



За рулем

19

ОКТАБРЬ

1937

жургазобъединение Москва



Бездействие и очковтирательство

Около семи месяцев назад, 3 марта 1937 г., на страницах «Правды» было напечатано письмо Героя Советского союза т. Лянидевского «О водителях автомашин».

В этом письме т. Лянидеский своевременно и заслуженно обрушился на бездеятельность Всесоюзного комитета по делам физкультуры и спорта при СНК СССР, который игнорировал вопросы развития авто-мотоспорта и подготовки шоферов-любителей. Одновременно он выдвинул задачу — дать стране сотни тысяч автомобилистов и мотоциклистов-любителей, готовых в любую минуту по зову партии и правительства пересечь на бронемашине и танки.

Живой и горячий отклик встретило это предложение среди трудящихся масс и особенно молодежи. Многие крупные предприятия больших городов Союза, спортивные общества, отдельные авто-мотоклубы приняли предложение т. Лянидевского как сигнал к немедленному действию.

Уже через несколько дней на страницах «Правды» были напечатаны конкретные обязательства авто-мотоклубов Ленинграда, автозавода им. Сталина и других.

В результате Всесоюзный комитет по делам физкультуры и спорта со значительным опозданием в специальном постановлении записал: «подготовить 150 тыс. шоферов и мотоциклистов-любителей, создать авто-мотоклубы во всех областных, краевых и республиканских центрах» и т. д., и т. п.

Можно ли сказать, что это постановление выполняется? Нет. Бывшие руководители Всесоюзного комитета и его авто-мотосекции вредительски саботировали работу по развитию авто-мотоспорта, имеющего большое оборонное значение, и не принимали практических мер к организации массовой подготовки любителей.

Подготовка автомобилистов и мотоциклистов-любителей, являющаяся одной из важнейших задач комитетов, поставлена из рук вон плохо. Недавно на страницах нашего журнала уже отмечалось отсутствие какого бы то ни было учета и проверки выполнения контрольных заданий по подготовке любителей.

Контрольные цифры были направлены комитетам, в то время как непосредственными исполнителями их должны были быть авто-мотоклубы.

Автомобили, предназначенные исключительно для учебных целей, также рассылались не

клубам, а комитетам, и при этом без всякого учета действительной потребности.

Достаточно привести несколько примеров, чтобы доказать как безответственно распоряжались автомобилями, этим ценнейшим фондом местных клубных организаций — руководители комитетов.

В Ереване республиканский комитет физкультуры и спорта из девяти полученных машин передал клубу только одну, одну оставил у себя, остальные разбазарил.

Дальневосточный комитет из десяти полученных им машин ни одной не использовал по прямому назначению.

Киевский комитет поторопился прежде всего обменять свою старую машину на новую. Одну машину он передал обществу «Спартак», которое распорядилось использовать двигатель автомобиля для... моторной лодки. А три машины были переданы на обслуживание строительства стадиона и за короткий срок приведены в негодное состояние.

Бывшие руководители авто-мотосекции не стеснялись заниматься подлинным очковтирательством. Они указывали на наличие 60 работающих авто-мотоклубов в различных городах Союза. А фактически, как сейчас выясняется, существует всего 27 клубов, да и то многие из них впадают жалкое существование.

Клубы не имеют необходимой технической базы. Комитеты «забыли» предусмотреть отпуск средств на работу клубов. Авто-мотосекция Всесоюзного комитета по делам физкультуры и спорта не осуществляла руководства работой авто-мотоклубов, месяцами не отвечала на срочные запросы с мест.

На страницах нашего журнала и местной печати неоднократно отмечались существенные недостатки в проведении авто-мотоспортивной работы. Отдельные пробегии, соревнования, гонки, проводимые без тщательной предварительной подготовки, с негодными техническими средствами, давали ничтожные результаты, в ряде случаев проваливались, а иногда даже сопровождалась авариями.

Это также результат беспечного отношения к делу бывш. руководителей авто-мотосекции Всесоюзного комитета, охотно дававших разрешение на проведение местных пробегов без всякой проверки их подготовленности.

В марте — апреле было проведено совещание начальников авто-мотоклубов. Но вместо того, чтобы подытожить материалы совещания, распространить опыт положительной ра-

боты и сделать необходимые выводы, материалы совещания начальников клубов были сданы в архив.

Авто-мотосекция затратила немало средств на составление различных материалов, но она не подготовила основного документа, без которого необычайно тормозится работа на местах, — единых правил по проведению авто-мотосоревнований.

Новому руководству необходимо в кратчайший срок по-боевому взяться за выполнение основных задач авто-мотосекции.

Нужно прежде всего укрепить существующие клубы и создать новые, чтобы полностью выполнить обязательство — иметь авто-мотоклубы во всех республиканских и областных центрах.

Клубы должны быть обеспечены средствами по сметам 1933 г., иначе они будут попрежнему бездейственными и неработоспособными.

Клубы и учебные пункты нужно снабдить необходимой технической базой. Для этого обязательнейнейшим образом следует учесть действительного использования автомобилей и регулярное пополнение учебного автохозяства.

Сеть учебных пунктов должна быть расширена, причем местные комитеты должны добиваться превращения наиболее прочных из них, имеющих достаточный спортивный актив, в авто-мотоклубы.

Необходимо добиться широкого развертывания подлинно массовой подготовки автомобилистов и мотоциклистов.

Н. Зингер

Всесоюзные мотосоревнования на первенство СССР

30 сентября в Киеве начинаются всесоюзные мотоциклетные соревнования на личное первенство СССР. Лучшие гонщики Москвы, Ленинграда, Киева, Тбилиси, Минска, Баку, Еревана, Харькова, Ростова, Ижевска, Одессы, Таганрога и других городов продемонстрируют высший класс спортивно-скоростного вождения машин, будут бороться за завоевание высоких скоростей.

Советских мотогонщикам предстоит показать свои успехи в области мотоциклетного спорта накануне годовщины Великой Октябрьской революции, и всесоюзные мотосоревнования в Киеве явятся, по существу, показом достижений советских мотоспортсменов за 20 лет.

Всесоюзные мотосоревнования проводятся с целью выявления лучших достижений мотоспортсменов, розыгрыша индивидуального первенства, установления новых всесоюзных рекордов и привлечения внимания широкой общественности к мотоциклетному спорту и отечественному мотоциклетному.

Соревнования проводятся комплексно по следующей программе:

- а) по шоссе, на дистанцию 1 км с хода (в два конца),
 - б) по шоссе, на дистанцию 1 км с места (в два конца),
 - в) по шоссе, на дистанцию 300 км (с тремя поворотами),
 - г) кросс на 100—120 км (два круга по 50—60 км),
 - д) прыжки с трамплина (вне конкурса).
- Женские заезды проводятся по следующей программе:

- 1) по шоссе на 1 км с хода,
 - 2) по шоссе на 1 км с места,
 - 3) по шоссе на 100 км (с одним поворотом).
- К розыгрышу первенства допущены мотоциклы-одиночки следующих классов:

а) класс машин советского производства с двухтактным двигателем и максимальным объемом до 300 см³.

б) класс машин советского производства с четырехтактным двигателем и максимальным объемом до 750 см³.

в) класс машин с максимальным объемом до 350 см³,

г) класс машин с максимальным объемом до 500 см³,

д) класс машин с максимальным объемом до 750 см³.

е) класс машин с максимальным объемом свыше 750 см³.

Зачет и премирование будут производиться по каждому виду соревнований, входящих в комплекс, и по всему комплексу отдельно для каждого класса мотоциклов.

Звание чемпиона СССР по мотоспорту 1937 г. будет присуждено участнику первенства, набравшему наименьшую сумму очков по четырем видам соревнований (1 км с хода, 1 км с места, 300 км по шоссе и кросс 100—120 км) в своем классе машин.

Звание чемпиона СССР по отдельным видам соревнований будет присуждено также победителям в каждом классе мотоциклов, но лишь в том случае, если показанное ими время выше официального всесоюзного рекорда. По видам соревнований и классам мотоциклов, на которые нет зарегистрированных всесоюзных рекордов, звание чемпиона присуждается участнику, который в этом виде соревнований и классе мотоциклов займет первое место.

Всесоюзные мотосоревнования принесут большую пользу не только гонщикам, участвующим в розыгрыше первенства, но и всему нашему мотоциклетному спорту. Эти соревнования в итоге заставят наши авто-мотоклубы взяться за развитие мотоспорта и в первую очередь за выращивание спортивной молодежи, за тренировку гонщиков, за создание постоянных клубных спортивных команд, за воспитание подлинных мастеров высоких скоростей.

М.

Великое стахановское движение растет во всех отраслях социалистического хозяйства, в том числе и на автотранспорте.

Отдельные шоферы-стахановцы добиваются больших успехов.

В печати уже приводились имена шоферов-стахановцев 2-го Московского автобусного парка тт. Диканова, Жданова, Головина и др., сделавших на автобусе ЗИС-8 пробег более 200 тыс. км без капитального ремонта, при норме в 80 тыс. км.

Шоферы-стахановцы 1-й автобазы Треста хлебопечения братья Стахановы сделали на автомобиле ЗИС-5 пробег более 97 тыс. км без капитального ремонта, при норме в 72 тыс. км. Машина их находится в хорошем состоянии и продолжает работать.

Шоферы-стахановцы 2-го парка Мосавтотреста тт. Колесников и Пронин сделали на автомобиле ЗИС-5 пробег более 80 тыс. км без ремонта № 2, при норме в 25 тыс. км. Эти примеры можно значительно умножить.

Однако замечательные достижения отдельных стахановцев не стали еще достоянием всей массы водителей. Это, несомненно, является одной из причин того, что общее улучшение работы автотранспорта и снижение стоимости эксплуатации автомобиля осуществляются крайне медленно. Во многих автохозяйствах до сих пор отсутствует борьба за такие показатели, как увеличение межремонтного пробега автомобиля, пробега покрышек, экономия бензина.

Многие хозяйственники предпочитают идти по линии наименьшего сопротивления, борясь за наиболее эффективные показатели — тонно-километраж, часы работы, коэффициент выпуска. Плохие результаты такого руководства налицо — в большинстве автобаз нормы межремонтных пробегов автомобилей не выполняются, экономия бензина ничтожна и зачастую имеется даже перерасход, пробег покрышек чрезвычайно низок.

Печальным примером может служить автобаза № 1 Мосавтотреста. Здесь двигатели ЗИС-5 капитально ремонтируются в среднем через 17 тыс. км пробега автомобиля при утвержденной норме в 68 тыс. км. Расход бензина за 1-й квартал 1937 г. превысил норму на 8,4%. Совершенно естественно, что коэффициент выпуска, вместо 0,75 по плану, фактически оказался 0,65, себестоимость всех ремонтов (профилактических и капитальных), отнесенная к одному километру пробега, вместо 41,6 коп. по плану, фактически выразилась в 51,3 коп.

Одной из причин, препятствующих широкому развертыванию стахановского движения на автотранспорте, является неразбериха в системе оплаты труда автотранспортников.

«Правда» в передовой от 23 июля писала, что стахановское движение «...не может развиваться в условиях, когда система заработ-

ной платы, планирование, снабжение — эти лучшие рычаги правильной организации труда — остаются в первоначальном состоянии». «В системе заработной платы существует беспорядок, уравниловка, порой антигосударственные нравы».

Все эти недостатки имеются и на автотранспорте. Немало примеров уравниловки можно найти в системе оплаты труда шоферов, работников профилактики, начальников колонн.

Чего стоит, например, тот факт, что в автобазах Мосавтотреста ни одному шоферу в 1937 г. не выплачена премия за увеличение межремонтного пробега машины. И это при наличии разработанной премиальной системы. Получается так, что зарплата шофера-стахановца, бережно относящегося к машине, выполняющего и перевыполняющего нормы межремонтного пробега, не отличается от зарплаты шофера-лихача, портящего машину. Это, видимо, и является причиной того, что в Мосавтотресте утвержденные нормы пробега выполняются по отдельным агрегатам на 25%.

Аналогичная картина наблюдается и в отношении заработной платы работников профилактики и начальников колонн.

В большинстве автобаз в систему оплаты труда начальников колонн включен показатель своевременного выпуска машины на линию по утвержденному графику, отсутствие аварийности и т. д., но ни в одном автохозяйстве в зарплате начальника колонны не отражен показатель пробега машины без капитального ремонта.

Систему оплаты труда шоферов, работников профилактики, начальников колонн необходимо перестроить таким образом, чтобы в ней нашли полное отражение показатели межремонтного пробега машины, пробега покрышек и экономии бензина.

Если шофер перевыполняет план по эксплуатационно-коммерческим показателям, но его машина через 15—20 тыс. км. становится в капитальный ремонт, пробег покрышек не достигает нормы, бензин перерасходуется, то признать работу такого шофера стахановской никак нельзя.

Увязать работу шоферов и профилактики, обеспечить выполнение указанных ими показателей может в первую очередь начальник колонны. Это положение должно также найти свое отражение в системе премирования.

Выполнение этих условий перестройки заработной платы позволит поднять стахановское движение на новую, более высокую ступень.

Пора от отдельных стахановцев переходить к стахановским бригадам, цехам, колоннам. Руководители автохозяйств должны повседневным и конкретным руководством обеспечить массовый подъем стахановского движения на предприятиях.

РАБОТАТЬ БЕЗ ЕДИНОЙ АВАРИИ

Недавно коллектив работников 2-й автобазы Мосавтотреста, проверив свои производственные возможности, обязался полностью ликвидировать аварии и добиться образцовой работы.

— Мы, стахановцы-водители 2-й автобазы, не залятали свои трудовые списки авариями и нарушениями. Даем обязательство вождо нашей партии товарищу Сталину работать и впредь без аварий, — писали они в своем обращении ко всем шоферам Москвы.

И действительно, в течение двух месяцев (с 25 мая по 22 июля) база не имела ни одной аварии, ни одного травматического случая по вине своих водителей, в то время как в IV квартале 1936 г. было 20 аварий, в первом квартале этого года — 14 аварий.

Эти два месяца работы показали, что разглагоствования некоторых «теоретиков» о невозможности работать на автотранспорте без аварий являются безусловно вредными, что люди, поддерживающие эти теории, прикрывают дезорганизаторов производства, не желающих бороться за высокую трудовую дисциплину и безаварийную работу нашего автотранспорта.

Стоило только на 2-й автобазе заняться вплотную вопросом борьбы с авариями, заняться воспитанием людей, как сразу картина резко изменилась.

Идет на убыль и количество нарушений правил уличного движения. В марте 1937 г. в автобазе было 103 нарушения, в апреле — 73, в мае — 52, в июне — 49, в июле — 42.

С января 1937 г., по инициативе аварийного инспектора автобазы т. Эмана, учебная часть автобазы организовала цикл лекций-бесед по правилам уличного движения, с разбором конкретных случаев аварий и нарушений уличной дисциплины. Беседы проводились почти ежедневно (за полгода было 120 занятий).

Но самая большая опасность — почить на лаврах. Самоуспокоенность ведет к демобилизации, к ослаблению повседневной борьбы с авариями. Подтверждением этого является тот факт, что с 22 июля по 9 сентября на автобазе произошло 4 аварии по вине своих водителей. Коллектив парка сумел в течение двух месяцев работать без аварий. Так разве сейчас изменились люди, машины, маршруты? Конечно, нет.

Борьба за полную ликвидацию аварий должна стать основной задачей развертывающегося предоктябрьского социалистического соревнования. Этот пункт должен стать основным в межколлективных и индивидуальных договорах. По выполнению его будут судить о работе коллектива, о его преданности социалистической родине.

Коллектив 2-й автобазы Мосавтотреста должен доказать, что слово партийных и непартийных большевиков не расходится с делом.

БОЛЬШИЕ ПРОСТОИ, ТЫСЯЧИ ТОНН НЕВЫВЕЗЕННОГО ГРУЗА

В 1-м квартале 1937 г. автобаза взыскала с клиентов 39 тыс. руб. за простои машин. По вине клиентуры за июль машины простояли около 1 500 машинно-часов. В результате этих простоев 5 000 т груза остались невывезенными. Особенно много простоев у машин, обслуживающих строительство мостов через Москва-реку.

Организационная неразбериха в транспортном управлении Гормоста ведет к тому, что требования на машины присылаются без учета возможности их использования и машины простаивают часами в ожидании работы.

