размагничиванию способствует толстая обмотка, так как ток из батареи протекает

по этой обмотке в обратном направлении, что происходит перед размыканием контактов реле при переходе на малые обороты.

Проходит ли ток высокого напряжения через амперметр и почему он не дает в этом случае показаний?

В системе электрооборудования ГАЗ ток высокого напряжения, в зависимости от включения амперметра, может проходить через амперметр или же миновать его. В системе электрооборудования ЗИС ток проходит через амперметр. На показания амперметра ток высокого напряжения не оказывает влияния, так как его сила измеряется в тысячных долях ампера.

Какой допустимый диаметр должны иметь после последней проточки шатунная и коренная шейки коленчатого вала ЗИС?

Диаметр шатунных и коренных шеек нельзя уменьшать за счет проточки больше, чем на 2 мм.

До какого предела можно растачивать цилиндр ЗИС-5?

Диаметр цилиндра может быть увеличен на 2—2,5 мм.

Тов. ЯРМАКУ (Харьков) и ЕРМАКУ (ст. Барвенково)

Что будет с батареей, если неправильно соединить полюсы в цепь?

Если замкнем контакты реле на 20—30 сек., то динамомашинка будет перемагничена, при этом вся система будет работать так же, как и раньше, но ток везде пойдет в обратном направлении.

Что такое конденсация тока?

Конденсация — значит сгущение. В электрическом конденсаторе, вследствие взаимного притяжения положительных и отрицательных зарядов электричества, на обкладках конденсатора скапливается усиленный «сгущенный» заряд. Конденсация может быть только при электрическом заряде. Электрический ток, т. е. электричество в движении, не конденсируется.

Какая разница между магнето Сцинтилла и Бош?

Магнето Сцинтилла имеет неподвижную обмотку якоря

и вращающийся магнит. Магнето Бош в большинстве типов имеет вращающийся якорь с обмотками и неподвижный магнит. Принцип действия и основная схема одинаковы.

Какой порядок работы восьмицилиндровых и двенадцатицилиндровых двигателей и как его определить?

Наиболее употребительны следующие порядки работы цилиндров:

8-цилиндровый двигатель с цилиндрами, расположенными в одну линию (Бюнк, ЗИС-101) ... 1, 6, 2, 5, 8, 3, 7, 4;

8-цилиндровый двигатель с цилиндрами, расположенными под углом (Форд 8) ... 1 п, 1 л, 4 п, 4 л, 2 л, 3 п, 3 л, 2 п (п—правый блок, л—левый блок);

12-цилиндровый двигатель (Линкольн, Кадиллак) ... 1 п, 6 л, 5 п, 2 л, 3 п, 4 л, 6 п, 1 л, 2 п, 5 л, 4 п, 3 л.

Порядок работы цилиндров удобно определять, отметив мелом все всасывающие или выпускные клапаны. Порядок открытия клапанов, замечаемый при медленном вращении двигателя вручную, определяет порядок работы цилиндров.

Тов. КОНОВАЛОВУ (Ейск)

К каким цилиндрам относится риска на маховике, которую видно через люк с левой стороны картера двигателя?

Риска на маховике с пометкой МТ6 обозначает, что поршни 1 и 6 цилиндров находятся в верхней мертвой точке.

Почему стучат распределительные шестерни двигателя ЗИС и как можно устранить этот стук?

Шестерни начинают стучать при появлении люфта между зубцами. Чтобы устранить люфт и стук шестерен, нужно слегка подвернуть регулирующие болты на крышке распределительных шестерен. Нажим регулирующего болта вызывает осевое перемещение распределительного валика и тем устраняет люфт, что возможно благодаря косому расположению зубьев шестерен.

Урожай везут по новым дорогам

По заданию народного комиссара внутренних дел СССР — генерального комиссара государственной безопасности т. Г. Г. Ягоды — должно было быть выполнено до уборки урожая 80% годового плана строительства и капитального ремонта местных дорог. Это задание реализовано с перевыполнением.

