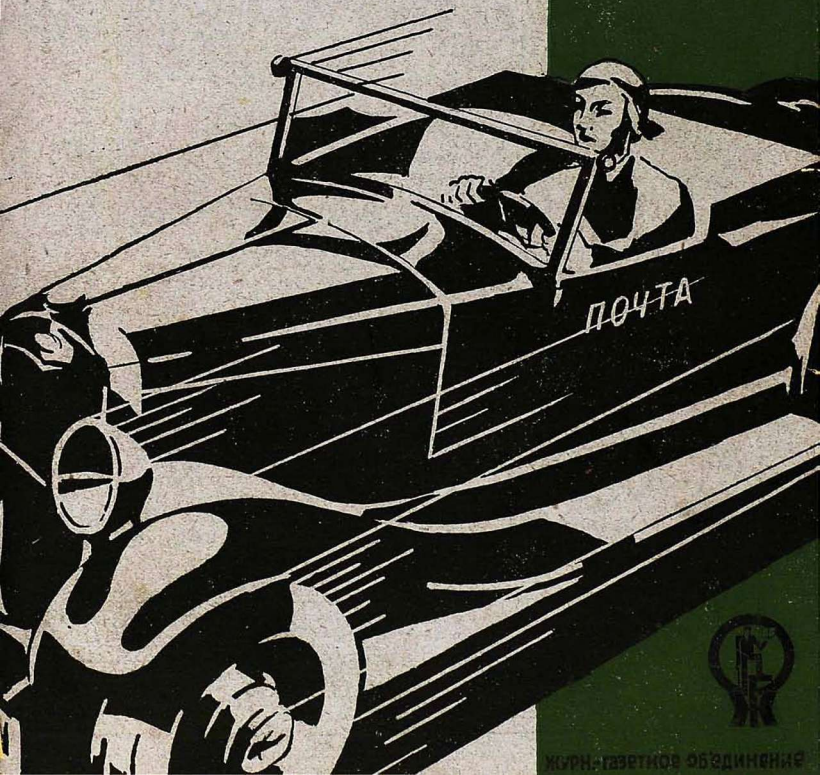


ЗА РУЛЕМ

5
1933



А. ЛЕЖАВА

ДОБЬЕМСЯ ПЕРЕЛОМА В ПРИВЛЕЧЕНИИ ЖЕНЩИН К АВТОДОРОВОЙ РАБОТЕ

Октябрьская революция нанесла смертельный удар господству капитала и этим самым разорвала цепи всех видов угнетения и порабощения. В Октябрьские дни впервые вышла на арену борьбы свободная женщина.

Рука об руку с мужчиной в течение 15 лет советской власти женщина участвует в жестокой борьбе с остатками капитализма, добивает классового врага и ликвидирует последствия своего многовекового двойного порабощения — как женщины и как работницы. На всех фронтах построения социализма в нашей стране она — активная работница, с каждым годом доля ее участия и влияния возрастает. Революция разрушает и перестраивает все элементы жизни — быт, культуру, искусство, науку, промышленность, сельское хозяйство — и в новой жизни создает нового человека и новую женщину.

Однако на путях своего освобождения женщине до сих пор еще приходится преодолевать большие трудности, особые, только на ее путях лежащие, сверх тех, которые мы все преодолеваем. И эти трудности тем больше, чем ниже культурный уровень национальности, к которой она принадлежит.

Отсюда и те специальные формы борьбы за освобождение женщины, которые созданы нашей партией и которые должны обеспечить женщине в кратчайший срок ликвидацию последствий ее недавнего рабства.

Ликвидация последствий векового рабства женщины происходит тем быстрее, чем шире поприще для участия ее в творческой созидательной борьбе рабочего класса. И действительно, в нашем социалистическом строительстве нет уголка, где женщина не нашла бы применения своих сил. Однако далеко не везде и не одинаково легко даются ей завоевания.

Вот уже пять лет автодорожная общественность развертывает свою борьбу на автодорожном фронте, мобилизуя трудящиеся массы, активистов, энтузиастов автомобильного и дорожного дела. Участок социалистического строительства — важный и ответственный, испытывающий огромный недостаток в боевых творческих кадрах. И при всем этом именно на этом участке роль женщины крайне ничтожна.

На первом всесоюзном съезде автодорожных организаций год назад мы могли определить удельный вес женщины в нашем о-ве скромной цифрой 3 проц. Судя по всему, за минувший год процент этот возрос не сильно. А между тем по этому вопросу съездом были даны категорические директивы и практические указания.

Это обстоятельство заслуживает серьезного внимания автодорожцев, и такую нашу отсталость на этом фронте нельзя дольше оставлять, не организуя специальных мер борьбы за ее ликвидацию.

Почему не выполнена директива съезда?

В первую очередь надо констатировать прохладное отношение актива и руководящих органов автодорожных организаций к вовлечению в свои ряды женщин. Не организовались на это. Плыли по течению. Слышатся непрерывные жалобы на недостаток в работниках, а рядом находящийся богатейший источник творческой рабочей силы остается неиспользованным. Конечно, автодорожное дело для женщины — еще новое поприще. Конечно, над ее привлечением сюда надо работать, надо ее готовить. Но ведь где не сказано, что женщину надо привлекать только туда, куда она уже пробралась. И нигде не сказано, что автодорожные кадры с неба падают и на их подготовку и воспитание не надо затрачивать труда. Это всем ясно, и все-таки женщин в среде автодорожной общественности почти нет. Повторяю, основная причина — инертность и самотек в руководящих организациях, и не вообще, а именно в отношении вовлечения женщины в борьбу за автодорожный транспорт. А точнее, — это то самое наследие прошлого, которое все еще лежит на пути женщины тяжелой преградой.

Преграда эта должна быть убрана, и чем скорее, тем лучше. Мы должны осознать свою ошибку и наверстать упущенное время. Автодорожные организации должны серьезно организовать борьбу за вовлечение женщины в свои ряды. Мы уже имеем примеры прекрасной работы женщины за рулем и на дорожном строительстве. Правда, их еще очень немного. Но этих примеров вполне достаточно, чтобы убедиться, что женщина может стать в нашей работе огромной силой.

Ведь наша общая задача — растить кадры, пробуждать общественную самостоятельность, развязывать инициативу и творчество. Как же может общественная организация оставлять вне сферы своей активной борьбы за кадры освобождающуюся массу женщин.

Конечно, этой проблемы не разрешить лишь заседаниями или резолюциями. Нужно повести широкую массовую разъяснительную кампанию. Нужно женщину вовлечь в практическую творческую работу, привлечь ее к организации массового выхода на ремонт дорог, мостов;

СОВЕТСКОМУ АВТОМОБИЛЮ — ЗДОРОВЫЙ КАРБЮРАТОР

Январский пленум ЦК ВКП(б) поставил освоение великих достижений первой пятилетки и борьбу за качество в центр внимания партии и трудящихся масс Советского союза.

Вождь партии т. Сталин в своем докладе на пленуме ЦК поставил в перечне достижений на одно из первых мест автомобильную промышленность: «У нас не было автомобильной промышленности. У нас она есть теперь».