Не так давно Мосгорстройснаб затребовал в срочном порядке 10 машин на алебастровый завод. Все они стояли в ожидании нагрузки от 45 мин. до 4 ч. 30 м., причем три машины из десяти пришлось все же снять и послать на другую работу.

Шофер Ялышев рассказывает, как он и его сменщик два дня не могли сдать груз клиенту.

«Поехал я в деревню Новинки за картофелем. Нагрузив машину, получил направление отвезти груз на Школьную улицу, д. № 6. Но на Школьной груз принять отказались.

Тогда послали меня с картофелем на автозавод им. Сталина. Но и там его не приняли. Пришлось ехать обратно на Школьную. Отсюда меня решили послать снова в деревню Новинки. Я не поехал туда и вместе с грузом вернулся в автобазу. Только на второй день к вечеру мой сменщик сумел сдать груз».

Эти факты говорят о том, что жалобы на плохую организацию диспетчерской службы, на нечеткую работу отдела эксплуатации не лишены основания.

Работа автобазы должна быть организована так, чтобы ни одна машина не имела холостых пробегов и простоев. Отдел эксплуатации парка должен заниматься также вопросом улучшения подъездных путей, особенно в таких местах, как Ростовский карьер, Крымский мост и др.

РЕМОНТ — УЗКОЕ МЕСТО

Коэффициент использования парка по плану составляет 0,845, фактическое выполнение его — 0,797.

Начальник гаражного отдела т. Перепелкин и все начальники колонн в один голос заявляют:

— Нас все время режет ремонт. Производственный отдел систематически задерживает машины в ремонте на срок, в три-четыре раза превышающий сроки, предусмотренные графиком. Если бы мы во-время получали машины из ремонта, то могли бы значительно превысить коэффициент использования парка.

Машина № 188 была поставлена в ремонт 1 августа. По графику она должна была выйти из ремонта 7 августа, а вышла 17-го. Машина № 38, вместо 7 августа, вышла из ремонта 19-го. Машина № 352, вместо 8 августа, вышла 23-го.

В итоге только в трех колоннах из шести стоит в ремонте 27 машин, тогда как по плану должно стоять 6—8 машин.

Автобаза получает отремонтированные агрегаты от трестовского авторемонтного завода, но качество их чрезвычайно низкое. Капитально отремонтированные моторы после пробега 14—16 тыс. км приходится отправлять снова на завод. Автобаза вынуждена по нескольку раз менять коробки передач, рулевое управление, передние мосты.

Низкое качество агрегатов срывает работу производственного отдела, что приводит к невыполнению плана по выпуску машин.

ЗАПУЩЕННЫЙ УЧАСТОК

Экономия горючего — один из основных показателей работы парка, машины и водителя. Он определяет культуру работы, технику вождения машины, отношение к социалистической собственности.

Если судить по этому показателю о работе 2-й автобазы Мосавтотреста, то картина получится весьма неприглядная. За IV квартал 1936 г. по автобазе был перерасход в 40 т бензина. В январе и феврале 1937 г. была экономия в 17 173 кг, а в марте перерасход в 12 884 кг, в результате чего I квартал был закончен с перерасходом в 5 711 кг.

Подытоживая работу I квартала 1937 г., руководство автобазы в конъюнктурном обзоре пишет:

«Перерасход горючего в значительной степени является следствием тяжелых дорожных условий для машин, работающих на строительстве: буксовка, частые остановки и пр.

Значительная текучесть шоферов вызвала приток на базу молодых водителей, которые в первый год своей работы не могут полностью освоить машину, что также отразилось на перерасходе горючего.

Но все же результат работы I квартала (по сравнению с IV кварталом 1936 г.) дает полное основание к тому, что уже во II квартале вместо перерасхода база даст значительную экономию».

Эти оптимистические рассуждения не оправдались. Если в I квартале перерасход составил 5 711 кг, то во II квартале он превысил 26 000 кг. В июле положение почти не изменилось — пережог выразился в довольно внушительной цифре — 5 274 кг.

Как и почему получилось, что автобаза стала систематически перерасходовать бензин?

Учет бензина поставлен так, что водитель только через месяц узнает о результатах расходования горючего. При этом премирование за экономию и удержания за перерасход теряют свое воспитательное значение. Кстати, по признанию начальника гаражного отдела, в автобазе редко производят удержания с водителей за перерасход горючего. «Машины у нас изношены, условия работы тяжелые, если мы станем систематически удерживать за пережог, никто работать не будет»(!).

Перерасход горючего в автобазе раскладывается, что называется, по полочкам. Так например, за июль база списывает 1 142 кг, как потери при получении бензина из колонок. 1 315 кг по этой же причине списано за июнь. Мы не знаем, кто узаконил такую статью расхода бензина. Разве это обязательно, что при заправке машины у колонки во дворе автобазы (здесь имеется своя автозаправочная станция) какал-то часть бензина должна быть пролита на землю. Здесь даже учтено, сколько должно быть пролито: в июне — 1 315 кг, в июле — 1 142 кг — не больше, не меньше.

Впрочем, в статье «потери» есть еще очень много пунктов. Тут и потери при заправке машин ведрами, на усиленную (?) регулировку тормозов и т. д.

Но один пункт заслуживает особого внимания — разлив из баков при работе на линии составил за июнь 3 620 кг, за июль — 5 142 кг.

Мы сильно сомневаемся в точности этих цифр. Они не внушают доверия потому, что разлив этот учтен даже «грубо-ориентировочно» невозможно. Конструкция бензобаков сама по себе такова, что при полной заправке из бака автомобильной ИГ часть бензина выплескивается через воздушную трубку и отверстие в пробке бензобака. На это «выплескивание» автобаза списывает по 1 кг на машину-день работы. Разве нельзя добиться устранения этих значительных потерь путем заправки в бак не 170 кг, а, например, 160 кг?

В борьбе за экономию горючего начальникам колонн и механикам принадлежит огромная роль. Механик ежедневно осматривает и выпускает машины на линию; механик первый после водителя узнает о плохой работе двигателя, о неисправности того или иного агрегата. Механик и начальник колонны, зная расход бензина по каждой машине, могут немедленно принимать меры для устранения причин, вызывающих перерасход.

Это, конечно, возможно при хорошей постановке учета, когда на следующий день можно знать, как работала машина. Здесь такого учета не было и его завели только с 1 сентября. Но результаты учета до водителей и сейчас не доводятся, и они продолжают работать вслепую.

МНОЖИТЬ РЯДЫ СТАХАНОВЦЕВ

Организация социалистического соревнования внутри автобазы показывает, что в этой области не все благополучно.

В соглашениях много общих мест. Договоры между колоннами напечатаны под копирку, — одни и те же пункты, одни и те же обязательства.

В индивидуальных договорах есть такие пункты: «Обязуюсь повысить свои технические знания», «Обязуюсь экономить горючее, работать по-стахановски». Руководители и организаторы соцсоревнования — профорг и начальники колонн — не разъяснили, что должны представлять собою индивидуальные договоры, не помогли водителям продумать свои обязательства.

Без гласности не может быть соревнования. Ведь именно в доведении результатов соревнования до каждого рабочего — залог того, что величайшая сила примера подтянет отстающих к уровню передовиков.

Быстрая и умелая пропаганда передовых методов работы, постоянный учет результатов соревнования колонн, цехов, бригад и отдельных рабочих, взаимоконтроль соревнующихся, поощрение лучших, воспитание отстающих — вот чего требует партия от организаторов социалистического соревнования. Но гласности соревнования в автобазе нет. Нет здесь и постоянного внимания к работе соревнующихся.

Не уделяется никакого внимания росту стахановского движения. Количество стахановцев за последнее время уменьшается из месяца в месяц.

На 1 апреля 1937 г. стахановцев-шоферов было 232 чел. (49,7%), ремонтных рабочих — 111 чел. (56,3%).

На 1 июля шоферов-стахановцев стало 207 чел. (41,4%), ремонтных рабочих — 90 чел. (46,4%).

На 1 августа шоферов-стахановцев осталось 200 чел. (42,5%), ремонтных рабочих — 100 чел. (52,6%).

Председатель рабочего комитета Семенов с эпическим спокойствием демонстрирует эти цифры. Ему, видимо, неважно, что эти цифры лучше всяких слов характеризуют работу рабочего комитета автобазы.

Задача коллектива автобазы теперь состоит в том, чтобы быстро устранить все недостатки в организации стахановского движения, развернуть социалистическое соревнование, создать самые благоприятные условия для эффективной работы стахановцев и ударников, множить их ряды и обеспечить автобазе звание лучшего безаварийного автохозяйства.

Тревожный сигнал

1-й государственный подшипниковый завод им. Кагановича снабжает Горьковский автозавод им. Молотова роликовыми подшипниками. Качество этих подшипников очень низкое. Особенно плохи роликовые подшипники хвостовика ведущей шестерни заднего моста

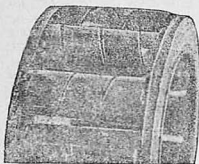


Рис. 1. Сработка внутреннего торца сепараторного кольца в момент начала развилки ролика

грузового автомобиля (деталь АА-4630). За последнее время на этот подшипник поступает много рекламаций потребителей.

Специальными испытаниями (буксовой автмобиля на песке), произведенными экспери-



Рис. 2. Сработка сепараторного кольца с наружной стороны

ментальным цехом автозавода, установлено неудовлетворительное качество как самих роликов, так и сепараторных колец. Ролики быстро развиваются, а кольца срабатываются.

На рис. 1 показана сработка внутреннего торца сепараторного кольца в момент начала развилки ролика, а на рис. 2 сработка кольца с наружной стороны. Рис. 3 показывает характерное разрушение подшипника, приводящее к поломке ведомой и ведущей шестерен и к выходу из строя всего заднего моста.



Рис. 3. Характерное разрушение подшипника, приводящее к выходу из строя всего заднего моста

1-му подшипниковому заводу им. Кагановича надо обратить серьезное внимание на качество выпускаемых им роликовых подшипников, в особенности на подшипник АА-4630. Работники завода должны понять, что неполноценные подшипники приводят к простоям новых автомобилей, что приносит автотранспорту огромные убытки.

В. Родионов

РАСХОД ГОРЮЧЕГО НА АВТОМОБИЛЯХ М-1

Инж. Ф. КОЛЕСНИКОВ

Автомобили ГАЗ-А заменены в Москве и ряде крупных центров Союза автомобилями М-1. Однако, как это ни странно, для М-1 до сих пор не установлена норма расхода горючего.

Работники автобазы Наркомсовхозов СССР подошли к разрешению этого вопроса опытным путем, залписв прежде всего несколько крупных автобаз г. Москвы. Из ответов выяснилось, что в различных автохозяйствах применяются различные нормы расхода горючего.

2-я автобаза ЦИК СССР	— 16,0 л на 100 км
Автобаза СНК СССР	— 16,0 л . . .
" НКТП	— 15,8 л . . .
" Госплана СССР	— 17,0 л . . .
2-й таксомоторный парк	— 16,2 л . . .

Получив эти данные, работники автобазы решили тщательно проанализировать работу 15 автомобилей М-1. Анализ показал, что за время с 1 апреля по 1 августа отдельные машины расходовали от 11,29 до 21,25 л горючего на 100 км пути. Меньше всего расходовали горючего машины со сравнительно небольшим километражем пробега (10—15 тыс. км) и использовавшиеся на более или менее дальних рейсах (Москва—Кратово — 45 км, Москва—Звенигород — 90 км), без вынужденных остановок из-за светофоров, с возможностью использовать уклоны и т. д.

Расход горючего на этих машинах, как правило, составлял до 13—13,5 л на 100 км.

Наоборот, короткие ездки по городу, особенно ближе к центру (в кольце «Б»), всегда давали повышенный расход горючего, что объяснялось исключительно большим количеством вынужденных стоянок, частой заводкой, прогревом двигателя и т. д.

Средний расход горючего по 15 автомобилям М-1 автобазы Наркомсовхозов составил 15,2 л на 100 км пути.

Большое значение в борьбе за экономное расходование горючего имеет регулировка карбюраторов. Так, автомобиль М-1 № 32—31 (шофер т. Иванов), карбюратор которого был тщательно отрегулирован, расходовал в августе в среднем 12,5—13,0 л на 100 км пути.

Для более точного определения расхода горючего был сделан пробный опытный пробег. Машина М-1 № 39—12, выпуска 1936 г., прошедшая до этого 22 075 км и побывавшая в ремонте № 2, была заправлена пятью литрами бензина второго сорта в специальный бачок, присоединенный к бензонасосу сплангом. Двигатель был отрегулирован на малые обороты, а суточный счетчик поставлен

на «0». Машина вышла в рейс в 11 ч. 30 м. дня по следующему маршруту: гараж—Шоссе энтузиастов—пл. Куйбышева—Красная пл.—Пушкинская пл.—пл. Маяковского—Лесная ул.—Бутырки—Мал. Дмитровка—Яузские ворота—Земляной вал—Шоссе энтузиастов—гараж. Средняя скорость машины составила 35—40 км в час. По прибытии в гараж суточный счетчик показал ровно 25 км пройденного пути. После проверки содержимого бачка оказалось, что расход горючего составил 14,68 л на 100 км.

Два аналогичных рейса было сделано еще на двух автомобилях, прошедших до этого 2 839 и 12 876 км. Первый расходовал 15,28 л, второй — 14,97 л на 100 км.

Экспериментальный цех автозавода им. Молотова также проводил специальные исследования для определения нормы расхода горючего. Пробег был проведен на Московском шоссе по асфальту, без уклонов, на тех автомобилях М-1. Средний расход на 100 км в этом пробеге составил 12—13 л. Но эти исследования производились на ровном асфальтированном шоссе, т. е. предусматривали почти идеальный путь для движения автомобиля и поэтому результаты их едва ли могут представлять показательными для определения нормы расхода горючего.

Наиболее экономичная скорость для автомобилей М-1, как показали исследования, — 35—40 км в час.

Таким образом мы приходим к следующим выводам:

1. Существующие, так называемые, практические нормы в автобазех Москвы составлены изолированно, без учета опыта различных автохозяйств и поэтому неоднородны.

2. Средние практические данные позволяют временно остановиться на расходе не более 15 л на 100 км пути.

3. Минимальный расход горючего у правильно работающего двигателя может быть достигнут при скорости движения в 35—45 км в час.

Транспортный отдел Моссовета, Госавтоинспекция и другие заинтересованные организации должны заняться разрешением этого вопроса, имеющего первостепенное значение для автохозяйств не только Москвы, но и периферии, где количество автомобилей М-1 также с каждым днем увеличивается.

От редакции. Редакция помещает статью т. Колесникова в порядке обсуждения. Желательно, чтобы работники транспортного отдела Моссовета, автозавода им. Молотова и крупных автохозяйств высказались по затронутому вопросу.

Редакция просит всех товарищей, посылающих в журнал свои статьи и заметки, сообщать место работы, должность, точный адрес (служебный и домашний) с указанием почтового отделения, а также имя и отчество полностью.

О типе водителя автобуса

На автобусах могут работать только водители 1-го и 2-го классов. Учитывая крайний недостаток водителей высокой квалификации, автобусные хозяйства вынужденно нарушают это правило.

В № 14 журнала „За рулем“ руководители ленинградских автобусных хозяйств вполне своевременно выдвинули вопрос о типе водителя автобуса.

Для обеспечения растущего автобусного парка квалифицированными водителями, они предлагают готовить их непосредственно для автобусов из малоквалифицированных рабочих по программе в 400—500 часов с особым упором на практическую езду (70—80 часов) в городских условиях.

По мнению авторов статьи, работа молодых водителей на линии после такого курса обучения должна проходить под общим наблюдением инструкторов, а дальнейшее повышение их квалификации должно продолжаться без отрыва от производства при автобусных парках.

Ниже мы помещаем ряд откликов на предложения ленинградцев. Обсуждение этого вопроса мы продолжим в следующих номерах журнала.

Вопрос большой важности

Вопрос о типе водителя автобуса, поднятый группой работников Ленинградского автобусного хозяйства на страницах журнала (см. № 14 «За рулем», 1937 г.), является исключительно злободневным не только для Ленинграда, но и для всех крупных городов Союза.

Практика последних лет показала, что разрыв между ростом производства автомобилей и подготовкой водительских кадров увеличивается с каждым днем, что особенно сильно отражается на автобусном хозяйстве, требующем водителей высокой квалификации.