По Советскому союзу к концу июля проложено 51 586 км новых местных дорог, что составляет 89% годового плана. Капитально отремонтировано 53 683 км дорог — 111% годового плана.

Успешно ведут дорожное строительство Украина, Белоруссия, Западная область, Кировский край, Крым, Говзия. По качеству строительства и благоустройству дорог особенно выделяется Днепропетровская область.

Образцовая работа автоколонны по вывозу хлеба

Уполномоченный Комиссии партийного контроля при ЦК ВКП(б) по Северокавказскому краю в особом решении отметил образцовую работу начальника автоколонны Дмитриевской МТС т. Шпилько (член ВЛКСМ с 1930 г.) в выполнении решения июньского пленума ЦК ВКП(б) по вывозу зерна с полей колхозов.

При норме в 19 т автоколонна вывозит ежедневно 29 т на расстояние до 90 км. Шоферы тт. Сокологорский Ф. и Распопов Н. на трехтонной машине ЗИС почти в два раза перевыполняют норму (при норме 400 тонно-километров т. Сокологорский дает от 801 до 841 тонно-километра и заработал за 7 дней 422 руб.; т. Распопов за 6 дней заработал 398 руб.). Шоферы ударники и стахановцы имеют большую экономию горючего при хорошей сохранности машин.

Строенная езда

На 400 километров, от г. Абакана (Хакасской области, Красноярского края) до границ Танну-Тувинской народной республики, тянется Усинский тракт. Климатические и дорожные условия здесь далеко неблагоприятны для работы водителей. Вследствие этого автопарк, обслуживающий тракт, используется недостаточно. Для улучшения работы парк переведен недавно на строенную езду.

Новая организация труда водителей на тракте заключается в следующем. К одной машине прикрепляются три водителя. Тракт разбит на участки. Пока один шофер отдыхает, другой ведет машину дальше, до конечного

пункта. Третий шофер вслет машину обратно и передает ее первому. Благодаря такой организации работы, водители имеют возможность чаще отдыхать и в то же время машина находится в непрерывном движении (кроме часов профилактического ремонта).

Введение строенной езды дало хорошие результаты. Среднесуточный пробег машин увеличился со 150 до 360 км, а техническая и коммерческая скорости повысились на 65%. Шоферы теперь не перерабатывают и в то же время заработок их увеличился на 35%.

А. Войда

Минусинск

Мой опыт

В 1929 г. я начал работать в Воронежской автобазе Автогужтреста. Первое время я был грузчиком. Потом изучил машину и теперь стал шофером автобуса № 61.

Условия работы у нас тяжелые, дороги очень плохие, особенно в зимнее время. Однако, несмотря на все трудности, я добился того, что моя машина за 16 месяцев прошла 88 тыс. километров при двух ремонтах № 2, и за год я сэкономил 1 875 кг горючего. Я достиг этого бе-

режным отношением к машине, правильной обкаткой ее. До пробега 9 000 км я ездил со скоростью не более 25 км в час, постоянно проверяя все агрегаты, не допуская их перегрева и расшатывания.

Во время ремонта я обязательно слежу за качеством работы и состоянием всех деталей. Я сдал машину в ремонт № 3 в хорошем состоянии, за что премирован администрацией автобазы.

Шофер И. Андреев

Воронеж

Автопробег в Красноярском крае

Во второй половине июля в г. Красноярске был дан старт двум большим автопробегам по районам края.

Маршрут первого пробега: Красноярск—Ачинск—Ужур—Абакан—Минусинск—Ермаковское—Усинск—граница Танну-Тувинской республики. В пробег по этому маршруту направилась четверть машины ГАЗ.

Маршрут второго пробега: Красноярск—Рыбинск—Канск—Дзержинск—Казачинск—Енисейск—Сухабузим—Красноярск. В колонне этого пробега — три ма-

шины ГАЗ. Цель пробега — проверка хода дорожных работ и помощь в организации трудучастия населения по дорожному строительству.

Первые дни пробега показали, что с дорожным строительством дело обстоит плохо. План трудового участия населения не выполняется.