Горьковский автозавод и один из его важнейших поставщиков — Ленинградский карбюраторный завод ведут напряженную борьбу за освоение своего производства, за качество продукции.

Не всегда, однако, эта борьба направлялась по правильному пути. Зачастую она переходила в борьбу заводов между собой, в попытки свалить друг на друга ответственность за неполадки, а порой и за существенные дефекты.

Руководство Горьковского автозавода, вполне справедливо указывая на огромный процент брака карбюраторов, само не принимало достаточных мер к тому, чтобы не увеличивать этого процента небрежным отношением к карбюраторам.

Руководство карбюраторного завода вместо того, чтобы все свое внимание направить на ликвидацию брака, занималась огульным отрицанием брака в своей продукции, сваливанием всей вины за плохое качество карбюраторов на плохую приемку и хранение их Горьковским автозаводом.

Ничего кроме вреда от такой «борьбы с браком» не могло произойти: задерживался выпуск автомобилей, удорожалась их себестоимость, страдало качество.

Состоявшаяся 10 февраля на ленинградском карбюраторном заводе автодорожская конференция, в которой приняли участие и руководящие работники Горьковского автозавода, явилась, видимо, завершающим звеном в ряде мероприятий Автодора по ликвидации борьбы между заводами и объединению сил в борьбе за качество, за освоение новой техники.

Заговорила рабочая масса. Работница-ударница Пономаренко, рабочие Павлов, Журавлев и другие указали на ряд действительных не-

достатков в работе карбюраторного завода. Было выявлено, что и в сборке, и в отборке, и в нарезке, и в упаковке, и в системе браковки и т. п. есть ряд существенных дефектов, делающих брак неизбежным. Одновременно выявилось, что завод может производить и производить карбюраторы не только не хуже заграничных, но и превосходящие их. Значит, дело только в мобилизации масс, инженерно-технического персонала и администрации на борьбу за качественные показатели. В этой борьбе карбюраторному заводу должна быть оказана помощь как со стороны Горьковского автозавода, так и со стороны заводов, являющихся в свою очередь поставщиками для карбюраторного, — «Красный химик», Мало-Вишерский, Одесский пробковый, а также со стороны ГУТАПа и Автодора.

Заводу нужны стационарная установка для проверки карбюраторов и электродинамометры. Это оборудование ему дать необходимо. Чрезвычайно полезно также предоставить возможность 2—3 работникам завода побывать за границей, изучить имеющийся там опыт.

Автодорожские организации должны помочь рабочим и работникам завода изучить автомобиль в целом, чтобы они яснее представляли себе роль карбюратора и каждой его детали в работе автомашин; должны усилить автодорожский пост и работу коллектива в целом, чтобы оказать реальную помощь в повседневной работе завода.

Партийные организации Московского района уже оценили работу Автодора на карбюраторном заводе, уже усилили внимание к заводу в целом. Под их руководством и при их помощи, а также при помощи центральных автодорожских и хозяйственных организаций, на основе активности всей рабочей массы, завод в кратчайший срок должен ликвидировать брак, добиться высоких качественных показателей и совместно с Горьковским заводом, который также по-большевистски должен преодолеть свои недостатки, дать стране дешевый и высококачественный автомобиль с здоровым сердцем — карбюратором.

М. Лисовский

переправ, к организации ремонта машин, к проверке хранения материалов, к учебе по дорожному и автомобильному делу, ввести ее в руководящие органы коллективов, ревизионных комиссий, инструкторские органы, в орбиту, в агитмассовую работу. То, что женщины не хотят иногда идти в говорильню и заниматься болтовней, где нет практической созадельной работы и где они ничему не научатся, — свидетельствует лишь об их здоровом подходе к общественной организации.

Проблема вовлечения женщины в автодорожные организации легко разрешима при одном непременном условии — руководящие органы Автодора должны перед собой поставить эту проблему как практическую задачу дня и вынести ее на широкий актив.

Эта задача для автодорожцев приобретает особую важность, срочность и настоятельность, особенно в свете тех заданий, которые мы получили от январского пленума ЦК и ЦКК и от правительства о проведении сельхозкампаний и в частности весенней посевной.

Как и на каждом участке социалистического строительства, женщина-работница, становясь на автодорожную работу, не только содействует этим строительству, но в процессе коллективной борьбы перерождается в сознательного и активного творца новой жизни и могильщика капиталистического наследия.

К осуществлению этой великой задачи должны немедленно приступить на своем участке автодорожские организации.

А. Лежава

ЖЕНЩИНУ — НА АВТОДОРОВСКУЮ РАБОТУ И ЗА РУЛЬ МАШИНЫ

Отмечая каждый год международный женский день 8 марта, мы подводим итоги работы женщин в Автодоре, итог их участия как в отдельных политических кампаниях, так и в повседневной работе. Мы должны констатировать, что в 1933 г. трудящаяся женщина в массе своей еще не втянута в работу Автодора, на некоторый сдвиг в этом деле имеется.

Можно смело сказать, что Автодор уже перестал быть чисто «мужской» организацией, какой был 1—2 года назад. Сейчас уже имеются районные секретари — женщины, женщины — члены президиумов как областных, так и районных советов, женщины — члены секций ЦС Автодора. Гораздо больше стало и женского актива в коллективах.

Крупную роль в привлечении женского актива в Автодор в Москве сыграла организованная в 1932 г. на краснопресненской учебной базе Автодора специальная женская группа в количестве около 50 человек, прошедшая полный курс теории и практической езды по новой повышенной программе Автодора и совершенно бесплатно за счет краснопресненского райсовета Автодора.

Кроме того, при учебной базе бауманского райсовета обучалась женская группа в составе около 40 человек, показатели успеваемости которой, по словам зав. учебной базой, были зачастую выше показателей успеваемости других групп.

К сожалению, плохо обстоит дело в районах Московской области. Приведем некоторые показатели из отчетов районов: в Коломенском — 3 125 членов Автодора, из них 190 женщин. В районе 32 колхоза и 23 предприятия. Учебная база пропускает в год 500 человек. Женщин обучается — 2. В Тульском районе — 3 тысячи членов Автодора. Имеется 15 автокружков, причем среди учащихся только одна женщина. В Калининском около 5 000 членов, есть здесь учебная база, на которой обучаются 3 женщины. Сколько всего женщин — членов Автодора — неизвестно, в отчете сказано «мало».

За период всеюжной декады Автодора в результате широко развернутой работы многие отстающие районы значительно увеличили процент женщин в автодоровских организациях. Так, например, в Ногинском районе только за период «декады» в члены Автодора записалось более 300 женщин. Сильно подтягивается работа и в Тульском районе. Закрепить достижения там, где они имеются, и бороться за них там, где их еще нет, — вот на что надо сейчас обратить внимание.