Совершенно ясно, что в третьей пятилетке, предусматривающей значительное расширение автобусного парка, недостаток водителей автобусов будет ощущаться особенно резко.

Поэтому необходимо срочно разрешить следующие вопросы.

1. Разработать программу по подготовке водителей автобусов, учитывая, что им в первую очередь необходимо хорошо знать теорию управления автомобилем, правила уличного движения и иметь достаточную практику езды.

Глубокое знание теории автомобиля, навыки монтажа и демонтажа, освоение ремонта, изучение болезней, не связанных с аварийностью и т. д. водитель автобуса может получить в процессе работы путем повышения квалификации без отрыва от производства.

Что касается практической езды, то целесообразно сразу сажать учеников за руль автомобиля, нужно дать им возможность изучить и практически освоить все механизмы управления на тренажере с необходимой световой и звуковой сигнализацией, оборудовав ими все школы.

Последнее мероприятие даст возможность

лучше использовать учебный автобус, уменьшить расход горючего, продлить срок его службы и, самое главное, научить ученика правильно пользоваться механизмами управления.

2. Установить продолжительность подготовки водителя автобуса не больше трех месяцев при 6-часовом учебном дне, что составляет 450 учебных часов. Это вполне достаточный срок при условии, что автобусное хозяйство, для которого готовится водитель, обеспечивает машину на линии надлежащим уходом и ремонтом, т. е. имеет достаточно подготовленный обслуживающий персонал и ремонтных рабочих.

Изучению правил управления автобусом, правил уличного движения, занятиям на тренажере и практической езде должно быть отведено в программе не меньше 220 часов, из которых на практическую езду 100 часов. Остальные 230 часов должны быть использованы для ознакомления ученика с работой и обслуживанием автобуса, отдельных его механизмов и контрольных приборов.

3. Подготовка водителей должна быть организована при трестах (Мосавтотранс, Ленавтотранс и др.), а не при автобусных парках.

Школы должны быть укрупнены, поставленным преподавательским и инструкторским составом и снабжены необходимым оборудованием.

Осуществление этих мероприятий поможет обеспечить автобусные хозяйства достаточным количеством подготовленных водителей.

В. Яковлев

Директор 2-го автобусного парка
Мосавтотранса.

Предложение ленинградцев правильное

Вопрос, поднятый в статье «О типе водителей автобусов», я считаю правильным и своевременным.

Работа автобусов на линии зависит не только от квалификации водителей. Для того чтобы автобусы работали бесперебойно, нужно прежде всего добиться выпуска машин на линию без всяких дефектов. При таком положении простой из-за каких-либо неисправностей в пути могут быть лишь в исключительных случаях.

Обслуживать такую машину, без сомнения, может водитель, хорошо изучивший технику управления и даже слабо разбирающийся в вопросах теории автодела. В процессе работы он на практике и в кружках по повышению квалификации сумеет пополнить теоретические знания.

Я работаю пять лет начальником колонны во 2-м автобусном парке. Из практики работы своей колонны я убедился, что водители, окончившие шестимесячные курсы и работающие в парке несколько лет, не только не делают аварий, но являются хорошими стажерами, как, например, тт. Богатов, Маулин, Писарев. Некоторые из них сумели добиться рекордных пробегов автобусов, не имея аварий и нарушений. Примером может служить водитель автобуса № 700 Н. Смирнов, который сумел добиться пробега в 200 000 км без среднего и капитального ремонта.

Характерно отметить, что в 1934 г. во 2-й автобусный парк было принято 800 водителей, только что окончивших Хорошевский учебный комбинат и прошедших дополнительно 150 ча-

сов практической езды на городских автобусных линиях. В том же году из 50 аварий, зарегистрированных по всему парку, только пять аварий произошло по вине этих молодых водителей.

Наряду с этим у нас в парке имеются случаи, когда водители 1-го класса простаивают на линии в ожидании регулировщика или слесаря, не умея или не желая самостоятельно устранить какой-либо незначительный дефект.

Трудно сказать, сколько потребуется часов для подготовки водителя автобуса; мне кажется, что 400 часов — цифра реальная. Но из них не 70—80 часов (как предлагают авторы статьи), а 200—250 часов должны быть отведены для практической езды в разных условиях и до 200 часов для ознакомления с теорией автодела и правилами уличного движения.

Наладив линейную и аварийную службы, улучшив качество выпускаемых из ремонта машин, создав на городских линиях небольшой штат инструкторов, мы вполне сможем обслужить городские линии этими водителями.

На загородных линиях, конечно, использовать таких водителей нельзя. Уходя в рейс на 70—90 км, водитель должен уметь устранять дефекты без помощи аварийной службы.

Я считаю, что это мероприятие необходимо как можно быстрее провести в жизнь.

Макаров

Начальник колонны 2-го автобусного парка

Правильно организовать обучение стажеров

Стажировка является одним из важных моментов в подготовке кадров водителей. Это, по существу, заключительный этап в обучении молодого шофера вождению автомобиля.

Как известно, стажировке должно быть отведено определенное время: столько-то часов стажер должен заниматься монтажом шин, столько-то — зажиманием, практической ездой и т. д. Но в подавляющем большинстве случаев последовательность обучения не соблюдается. Стажеры либо целый месяц занимаются только смазкой машин, либо без конца возятся с резиной, не прикасаясь к смазке, и т. д. Род занятий стажера зависит обычно от «слабых мест» данного автохозяина, от того, насколько запушен тот или иной участок хозяйства. Нечего и говорить, что такое «использование» стажеров приносит им только вред.

Хозяйственники должны понять, что стажера нужно учить, строго соблюдая при этом положенное время и последовательность обучения. Только тогда можно говорить о полноценности выпускаемого шофера.

Вторым важным моментом в процессе стажирования является практическая езда. Стажер за время обучения должен перенять от шофера все навыки и приемы, которые необходимы ему при самостоятельной езде. Но, к сожалению, на практике дело обстоит далеко не так.

Работа руководителей автохозяйств о стажере заканчивается обычно на прикреплении последнего к шоферу. Как учить, чему учить, сколько времени учить — все это передается шоферу.

Не зная, какое количество километров должны наездить ученики, не имея никаких указаний на этот счет и чувствуя свою безконтрольность, большинство шоферов переходит к обучению стажеров спустя рукава, следуя вредной теории: «будет ездить, сам всему научится». Многие шоферы смотрят на стажера, как на обузу: он, мол, и бензина много расходует, и машину портит.

Еще хуже, когда машина работает сдельно, или с грузчиками. В таких случаях руль для стажера — недостижимая мечта.

Необходимо, чтобы руководители автохозяйств лично проверяли стажеров, интересовались их успехами и неудачами. Надо определить твердое количество километров, которое стажеры должны наездить самостоятельно. Необходимо также давать указания шоферам о том, чему и в какой срок они должны научить стажеров.

Стажировку нужно поставить так, чтобы ряды молодежи, изучающей автодело, множились с каждым днем.

Шофер

Производство тягачей и прицепов ПОД УГРОЗОЙ СРЫВА

Инж. С. КЕЛЛЕР и инж. П. ФЕЛЬДМАН

26 октября прошлого года было опубликовано постановление Совнаркома СССР о производстве в 1937 г. прицепов и тягачей к ним, а 21 января утверждена программа производства прицепов в количестве 27 тыс. штук.

Из общего количества прицепов, утвержденных к производству в 1937 г., предусматривалось выпустить:

12 тыс. двухосных буксирных прицепов для грузовых автомобилей ЗИС-5;

3 тыс. седельных прицепов (полуприцепов) для седельных тягачей на базе грузового автомобиля ЗИС-5 и

12 тыс. одноосных прицепов для перевозки длинномерных грузов с помощью грузовиков ЗИС-5 и ЯГ-4.

Кроме 27 тыс. прицепов в программе намечалось также производство седельных тягачей на базе грузовиков ЗИС-5.

Производство прицепов и тягачей СНК СССР возложил на Наркомтяжпром (ныне Наркоммаш), Наркомлес, Наркомвнудел и Наркомместпром РСФСР. Постановление СНК СССР от 21 января обязывало Наркомтяжпром к 1 марта 1937 г. разработать и согласовать с основными потребителями конструкции намечаемых к выпуску прицепов. Но лишь 4 марта распоряжением по Наркомтяжпрому выполнение этой части постановления было возложено на ГУТАП, который, в свою очередь, перепоручил проектирование и согласование конструкции с потребителями Научному авто-тракторному институту.

После долгих предварительных переговоров с заинтересованными ведомствами ГУТАП предложил НАТИ ограничиться составлением технических условий на прицепы и компоновочной разработкой конструкции.

Следует отметить, что эта работа была утверждена Наркомтяжпромом только 27 июня 1937 г. Причем компоновки, разработанные НАТИ, можно считать только исходным материалом для разработки технического и рабочего проектов.

На совещаниях по этому вопросу выявились следующие осложнения: 1) отдельные заинтересованные ведомства потребовали от НАТИ технических и рабочих проектов; 2) ГУТАП заранее предупредил все заинтересованные ведомства, что рассчитывать на унификацию и стандартизацию деталей и агрегатов прицепов с деталями и агрегатами автомобилей (в ряде случаев целиком приемлемыми) — не придется.

Мы думаем, что ГУТАП может и должен снабжать в плановом порядке все предприятия других ведомств, производящие прицепы, следующими готовыми изделиями автозаводов: колесными дисками и ободами, ступицами и сервотормозами (например, вакуумными). Кроме того ГУТАП может наладить снабжение рессорами, спящими приборами седельного типа и буксирными спящими приборами специального качества.

Это тем более необходимо, что в числе ведомств, производящих прицепы, будут такие (как, например, Наркомместпром), которые не смогут поставить у себя производство более или менее сложных деталей и агрегатов, требующих качественных материалов (стальное литье), точности и надежности.

Кроме того наличие в стране большого парка прицепов, естественно, должно поставить вопрос о запасных частях, которые при продуманной унификации и стандартизации могут быть в известной части взаимозаменяемыми с рядом автомобильных деталей.

В условиях эксплуатации такая взаимозаменяемость частей и агрегатов тяговых автомашин и прицепов особенно важна, так как это обеспечит бесперебойную работу тех и других, даст возможность пользоваться одним и тем же инструментом, сократит номенклатуру деталей и т. д.

Мы считаем, что производство прицепов потому и поручено ряду таких ведомств, для которых производство транспортных средств не является основным (Наркомлес, Наркомместпром, Наркомвнудел), что наиболее сложные агрегаты прицепов, требующие качественного литья и точности обработки, будут поставляться Наркоммашем, в частности ГУТАП. Только таким образом, на базе небольших обособительных заводов и мастерских, можно будет обеспечить производство стандартизованных современных буксирных и седельных прицепов.

Несмотря на то, что к производству новых типов прицепов нужно было приступить уже давно — никто об этом до сего времени не побеспокоился. Проходит уже III квартал 1937 г. и теперь видно, что выполнение программы выпуска 27 тыс. прицепов находится под угрозой срыва.

Так например, никто еще не взялся за производство седельных прицепов (полуприцепов), да оно и не обеспечено, так как нет к ним ни готовых рабочих чертежей, ни тягачей.

Автозавод им. Сталина не выпустил еще ни одного седельного тягача для полуприцепов.

ГУТАП не обеспечил достаточного количества колес в соответствии с программой выпуска прицепов в 1937 г. (потребуется 90—100 тыс. колес).

По Наркомлесу дело обстоит еще хуже. Здесь даже не знают, какие нужно строить двухосные прицепы для длинномеров, и занимаются пока производством одноосных прицепов тракторного типа, конструкция которых оставляет желать много лучшего.

В настоящее время двухосные буксирные прицепы строятся лишь на заводах Наркомвнудела. Последние делают двухосные прицепы с деревянной рамой и совершенно между собой не унифицированные. Завод Лентрудколони НКВД выпускает, кроме того,

небольшое количество двухосных прицепов с металлической рамой грузоподъемностью в 4 т (!) и снабжает все свои прицепы тормозом на задние колеса, но с приводом от рукоятки на прицепе. Другой же завод Наркомвнудела совершенно не снабжает прицепы тормозами.

Некоторые компановки прицепов, разработанные НАТИ, не соответствуют требованиям потребителей. Это пока совершенно ясно в отношении низкорамного прицепа, предназначенного для торговли (прицеп-ларек), по ко-

торому есть возражения со стороны организаций Наркомвнуделторга. Кроме того в разработанных НАТИ технических условиях и компановках упущены такие типы прицепов, как одноосные к автомобилям ГАЗ-АА.

Прошло достаточно времени для того, чтобы ведомства, на которые постановлением СНК СССР возложено проектирование прицепов, практически взялись за дело. Если в ближайшее время не будет наверстанъ упущенное, то программа выпуска прицепов будет со-
рвана.

Односторонняя экономия

Экономия горючего в условиях бурно растущего социалистического автотранспорта является одной из важнейших задач автотранспортников. Но в автобазах, преследуя экономно горючего, иногда забывают о сохранности материальной части. В автобазах имеются специальные регулировщики, обязанность которых регулировать карбюраторы на меньший расход горючего. Обычно это делается кустарным путем: вставляют проволоку в жиклеры, удлинняют и запаивают их и т. д.

ОТ РЕДАКЦИИ: Придавая большое значение вопросу, поднятому в заметке т. Неппель, редакция запросила техотдел Горьковского автозавода, ответ которого помещаем ниже.

Замечания шофера т. Неппель по поводу регулировки карбюраторов совершенно справедливы.

Регулировщики в гаражах, прибегая зачастую к запылке жиклеров, переобедняют состав смеси. Это приводит к перегреву двигателя и разжижению смазки. Кроме того в результате этого происходит падение мощности двигателя.

Регулировка карбюраторов в автохозяйствах должна производиться согласно техническим условиям на новые карбюраторы и ни в коем случае не по личному усмотрению регулировщиков. Выплата премий за экономно горючего при стандартно отрегулированном карбюраторе должна стимулировать нормальные режимы эксплуатации автомобилей, наилучший уход и регулировку его остальных агрегатов.

Необходимо иметь в виду, что расход топлива зависит не только от регулировки карбюратора, но и в значительной степени от ряда других факторов (зазоры клапанов, зазоры в свечах и в контактах распределителя, давление в шинах, качество масла, степень износа автомобиля и т. п.). Никакой регулировки карбюратора нельзя добиться лучших результатов в отношении расхода топлива, если остальные агрегаты автомобиля отрегулированы грубо, на-глаз.

Наблюдающийся перерасход топлива в автомобилях М-1 происходит вследствие неточной тарировки жиклеров. Имеется значительное количество карбюраторов с заниженной тарировкой компенсатора, что заставляет водителей при езде пользоваться обогатителем. Естественно, что в этих случаях будет перерасход горючего, так как обогатитель служит лишь для прогрета холодного двигателя и рассчитан на непродолжительную работу.

В результате такой регулировки двигатель работает с переборами и теряет мощность. Все это приводит к снижению технической и эксплуатационной скорости и преждевременному износу двигателя.

Автозаводы должны снабжать автомобили комплектами сменных жиклеров для быстрой, легкой и правильной регулировки карбюраторов.

Шофер Л. Неппель

В случае переобеднения смеси необходимо перетарировать жиклеры так, чтобы главный жиклер имел минутный расход воды в 166—172 см³, а компенсационный — в 170—176 см³ (данные указаны для напора в 1 000 мм). Тарирование жиклеров ниже указанной нормы не даст ощутимой экономии горючего, а лишь ухудшит работу двигателя. Наличие экономмайзера в карбюраторе М-1 позволило дать главному и компенсационному жиклерам экономичную тарировку.

Дополнительное обогащение, для получения полной мощности двигателя на полностью открытом дросселе, дает жиклер мощности (экономмайзер). Экономмайзер при езде по асфальту со скоростью не свыше 60 км/час не оказывает влияния на расход горючего.

Неудовлетворительный холостой ход двигателя М-1 происходит вследствие слишком раннего зажигания. Этот недостаток нельзя отнести к качеству карбюратора, двигателя или его подвески и поэтому неравномерность холостого хода невозможно полностью устранить путем регулировки карбюратора.