Участники пробега проводят большую массово-разъяснительную работу. Повсюду колхозники устраивают колоннам торжественные встречи.

А. В.

Минусинск

Упорядочить работу Памирского автотранспорта

В автобазе Памирского автотранспортного управления имеется 320 машин, на которых работают свыше 600 шоферов.

Эксплуатация памирского автотранспорта поставлена неудовлетворительно. В прошлом году план перевозок был значительно невыполнен. Не выполнен также план I квартала этого года. Условия работы здесь нелегкие. Зимой водителям приходится ездить при сорокаградусных морозах, однако спецодежды они не получают. Рейс продолжается обычно 6—7 дней. За эти дни водитель совершает пробег свыше 700 км. Но по дороге на перевалочных пунктах не организовано питание, нет медицинской помощи.

По условиям работы водители в определенные периоды времени имеют длительные вынужденные простои (закрывается движение через горные перевалы). Это время не используется для техуче-

бы и повышения квалификации водителей. В базе существует такой порядок, что во время вынужденного перерыва в работе водителям платят только 50% основного оклада. Это приводит к тому, что квалифицированные старые водители уходят с работы. А между тем можно было бы использовать шоферов в этот период на тракте Ош—Суфи-Курган, который открыт круглый год. Кроме того, шоферов можно использовать на ремонте машин. Но хозяйственники не думают об этом.

Ко всему прочему зарплата водителям выплачивается с опозданием на 3—4 месяца. Стахановское движение развернуто плохо, план до шофера и даже до отделения не доводится, учет поставлен неудовлетворительно.

Надо навести порядок в автобазе Памирского автотранспортного управления.

Г. Поставнин

Ош

Премированы за высокие показатели пробега покрышек

Автохозяйства часто испытывают большие затруднения из-за отсутствия резины. Бережное отношение к резине, нормальная эксплуатация ее имеет огромное значение для работы парка. Сроки службы резины во многом зависят от самих водителей. Стахановцы многих автохозяйств показали прекрасные образцы эксплуатации покрышек.

Недавно начальник Главрезины премировал ряд водителей, добившихся рекордных пробегов покрышек Ярославского шинного завода. Шофер 1-й автобазы Горвнторга (ныне начальник колонны), т. Щербина и его сменщик Аносков премированы 1000 рублями за пробег покрышек выпуска 1934 г. в 84 645 км. Такой же суммой премированы шоферы 2-го автобусного парка Мосавтотранса тт. Сахаров и Диканов, добившиеся пробега покрышек свыше

100 тыс. км. Шофер того же парка Артамонов премирован 1200 руб., а его сменщики Бычков и Шеланков — 1000 руб., за рекордный пробег покрышек в 139 327 км.

Главрезина вводит сейчас новую форму единой карточки для учета работы покрышек. Научно-исследовательскому институту резиновой промышленности предложено усилить связь с автобазами не только в центре, но и на местах для наблюдения и изучения работы покрышек. Покрышки с пробегом свыше 80 тыс. км, негодные для дальнейшей эксплуатации, должны сдаваться в институт для лабораторного исследования.

Главрезиной установлен специальный фонд премирования лучших водителей, дающих высокие показатели использования покрышек.

И. К.

АВТОДРОМ В ЯРОСЛАВЛЕ

В 6 километрах от Ярославля, вблизи Резино-асбестового комбината, начато строительство автодрома для испытания автомобильных покрышек, вырабатываемых из синтетического и натурального каучука. На автодроме можно будет проверять в короткий срок — до 10 дней — эксплуатационные качества выпускаемых заводом шин.

Автодром будет представлять собой покрытую бетоном беговую дорожку шириной в 16 м и длиной в 4 км, рассчитанную на скорость движения машин до 200 км в час. При автодроме строятся гараж, станция обслуживания, лаборатория и другие подсобные помещения.

АВТОМАГИСТРАЛЬ МОСКВА—РОСТОВ

Харьковское отделение «Гипродор» НКВД заканчивает проектирование автомагистрали Москва—Ростов. Магистраль будет проходить через Орел, Харьков, Изюм, Славянск, Артемовск, село Луганское, Дебальцево и пересечет весь Донбасс.