Сейчас уже миновало время, когда на страницах журнала «За рулем» приходилось доказывать необходимость «посадить женщину за руль», что женщина должна сменить мужчину на легковой машине, что женщина-завгар, женщина-инспектор по борьбе с аварийностью вполне справится со своим делом, — все это доказано уже самой жизнью. Поэтому решение II областного съезда Автодора о закреплении на курсах и в учебных базах при их укомплектовании 30 проц. мест за женщинами является одной из самых необходимых мер содействия выдвиганию женщин на работу в Автодоре. Нужно только это решение твердо проводить в жизнь.

Но кроме вовлечения новых масс женщин трудящихся в Автодор перед о-вом стоит еще одна чрезвычайно важная задача. Постановление партии и правительства о повышении производительности труда на базе освоения техники должно в значительной степени коснуться и женщин-автодоровок.

Недавно мне пришлось говорить с женщиной-водителем такси, ударницей т. С. Она сообщила, что у них в гараже работают 80 женщин. Основные их качества — бережное отношение к машине, аккуратность, осторожная езда, но очень многие из них еще не вполне уверенно владеют рулем (мало практики, необходимо повышение квалификации).



Тов. Кондратьева П. С. — лучшая ударница 1-го таксомоторного гаража. 3 раза премирована. Активистка в общественной работе

Зариюнка Ковровского

Вот в этом отношении Автодор и должен помочь женщине-водителю. Желательно, чтобы Автодор, например, устроил конкурс на лучшего водителя-женщину.

Если бы Автодор объявил такое соревнование среди женщин-водителей, хотя бы в ознаменование международного дня 8 марта, это послужило бы стимулом для повышения квалификации и сильно повысило бы тягу женщин в Автодор.

В настоящее время президиум ЦС о-ва, отмечая все еще недостаточное вовлечение женских масс в Автодор, постановил организовать при ЦС специальную инструкторскую помощь по работе среди женщин. Внимание к этому вопросу со стороны ЦС является залогом большого сдвига, залогом большого успеха в этом деле.

За вовлечение новых широких масс женщин-трудящихся в Автодор!

За повышение их квалификации и освоение техники автодела!

За женщину-водителя, общественницу, автодоровку!

М. Ветчинкина

Ч е т ы р е

Женщина пришла в Автодор совсем недавно. сейчас уже женщина научилась управлять рулем машины и рулем сложной и многообразной автодоровской работы.

В мае 1932 г. тульский горсовет Автодора бесславно скончался. Совет распустили за бездеятельность, коллективы, лишённые руководства, рассыпались.

На организованной в октябре городской конференции избрали новый совет и заместителем председателя городского совета — т. Лапшину.

Пять месяцев работы показали ее большевистскую настойчивость. На крупнейших заводах Тулы организованы городские советы, по цехам начали работать хозрасчетные бригады им. Автодора, спешно подготовилось открытие курсов шоферов, высланы бригады на дорожное строительство.

XV лет Октября тульский Автодор встретил рапортом о развернувшейся работе. Об Автодоре заговорила печать. Декада смотря автодоровских сил завершилась 14 января межрайонной итоговой конференцией. В дни подготовки к конференции в Туле было весьма ошутимо присутствие Автодора. Автодор вышел в театры, в клубы, в Дом культуры, где были устроены выставки и консультации по автоделу.

Лапшина поспевает всюду. Накануне конференции она проводит митинг, встречает московскую автоколонну, открывает шоферские курсы, редактирует многотиражку, выпускает стенгазеты, распространяет в театре билеты 3-й категории. Все делается непосредственно ею или под ее руководством. Она, как командир на фронте, следит и управляет всем.



Тов. Лапшина — зам. пред. Тульского горсовета Автодора

Лапшина прошла многообразный большевистский путь: в 1918 г. она, семнадцати лет, вела политработу в 8-й армии. Демобилизовавшись в 1922 г., она последовательно работает в профорганизации, в РКИ, в горсовете и, наконец, в Автодоре.

Тов. Лунина с первых своих производственных шагов — транспортница. В 1919 г. она — метельщица трамвайного пути; в 1920 г. — стрелочница, затем кондуктор, вагоновожатый и, наконец, начальник группы вагоновожатых Алаковского трампарка.



Тов. Лунина за работой в райсовете Автодора

Шесть лет работы в РКИ и два года работы в райсовете — хорошая политическая школа; в 1929 г. т. Лунина вступает в партию.

Партия ставит т. Лунину на автодоровскую работу.

С работы на железнодорожном транспорте она переходит в организацию, одной из основных задач которой является борьба за безрельсовый транспорт. И она ведет эту борьбу так же успешно. За проведение организационной работы и оказание технической помощи дорожному строительству в Васьегонском и Михайловском районах Лунина премирована Мособлсполкомом.

За время работы Луниной совет Автодора Ленинского района сделался ведущим.

Одним из лучших коллективов Ленинского района на звезде «Красный пролетарий» руководит также женщина. Коллектив был накануне развала, когда в мае 1932 г. во главе его стала т. Новикова — работница дизельного цеха завода.

Она добилась помещения, организовала автотракторные курсы, сумела так тесно связать автодоровскую работу с интересами производства, что со стороны треугольника завода встречает помощь и сочувствие во всех начинаниях. Директор завода сам настойчиво ставит вопрос о привлечении женщин на автотракторные курсы.

К весенней посевной кампании подшефный заводу колхоз «Победа» будет обеспечен трактористами и механиками, туда послано уже

несколько бригад по ремонту тракторов. Такие же бригады направлены в совхоз Барыбино и в весь подшефный Санковский район.

Новикова — комсомолка, общественница, организатор автодорожной работы. Она хочет быть автомехаником, получить законченную высокую квалификацию, практически бороться за освоение автотранспорта. Райсовет посылает Новикову на автомеханические курсы при Цудорттрансе.

Пока еще немного женщин, работающих в автотракторном и дорожном хозяйстве. Первую женщину, принятую в гараж Наркомпочтеля, испытывали 1½ года и только после этого доверили ей машину. Сейчас уже не в диковину встретить женщину-водителя любого типа машины, женщину-мостовщика, женщину-дорожного техника.



Тов. Новикова — пред. коллектива Автотора на заводе „Красный пролетарий“

— Главное — любить машину, знать ее характер, зря не гнать чистить, мыть, своевременно ремонтировать... Работаешь на грузовике, не гнушайся и работой грузчика, не чванься, помогай ребятам, ускоряй грузооборот, на то ты и ударница.

В 1931 г. т. Слесарева села на новорожденного фордика, полторатонку; до этого он

Женский труд рос вместе с Октябрьской революцией. Но за руль машины женщина села сравнительно недавно — около 5 лет назад.

И в этот небольшой срок она доказала хозяйственно-любивое отношение к машине и полное освоение труда.

Дадим слово т. Слесаревой из 3-го гаража Мосавтогруза.

прошел всего 5 км. Сейчас в его «послужном списке» стаж в 50 тыс. км, ни одной аварии, ни одной поломки и ни одного ремонта.

Во второй пятилетке, пятилетке освоения производства, нужно привлечь массу женщин к автодорожному делу, где они уже достаточно доказали большевистскую преданность и умение работать.