Раннее зажигание устанавливается для того, чтобы при трогании с места и разгоне (когда центробежный автомат еще не работает) двигатель имел достаточное опережение (18°), обеспечивающее хорошую приемистость автомобиля. Для устранения указанных выше недостатков при работе двигателя на холостом ходу автозаводом им. Молотова заказаны Электрозаводу распределители с вакуумными корректорами, которые в текущем году пойдут в производство.

А. Левашев

Начальник технического отдела ГАЗ

ВАЖНЕЙШАЯ ОБЯЗАННОСТЬ СОЮЗА ШОФЕРОВ

Из года в год растет автотранспорт нашей страны. К концу текущего года общий парк автомашин достигнет 600 тыс. единиц. Вместе с ростом автотранспорта бурно растет армия автоработников. Сотни тысяч людей за годы второй пятилетки пришли в эту новую, созданную советской властью, отрасль транспорта.

На этом участке хозяйства выросло много энтузиастов своего дела, партийных и непартийных большевиков. Стахановское движение на автотранспорте дало немало достижений в борьбе за повышение производительности труда, немало образцов высококультурной эксплуатации машин.

Вместе с тем нельзя забывать, что масса автоработников неоднородна по уровню политического и общекультурного развития. Наряду с опытными работниками, обладающими большим производственным стажем, за рулем автомобиля работает молодежь, имеющая небольшой производственный опыт. Шоферами становятся люди, закончившие среднюю школу, технически грамотные, и рядом с ними люди, не получившие элементарного образования.

Среди обслуживающего персонала в автобусах много культурно отсталых людей. Достаточно сказать, что в ЦК профсоюза шоферов Москвы и Ленинграда, охватывающего, кроме того, Ивановскую, Ярославскую, Калининскую, Северную и Вологодскую области, Карельскую и Коми АССР, учтено 13 тыс. малограмотных и около 2 500 неграмотных членов союза.

Исключительно важной и почетной обязанностью союза шоферов является политическое и культурное воспитание работников автотранспорта, удовлетворяющее различные культурные запросы своих членов. Большевикское воспитание масс в духе преданности делу Ленина и Сталина, в духе большевистской непримиримости к врагам народа — троцкистско-бухаринским фашистским шпионам — центральная задача профсоюзов.

Существующие на нашем автотранспорте болезни отражают, прежде всего, безусловную недостаточную воспитательную работу союзов.

Основными причинами аварийности на автотранспорте являются грубое нарушение дисциплины, лихачество и низкая квалификация шоферов. Так, по сведениям Госавтоинспекции 84% аварий, имевших место на территории бывшего Азово-Черноморского края с января по июль текущего года, — результат грубого нарушения правил движения и лихачества. Поступающие в редакцию письма шоферов по этому вопросу говорят об огромном

значении массово-разъяснительной работы в борьбе с аварийностью.

«Сократить аварийность голым администрированием автоинспекции нельзя. Среди шоферов не ведется массово-разъяснительная работа. Передовая шоферская масса сама могла бы перевоспитать аварийщиков, нужно только организовать актив» (из письма читателя т. Пасечникова).

Там, где всерьез принялись за эту работу, есть несомненные результаты — повышается дисциплина, растет общая сознательность шофера и резко снижаются аварии. Примером может служить Ленинград, где в первом полугодии 1937 г. число аварий значительно снизилось.

Позорным явлением на автотранспорте остаются неизжитые еще случаи хищнического отношения к социалистической собственности.

Нередко отдельные шоферы незаконно используют машину, растрачивают горючее для перевозки грузов и пассажиров, не имеющих никакого отношения к данному автохозяйству. Прислушивается ли союз к голосу шоферов-передовиков, возмущающихся этими позорными в условиях советской действительности фактами? Разъясняет ли ЦК союза на конкретных примерах преступный характер этих сделок, таких же отвратительных и позорных, как чаевые и взятка?

Нет. Профсоюзы всерьез еще не приступали к этой работе.

«Политическая пассивность многих профсоюзных органов нашла яркое выражение и в фактическом отказе от массовой политической работы, от политического воспитания трудящихся» — писал журнал «Большевик» от 1 июля (№ 11). Эти слова нужно целиком отнести и к деятельности ЦК союзов шоферов.

Союзы шоферов обладают огромными материальными возможностями для культурно-массовой работы. ЦК союза Москвы и Ленинграда израсходовал в 1935 г. 7 196 000 руб., в 1936 г. — 9 340 000 руб. и в 1937 г. намечено израсходовать 14 000 000 руб. За два года средства на культурно-массовую работу удвоены! Средства немалые! Только в Советском Союзе может быть создана такая материальная база для культурно-политического роста одного из многих отрядов трудящихся.

Дело, очевидно, не в отсутствии материальных ресурсов. Решение VI пленума ВЦСПС совершенно точно объясняет причину резкого отставания политико-воспитательной работы профсоюзов от назревших потребностей трудящихся масс.

«...руководящие профсоюзные органы, не вполне уяснив себе характер, новой обстановки и своих новых задач, отстали от широкого размаха социалистического строительства и оторвались от профсоюзных масс, культурный уровень и политическая активность которых неизмеримо выросли».

Оторванность профсоюзных органов от масс своих членов характеризуется многими другими фактами. До самого последнего времени ЦК союза шоферов уделяли внимание только немногим центральным районам. Так, ЦК союза Москвы и Ленинграда работал по преимуществу в Москве и другими районами совсем не занимался. С ноября 1934 г. он ни разу не отчитывался перед членами союза, т. е. перед своими действительными и настоящими хозяевами. Об этом же говорит совершенно недостаточное вовлечение работников автотранспорта в члены союза. По данным того же ЦК на 1 апреля 1937 г., 14% всех работающих, т. е. более 23 тыс. чел., не состояло членами профсоюза.

Даже в крупнейшей автобазе профсоюз не охватывает культурно-воспитательной работой и половины членов. Еще хуже положение в большинстве предприятий, имеющих 1—2 или 3 машины. Далеко не всегда шофер является активным участником жизни коллектива. На собраниях, в беседе, чятке — шофера редко увидишь.

Значительная часть наших низовых профорганизаций потеряла чувство ответственности за дело политического и культурного воспитания автоработников.

Союзы забывают об одной особенности в условиях работы шофера и других линейных работников автотранспорта. Шофер за рулем — одиночка. Он не окружен во время работы товарищами, находится вне своего коллектива. Союз, не учитывая этой особенности шоферского труда, не сумеет решить поставленной задачи действительного охвата работников автотранспорта политико-воспитательной и культурно-массовой работой.

Комната отдыха, красный уголок, клуб именно поэтому приобретают особое значение для шофера. Необходимость красного уголка, комнаты отдыха, где шофер мог бы отдохнуть, прочесть газету, журнал, поговорить с товарищами, так же, как и необходимость клуба, вряд ли следует доказывать. Шоферы имеют мало таких культурных очагов. Даже в Москве в них ощущается острый недостаток. Огромный гараж «Интуриста» строился без комнат отдыха, красного уголка, клуба. Московская база хлебопечения, насчитывающая до 3 тыс. чел., также не имеет ни клуба, ни красного уголка.

Редакция получает много справедливых жалоб на плохую работу красных уголков. В них ведется совершенно недостаточная работа по разъяснению текущих событий, важнейших решений партии и правительства и т. д. Красные уголки без свежей газеты и журнала, без хорошо поставленной агитационной работы, естественно, не могут удовлетворить водителей.

Нужно поставить работу с неграмотными и малограмотными товарищами на должную высоту. То, что больше трети неграмотных и малограмотных, учтенных в ЦК союза Москвы и Ленинграда, не вовлечены в обучение, — недопустимо-позорный для ЦК союза факт.

В Калининской области из 639 неграмотных и малограмотных не учатся свыше 200 чел. На некоторых предприятиях даже отсутствует учет их (Гормосторг). Это в условиях, когда все необходимое для обучения имеется, когда работа по повышению культурного уровня трудящихся поднята большевистской партией и советской властью на невиданную высоту.

Недооценивается важное культурно-политическое значение библиотек. Самому главному в библиотечной работе — широкому обращению книги в народе — уделяется мало внимания. Кое-где в библиотечной работе относятся с явным пренебрежением. В большую, насчитывающую 1 200 чел., автобазу Наркомсвязи (в Москве) позвонили 4 сентября из обкома союза с требованием немедленно освободить заведующего библиотекой т. Беркман, единственную работницу в библиотеке, для работы на курсах. 5 сентября т. Беркман ушла с работы. Книги лежат сейчас под замком, кружки и читатели остались без литературы. Это произошло через три дня после появления в «Правде» специальной передовой, посвященной библиотечному делу.

Сезды союзов шоферов проходят в условиях решительного поворота политической жизни страны, когда возрастает роль профсоюзов, которые «...можно назвать поголовной организацией господствующего у нас рабочего класса. Они являются школой коммунизма. Они выделяют из своей среды лучших людей для руководящей работы по всем отраслям управления. Они осуществляют связь между передовыми и отсталыми в составе рабочего класса» (Сталин).

Нужно быстрее перестраиваться. Быстрее изживать основной недостаток — отрыв от масс, чтобы профсоюз шоферов на новом этапе стал достойным тех великих задач, которые поставил перед профсоюзами великий вождь народов товарищ Сталин.

Именно сейчас, когда страна находится в периоде подготовки к выборам в Верховный Совет СССР, профсоюзные организации шоферов должны доказать, что они осознали свой основной порок — «формальное понимание связи с массами»¹ и усвоили свои обязанности перед массами, что они сумеют провести подготовку к выборам так, как этого требует великий избирательный закон. Эта работа огромного политического значения поможет поднять организационно-массовую работу союзов до уровня задач, поставленных перед ними нашей партией.

В. Лучинов.

¹ Из передовой журнала «Большевик» № 11.

В позиции постороннего наблюдателя

В начале мая в Московском текстильном институте был организован первый кружок шоферов-любителей. Инициатором его явился старый шофер института Петр Иванович Алимов. Начиная Алимов был поддержан комсомольским комитетом.

Комсомольский комитет с помощью вузапрофкома сумел привлечь к этому дирекцию института, которая отпустила на это необходимые средства. Вскоре первый десяток любителей приступил к изучению теории автомобильного дела.

Забот у Алимова с кружком на первых порах было много. Чтобы обучить молодежь сложному делу управления автомобилем, надо было достать учебники, пособия, кое-какие детали. И «старик», как его зовут комсомольцы, всюду бегал, энергично хлопотал, разыскивал все необходимое. Благодаря его стараниям первые 11 любителей в июле были подготовлены к сдаче испытаний.

ОРУД потребовал представления медицинских справок. Как это ни странно, справки о состоянии здоровья не так легко получить. Ни одна амбулатория их не давала, а ОРУД проводит медицинское освидетельствование только шоферов-профессионалов. В конце концов с этим было улажено и все 11 чел. получили права шоферов-любителей.

Как говорится, «лиха беда — начало». Дальше дело пошло легче. За время летних каникул Алимов подготовил базу для дальнейшего развертывания подготовки шоферов-любителей.

Сейчас, с началом нового учебного года,

когда с'ехали все студенты, в институте приступили к изучению автомобиля уже две группы в 30 чел. В ближайшее время организуется третья группа. Всего в институте предполагается подготовить к 1 января 150 шоферов-любителей.

Руководство подготовкой осуществляет комсомольский комитет, а всю практическую работу ведет Алимов, который теперь уже специально занимается этим делом, числясь за культсектором института. Большую помощь оказывает дирекция. Через нее Алимов связался с Автоучлегпромом Наркомата легкой промышленности, в систему которого входит Текстильный институт. Автоучлегпром обещает поддержку в части предоставления машин для практической езды и снабжения кое-какими учебными пособиями.

Учебные машины — это сейчас почти единственный камень преткновения курсов при институте. Если Автоучлегпром сдержит свое обещание, то план подготовки 150 шоферов-любителей будет выполнен.

Странную позицию постороннего наблюдателя занимает авто-мотосекция Московского комитета по делам физкультуры и спорта. Секция взяла на учет курсы при институте и... этим пока ограничилась. Впрочем, она еще снабдила институт программой по подготовке любителей, но живой практической помощи от нее курсы Текстильного института не видят.

Авто-мотосекция должна, наконец, взять в свои руки руководство подготовкой шоферов-любителей.

И. Назанов

Километровка в Куйбышеве

6 сентября куйбышевское спортивное общество «Автомотор» провело авто-мотогонки на километр с хода и километр с места. В гонках участвовало 5 автомобилей и 5 мотоциклов.

Первое место в мотоциклетных гонках на один километр с хода занял гонщик **Делло** на мотоцикле Л-300, показав время 38,5 сек. и скорость 93,4 км. В гонках на километр с места его время — 53,8 сек., скорость — 67 км.

В автомобильных гонках первое место занял гонщик **Милов** на машине ГАЗ-А. Он прошел один километр с хода за 35,8 сек., показав при этом скорость 105,5 км. Километр с места был пройден за 55,1 сек. — скорость 65,4 км.

Коллектив авторботников г. Куйбышева, проводя эти гонки, продемонстрировал свою готовность бороться за дальнейшее овладение техникой авто-мотоспорта.

А. Вишневский

Беспризорный клуб

Киевский авто-мотоклуб ютится где-то на задворках и имеет самый непривлекательный вид. В одном зале помещаются аудитории для занятий, канцелярия и склад. Клуб совершенно не оборудован, нет библиотеки и плакатов по авто-мотоделу.

Клуб имеет 10 легковых и грузовых машин, но все машины стоят под открытым небом. Часть их постоянно находится в ремонте, часть все время стоит без дела. Между тем срыв занятий по практической езде — частое явление.

Штат работников солидный: имеются начальник клуба, два секретаря и десять инструкторов, но практической работы не видно. Занятия по подготовке шоферов-любителей ведутся нерегулярно, от случая к случаю. Молодежь не привлекается к изучению автодела, спортивные общества также не вовлекаются в эту работу. По плану в 1937 г. клуб должен подготовить 2 700 шоферов-любителей, а на сегодня учебой охвачено только 140 человек.

Приближается конец года. Надо использовать все возможности, чтобы наверстать потерянное время и выполнить контрольное задание по подготовке шоферов-любителей.

А. Александров

Авто-мотогонки в Горьком



Автомобиль № 1 на старте

30 августа в Горьком впервые были проведены стокилометровые авто-мотогонки, организованные городским и автозаводским автомотоклубами.

Гонки состоялись на 13-м километре Московского шоссе с поворотом после 50 км. Время поворота фиксировалось специальным контрольным постом и вычиталось из общего времени, затраченного автомобилем на прохождение дистанции.

Движение по шоссе на время гонок не было закрыто, но за час до начала водители, въезжавшие на трассу гонок, предупреждались о том, что следовать по этому участку можно со скоростью не свыше 35 км/час, без обгона, держась как можно ближе к правой стороне дороги. На всех ответвлениях и перекрестках были выставлены специальные посты для наблюдения за порядком движения. Кроме того на трассе гонок было установлено девять контрольных телефонных постов.

В 12 час. дня был дан старт первому автомобилю. Остальные стартовали с интервалом через пять минут. О прохождении автомобилей каждый контрольный пост передавал по телефону на трибуну судей и таким образом зрители, находившиеся на месте старта, все время были информированы о ходе гонок.

Первая машина финишировала через 53 мин. после старта, пройдя дистанцию в 100 км за 51 м. 20 с. (за вычетом времени, потраченного на разворот). Следом за первой, с почти равными интервалами, финишировали вторая, третья, четвертая и пятая машины.

Первое место в соревнованиях занял руководитель пробеговых испытаний машина М-1 экспериментального цеха ГАЗ т. **Куракин**, прошедший дистанцию на автомобиле М-1 с 8-цилиндровым двигателем и кузовом «спорткупе» за 51 м. 20 с.

Второе место занял помощник начальника кузовного цеха ГАЗ т. **Н. Новацек**, прошедший дистанцию на М-1 с 6-цилиндровым дви-

гателем и стандартным кузовом в 51 м. 25 с.

Третье место занял механик экспериментального цеха т. **И. Семенов**, прошедший дистанцию на фэптоне ГАЗ-А с форсированным двигателем в 53 м. 3 с.

Гонки показали хорошую подготовку автомобилей и тренировку гонщиков клуба автозавода им. Молотова.

Все автомобили прошли дистанцию без повреждений или остановок, за исключением автомобиля т. Семенова, у которого протектор покрышки заднего левого колеса отделился на ходу и оторвался по всей окружности покрышки.