Ширина дороги — 18 м. Проезжая часть (12 м) будет покрыта асфальто-бетоном. В Артемовске, Славянске, Изюме по линии магистрали будут построены гостиницы с ресторанами и автомастерские. По всей магистрали будут установлены бензино-заправочные колонки.

ГАРАЖ-КОМБИНАТ

По генеральному проекту Большого Новосибирска здесь намечено строительство гаража-комбината. В ближайшее время начнется закладка этого гаража. Первая очередь рассчитана на 112 грузовых машин. В гараже, кроме стоянки машин, будут мастерские для профилактического, текущего и планового ремонтов, осмотровая и бензозаправочная колонка.

Хлеб должен быть вывезен

Богатый урожай в Западной Сибири ставит перед Союзсовхозтрансом ответственной задачей — четко обеспечить переброску зерна на элеваторы.

Как Союзсовхозтранс подготовился к выполнению этой задачи? Возьмем, к примеру, один из наиболее ответственных участков — Барнаульский. Первый же выезд автомашин Барнаульской колхозы в Топчихинский зерносовхоз показал неподготовленность Союзсовхозтранса к осенним хлебоперевозкам. Из 8 машин, направленных в зерносовхоз, одна оказалась совсем неотремонтированной, у другой на двадцатом километре рассыпался подшипник, потом пришлось удалить поршень. Две машины прибыли на место лишь на следующее утро.

Машины из ремонта принимались на-глазок. Шоферы в приеме грузовиков, закрепленных за ними, никакого участия не принимали. Часть автопарка до сего времени остается еще неотремонтированной. А между тем, хлебоперевозки уже начались.

Барнаульская межрайонная контора Союзсовхозтранса имеет 220 грузовиков с общей грузоподъемностью в 715 т. В ближайшие дни будет получено еще 75 автомашин. Этот автопарк должен будет в короткие сроки продвинуть к элеваторам не менее 150 тыс. т зерна.

Состояние автопарка вызывает в зерносовхозах серьезную тревогу.

Гр. С—в

Новосибирск

Короткие сигналы

★ Автомобильное движение в Днепропетровске увеличивается с каждым месяцем. Однако до сих пор на улицах города почти нет никаких дорожных знаков. Отдел регулирования уличного движения установил на некоторых улицах светофоры, а об уличных знаках, видимо, забыл.

★ На станции Лопасня, М.-Курской ж. д., Гослегпромстрой ведет строительство школы и жилых домов. На стройке имеется 6 машин ЗИС-5. Машины эти стоят под открытым небом, не получают профилактики, нет запасных частей. Начальник строительства Чернецов не заботится о нуждах транспорта.

ПО следам ЗАМЕТОК

В МТС Киргизии будут построены новые гаражи

В № 10 «За рулем», в отделе «Короткие сигналы», была помещена заметка, в которой сообщалось, что машины МТС Киргизской АССР круглый год стоят под открытым небом из-за отсутствия гаражей.

По этой заметке нарком земледелия Киргизской республики т. Эссенаманов сообщает редакции, что в текущем году в соответствии с

утвержденными Наркомземом СССР титульными списками, в МТС Киргизии будет построено пять новых гаражей вместимостью на 100 машин. Одновременно директорам МТС даны указания временно приспособить под гаражи сараи сельхозмашин и другие помещения, которые можно использовать для этой цели.