Тов. Слесарева — шофер 3-го гаража Мосавтогруза

Л. Бать

ВСЕСОЮЗНЫЙ КОНКУРС АВТОДОРА НА ВЕЗДЕХОДЫ

Секция вездеходного и водно-моторного транспорта ЦС Автотора с целью развития конструирования советских вездеходов и выявления наилучших конструкций и приспособлений для повышения проходимости автомашин организовала всесоюзный конкурс на вездеходы.

По всем этим объектам конкурс ставит условие — использовать двигатели и основные механизмы машин советского производства (Форд-А, АА, АМО-3, Я-5, Л-300 и др.).

На конкурс представляются проекты, готовые установки приспособлений и законченные конструкции.

Для рассмотрения проектов ЦС выделил жюри под председательством т. Халеского, зам. председателя т. Туpoleв. Для непосредственной оперативной работы по рассмотрению проектов выделен технический комитет.

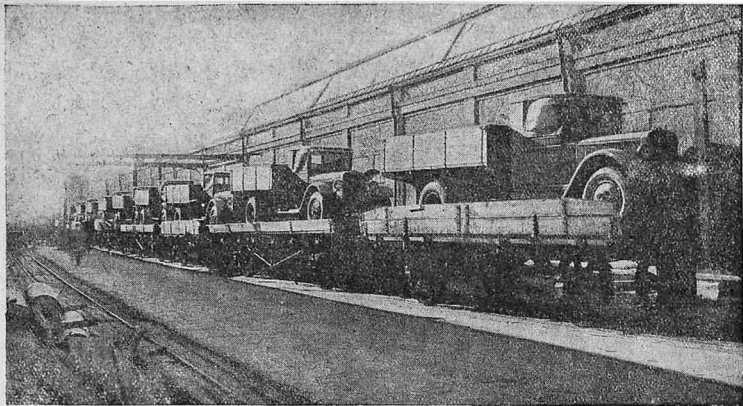
За лучшие проекты и готовые образцы приспособлений и машин, давших при испытании

лучшие результаты, устанавливаются премии отдельно за проекты и содействию участника за приспособления и машины. По конкурсу установлено всего 12 премий: 4 премии по 10 000 руб., 4 премии по 7 000 руб., 4 премии по 5 000 руб.

Для участия в премировании по конкурсу, приглашаются заинтересованные организации: Цудорттрансе, Осоавиахим, НКПС, НКСвязь, Наркомлес, Наркомзем и др.

Роль местных автодорожных организаций заключается в помощи и содействии участникам конкурса, в консультации и в отдельных случаях даже в финансировании представляемых на конкурс проектов, готовых приспособлений и машин, а поэтому секция вездеходного и водно-моторного транспорта на местах должны создать комитеты содействия проведению конкурса на вездеходы.

О. Мызникова



Автомшины АМО-3, прибывшие в Баку для работы на посевной

Фото Щербакова

улучшим РАБОТУ АВТОТРАНСПОРТА В СОВХОЗАХ

Рост сельского хозяйства требует соответствующего укрепления и усиления автотранспорта.

Между тем это звено остается слабым до настоящего времени, несмотря на то, что наряду с техническим вооружением сельского хозяйства тракторами и сельскохозяйственными машинами сюда направлялось и значительное количество автотранспорта. Так, система совхозов, объединенных Наркомсовхозом, имеет уже 6 850 автомашин. В текущем году в автопарк совхозов снова будет направлено значительное количество автомашин.

Обеспечивает ли этот автопарк обслуживание массовых низовых грузопотоков зерносовхозов в момент посевной, и главным образом оборочной.

Количественный рост автотранспорта совхозов не сопровождался процессом его освоения, правильной расстановкой, рациональной эксплуатацией. Дирекции совхозов шли по пути требований нового автотранспорта, в то время как сохранение наличного автопарка в хорошем состоянии и эффективная его эксплуатация дали бы возможность выполнять перевозку в совхозе с меньшим количеством автомашин.

Опыт истекших 3—4 лет определил наиболее слабые участки в работе автотранспорта совхозов.

Прежде всего автотранспорт совхозов нуждается в укреплении кадров его работников. 60 проц. шоферов имеет стаж до 1 года, причем из этих молодых шоферов даже выделяются заведующие гаражами. В результате слабой технической подготовленности водительского состава, неудовлетворительного социального подбора, наличия большого процента шоферов без права езды — 16 проц. всех ма-

шин терпели аварии. Не лучше с другими необходимыми категориями автотранспортных работников — эксплуатационников и ремонтников. В некоторых совхозах автотранспорт подчинен так называемым механизаторам, а есть даже такие совхозы, где автотранспорт подчинен бухгалтерам.

Руководство автотранспортом совхозов должно осуществляться транспортными секторами крайзнеротрестов. До последнего времени это были малочисленные группы, не справлявшиеся с функциями руководства, инструктажа и контроля.

Пленум ЦК союза шоферов вынес решение о посылке 500 автотранспортных работников из городов в автохозяйства совхозов. В числе этих работников должны быть и водители, и организаторы производства, и ремонтники, и специалисты по хозрасчету и др. Необходимо подкрепить автотранспорт совхозов некоторым количеством ИТР. Необходимую помощь должно оказать и НИТО автотранспорта. НИТО вообще должно ближе подойти к научному изучению организационных форм и рациональной эксплуатации автотранспорта в сельском хозяйстве.

Не ограничиваясь выделением своих работников, автохозяйства городов должны взять шефство над автотранспортом определенных совхозов, переподготавливать у себя молодых шоферов и дать им пролетарскую закалку, вести борьбу за сохранность машин.

Помощь Автотора имеет также большое значение. Многочисленный актив Автотора может дать и техническую помощь и организовать контрольные посты на предприятиях, выполняющих заказы сельского хозяйства, и изыскать возможности размещения новых за-

казов за счет недостаточно используемого станочного оборудования и т. д.

На состоянии дорог обращается еще мало внимания. Во многих совхозах хорошие дороги, но нет хозяйского присмотра за их эксплуатацией и ремонтом.

Опыт Автодора в дорожном строительстве необходимо использовать в совхозах.

Диспетчеризация хорошо знакомая городским автохозяйствам, еще не привилась в совхозах. Между тем, это лучшая форма борьбы с непроизводительными пробками (авось, хлеб есть) и в то же время она сравнительно не сложна в совхозах с постоянными грузовыми маршрутами.

Тяжелым грузом на эксплуатационных показателях висели неполадки со снабжением горючим и смазочным. Отсутствие запасов горючего также вело к простоям машины, а снабжение несоответствующим сортом смазочного вывело машину из строя. Так было в прошлом году. Впрочем и в текущем году Наркомсовхоз не спешит с заключением договора с Союзнефтегторгом.

Ремонт автомашин в мастерской совхозов зачастую уступал по качеству ремонту тракторов и сельскохозяйственных машин.