После автомобильных были проведены мотоциклетные гонки, которые прошли значительно хуже. Из семи гонщиков к финишу пришли только два и то с очень неважными результатами по времени. Остальные мотоциклы сошли с дистанции из-за перегрева, поломки и неисправностей двигателей. Все это является результатом слабой работы автомотоклубов среди мотоциклистов.

К недостаткам организации гонок следует отнести плохую связь с городом, вследствие чего на гонки смогли попасть лишь те, кто располагал личным авто-мототранспортом или велосипедом.

Большую помощь клубам в организации охраны трассы и связи оказало командование Н-ской части, выделившее группу товарищей для регулирования движения и обеспечившее контрольные посты телефонной связью.

Опыт показал, что при надлежащей организации охраны можно проводить такие гонки без закрытия трассы для постороннего движения. Кроме того соревнования показали, что стандартные автомобили отечественного производства могут дать хорошие скоростные результаты при незначительных конструктивных изменениях.

В. Родов

БЕНЗИНОРАЗДАТОЧНАЯ КОЛОНКА

скоростного типа

И. РУДЕРМАН

Большинство существующих бензинораздаточных колонок может быть разбито по принципу своего действия на два основных типа. В колонках первого типа отмер горючего производится мерительными сосудами (стеклянными колбами, объемными барабанами и др.), в колонках второго типа — специальным прибором — бензиномером, который замеряет количество горючего, протекающего через мерительные камеры.

Приборы первого типа — объемные, работают прерывисто, наполняя попеременно то один, то другой из мерительных сосудов, а поэтому производительность их довольно ограничена (не выше 30—35 л в минуту).

Приборы второго типа, так называемые скоростные, являются непрерывно действующими и производительность их гораздо выше — 65—70 л в минуту. Кроме того они могут быть превращены в автоматы с отпуском горючего после опускания монеты или металлического талона.

В Америке и Европе наибольшее распространение получили бензинораздаточные колонки второго типа.

Кировский завод Всесоюзного треста коммунального оборудования (ВТКО) выпускает скоростные непрерывно действующие бензинораздаточные колонки, сконструированные по лучшим образцам зарубежных колонок. Степень точности отмера отпускаемого горючего гарантируется заводом в $\pm 0,7\%$, что превышает гарантийную точность зарубежных фирм почти в два раза.

Надежность и точность работы бензинораздаточной колонки Кировского завода зависит в значительной мере от внимательного и умелого ухода за ней и квалификации бензинораздатчика. Колонка может быть использована в качестве мерно-раздаточной для ряда жидких горючих, обладающих малой вязкостью (бензин, бензол, лигроин, керосин, спирт и др.). Отпускаемое горючее учитывается в литрах. Колонка фиксирует одновременно разовый и суммарный отпуск. Показание разового отпуска гасится при установке на последующий отпуск. Суммарные же показания остаются на счетчике и могут быть определены в любой момент. Суммарный счетчик дает показания до 10 000 л.

Таким образом бензинораздаточная колонка одновременно контролирует отпуск горючего за определенный период работы.

КОНСТРУКЦИЯ КОЛОНКИ

Бензинораздаточная колонка (рис. 1) состоит из следующих основных агрегатов: бензилонасоса, электродвигателя, бензиномера, счетчика разового и суммарного отпуска, индикатора, фиксирующего работу колонки, мас-

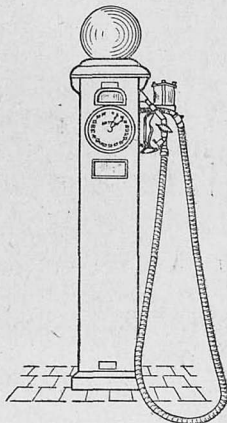


Рис. 1. Общий вид бензинораздаточной колонки Кировского завода

ляного трехфазного выключателя, планга с револьверным краном и общей станины (каркаса).

Для защиты агрегатов и деталей колонки от дождя, снега, пыли и для предохранения ее от механических повреждений, она закрывается металлическим кожухом с выводом деталей управления и планга наружу.

БЕНЗИОНАСОС

В колонке установлен насос колдовратно-эксцентрикового типа (рис. 2). В корпусе насоса 1 вращается ротор 2, в пазах которого радиально перемежаются четыре лопасти 3. Ротор расположен эксцентрично по отношению к оси камеры насоса. При вращении ротора, лопасти, под влиянием центробежной силы, прижимаются к поверхности камеры. К отверстию 4 крепится всасывающая труба (идущая от цистерны). Всасываемая жидкость, пройдя фильтр 5, очищается от механических примесей и через камеру 6 попадает в камеру насоса, а оттуда перегоняется лопатками в нагнетательную камеру 7. К последней присоединена нагнетательная труба, ведущая к бензиномеру колонки.

В корпусе насоса имеется предохранительный перепускной клапан. Если отпуск горючего не производится (т. е. закрыт револьверный кран), а насос продолжает работать, то в камере 7 увеличивается давление. Когда давление достигнет определенного предела, открывается клапан и часть горючего переходит обратно во всасывающую камеру 6. Этим устраняется возможность повреждения отдельных деталей насоса и его соединений при повышении давления в камере 7.

На переднем конце вала насоса (рис. 3) насажен шкив 1 с канавкой для приводного клинового (трапециoidalного) ремня 3, пере-

960 в минуту (синхронное число оборотов 1000).

Вентиляционные отверстия корпуса электродвигателя закрыты сеткой «Деви» в целях пожарной безопасности.

Для пуска двигателя имеется специальный трехфазный масляный выключатель (рис. 4). Применение масляного выключателя гарантирует от возникновения искры при включении или выключении. Контактная часть выключателя помещается в закрытой коробке 1, в которую заливается трансформаторное масло (уровень масла должен быть на 8—10 мм ниже уровня выводной трубки).

Для наполнения выключателя маслом снимают предварительно крышку 2. Отработанное масло выпускается через отверстие 3 внизу коробки, для чего необходимо лишь отвернуть пробку. От контактной части наружу выведен стержень 4, соединенный с рукояткой 5, выходящей также наружу. При поднятии рукоятки происходит включение (рабочее положение), при нажатии ее вниз — выключение (нерабочее положение).

БЕНЗИНОМЕР

Бензиномер (рис. 5) состоит из трех основных узлов: дискового капсюльного бензиномера 1, шестереночного передаточного механизма 2 и регулирующего клапана 3. Все эти детали смонтированы в общем корпусе.

Принцип его работы заключается в следующем. Корпус бензиномера (рис. 6), состоящий

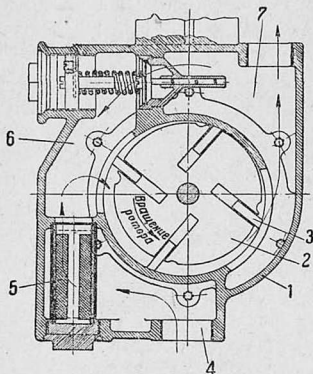


Рис. 2. Бензинонасос

дающего вращение от шкива 4 электродвигателя.

К всасывающему каналу присоединена всасывающая труба 5, идущая к резервуару с горючим. На конце этой трубы имеется сетка для предохранения насоса от механических примесей и грязи.

Горючее, прежде чем попасть в бензиномер, очищается двумя фильтрами: один установлен на всасывающей трубе, другой находится в корпусе насоса.

Производительность насоса равна 65—70 л в минуту. Максимальный вакуум, создаваемый насосом, составляет 3,7—4,0 м водяного столба. Число оборотов насоса 600—620 в минуту. Вращается он против часовой стрелки.

ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЬ

Для привода насоса в действие служит электродвигатель 2 (рис. 3). Электродвигатель открытого типа, короткозамкнутый, переменного трехфазного тока в 50 пер/сек. Мощность мотора равна 0,80 квт, число оборотов —

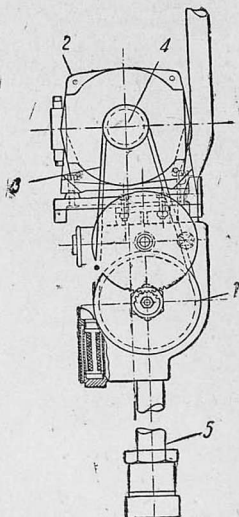


Рис. 3. Электродвигатель

из двух половин 1 и 2, имеет внутри неровную поверхность и два конусных основания, обращенных вершинами друг к другу. Внут-

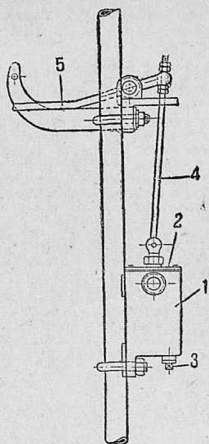


Рис. 4. Трехфазный масляный выключатель

ри корпуса находится диск 3, укрепленный на шаровой опоре 4. Отверстие для входа А и выхода В жидкости разделяется в корпусе вертикальной перегородкой. Диск своей прорезью входит в перегородку и поэтому не может вращаться, а совершает лишь колеба-

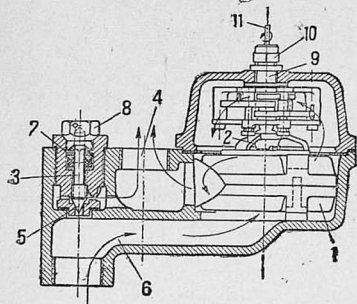


Рис. 5. Бензиномер в сборе

тельные движения на шаровой опоре. При этом верхний конец оси 5 диска совершает движение по образующей конуса 6, укреп-

ленного на вертикальном валике 7. На валике имеется горизонтально укрепленный поводок. Конец оси 5, описывая круг, упирается в поводок и тем самым заставляет валик вращаться. Вертикальный валик шарнирно соединен с валиком вращения счетчика разового и суммарного отпуска.

Горючее, поступаая в камеру бензиномера через отверстие А и вытекая наружу через отверстие В, заставляет диск прибора колебаться и каждым своим колебанием отмерять внутри корпуса определенное количество горючего. Один оборот валика 7 строго соответствует определенному количеству горючего, протекающего через камеру бензиномера.

Пройдя бензиномер, горючее направляется в выходной канал 4 (рис. 5), к которому присоединена труба, подающая горючее в индикатор. Регулировка бензиномера производится специальным клапаном 3. Клапан входит в

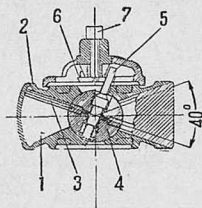
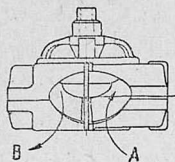


Рис. 6. Деталь бензиномера в разрезе

отверстие 5, через которое часть горючего поступает непосредственно из канала 6 в канал 4, минуя мерительную дисковую камеру бензиномера 1.

Путем перемены положения регулирующего клапана 3 устанавливается размер проходного сечения отверстия 5 в соответствии с правильными показаниями отмеров. Клапан 3 уплотнен сальником 7, закрепляемым гайкой 8. Регулировка производится на основе сравнения показаний счетчика с наполнением точно тарированной мерной посуды. После регулировки гайка 8 должна быть заплombирована для избежания злоупотреблений со стороны персонала, отпускающего горючее.

Вращение оси 9 передаточного механизма передается на счетчик посредством шарнирно соединенного с ним валика 11. Уплотнение оси 9 производится сальником 10.

СЧЕТЧИК РАЗОВОГО И СУММАРНОГО ОТПУСКА БЕНЗИНА

Вращение валика 11 (рис. 7) механизма счетчика передается втулке 1 и сидящей на ней шестерне 2. Последняя через шестерню 3

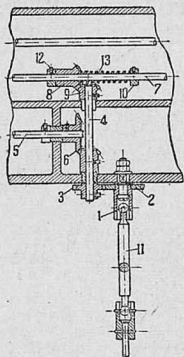


Рис. 7. Счетчик разового и суммарного отпуска бензина в разрезе

передает вращение вертикальному валику 4. От валика 4 вращение передается горизонтальному валику 5 с помощью конической пары 6 и одновременно другому горизонтальному валику 7 с помощью пары конических шестеренок 8 и 9. Шестерня 8 прижимается пружиной 13 к укреплению на валике 7 кольцом 12. Давление пружины регулируется кольцом 10, закрепленным стопорным винтом.

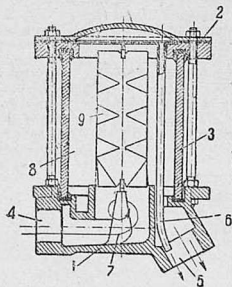


Рис. 8. Индикатор, регистрирующий нормальную работу бензиноколонки

Валик 5 передает вращение суммарному счетчику, а валик 7 вращает стрелки на наружных циферблатах, показывающих разовый отпуск горячего.

Перед отпуском горячего стрелки необходимо поставить в нулевое положение.

ИНДИКАТОР ДЛЯ РЕГИСТРАЦИИ НОРМАЛЬНОЙ РАБОТЫ КОЛОНКИ

Индикатор (рис. 8) служит для наглядного указания работы колонки. Он состоит из нижней 1 и верхней 2 чугунных крышек, между которыми вставлен стеклянный цилиндр 3.

Отпускаемая жидкость поступает по каналу 4 и вытекает в гибкий шланг, присоединяемый к каналу 5.

Во время работы колонки воздух, находящийся в индикаторе, вытесняется горячим через трубку 6 в канал 5 и далее в гибкий шланг наружу.

Благодаря наличию особой перегородки 7, помещенной в канале 4, жидкость, поступающая во внутреннюю полость 8 индикатора, получает завихрения, заставляющие вращаться верхушку 9, что служит показателем того, что колонка работает.

РЕВОЛЬВЕРНЫЙ КРАН

Кран (рис. 9) служит для отпуска горячего из гибкого шланга в бак автомобилей или тару.

К патрубку 1 крана прикрепляется конец гибкого шланга. Внутри камеры крана поме-

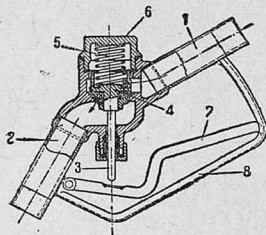


Рис. 9. Революльный кран для отпуска бензина

щен клапан 3, тарелка 4 которого прижимается к своему гнезду пружиной 5. Пружина сжимается торцовой гайкой 6.

При нажатии на наружную ручку 7 стержень клапана 3 с тарелкой отойдет от гнезда и горячее начнет вытекать наружу через патрубок 2. Для предохранения рукоятки от случайных нажатий на кране имеется предохранительная скоба 8.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ БЕНЗИНОРАЗДАТОЧНЫХ КОЛОНК

После монтажа бензинораздаточной колонки необходимо тщательно проверить плотность соединений всех бензопроводов и плотность набивки сальников. Особо внимательно должны быть просмотрены сальники насоса, бензиномера и револьверного крана.

Убедившись в плотности всех соединений, колонку включают в работу. Нужно помнить, что насос и всасывающая труба должны быть предварительно залиты горючим. После заполнения горючим полости индикатора и гибкого шланга приступают к проверке — испытанию правильности замеров отпускаемой жидкости. Испытания производятся при равных отпусках в 5, 10, 15, 20 и 30 л, по два-три замера на каждое из этих количеств. Сравнивая каждый раз показания счетчика с показаниями мерных сосудов, определяют средние отклонения, которые должны быть в пределах $\pm 0,7\%$. Если отклонения выходят за эти пределы, то необходимо произвести регулировку бензиномера при помощи соответственной установки регулирующего клапана¹. Если этим не удастся достигнуть нужных результатов, то необходимо соответственно изменить передаточное число первой шестеренчатой передачи у счетчика. Для этого колонка снабжена комплектом сменных шестеренок. Во время эксплуатации необходимо периодически, 1—2 раза в месяц (в зависи-

¹ Бензиномер регулируется на определенный сорт горючего. При изменении сорта требуется новая регулировка.

Снабжение мотоциклистов запасными частями

С ростом мотоциклетного парка в Союзе со всей остротой выдвигаются вопросы его эксплуатации и, в первую очередь, вопросы быстрого и качественного ремонта, связанные с необходимостью планомерного снабжения мотоциклов советского производства запасными частями.