В НОМЕРЕ

Приговор народа	1
К новым победам!	8
И. КАЗАКОВ—Парк стал рентабельным	6
Н. ВИКТОРОВ—Второй автобусный парк может работать еще лучше	7
Л. КОЖЕМЯКО—Выполним досрочно годовой план	8
Инж. Е. АРМАНД—ЗИС-101	11
Инж. ФОМИН—Испытание газогенераторных автомобилей в Загорске	14
Инж. ШКОЛЕНКО—Новая бензинокорректирующая станция	18
Инж. К. МОРОЗОВ—Практика авторемонтного дела. Статья 11—Неисправности карбюратора, ремонт и уход	20
Д. КАРДОВСКИЙ—Электрооборудование автомобилей—регулировка и уход. Статья 15—Уход за батарейно-катушечным зажиганием	28
Обмениваемся опытом гаражей	26
Техническая консультация	28
Рабочие письма	30
Хроника	80

Отв. редактор Н. ОСИНСКИЙ

Издатель — ЖУРНАЛЬНО-ГАЗЕТНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ

Уполн. Главлита Б—28228

Техред Свешников

Изд. № 282. Зак. тип. 561. Тираж 60 000

Бумага 72x108 см/16 д. 1 бум. лист

Колич. знаков в 1 бум. листе 228 000

Журнал сдан в набор 20/VIII 1936 г.

Подписан к печати 31/VIII 1936 г.

Приступлено к печати 1/IX 1936 г.

Илпогр. и цинкогр. Жургазобъединения

Москва, 1-й Самотечный пер., 17



ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА НА **СОВЕТСКИЕ СУБТРОПИКИ**

Ежемесячный научно-прикладной журнал **ГЛАВНОГО
УПРАВЛЕНИЯ СУБТРОПИЧЕСКИХ КУЛЬТУР НКЗ СССР.**

— Ответственный редактор **А. М. ЛЕЖАВА**

Советские Субтропики

широко освещают культуры: чай, цитрусовые, плодовые, тунга, эфирносы, текстильные и другие субтропические растения. Большое внимание уделяется вопросам **КАДОЧНОЙ КУЛЬТУРЫ, ЛИМОНА, ЗЕЛЕННОГО СТРОИТЕЛЬСТВА, ДЕКОРАТИВНЫХ И ЦВЕТОЧНЫХ РАСТЕНИЙ.**

Советские Субтропики

содействуют внедрению в производство совхозов и колхозов лучших достижений советской и мировой науки.

Советские Субтропики

широко освещают вопросы экономики, организации хозяйства районирования, агротехники, интродукции и селекции, агробиологии, климатологии, технологии, механизации, защиты растений борьбы с потерями и т. д.

Советские Субтропики

уделяют исключительное внимание освещению на своих страницах иностранного опыта и освоению его субтропическими хозяйствами.

Советские Субтропики

привлекают для участия в журнале лучшие силы ученых и практиков.

Советские Субтропики

печатаются на хорошей бумаге, объемом 8 п. л.

Журнал рассчитан на работников научных и опытных учреждений, на агрономов, партийный и советский актив субтропических районов, руководящий состав субтропических совхозов и колхозов, земельных и плановых органов, на специальные вузы и техникумы.

Подписная цена: 12 мес.—30 р., 6 мес.—15 р., 3 мес.—7 р. 50 к. Цена номера—3 руб.

САМОЛЕТ

Ежемесячный журнал, орган ЦС Осоавиахима СССР

Иллюстрированный авиационно-спортивный и авиатехнический журнал

ЖУРНАЛ „САМОЛЕТ“ освещает вопросы авиационного спорта в СССР и за границей, авиаработу Осоавиахима и его аэроклубов, школ и станций. Журнал охватывает вопросы техники, эксплуатации, легкомоторной авиации, планеризма, парашютизма, спортивного воздухоплавания и моделизма. Журнал освещает новинки авиатехники и основные авиационные события в СССР и за границей.

Пилот Осоавиахима, планерист, парашютист, моделист, конструктор планеров и легких самолетов найдут в „САМОЛЕТЕ“ руководящий материал. Все авиационные работники воздушных сил гражданской авиации и авиалы промышленности и все интересующиеся авиацией будут в курсе авиации с помощью журнала.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА:

12 номеров в год — 9 руб., 6 месяцев — 4 руб. 50 коп.,
3 месяца — 2 руб. 25 коп.

Подписку направляйте почтовым переводом: Москва, 6, Стрелковой бульвар, 11, Жургаз б'единение, или отдайте инструкторам и уполномоченным Жургаза на местах. Подписка также принимается повсеместно почтой и отделениями Союзпечати.