В текущем году через ремонт должно быть пропущено системой совхозов к 1 апреля около 4500 автомашин. Ход ремонта не обеспечивает пока выполнения плана. На этом участке особенно нужна помощь авторемонтников городов. Здесь работа должна идти и по линии организации вторых и третьих смен в ремонтных мастерских совхозов, так как в ряде совхозов мастерские работают в одну смену, и по линии организации ремонта агрегатов и машин совхозов в городах.

Одной из причин запаздывания и низкого качества ремонта является нехватка необходимых запасных частей. Система совхозов снабжается через местные конторы Авторемснаба в децентрализованном порядке. При этом порядке снабжения нет гарантии, что части попадут в совхозы, а не будут на местах перераспределены.

Отрицательно, конечно, сказывались на производительности автотранспорта совхозов обезличенная езда, пестрота в заработной плате, слабое развитие социалистических форм труда, мало удовлетворительные бытовые условия работников автотранспорта.

1933 год, год высоких качественных показателей, должен создать перелом в использовании автотранспорта совхозов.

Совхозная система, располагающая количественно большим автопарком, должна в текущем году успешно решить стоящие перед ней транспортные задачи.

Соответствует ли существующая форма организации автопарка совхозов этим большим задачам? По данным Наркомсовхоза оказывается, что на хлебоперевозках работало только 35,1 проц. парка, а все остальное количество обращалось на обслуживание отделений (34,7 проц.), подвозку горючего (12,4 проц.), обслуживание поездов администрации (7,8 проц.) и т. д. Таким образом Налицо выполнение автотранспортом совхозов преимущественно внутрисовхозных перевозок, при которых коэффициент использования тоннажа большей частью низок, и которые в ряде случаев могли бы выполняться другим видом транспорта, хотя бы гужевым.

Роль гужового транспорта в совхозах должна быть повышена. Это позволит освободить автотранспорт от ряда хозяйственных перевозок. Рабочему скоту совхозов надо уделять больше забот и внимания. Постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) о подготовке рабочего скота к весеннему севу подчеркивает исключительную важность правильного использования и содержания живой тягловой силы совхозов. Работа живой тягловой силы дала бы гораздо больший эффект, если бы автокачка, получающая широкое распространение в городах, получила бы распространение и в сельском секторе народного хозяйства.

Автотранспорт совхозов должен учесть опыт работавших в совхозах колонны Союзтранса, дававших высокие показатели работы. Автотранспорт совхозов после выделения некоторого количества автомашин, необходимых для хозяйственного обслуживания, должен быть сведен в хозрасчетные колонны. Хозрасчетные колонны должны находиться в оперативном подчинении у хозрасчетных же транспортных секторов крайзернотрестов, соответственно усиленных и подготовленных к этому.

Единым фронтом хозяйственников, парторганизаций, политотделов совхозов, профорганизаций и автодорской общественности автотранспорту совхозов должна быть оказана реальная помощь.

Борисов

„... Наши машины и тракторы используются теперь плохо. Земля наша обрабатывается неважно. Стоит только улучшить использование машин и тракторов, стоит только улучшить обработку земли — и мы добьемся того, что увеличим количество наших продуктов вдвое, втрое...“

(Из выступления т. Сталина на Первом всесоюзном съезде колхозников-ударников).

ОБЕСПЕЧИМ БЕСПЕРЕБОЙНУЮ РАБОТУ КОНВЕЙЕРА ГАЗА

Автомобильная промышленность имеет огромное значение для социалистического строительства. Мы построили эту новую отрасль промышленности почти на пустом месте, создали ряд автомобильных гигантов (горьковский завод им. Молотова, московский им. Сталина, Ярославский и др.). Рабочий класс под руководством коммунистической партии ставит сейчас, во второй пятилетке, еще более грандиозные задачи в области автомобилизации.

Тов. Сталин на январском пленуме ЦК указал: «В период первой пятилетки мы сумели организовать энтузиазм, пафос нового строительства и добились решающих успехов. Это очень хорошо. Но теперь этого недостаточно. Теперь это дело мы должны дополнить энтузиазмом, пафосом освоения новых заводов и новой техники, серьезным поднятием производительности труда, серьезным сокращением себестоимости. В этом теперь главное».

Горьковский автозавод имеет огромное значение для автомобилизации Советского союза, для моторизации транспорта и усиления обороноспособности страны.

Автодор с первых дней оказывал Горьковскому автозаводу максимальное внимание. Автодор, по справедливости, видный в Горьковском автозаводе одно из реальных воплощений своих идей.

Горьковский автозавод не производит целиком всего автомобиля. Около 40 проц. деталей ему доставляют со стороны заводы-поставщики.

Большое количество этих заводов-поставщиков (свыше 40), зачастую небрежно и невнимательно относящихся к заказам Горьковского завода, огромный процент брака — все это создает значительные затруднения с выпуском машин и приводит часто к загромождению заводского двора выпущенными, но недоукомплектованными машинами.

Советская общественность в лице Автодора делала неоднократные попытки помочь Горьковскому автозаводу в выпуске комплектных машин, взять под общественный контроль производство заказов на заводах-поставщиках через автодоровские коллективы на этих заводах.

Еще в 1931 г. на площадке автозавода состоялось первое всесоюзное совещание автодоровских и комсомольских организаций заводов-поставщиков. Это совещание дало известные результаты лишь на первое время, в дальнейшем же эта работа стала затихать.

Осенью прошлого года положение особенно обострилось. Около 1200 недоукомплектованных автомашин скопилось на дворе Горьковского завода из-за отсутствия тех или иных деталей от заводов-поставщиков. По инициативе Центрального совета Автодора состоялось совещание директоров заводов-смежников совместно с руководителями автодоровских организаций, наметившее ряд серьезных мероприятий в помощь ГАЗу со стороны Центрального совета и областных и краевых организаций Автодора.

Совещание отметило отсутствие надлежащей борьбы за своевременную и полную поставку Горьковскому автозаводу необходимых ему деталей со стороны общественности заводов-смежников и в первую очередь автодоровских коллективов.

Совещание в качестве практических мероприятий предложило Центральному совету организовать совместно с газетами «Правда» и «Известия» специальные бригады для выезда на заводы смежных производств; провести несколько слетов представителей общественности ГАЗа с общественностью заводов смежных производств; провести до 1 января кампанию заключения договоров по социалистическому соревнованию между заводами-поставщиками; созвать в автозаводе специальное совещание работников ИТР Горьковского автозавода и заводов-смежников по вопросу о борьбе за выполнение производственной программы и повышение качества продукции заводов-смежников орготдел Автодора должен был разработать и разослать специальную форму по связи автодоровских коллективов смежных производств с Горьковским автозаводом.

Совещание наметило и ряд других мероприятий, которые перечислять за недостатком места не будем.

В конце января текущего года сектор проверки Центрального совета Автодора проверил, как выполняются на местах эти важнейшие решения, как на практике осуществляется помощь со стороны автодоровских организаций Горьковскому автозаводу.

Результаты этой проверки должны служить серьезным уроком и предупреждением для всей автодоровской организации, должны явиться тревожным сигналом об имеющем место в рядах Автодора падении общественной дисциплины, расхлябанности и халатном отношении к серьезным политическим заданиям.