В настоящее время снабжение запасными частями сосредоточено в системе торговой сети Главширпотребнадзора Народного комиссариата машиностроения. Эта торговая сеть имеет свои конторы в 28 крупных городах Союза (Москва, Ленинград, Киев, Минск, Хабаровск, Фрунзе, Ашхабад и др.) и свыше 100 магазинов в различных пунктах страны. Центральный склад мотоциклетных запасных частей создан в Москве при Московской конторе.

Все заявки с мест на мотоциклетные части поступают в ближайшие конторы или магазины, а оттуда соответствующие требования направляются в отдел сбыта, который выдает наряды. Такая система централизованного снабжения сети вызвана еще недостаточным поступлением запасных частей с заводов на склады и необходимостью изучения рынка и потребителя с целью регулировать снабжение. Иначе может случиться, что запасные части будут завезены туда, где на них нет спроса. Они будут лежать на складе магазина мерт-

выми (места работы), проверять бензиномер и счетчик и после каждой проверки заплембировывать их.

Необходимо следить за тем, чтобы горючее из шланга или индикатора ни в коем случае не вытекало при нерабочем состоянии колонки. Вытекание горючего из шланга свидетельствует о неисправном состоянии клапана револьверного крана. Утечка горючего и полости индикатора при нерабочем состоянии колонки говорит о неплотностях в соединениях трубопровода или сальников или (что часто имеет место) о неплотности приемного клапана всасывающего трубопровода насоса.

После установки стрелок счетчика в нулевое положение включают электродвигатель.

Клапан револьверного крана должен быть закрыт в момент прохода черной стрелкой нулевого деления и прихода красной стрелки на деление, соответствующее отпускаемому количеству горючего. Несвоевременное закрытие клапана приведет к неверному отпуску горючего. По окончании отпуска шланг должен быть повешен на специальный крюк.

В случае прекращения электроэнергии можно, в виде исключения, производить отпуск горючего приводом насоса вручную, для чего к колонке прикладывается специальная рукоятка.

Отпуск рючего производится вращением рукоятки вправо (по часовой стрелке).

Нужно помнить, что при работе вручную горючее идет по трубопроводу с иной скоростью, чем при работе с моторной передачей (что может нарушить точность работы бензиномера и показаний счетчика). Поэтому отпуск горючего вручную производится только в исключительных случаях.

вым капиталом, в то время как в другом месте в них ошущают острую нужду.

В настоящее время особенно остро ощущается недостаток мотоциклетных покрышек, камер и цепей. Если со стороны Наркоммаша и Наркомторга СССР не будут приняты решительные и своевременные меры, то мотоциклетный парк в большинстве своем останется без резины и цепей.

В тяжелом положении оказался парк импортных мотоциклов. Запасных частей к этим различным и разносерийным машинам достать трудно. Выходом из этого положения может быть замена частей импортной машины советскими деталями, путем их некоторой подгонки или частичной переделки. В частности возможна замена ободов, электрооборудования, карбюраторов, сидел и даже бензобаков. Известны случаи удачной замены корбока передача.

Для технически грамотного обслуживания потребителя-мотоциклиста в конторах и магазинах Главширпотребнадзора на местах организованы краткосрочные курсы работников торговой сети по изучению мотоцикла. Окончившие курсы будут в состоянии дать мотоциклисту не только нужную деталь, но и советы по эксплуатации мотоцикла.

А. Медведев

Восстановление клапанных гнезд

Инж. К. МОРОЗОВ

Выгорание и неоднократная фрезеровка клапанных гнезд автомобильного двигателя приводят к тому, что тарелка клапана начинает опускаться ниже поверхности блока. Дальнейшая фрезеровка гнезда становится невозможной.

Восстановление изношенных клапанных гнезд может быть произведено несколькими способами. Наиболее трудным из них является наплавка металла на изношенную фаску гнезда с помощью газовой сварки, что требует высококвалифицированных рабочих и предварительного подогрева блока в специальных печах. Этот метод восстановления, несмотря на ряд предохранительных мер, часто влечет за собой коробление блока.

Изношенное клапанное гнездо можно отремонтировать без сильного нагрева блока механическим способом, путем запрессовки или ввинчивания специально изготовленных колец.

Процесс ремонта начинают с расточки гнезда специальными оправками на сверлильных станках или с помощью приспособления фирмы Albertson, показанного на рис. 1.

Приспособление крепится к верхней плоскости блока или к его крышке с помощью гайки 1. Однозубая фреза 2 с нажимной гайкой 3 центрируется по отношению к направляющей клапана специальным стержнем (показан справа в футляре). Работа производится в следующем порядке. Ключом 4 с трехтокой вращают фрезу 2 слева направо, подвигая одновременно левой рукой нажимную гайку 3 вправо до тех пор, пока резен фрезы не проточит кольцевой выточки в клапанном гнезде двигателя. Глубина кольцевой выточки зависит от типа двигателя. После расточки приспособление снимается с блока. В зависимости от того, какой будет выбран способ закрепления кольца, намечают дальнейшую операцию.

Существуют два способа фиксирования кольца в кольцеобразной выточке клапанного гнезда: 1) путем тугой посадки кольца под

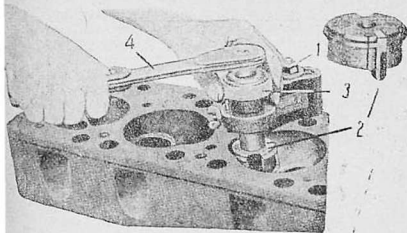
прессом и 2) ввертыванием кольца на резьбе в тело блока. Если выбран первый способ, то обработка клапанного гнезда ограничивается его расточкой. После этого из чугуна Б изготавливают на токарном станке кольцо с припуском на запрессовку и запрессовывают его на гидравлическом пресе типа Б. ГАРО.

В помещаемой ниже таблице приведены ремонтные размеры колец, диаметры выточек для них и глубина фрезервки в теле блока для автомобилей АМО-ЗИС и ГАЗ-М-1.

На рис. 2 слева представлен чертеж кольца гнезда клапана, а справа — то же кольцо в запрессованном состоянии. Для облегчения запрессовки, а также для предохранения кольца от поломки блок двигателя рекомендуется предварительно нагреть в масле до 100—120° С. После этого кольцо обрабатывается с целью образования на его поверхности фаски.

Нагрев блока в масле требует специальных ванн. Поэтому за границей получил распространение другой метод запрессовки колец, не нуждающийся в термическом расширении блока. На рис. 3 показаны общий вид кольца (сверху) и выточка для него в блоке. Как видно из рисунка, кольцо делается ступенчатым, с расширенной частью книзу; соответственно и выточка в блоке имеет кольцевой паз. Перед запрессовкой кольцо помещается на 5—10 минут в холодильник, наполненный сухим льдом. Вследствие этого диаметр кольца уменьшается настолько, что легким нажимом преса можно вставить его в выточку гнезда клапана. По мере повышения температуры кольца его уширенная часть зажимается кольцевым пазом выточки.

Рис. 1. Приспособление для расточки клапанного гнезда



Наименование двигателя	Диаметры выточек в теле блока под кольца (в мм)		Глубина фрезерования (в мм)	Размеры колец (в мм)		Высота кольца
	всасывающий клапан	выпускной клапан		гнезда всасывающего клапана	гнезда выпускного клапана	
АМО-ЗИС	55,27	52,10	7,00	55,39	52,22	7,00
	55,30	52,13	7,05	55,35 (внеш. диам.)	52,18 (внеш. диам.)	7,05
				41,27	38,10	
				41,37 (внут. диам.)	38,20 (внут. диам.)	
ГАЗ-М-1	47,00	47,00	7,00	47,050	47,050	
	47,03	47,03	7,05	47,095 (внеш. диам.)	47,095 (внеш. диам.)	
				34,50	34,50	7,00
				34,80 (внут. диам.)	34,80 (внут. диам.)	7,05

Крепление кольца можно осуществить также с помощью нарезки на внешней поверхности кольца и выточки гнезда клапана.

На рис. 4 представлен общий вид гнезда, отремонтированного указанным выше способом. Все операции до обработки резьбы в выточке выполняются так, как это было описано выше. Нарезка же резьбы осуществляется вручную с помощью оправки, изображенной на рис. 5.

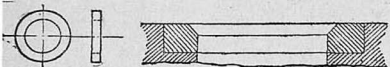


Рис. 2. Слева — кольцо клапанного гнезда, справа — кольцо, запрессованное в блок

Метчик 1, насаженный на конце оправки 2, центрируется по отношению к выточке клапанного гнезда с помощью хвостовой части оправки. Метчик вращается ключом с трещоткой, надеваемым на квадратный конец 3. Подача при нарезании резьбы осуществляется путем подтягивания гайки и контргайки 4. После нарезки резьбы изготавлиется чугунное кольцо и винчивается в гнездо доотказа. Для этого надо оставить на поверхности кольца прорези или слепые отверстия для ключа. Чтобы прорези не послужили в дальнейшем причиной интенсивного отложения нагара, кольцо делается несколько выше номинала с тем, чтобы прорези или слепые отверстия можно было впоследствии снять торцевой фрезой.

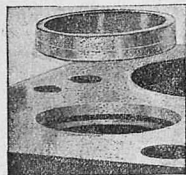


Рис. 3. Кольцо с уступами



Рис. 4. Кольцо клапанного гнезда с резьбой

Для предотвращения вывертывания кольца из выточки практикуют точечную электро-

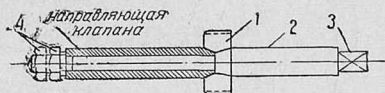


Рис. 5. Оправка с метчиком для нарезки резьбы в выточке клапанного гнезда

сварку. Приварив в одном месте кольцо к блоку, можно быть вполне уверенным в его неподвижности. При обработке фаски клапанного гнезда применяют набор фрез с наклоном зуба в 45° для грубой обдирки, двух фрез с наклоном зуба в 15° и 75° для уменьшения ширины фаски гнезда и, наконец, фре-



Рис. 6. Индикатор для контроля правильности обработки фаски гнезда клапана

зы с наклоном зуба в 45° для чистовой отделки. Шлифовка фаски производится камнем Флеминга (эти операции были описаны нами в № 6 журнала «За рулем» за 1936 г.).

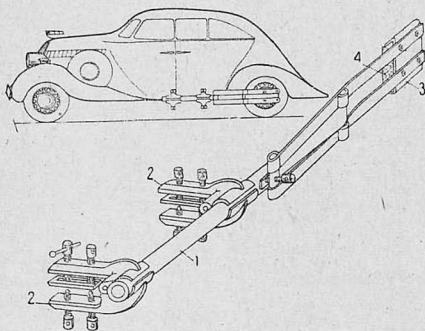
После фрезерования клапанного гнезда производят технический контроль правильности (концентричности) поверхности фаски по отношению к направляющей клапана.

Для этого лучше всего использовать индикатор, изображенный на рис. 6. Стержень 1 центрирует головку индикатора в направляющей клапана. Штифт 2 должен быть установлен так, чтобы в начальном положении индикатора он касался поверхности фаски гнезда. Заметив положение стрелки на шкале, индикатор повертывают, наблюдая за отклонениями стрелки. Если погрешность не превышает $0,02$ мм, то обработку гнезда можно считать правильной.

Обменивается опытом ГАРАЖЕЙ

ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ДЛЯ БУКСИРОВКИ АВТОМОБИЛЕЙ СО СЛОМАННОЙ ПОЛУОСЬЮ

Предложение т. С. ГОРШКОВА (Москва)



Поломка полуосей, несущих в процессе эксплуатации большую нагрузку, — явление довольно частое. В журнале «За рулем» № 7 уже описывалось приспособление для доставки в гараж автомобилей ГАЗ со

сломанной осью (предложение т. Авилякина). Я предлагаю несколько иное приспособление, отличающееся универсальностью, пригодное для автомобилей различных типов (ГАЗ-А, ГАЗ-АА, М-1) и требующее для установки

и с'емки всего только 2—3 мин.

Приспособление (см. рисунок) состоит из трубы 1, прикрепляемой с помощью зажимов 2 к подножке автомобиля. Две стальных упругих полосы несут на концах площадку 3 с деревянной подушкой 4, служащей опором, препятствующим осевому смещению ступицы колеса. Установка приспособления на автомобиле показана на рисунке сверху.

Роликовый подшипник ступицы колеса при буксировке воспринимает кроме радиальной нагрузки еще нагрузку, возникающую от сил, отклоняющих колесо от оси вращения, что практически оказалось возможным допустить даже при буксировке на расстоянии 80—100 км.

Буксировку можно производить со скоростью 40—50 км/час.

Это приспособление успешно применяется в автобазе Наркомата связи.

СПОСОБ УСТАНОВКИ ЗАДНЕЙ РЕССОРЫ АВТОМОБИЛЯ ГАЗ-А

Предложение т. С. Сенькова (Чувашская АССР, с. Б.-Сундырь)

Монтаж задней рессоры трудно производить без специальных приспособлений, так как надо раздвигать рессору, чтобы вставить сержки в уши кронштейнов и рессоры. Но для этого можно пользоваться домкратом, что делается следующим образом.

Один конец рессоры закрепляется серьгой с кронштейном, а другой при помощи домкрата раздвигается так, чтобы вторая серьга могла свободно проходить уши. При этом верхняя часть домкрата должна упираться в выступ уха рессоры, а нижняя — в деревянную подкладку, кото-

рая кладется между домкратом и картером заднего моста. Для устойчивости домкрат необходимо привязать

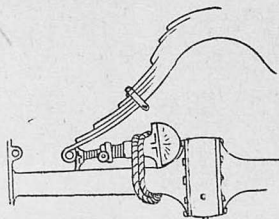


Рис. 1

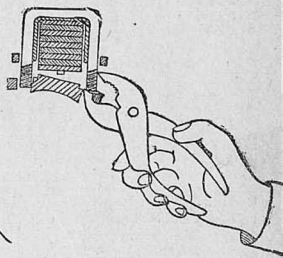
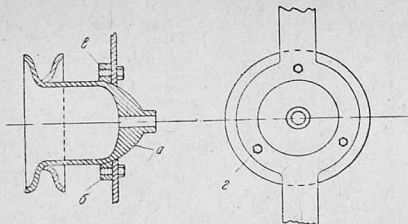


Рис. 2

к кожуху полуоси. Способ установки домкрата показан на рис. 1.

Подушку (накладку) можно надевать с помощью обыкновенных пассатжей, как показано на рис. 2.



Штампованные крылья вентилятора ГАЗ-АА часто ломаются, а заменить их не всегда представляется возможным из-за отсутствия запасных. Зав. гаражом Днепропетровского коммунального автотреста т. Гуревич предложил следующий способ ремонта вентилятора.

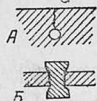
К конусу вентиляторного шкива (см. рисунок) приваривается железное кольцо **б** с тремя нарезанными отверстиями **в**. Новая крыльчатка делается по типу крыльчатки АМО и ЗИС и крепится к приваренному кольцу тремя болтами **г**, имеющими общую шплинтовку проволокой.

КАК ПРЕДУПРЕДИТЬ РАСПРОСТРАНЕНИЕ ТРЕЩИН АККУМУЛЯТОРНЫХ БАКОВ

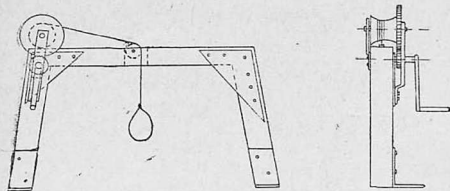
Предложение т. НЕДВЕЦКОГО А. (Могилев)

От деформации, тряски и других причин аккумуляторные баки из пластмассы дают трещины. Трещины чаще всего появляются на внутренних перегородках и быстро приводят аккумулятор в негодность. Дальнейшее распространение трещин можно предупредить следующим способом.

В перегородке несколько ниже трещины надо просверлить отверстия, как показано на рисунке **А**, и про-



ЛЕБЕДКА ДЛЯ СЪЕМКИ КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ



Съемка коробки передач вручную, особенно на машинах Я-5 и Я-6, занимает много времени и требует большого физического труда. Кроме того при съемке вручную очень часто ломаются диски сцепления и гнется первичный вал.

Зав. гаражом Днепропетровского коммунального автотреста т. Гуревич предложил простую конструкцию лебедки, значительно облегчающую работу и устраняющую все приведенные выше недостатки. Схема устройства лебедки показана на рисунке.