ЖУРГАЗОБЕДИНЕНИЕ.



ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПРИЕМ ПОДПИСКИ на

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ
НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

ИЗОБРЕТАТЕЛЬ

Орган Центрального Совета Всесоюзн.
Общества Изобретателей при В.Ц.С.П.С.

В 1936 ГОДУ ЖУРНАЛ ПРОДОЛЖАЕТ И ШИРЕ РАЗВЕРТЫВАЕТ БОРЬБУ ЗА РЕАЛИЗАЦИЮ РЕШЕНИЙ ПАРТИИ И ПРАВИТЕЛЬСТВА О МАССОВОМ РАБОЧЕМ ИЗОБРЕТАТЕЛЬСТВЕ.

ЖУРНАЛ МОБИЛИЗУЕТ ТВОРЧЕСКУЮ ИНИЦИАТИВУ ИЗОБРЕТАТЕЛЕЙ НА БОРЬБУ ЗА НАИБОЛЕЕ СОВЕРШЕННЫЕ МЕТОДЫ ПРОИЗВОДСТВА, ЗА ВСЕМЕРНУЮ РАЦИОНАЛИЗАЦИЮ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ.

В 1936 ГОДУ ЖУРНАЛ ЗНАЧИТЕЛЬНО РАСШИРИЛ СВОЮ ПРОГРАММУ И ВВЕЛ РЯД НОВЫХ ОТДЕЛОВ ПО ОСНОВНЫМ ОТРАСЛЯМ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА (Ж. Д. ТРАНСПОРТ, СЕЛЬСКОЕ ХОЗЯЙСТВО, ЛЕГКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ, СТРОИТЕЛЬСТВО И СТРОЙМАТЕРИАЛЫ).

СТАХАНОВСКОЕ ДВИЖЕНИЕ И ИЗОБРЕТАТЕЛЬСТВО. — ПОКАЗ ЛУЧШИХ ОБРАЗЦОВ РАБОТЫ ИЗОБРЕТАТЕЛЕЙ-СТАХАНОВЦЕВ. ВОВЛЕЧЕНИЕ СТАХАНОВЦЕВ В ИЗОБРЕТАТЕЛЬСКУЮ РАБОТУ. СОВЕТЫ **ВОИЗ** И СТАХАНОВСКОЕ ДВИЖЕНИЕ.

В ОТДЕЛЕ ТЕХНИКИ ПУБЛИКУЮТСЯ ОПИСАНИЯ НАИБОЛЕЕ ИНТЕРЕСНЫХ ИЗОБРЕТЕНИЙ И ПРЕДЛОЖЕНИЙ. ДАЮТСЯ ОБЗОРЫ ИНОСТРАННОЙ И СОВЕТСКОЙ ПАТЕНТИКИ И НОВОСТЕЙ ИНОСТРАННОЙ ТЕХНИКИ ПО ОТДЕЛЬНЫМ ОТРАСЛЯМ ХОЗЯЙСТВА.

ОТДЕЛ „ЛЮДИ НОВОЙ ТЕХНИКИ“ — ПОКАЗ ТВОРЧЕСКОГО ПУТИ ВЫДАЮЩИХСЯ ИЗОБРЕТАТЕЛЕЙ.

ДЕТСКОЕ ТВОРЧЕСТВО.

ЗАДАЧИ ИЗОБРЕТАТЕЛЯМ.

ОТДЕЛ БИБЛИОГРАФИИ.

Хроника работы ЦС **ВОИЗ**, местных советов, Комитета по изобретательству при **СТО**.

Отдел технической и юридической консультации.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА:

12 месяцев—9 руб., 6 месяцев—4 руб. 50 коп.,

3 месяца—2 руб. 25 коп.

Подписку направляйте почтовым переводом: Москва, 6, Страстной бульвар, 11, Жургазобъединение, или сдавайте инструкторам и уполномоченным Жургаза на местах. Подписка также принимается повсеместно почтой и отделениями Союзпечати.

ЖУРГАЗОБЪЕДИНЕНИЕ.