Вот характерные выдержки из отчетов проверочных бригад Центрального совета, выехавших на заводы-смежники.

На фабрике Союзтехноткань в Кунцеве, изготовляющей для ГАЗа дерматин, бригада установила наличие всего 4 членов автодоровского коллектива. Но и эти 4 человека членских взносов в Автодор не платили и никакой работы не вели. Кунцевская районная организация Автодора также оказалась мертворожденной, а секретаря Автодора найти просто не удалось. Между тем, положение с поставкой дерматина для Горьковского автозавода остается очень тяжелым.

На Электрозаводе до приезда бригады Автодор также ничем себя не проявил. На совещание с представителями отдела смежных производств ГАЗ из 100 автодоровцев пришло только 10.

На заводе Мосштамп № 2, который производит для Горьковского завода 52 детали, автодоровского коллектива вообще не было, и только после приезда бригады он был организован.

Такое же примерно положение обнаружено и на других заводах-поставщиках.

Московский областной совет никакой помощи по налаживанию работы смежных производств не оказывал, несмотря на неоднократные указания Центрального совета Автодора.

Ни московский городской, ни московский областной советы вообще этим делом не занимались, своих коллективов на смежных предприятиях не укрепляли, ими не руководили и не создавали новых там, где их вовсе не было.

Не лучше проявил себя и Ленинградский областной совет. Кроме карбюраторного завода Ленинградский совет Автодора никакими другими заводами-смежниками не занимался и даже не интересовался.

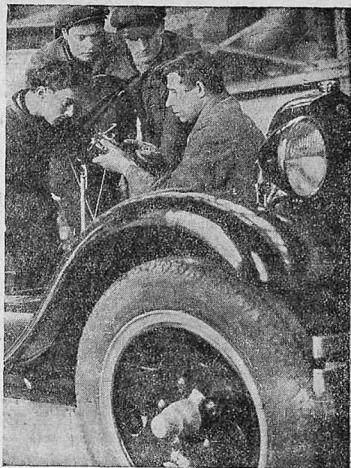
Халатное отношение к выполнению этого важнейшего задания выявилось и в аппарате самого Центрального совета. Кампания по заключению договоров социалистического соревнования между заводами-поставщиками была проведена слабо и о результатах ее автосекция ничего не знала.

Письмо партийным комитетам и коллективам Автодора заводов смежных производств было составлено, но не послано.

Орготдел ЦС Автодора разработал форму связи автодоровских коллективов смежных производств с Горьковским автозаводом, но не разослал, и т. д.

Президиум Центрального совета на одном из последних заседаний тщательно обсудил вопрос о работе Автодора с заводами-смежниками. Президиум Центрального совета осудил виновных в срыве этого важнейшего задания. Центральный совет поставил на вид заведующему орготделом т. Кресину и председателю ленинградского облсовета т. Орлову и объявил выговор зам. пред. московского облсовета т. Никитину и зам. пред. московского горсовета Автодора т. Медведеву. Оперативному руководителю автосекции т. Осипенко, как новому работнику, указано на недопустимость в дальнейшем такого отношения к работе.

Президиум Центрального совета наметил ряд мер по усилению работы на заводах-смеж-



Готовят кадры. В цеху Горьковского автозавода мастер объясняет рабочим устройство автомобиля

Фото А. Шайхета

ках, конкретной помощи Горьковскому автозаводу и укреплению дисциплины в автодоровских рядах.

На основе этих решений нужно немедленно мобилизовать автодоровскую общественность на помощь ГАЗу.

Н. Б.

ВТОРОЙ ВСЕСОЮЗНЫЙ ПЛЕНУМ АВТОДОРА

1 марта с. г. в октябрьском зале Дома союзов в Москве открылся 2-й Всесоюзный пленум Автодора.

В повестке занятий пленума всего 3 вопроса: участие Автодора в сельхозкампаниях и весеннем севе 1933 г. (докладчик т. Рубцов); о подготовке кадров (докладчик т. Штейнер) и организационные вопросы.

Пленум открыл зам. пред. Автодора т. Н. В. Куйбышев.

С большой речью о ближайших задачах Автодора выступил председатель о-ва т. А. М. Лежава.

Работа пленума проходит в сугубо деловой обстановке.

Собрание постановляет для экономии времени не заслушивать многочисленных приветствий, делая исключения лишь для рапорта специальной автодоровской бригады, борющейся с саботажем кулачества на Северном Кавказе.

Пленум должен подытожить опыт мест по участию в сельхозкампаниях, выработать практические действенные методы включения Автодора в борьбу за сев, указать пути массового проникновения Автодора на село и упорядочить работу в области подготовки кадров.

В следующем номере журнала «За рулем» будет помещен подробный отчет о работах пленума.

С ПРОИЗВОДСТВОМ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ НЕБЛАГОПОЛУЧНО

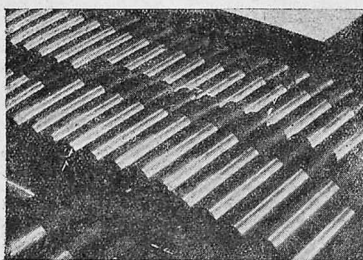
Ватозапчасть радуется. В январе выполнение программы заводами треста составило 32,6 проц. квартального задания. В квартале, как известно, три месяца. Значит, месячный план выполнен почти «на все сто». Как будто, можно вздохнуть спокойно. Как будто, тракторы получат в нужном количестве запасные части.

Рассмотрим работу заводов более внимательно. Оказывается, что заводы в сущности пошли по пути наименьшего сопротивления. Заводы треста производили в январе только те части, которые уже освоены ими ранее и которые легче всего производить. Комплектность, требуемая Наркомземом, нарушена грубейшим образом. Многие необходимые уже теперь детали изготовлялись в мизерном количестве.

Наименование детали	Процент выполн. квартальн. задан. за январь
Поршневые кольца	38,9
Поршневые пальцы	25,6
Клапана	24,1
Гильзы и поршни	23,9
Шестерни 2-й передачи	16
Пальцы для гусениц	9,9
Прокладки головки цилиндра	8,5
Втулки для гусениц	7,4

Как видно из таблицы, выпуск таких важных и часто портящихся деталей, как пальцы и втулки гусениц, шестерни и т. д., далеко недостаточен.

Это — по заводам непосредственно Ватозапчасти. В № 3—4 журнала мы уже отмечали, что заводы Ватозапчасти не могут охватить всех заказов Наркомзема, и поэтому более половины заказов размещено на заводах союз-



Тотемизм запчастей к посевной. Втулки для трактора катериллер (Тормозной завод в Москве)

Фото Микулиной

ной промышленности (Наркомтяжпрома). Здесь цифры резко меняются. Заводы Наркомтяжпрома не выполняют задания по запчастям для посевной кампании.