Стойки и поперечина лебедки сделаны из дуба и

для прочности усилены железными угольниками. Подъемный механизм состоит из двух шестерен с передаточным отношением 1:5. На валу большой шестерни насажен барабан для намотки троса, служащего для подъема коробки.

Применение этой лебедки позволяет производить съемку и установку коробки одному человеку и ликвидировать поломки дисков и первичного валика. Для предотвращения несчастных случаев на малой шестерне установлена собачка, не позволяющая тросу разматываться.

Логвинов

тянуть через него резиновый шнур. Срезав концы шнура, мы получим резиновую пробочку **Б**, которая закроет отверстие.

ЧЕМ ЗАМЕНИТЬ РОЛИКОПОДШИПНИК В ЗАДНЕМ МОСТУ ГАЗ-АА

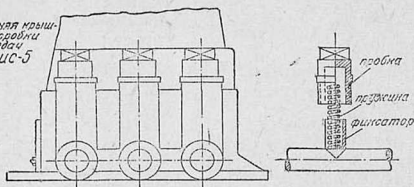
Предложение т. А. БУРЬКИНА (Дальневосточный край, г. Свободный)

Роликовый подшипник ведущей шестерни заднего моста (хвостовика) автомобиля ГАЗ-АА часто приходит в негодность. Взамен негодного роликового подшипника я предлагаю ставить шариковый подшипник № 1100 заднего конца коленчатого вала трактора СТЗ. Этот подшипник подходит по размерам гнезда в кожухе. Для постановки подшипника нужно слегка проточить конец валика ведущей шестерни, оставив допуск на посадку и выбить наружную обойму из кожуха. После этого надо поставить шестерню в собранном виде на место.

Предложение т. И. ФИЛИПОВА (Сухуми)

Предложение т. Ф. НАЗА-
РОВА (Азербайджан)

Верхняя крыш-
ка коробки
передач
ЗИС-5



Коробка передач ЗИС-5 имеет довольно существенный недостаток: шестерни 3-й и 4-й передач на ходу часто выскакивают из зацепления. Для избежания произвольного выключения шестерен я предлагаю де-

лать фиксаторы с ввертными пробками потиту АМО-3, как указано на рисунке. Такие фиксаторы гораздо надежнее, так как путем ввертывания пробок можно изменять силу натяжения пружи-

Рессорные пальцы вследствие их быстрой изнашиваемости приходится часто сменять. Я предлагаю простой способ замены рессорных пальцев с использованием негодных утилизационных поршневых пальцев двигателя ГАЗ.

Изошенные рессорные пальцы отвинчиваются и протачиваются по размеру внутреннего отверстия поршневых пальцев, после чего вставляются внутрь. Получается готовый рессорный палец с цементированной поверхностью. Для этой же цели можно использовать простые болты подходящего диаметра.

ЧЕТЫРЕХРЕЗЦОВАЯ ГОЛОВКА ДЛЯ РАСТОЧКИ ЦИЛИНДРОВ

Предложение И. ПЛАКСИНА (г. Россошь)

Станки «Хенкли-Майерс» и Мелитопольского завода для расточки цилиндров автотракторных двигателей имеют трехрезцовые головки. Эти головки обладают следующими существенными недостатками:

- 1) для проверки установочных резцов требуются специальные микрометры;
- 2) регулировка каждого резца в отдельности затруднительна;
- 3) после расточки цилиндров нередко остаются риски, овальности и конусность.

Для устранения этих недостатков я предлагаю применять четырехрезцовую головку. Она обеспечивает хорошее качество расточки, не требует много времени для установки резцов и тем самым увеличивает пропускную способность станка.

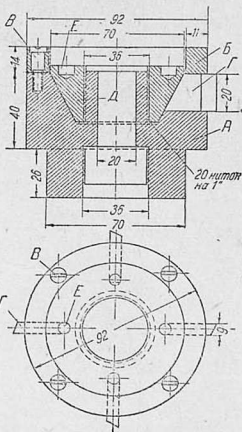
Предлагаемая головка (см. рисунок) состоит из корпуса А, зажимного кольца Б, который крепится четырьмя зажимными винтами В, четырех резцов Г и конусной головки Д.

Корпус головки А изготовляется из железа и имеет выточку и выступ для конусной гайки, а также прозен для резцов. Выступ корпуса, на который навер-

тывается конусная гайка, имеет нарезку 20 ниток на 1". Конусная гайка Д изготовляется из стали и закаливается. Головка имеет нарезку для наворачивания на шпindelь станка. После сборки ее устанавливают на токарном станке для обработки резцов. Затылок резца стачивается для получения режущей кромки.

Установку резцов для расточки цилиндра производят следующим образом. Сначала ослабляют кольцо Б, а затем раздвигают на требуемую величину резцы Г. Это проделывают путем наворачивания конусной гайки Д с помощью специального ключа, для чего в торце гайки имеются четыре отверстия Е. После установки резцы зажимаются кольцом Б, головка навинчивается на шпindelь расточного станка и производится расточка.

Поверхность цилиндра после расточки четырехрезцовой головкой не имеет рисок, овальности и конусности. Незначительная последующая шлифовка дает хорошее «зеркало» цилиндра.



ЖЕНЩИНЫ-ШОФЕРЫ

При обмене шоферских документов в Саратовской области новые удостоверения получили около 100 женщин-шоферов. Многие из них имеют солидный стаж работы. Водители-женщины работают в большинстве на легковых автомобилях.

Следует отметить, что у женщин-шоферов г. Саратова гораздо меньше аварий и нарушений, чем у мужчин.

3000. КИЛОМЕТРОВ ШОССЕ

В Куйбышевской области развертывается строительство дорог. Машинно-дорожные станции ведут большие работы на постройке дороги государственного значения — Ульяновск — Куйбышев — Большая Черниговка, протяжением 350 км. По трассе этого шоссе будет построено больше 100 мостов.

Тракт Сызрань — Ульяновск выделяется как показательная дорога местного значения.

Всего в этом году в области должно быть построено около 3 тыс. км новых шоссе.

КИЕВ — ЖИТОМИР

Лучшее шоссе на Украине строится между Киевом и Житомиром. Его длина — 131 км. В настоящее время уже открыты для движения 120 км этой замечательной дороги.

Житомирское шоссе покрыто гудроном. Внешне оно мало отличается от асфальтированных улиц Киева. Широкое и ровное, оно бежит меж сосновых лесов, дубовых рощ и березняка, через луга, топи, торфяники, почти по прямой, сокращая старый путь между Киевом и Житомиром более чем в полтора раза.

Дорога стоит свыше 16 млн. руб.

Листья ЧИТАТЕЛЕЙ

105 000 километров без капитального ремонта

В 1936 году шоферам Старабобровской автобазы Донтранса (Донецкая область) тт. Травяню и Дуброву

В марте 1937 года, после пробега 58 тыс. км в машине заменили шкворни, втулки и подшипники поворотных цапф.

Особое внимание Травяню и Дубров обращали на своевременную смазку всех трущихся частей и смену масла в агрегатах. Кроме того они внимательно следили за состоянием всех креплений и чистотой двигателя.

Травяню и Дубров работали на дорогах второго



Шофер т. С. Травяню

класса доверена новая машина ЗИС-5. За 14½ месяцев эксплуатации они сделали на ней пробег в 105 тыс. км без единой аварии и без капитального ремонта. Сейчас требуется только отрегулировать двигатель, остальные агрегаты вполне пригодны к дальнейшей эксплуатации. Ремонты № 0 и № 1 Травяню и Дубров производили сами. С момента выпуска машины с завода было всего 5 подтяжек подшипников. Первая подтяжка сделана после пробега 18 тыс. км, вторая после 40 тыс. км, третья — после 58 тыс. км, четвертая — после 72 тыс. км и пятая через 86 тыс. км. Кроме того одновременно с подтяжкой подшипников они заменяли поршневые кольца и два раза производили притирку клапанов.



Шофер т. В. Дубров

класса. За все время первый сэкономил 1 871 кг горючего, а второй — 1 949 кг. Выработка их ежемесячно составляет не меньше 150% и зарабатывают они в среднем около 600 руб. За экономию на ремонтах Травяню и Дубров получили по 2 181 руб. премии каждый.

М. Омельченко

Письма ЧИТАТЕЛЕЙ

Колхозы покупают автомашины

Богатый урожай в Западной Сибири и Омской области, а также значительный рост доходов колхозов вызвали усиленный спрос на автомашины. Колхозы Усть-Калманского района подали в райпотребсоюз заявки на 33 автомашины ЗИС-5 и ГАЗ-АА, колхозники Шербакульского района заказали 40 автомашин. Почти половина колхозов Шербакуль-

ского района имеет автомобили. Если же будут удовлетворены новые заявки, то все 86 колхозов будут иметь автомашины.

В общем, в райпотребсоюзы края поступило уже требований на 500 с лишним машин. К началу реализации урожая количество заявок несомненно возрастет.

Гр. Антонов

Без технического надзора

За последние два года фабрика им. Молотова в г. Ярдеве (Западная область) получила 18 машин ЗИС-5, 3 машины ГАЗ-АА и две машины ГАЗ-А. По парку гараж фабрики самый большой в районе, а по качеству эксплуатации и техническому надзору — самый отсталый.

Из всех машин на линии работают обычно только 4—5, остальные стоят из-за отсутствия резины или потому, что требуют капитального ремонта. Но руководство гаража плохо заботится о восстановлении машин. Часть из них находится под открытым небом и уже покрылась ржавчиной.

Трудовая дисциплина в гараже на низком уровне; очень много опозданий на работу, пьянство среди слесарей и т. д. Производственные совещания не проводились уже несколько месяцев, показатели работы не вывешиваются, ничего не делается для развития станхановского движения. Можно было бы привести еще несколько примеров, но и без того ясно, в каком состоянии находится гараж фабрики.

Начальник гаража т. Ливсовский ничего не предпринимает для устранения этих недостатков.

Рабочий

г. Ярцево, Зап. обл.

Два года ждут обещанного

В автоколонне Волочинской МТС (Винницкая область) есть много молодых по стажу работы шоферов, нуждающихся в повышении квалификации. Начальник автоколонны т. Макуров вот уже второй год обещает организовать кружок, но кружка до сих пор нет.

Бытовые условия шоферов очень скверные. Общестия

нет, шофер приезжает с работы поздно и вынужден идти домой за 10 км. В мастерской даже нет умывальника и мыла.

Трудодисциплина на низком уровне, массово-политическая работа с шоферами не ведется.

Гремайло

Волочинская МТС, Винницкой обл.

КОЛХОЗЫ СТРОЯТ ГАРАЖИ

За последние недели колхозы Курской области заказали кооперации 300 автомашин. Кооперация продала колхозам пока 200 автомашин; в ближайшее время область получат еще 150 грузовиков. Многие колхозы приобретают сразу по две машины. 148 автомобилей продано специально свезловичным колхозам.

Обзаводясь машинами, колхозы строят для них прекрасные гаражи. В артели «13-й год Октября», Суджанского района, построены, например, кирпичный гараж для трех грузовиков и бензинохранилище.

Колхозы непосредственно участвуют и в строительстве автомобильных дорог. В артели «Обновленная земля», Шебекинского района, уже проложена автодорога протяжением 9 км. Строительством дорог занялись многие колхозы Ракитянского и других районов.

ДОРОГИ АЗЕРБАЙДЖАНА

Азербайджан до революции был страной сплошного бездорожья. Такие районы Азербайджана, как Лачинский, Конахендский, Кельбаджарский, Дастьафорский, Зувандский и др., на многие месяцы превращались в недоступные уголки, оторванные не только от Баку, но и от районных центров и железнодорожных станций.

За годы советской власти в Азербайджане построены и действуют такие крупные магистрали, как Каспийская дорога, Средне-Азербайджанская, Южно-Закавказская и др.

Свыше 5 тыс. км дорог соединяют районные центры республике с крупными магистралями и железнодорожными станциями.

Дорожное строительство сыграло огромную роль в борьбе за подъем культуры и рост экономики районов Азербайджана. Колхозники и трудящиеся Азербайджана охотно участвуют в строительстве и благоустройстве дорог и мостов.

● На складе Саратовского лесомобината вот уже третий год лежит колонка для заправки автомашин. Об этом знают все, в том числе и директор, но устанавливать колонку не думают. Горючее хранится в бочках возле гаража. Заправка машин производится ведрами. При таком способе заправки теряется много горючего. За два с половиной года горючего разлито на сумму большую, чем стоимость установки колонки.

К. Рыжов

● Харьковская госэлектростанция № 1 имеет 6 машин. Одна из них стоит под открытым небом, так как гараж для шести машин не приспособлен. Гараж не оборудован, нет шприцов для смазки машин, достаточного количества инструментов, нет кошки для подема тяжелых частей, нет мойки. Машины зачастую ставятся в гараж не мытыми и не протертыми. В гараже — обезличка. Шоферы через 6—10 дней перебарываются с одной машины на другую. Некоторые машины требуют среднего и капитального ремонта, но их не ремонтируют, а трещлют до полного износа. За такое бесхозяйственное отношение к социалистическому имуществу виновных следует крепко наказывать.

Шофер

● Под Ленинградом, у мостика Сиверское, протекает речка Оредеж. Два моста, переброшенные через речку, пришли в негодность. Один из них разобран весной этого года для капитального ремонта, но за лето ничего не сделано. Настил второго сгнил и всюду по мосту большие пробоины. Ездить по нему очень опасно. Однако никто не думает ускорить ремонт.

П. Крюков

Письма ЧИТАТЕЛЕЙ

Донецкий осовавиахим плохо готовит водителей

С 6 по 12 июля Донецкая областная квалификационная комиссия провела испытание курсантов, окончивших курсы шоферов при автоучебных пунктах Осовавиахима. Комиссия обследовала также постановку учебного дела.

Качество подготовки шоферов оказалось очень низким. Так на курсах учпункта в Славянске испытанная выдержало только 39% учащихся, причем подавляющее большинство из них получило отметку «средственно». На Красно-лиманских курсах испытание выдержало 67%. Таковы же примерно результаты и по другим курсам. Учащимся Рубежанских курсов Осовавиахима были даны справки о том, что они имеют по 20 час. практической езды. При испытании же все учащиеся заявили, что они ездили не более 3 час., так как учебная автомашинна использовалась заведующим учебной частью Таракановым для личных целей.

Плохая работа курсов Осовавиахима особенно выделяется при сопоставлении ее с работой курсов других организаций. Например в Славянском учебном комбинате Наркомсовхозов выдержало испытания 95,7%, из них две трети на «хорошо» и «отлично». Комиссия отме-

тила хорошую постановку учебного дела в этой автошколе стационарного типа, готовящей водителей с отрывом от производства.

В чем же причина плохой подготовки шоферов в системе Осовавиахима?

Курсы Осовавиахима не обеспечены технически исправными машинами для практических занятий. На курсах часто пользуются выбракованными машинами (Красный лиман, Лисичанск), которые больше находятся в ремонте, чем в эксплуатации. Преподаватели — преимущественно шоферы, слабо знакомые с современной автомобильной техникой. В школе отсутствуют элементарные наглядные пособия и экспонаты машин советского производства.

Если к сказанному прибавить факты прямого очковитательства, когда 3 часа практической езды выдаются за 20, то причины плохой подготовки шоферов в системе Осовавиахима в Донецкой области будут ясны. Ответственность за это должны нести в первую голову руководители учебных пунктов, в Славянске, Красном лимане и в Рубежанске — Алымов, Симоненко и Тараканов.

В. Гнатченко

г. Сталино

Помочь в повышении квалификации

Автопарк растет с каждым днем. Наши заводы выпускают в день до 700 машин. Шоферов I и II классов нехватает, а желающих повысить свою квалификацию у нас очень много. Чтобы помочь им в этом, нужно:

1) широко ознакомить шо-

феров с программами подготовки на I и II классы;

2) издавать в достаточном количестве учебники, соответствующие программам;

3) организовать заочное обучение шоферов и автомехаников.

И. Шапский

Письма ЧИТАТЕЛЕЙ

Развал в гараже

В гараже кирпичного завода № 6 (ст. Одиново, Белорусско-Балтийской ж. д.) имеются четыре грузовика.

Машины находятся в плохом техническом состоянии. Автомобиль АМО-3 работал в этом году только один месяц, остальное время ремонтировался. Двигатели машин ЗИС-5 и ГАЗ, имеющих небольшой пробег, уже требуют капитального ремонта: нужно заливать подшипники, протачивать цилиндры, шлифовать вал. Профилактический ремонт проводится нерегулярно, машины смазываются от случая к случаю. Последнее время их совсем не смазывают, так как нет тавотонабивателя.