Наименование производства	Квартальное задание (в тыс. руб.)	Выполнение на 1/11—1933 г.	Проц. выполн. к квартальн. зад.
Заводы Ватозапчасти	7699,0	2511,3	32,6
Заводы союзной промышленности	10390,2	726,0	7,0
Всего	18089,2	3237,3	17,9

ВОМТ, Инструментальное объединение, Союзтранстехпром, Речсоюзверфь, Краммаштрест, Восхим, Мосгормаш, ВОТИ—не выполняют заданий.

К этому позорному списку следует прибавить еще заводы и объединения, продукция которых, предназначенная для снабжения посевной запасными частями, достигает не более 5 проц. квартального задания.

Наименование производства	Квартальное задание (в тыс. руб.)	Выполнение на 1/11—1933 г.	Проц. выполн. к квартальн. зад.
Союзстанкообъединение	552,2	3,6	0,7
ГУТАП	1560,4	35,5	2,3
ВОВАТ	150,4	5,8	3,9
РУЖ	380,1	18,8	4,8
Патрубвзрыв	383,8	19,0	5,0
Метизобъединение	138,8	6,9	5,0

29 объединений и отдельных заводов не поднимаются выше 15 проц. выполнения задания. Единственно ВЭО выполнило 57 проц., что однако было сравнительно нетрудно при задании в 62 300 руб.

Характерны показатели выпуска продукции ГУТАП, стоящего на втором месте с конца.

Что только ни делается для того, чтобы не изготовить запасные части для тракторов и автомашин к посевной кампании! Отказываются от заключения договоров («Красный Октябрь»), производят простейшие детали вместо необходимых (большинство заводов), ссылаются на отсутствие станкового оборудования (гигантский паровозостроительный завод им. Октябрьской революции), ведут споры и склоки. Брак-коLOSSален. Например, Б.-Токмакский завод «Красный Профинтерн» на 2 января 1933 г.

«изготовил» 20 000 поршневых колец вместо 22 000. Из них отшлифовано, т. е. доведено до готового состояния,—556. И только 50 проц. из этих 556 оказались пригодными. Остальные — брак.»

Постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) о ремонте тракторов всколыхнуло рабочие массы. Рабочие харьковского завода «Серп и молот» вынесли решение: «заказ на тракторные запасные части выполнить ударными темпами». Заводом посланы бригады ремонтных рабочих на поля подшефных колхозов для ремонта тракторов и сельскохозяйственного оборудования.

Одноименный московский завод немедленно последовал примеру харьковского «Серпа и молота».

Суммарное выполнение задания на январь составляет 17,8 проц., т. е. около 50 проц. январского задания. При сохранении создавшегося положения и в дальнейшем неминуемы прорывы в ремонте машин. Заводы и объединения должны приложить все силы к выполнению плана снабжения посевной запасными частями. Автодорожской общественности нужно заострить свое внимание на этом вопросе, не терпящем отлагательства, и принять конкретное и энергичное участие в борьбе за полное обеспечение всего тракторного парка запасными частями.

15/11—1933 г.

Ю. Долматовский



В контрольном отделе тормозного завода проверяют втулки для Катериноллера

Фото Микулиной

МОСКОВСКИЙ АВТОДОР ГОТОВИТСЯ К ВЕСЕННЕЙ ПОСЕВНОЙ

С какими показателями приходит мособлсовет Автодора к разгору подготовительных работ к весенней посевной.

Для наилучшего и своевременного проведения кампании мособлсовет Автодора, совместно с профсоюзом и МТС, еще в ноябре 1932 г. объявил конкурс на лучшую МТМ.

Во все райсоветы Автодора были разосланы соответствующие указания, условия конкурса и листовки. Но далеко не все райсоветы активно включились в его проведение. Большинство из них с исключительным равнодушием прошло мимо этого важнейшего мероприятия.

Настоящую помощь от Автодора получила Узловская МТМ. Райсовет Автодора Узловско-Горняцкого района высоко осознал цели и задачи о-ва. Он раньше всех включился в подготовку к весенней посевной кампании, выслал 3 бригады в количестве 16 человек в Узловскую МТМ для ремонта сельскохозяйственного инвентаря и уборки мастерских.

Мособлсовету Автодора необходимо заставить все райсоветы провести проверку хода конкурса.



В связи с тем, что ряд заводов — поставщиков запчастей Москвы и области не выполняет полностью и к сроку заказов к весенней посевной (завод им. Ильича вместо 19 тыс. втулок, которые он обязан изготовить для тракторов системы Наркомсовхоза, изготовил только 1 097), мособлсовет приступил к подготовке рейда проверки выполнения заказов по заводам. Рейд должен развернуть кампанию

по созданию ударных хозрасчетных бригад на заводах и выявить лиц, виновных в затяжке выполнения заказов.

Намечено создание контрольных постов на заводах, постах запчастей, и ударных бригад им. Автодора; объявлена «декада по сбору утиля для запасных частей». В Москве на ряде заводов уже приступили к сбору утиля. Особенно активно по подготовке к весенней посевной работает коллектив завода «Красный пролетарий». На автотракторных курсах завода, помимо 40 курсантов из рабочих завода, повышают свою квалификацию трактористы и механики подшефного совхоза «Победа». Проведен субботник по сбору утиля, посланы бригады во все совхозы подшефного Санковского района.

Вот основные мероприятия, к выполнению которых мособлсовет приступил конкретно. Кроме этого он намечает организацию силами автодорожцев в крупных совхозах и колхозах коммунах семинаров по ликвидации технической неграмотности, создание бригад массовиков по разъяснению совхозно-колхозному активу постановлений партии и правительства по хозяйственным кампаниям, организацию временных консультаций для трактористов и шоферов МТС.

Московскому областному совету Автодора необходимо срочно перейти от наметок и начинаний к реализации всех намеченных мероприятий и к тщательной проверке их выполнения коллективами и райсоветами.

Л. Бать 11

НИ ОДНОГО БЕЗДЕЙСТВУЮЩЕГО ТРАКТОРА В ПОСЕВНОЙ

ЗАВОД им. МАЛЕНКОВА ВЫПОЛНИТ
ЗАДАНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА И ПАРТИИ

Первая пятилетка, выполненная пролетариатом и энтузиастами нашей страны под руководством правительства и коммунистической партии в 4 года, дала нашей стране сотни тысяч стальных коней — тракторов и комбайнов.

Но трактор, как и лошадь, требует пищи и ухода. Он требует горючего и ремонта, а ремонт требует замены изношенных частей. Этих запасных частей сейчас не хватает.

Ряд заводов, изготавливающих запасные части для тракторов, своего задания не выполнили, срывая ремонт и угрожая срывом посевной кампании. Вот почему Совнарком и ЦК ВКП(б) призвали «положение с ремонтом тракторов и производством запчастей неблагоприятным».

Это постановление явилось толчком и своевременным сигналом. Наши заводы взяли теперь с энтузиазмом и с большевистским упорством за выполнение заданий, поставленных перед ними партией и правительством в деле производства запасных частей.

**

Завод им. Маленкова изготавливает запасные части к тракторам с 1930 г. За этот период завод изготовил 43 различных детали, выпустил в общем 22 442 шт. Все заказы выполнялись заводом в срок. Завод был не раз премирован. В 1932 г. задание по запасным частям было даже перевыполнено.