С резиной обращаются варварски. В гараже масса негодных покрышек. На машине № 6-54-17 за 24 тыс. км пробега покрышки менялись уже два раза.

Механик гаража т. Соло-

вьев не обращает внимания на все эти безобразия. Если шофер заявляет о какой-либо неисправности, Соловьев отвечает: «Ладно, сегодня поработаешь!»

Соловьев закупил на 3 тыс. руб. запасных частей, половина которых сейчас не нужна. Но зато в гараже нет нужных частей: втулок, пальцев, контактов прерывателей, электролампочек и т. д.

Плохо обстоит дело и с кадрами. За 6 месяцев пришло и ушло 7 шоферов (которые работали от 2 до 30 дней) и 3 слесаря. На заводе организовали курсы по подготовке шоферов. Записалось 25 чел. Желание учиться у молодежи большое. Но курсы два месяца не работали, а когда занятия возобновились, то слушателей осталось лишь 7 чел.

Е. Клецев

Об автолюбителях забыли

Обращение Героя Советского Союза т. Ляпишевского о подготовке автолюбителей, опубликованное в свое время в «Правде», вызвало горячий отклик со стороны трудящихся Советского Союза, и в первую очередь молодежи. Изучать автомобиль желают и члены семей рабочих (жены, братья, сестры). Это желание трудящихся советское правительство удовлетворило: Всесоюзным комитетом по делам физкультуры и спорта при СНК СССР было вынесено специальное постановление о широкой организации кружков по изучению автомобиля.

Законное требование рабочих на многих предприятиях практически уже осуществляется. Однако кое-где не прислушиваются к запросам масс.

Большой промышленный город Грозный является цен-

тром Чечено-Ингушской АССР. Но здесь существует только один любительский кружок. Машиностроительный завод «Красный молот», крупнейший в республике, имеет все возможности развернуть подготовку шоферов-любителей. Заводские организации приняли по этому вопросу специальное решение, но оно так и осталось на бумаге. 70 заявлений молодых рабочих, желающих учиться, уже два месяца лежат без движения.

Общественные организации завода остаются глухими к запросам своих рабочих.

Авто-мотоспортом в Чечено-Ингушетии также никто не занимается. Комитет по делам физкультуры и спорта нужно заставить взяться за работу.

Яковлев

г. Грозный

Не борются с авариями

Благовещенская госавтоинспекция (Амурская область) не ведет борьбы с аварийностью. В качестве примера приведем такой факт: в Завитинском районе в июне и июле было две аварии с человеческими жертвами. Произошли они потому, что никто у нас не занимается проверкой шоферских прав. Авария 28 июля произошла по вине не имевшего прав и работавшего в пьяном виде шофера.

В 12 км от районного центра находится Бондаровская МТС, директор которой, т. Царнгородцев, сам управляет автомашиной и по очереди выводит машины из строя.

Автоинспекция не руководит также работой вештатных инспекторов.

Т. Очеретин

ст. Завитая

ПО СЛЕДАМ

ЗАМЕТОК

УЧЕБНАЯ МАШИНА ПОЛУЧЕНА

Неопубликованное письмо т. Дацковского о тяжелом положении школы шоферов Треста узбексовхозов, вследствие отсутствия машины для практических занятий было направлено редакцией в Наркомзет СССР. Как сообщает т. Дацковский, в настоящее время курсы получили машину и приступили к практическим занятиям.

МЕРЫ ПРИНЯТЫ

По неопубликованному письму рабкора Ш., сообщившего, что машины Приуральского совхоза не имеют паспортов, произведено расследование. Проверкой факты подтверждены.

Как сообщает начальник госавтоинспекции по Оренбургской области лейтенант милиции т. Терентьев, виновные привлекаются к ответственности.

Ставка на самотек

Караганда — третья угольная база СССР — самая промышленная область Казахстана. Карагандинский бассейн связан с городами, поселками и районами главным образом автомобильным транспортом. В области насчитывается сейчас около 230 автохозяйств, из которых свыше 200 имеют от 2 до 10 машин и 10 хозяйств — от 10 до 200 машин. Количество автомобилей быстро увеличивается.

Однако автотранспорту здесь не уделяется того внимания, которого он заслуживает. Особенно большую нужду хозяйства Карагады испытывают в кадрах водителей и автоработников.

На 1 июля в области насчитывалось 1796 шоферов. Из них шоферов 1-го класса было всего 11 чел. (0,6%), 2-го класса — 119 чел. (6,2%), остальные, т. е. 93,2%, — 3-го класса. Из общего числа шоферов 3-го класса — 563 человека получили права только в этом году. Вследствие недостатка грамотных, квалифицированных автоработников большая часть шоферов 1 и 2-го классов работает не за рулем, а в гаражах в качестве механиков и заводских.

Неблагополучно обстоит дело и с коренизацией кадров. Казахо-шоферов имеется только 138 чел., что составляет 7,7% общего числа водителей.

Отсутствие квалифицированных шоферов и особенно работников эксплуатации сказывается на техническом состоянии автопарка. Во многих автохозяйствах машины до капитального ремонта проходят не больше 20—30 тыс. км.

Казалось бы, такое положение с кадрами должно было заставить хозяйственников заняться подготовкой и переподготовкой шоферов и автоработников. Однако в области нет ни одной стационарной автошколы, не готовят кадры и на автопредприятиях.

Имеющаяся в Акмолинске при областном земельном управлении школа механизации сельского хозяйства в октябре прошлого года набрала из колхозников группу в 60 чел. для подготовки шоферов. Качество обучения было чрезвычайно низкое, так как преподавательский состав не соответствовал своему назначению. Преподаватели казахских групп не знали казахского языка. Школа не имела литературы и учебных пособий. В течение шести месяцев обучения слушатели не получили

ни одного часа практической езды. Выделенные для этой цели автомобили использовались директором школы Емельяновым для личных нужд. В результате, по окончании школы никто из слушателей не получил прав на управление машиной. Сейчас выпускники обивают пороги учреждений в поисках работы, но нигде их не принимают, так как у них нет прав. 60 тыс. руб., израсходованные на подготовку шоферов, оказались таким образом выброшенными на ветер.

С 1 июля этого года была открыта автошкола при областном совете Осоавиахима. В ней сейчас без отрыва от производства обучается 22 допризывника. Но что это за школа! Помещение темное, грязное, совершенно не приспособленное для занятий, нет ни литературы, ни учебных пособий. Такие школы лучше не открывать, так как молодежь в них ничему не научится. Однако все это не помешало областному совету Осоавиахима брать со слушателей за обучение по 450 руб.

Такие крупные автохозяйства Карагады, как Казахстройпуть (200 машин), Каруголь (80 машин), Шахтстрой, Областное управление связи и др., вместо того чтобы готовить для себя шоферов, занимаются только тем, что переманивают их друг у друга. Руководители автохозяйств ссылаются на отсутствие средств. Однако дело вовсе не в этом. Все зло в том, что нет желания заняться подготовкой, нет заботы об автопарке. Хозяйственники делают ставку на самотек, они ожидают, когда к ним придут «готовые» шоферы.

В конце июля в Караганду из Алма-Аты приезжал директор Казахского отделения Трансэнергокадров т. Муржуков. Он предлагал свои услуги по организации автошколы в области, обещая обеспечить ее преподавателями, экспонатами, литературой и автомобилями для практической езды, и просил только отвести помещение. Но помещения никто ему не дал и он уехал обратно. Этот факт достаточно ярко характеризует безобразное отношение карагандинских организаций к такому важнейшему делу, как подготовка кадров.

Не ведется в Караганде и подготовка шоферов-любителей. Ни одна организация в области до сих пор не занялась этим.

Инж. Р. Пицхелаури

Редакция ставит в известность читателей журнала, что высылкой книг она не занимается. С заказами на книги надо обращаться в местное отделение КОГИЗ'а и в Москву по адресам: Москва, МОГИЗ, Книга — почтой; Москва, ул. Горького, 28, магазин № 1 МОГИЗ'а. Книги высылаются наложенным платеном.

Техническая Консультация

Под редакцией инж. И. И. ДЮМУЛЕНА

Тов. И. СТАРЦЕВУ (Свердлов)

Как составить грунтовку и шпаклевку для окраски легкового автомобиля?

Грунтовка составляется из железного или свинцового сурика с добавлением свинцовых белил, разведенных олифой, и 20—25%, скипидара. Грунтовка должна быть полуматовой. Состав шпаклевки или подмазочной массы (в весовых частях) следующий:

Белил свинцовых 35 частей; синькатива № 63 3 части; олифы натуральной 6 частей; скипидара 6 частей; лака подмазочного 6 частей.

Шпаклевку следует наносить только на хорошо высушенную грунтовку.

Тов. Г. ШАРАФУТДИНОВУ (Казань)

Из чего изготавливаются бакелит и текстолит?

Бакелит готовится из смеси карболовой кислоты (фенола) и формалина (формальдегида). Смесь нагревается с добавлением щелочи и из нее выделяется смолистый осадок, являющийся жидким бакелитом.

Если нагреть жидкий бакелит, то он твердеет и превращается в нерастворимый, неплавкий и кислотоупорный твердый бакелит. Для улучшения свойств бакелита его смешивают с какими-либо заполнителями: древесными опилками, сажой, пензой или различными волокнистыми веществами. Ткань, пропитанная бакелитом, называется текстолитом.

Из какого металла делают поршни двигателя легкового автомобиля ЗИС?

На легковых автомобилях ЗИС первых выпусков поршни были чугунные, покры-

тые тонким слоем олова. В дальнейшем чугунные поршни были заменены алюминиевыми.

Как и чем паять алюминий?

Края спаиваемых алюминиевых поверхностей тщательно очищаются напильником и покрываются стеарином. Спайка может производиться паяльником с применением припоя, состоящего из 80% олова и 20% цинка. Более твердые припои имеют следующий состав (в процентах по весу):

Алюминия	7	10	6	20
Цинка	18	25	94	80
Олова	75	60	—	—
Кадмия	—	5	—	—

Пайка припоями, указанными в таблице, производится без применения стеарина или какого-либо другого флю-

са. Очищенные и подготовленные поверхности нагреваются в пламени паяльной лампы. Конец нагрева определяется началом плавления палочки припоя при упоре в спаиваемые поверхности.

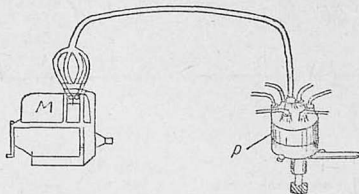
Детали должны быть расположены так, чтобы расплавляемый припой растекался по спаиваемой поверхности и оставался на ней. При этом с помощью скребка шабера или напильника надо все время производить очистку поверхности, не удаляя пламени. Когда припой заполнит всю поверхность, нагрев прекращают и еще раз под слоем жидкого припоя производят тщательную очистку всей поверхности, покрытой припоем. После этого ему дают остыть. Наиболее твердый припой — последний в таблице. При пользовании им необходимо предельно осторожно обследовать поверхность более мягким припоем.

Тов. П. ТЮРИНУ (ст. Карталы)

Можно ли на ЗИС-5 поставить четырехцилиндровое магнето с трактора?

Да, можно. Привод вращения магнето берется от вала

как указано на схеме. Все четыре провода распределителя высокого напряжения магнето **М** нужно соединить в один и подвести к центральному гнезду батарей-



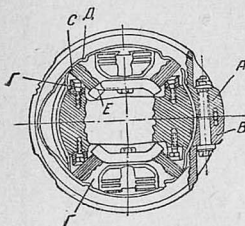
водяного насоса. Направление вращения левое. Соединение нужно сделать так,

ного распределителя **P** взамен провода от индукционной катушки.

Тов. ПИГАРЕВУ (ст. Лабинская)
Тов. МЕШАЛКИНУ (Ленинабад)

Как устроен и работает демпфер легкового автомобиля ЗИС?

Демпфер или иначе поглотитель крутильных колебаний представляет собой массивное кольцо, укрепленное на переднем конце коленчатого вала (у легкового автомобиля ЗИС — между шатунными шейками 1 и 2-го цилиндров). Устройство демпфера легкового автомобиля ЗИС показано на рисун-



ке. Кольцо состоит из двух половин **А** и **В**, стягиваемых болтами. Кольцо демпфера **Д** опирается на выступы коленчатого вала **Е** через четыре промежуточных пакета **С** из тонких стальных пластин. Во время вращения коленчатого вала задний конец его, связанный с маховиком, вращается вполне равномерно, а передний, вследствие неизбежных скручивающих усилий, пружинит и вращается неравномерно. Кольцо демпфера **Д** вращается равномерно и колебания вращения коленчатого вала нажимаем в точках **Г** вызывают прогиб пакетов из стальных пластин. Трение между пластинами тормозит колебания коленчатого вала и сглаживает неравномерность вращения.

Для чего делаются отверстия в крышке распределителя зажигания ЗИС-5?

Отверстия делаются для вентиляции внутренности

коробки распределителя-прерывателя. Под действием электрических искр в коробке образуется озон (сгущенный кислород) и азотнокислые соединения от сгорания азота воздуха. Эти соединения вызывают окисление металлических частей прерывателя, поэтому их нужно удалять посредством вентилирования внутреннего пространства.

Тов. А. БОЙКО (Одесса)

Какие существуют способы заделки канавок на стенках цилиндра, получившихся от выработки поршневым пальцем?

Небольшие канавки устраняются расточкой цилиндра. При большой глубине канавок ремонт производится расточкой и гильзовкой цилиндров или же заливкой канавок баббитом. Перед заливкой, чтобы обеспечить хорошее приставание баббита к чугуну, канавку нужно хорошо прочистить, протереть медным купоросом и залудить. Если баббит при работе двигателя выплавляется, то заливку можно производить сплавом из 50% желтой меди (латуни) и 50% баббита.

Возможна также заварка канавок при помощи электрической или газовой сварки, но нужно иметь в виду, что цилиндрический блок после подогрева в нагревательной печи, заварки и охлаждения часто коробится.

Тов. ОБУХОВУ (Одесса)

Почему на автомобилях ЗИС-5 ставятся радиаторы с разным количеством водяных трубок?

Завод ставит на грузовики ЗИС-5, радиаторы двух типов: нормальные с 83 трубками и 110 ребрами и усиленные — с 143 трубками и 134 ребрами. Последние предназначаются для автомобилей, отправляемых в южные районы

В НОМЕРЕ:

Н. ЗИНГЕР. — Бездействие и очкувателъство	1
М. — Всесоюзные мотосоревнования напервство СССР	2
К. ПОЛТЕВ. — Стахановским движением надо руководить	3
Ник. ВИНТОВРОВ. — Заметки о работе 2-й базы Мосавтотреста	4
В. РОДИОНОВ. — Тревожный сигнал	6
Инж. Ф. КОЛЕСНИКОВ. — Расход горючего на автомобилях М-1	7
О типе водителя автобуса ...	8
Инж. С. КЕЛЛЕР и инж. П. ФЕЛЬДМАН. — Производство тягачей и прицепов под угрозой срыва	10
Важнейшая обязанность союза шоферов	12
И. КАЗАКОВ. — В позиции постороннего наблюдателя	14
В. РОДОВ. — Авто-мотогонки в г. Горьком	15
И. РУДЕРМАН. — Бензиноматочная колонка скоростного типа	16
Инж. К. МОРОЗОВ. — Восстановление клапанных гнезд	21
Обмениваемся опытом гаражей	23
Письма читателей	26
Хроника	26
Короткие сигналы	28
По следам заметок	29
Инж. Р. ПИЦХЕЛАУРИ. — Ставка на самотек	30
Техническая консультация	31

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ**

Издатель — ЖУРНАЛЬНО-ГАЗЕТНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ

Уполн. Главлита Б—24185

Техред. Н. Свешников

Изд. № 279. Зак. тип. 631. Тир. 70000

Бумага 72x108 см/16 1 бум. лист

Кол-ч. знаков в 1 бум. листе 228 000

Журнал сдан в набор 15/IX 1937 г.

Подписан к печати 27/IX 1937 г.

Принтуплено к печати 29/IX 1937 г.

Типогр. в нижнегр. Жургазобъединения

Москва, 1-й Самотечный пер., 17.