— Думаю, что маленковцы выйдут с честью и в этом году, — говорит т. Куклин, ответственный за выполнение плана производства запасных частей на заводе.

— Мы думаем выполнить данное нам задание раньше срока. В апреле счет будет открыт — это наш встречный, — говорит т. Лагун.

В инструментальном цехе сейчас изготавливаются модели шестерней задних осей и верх-

него резервуара. Модели диска и патрубка уже спущены в цеха.

Зав. инструментальным цехом т. Иванов рассказывает о затруднениях производства.

— Вот видите модель верхнего резервуара — она почти готова. А вот модель шестерни задней оси, она готова, но негодна.

Оказывается, что чертеж шестерни был не правильный. Расчет зубьев неточен, и модель поэтому не может быть спущена в цеха. Это — ошибка конструктора.

В литейном цехе отливается первая партия патрубков и заканчивается отливка и формовка дисков.

— С дисками у нас не совсем благополучно. Большой брак из-за газовых раковин. Мы применяли уже много способов для уничтожения брака. Рабочие дают все новые и новые рационализаторские предложения, благодаря которым нам удалось сильно снизить брак, достигавший в конце прошлого года 75—80 проц. Сейчас он снижен до 25 проц. Это, конечно, в известной степени достижение, но совершенно не то, что нам нужно, — говорит т. Куклин.

**

Маленковцы, надеемся, выполнят свое обязательство, но они недовольны, и по основной причине.

— Вот уже третий год мы изготавливаем запасные части. Мы изготовили 43 различных детали, но каждый квартал нам даются новые детали. Только приравниваясь к изготовлению детали, изучив технологический процесс, повысив производительность труда и продукцию, как тебе дают новую деталь и начиная тогда сызнова: конструируй модель, приготовь трафарет и т. д. А делаем мы в продолжение этих трех лет одни и те же детали, мы бы не

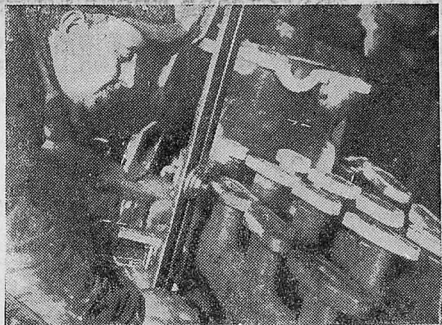


Изготовление запчастей к посевной. Сортировка дисков на заводе им. Маленкова

Фото А. Шайхета

Изготовление деталей к трактору оливер
на заводе им. Маленкова

Фото А. Шайхета



только перевыполнили план, мы бы его удвоили и утроили,— говорит т. Куклин.

Для установления этих 43 тракторных деталей заводу пришлось изготовить целый ряд приспособлений: опoki, модели и пр., что обошлось в 80 тыс. руб.

В 1931 г. ВАТО дал заводу заказ на 2 050 шестерен, несмотря на то, что на заводе нет термической обработки стали.

ЛЕНИНГРАДСКИЙ АВТОДОР НА ПОМОЩЬ ПОСЕВНОЙ

160 тыс. тракторов в ближайшее время должны выйти на весенние полевые работы. Боевая готовность автотракторного парка к севу в значительной мере зависит от своевременного выпуска запасных частей.

Многие ленинградские заводы («Красный путиловец», «Красный Октябрь», «Электрик», завод им. Макса Гельца, им. Карла Маркса и др.) являются основными поставщиками запчастей. Вот почему в данное время основная задача ленинградского Автодора заключается в конкретном содействии заводам — поставщикам запчастей по выполнению программы.

Ленинградский Автодор, до недавних пор не уделявший внимания этому важнейшему участку, сейчас по-боевому разворачивает работу.

На всех предприятиях, производящих запасные части, создаются контрольные посты (около 33) для наблюдения и оказания помощи в выполнении программы, борьбе за качество, ликвидацию брака, своевременную отправку и комплектность деталей.

На всех заводах-поставщиках организуются ударные автодорожные бригады по скорейшему выполнению программы.

Автодорожные коллективы предприятий, изготавливающих запасные части, организуют доску брака.

Коллективы начали соревнование на красное переходящее знамя леноблсовета Автодор за лучшее выполнение программы по запчастям.

Ленинградский облсовет развернул большую подготовительную работу по оказанию помо-

Мы присоединяемся к мнению работников завода, а именно: в дальнейшем детали, выпускаемые заводом, должны быть в основном одинаковыми из года в год, а размер партий увеличен. Это даст возможность серийного квартального выпуска и обеспечит ремонт тракторов и бесперебойную работу тракторных колонн.

С. Хар

щи непосредственно МТС и колхозам. Естественно, что помощь эта может быть реальной лишь при наличии в колхозах и МТС автодорожного актива. Поэтому леноблсовет направил в районы Ленинградской области автодорожные бригады для укрепления Автодора на местах. Всего было направлено 25 человек, охвативших 34 района.

Бригады проделали большую работу. Так, например, в Лужском районе организовано 13 новых коллективов (1 при МТС) и вовлечено 500 членов, в Псковском районе — 11 коллективов — 565 членов, в Пришекснинском районе — 12 коллективов — 212 членов, в Островском районе — 8 коллективов (при сельсоветах) — 172 члена.

Сейчас в Ленинградской области имеется значительная автодорожная армия. Только по 23 районам число членов достигает 18 тысяч.

Ленинград может оказать большую помощь МТС и колхозам по ремонту тракторов и сельскохозяйственных орудий. Облсовет направляет во все 10 подшефных МТС ремонтные бригады, в двоякую и псковскую МТС посылаются две бригады по пять человек. Сейчас коллективы выделяют для бригад лучших квалифицированных активистов Автодора.

Ленинградский Автодор по-большевистски взялся за подготовку к весенней посевной кампании. Так же по-большевистски он должен реализовать свою помощь в конкретных практических делах.

К ВЕСЕННЕЙ ПОСЕВНОЙ — БОЕВАЯ ЗАДАЧА АВТОДОРА

Борьба за дальнейший подъем сельского хозяйства и завершение его социалистического переустройства — важнейшая задача партии, и успешно разрешению этой задачи январский пленум ЦК и ЦКК уделил много внимания.

Близится начало весеннего сева. С каждым днем все больше начинает разворачиваться на местах подготовительная работа. Своевременно помочь дорожному аппарату и другим хозорганам обеспечить весеннюю посевную проезжими дорогами, мостами и переправами — большая ответственная задача автодорожной общности.

Исправные дороги и мосты играют огромную роль в проведении посевной не только как средство для перевозок посевных и других, связанных с этой кампанией, грузов, но и как одно из условий, обеспечивающих наиболее производительную работу столятидесятитысячного тракторного парка.

Своевременно исправленные дороги, мосты и переправы сэкономят на миллионы рублей горючего, масла и прочих материалов, предохранят тракторный и автомобильный парк сельского хозяйства от разрушения.

Несмотря на все это, как правило, приведение в порядок дорог и мостов местные органы откладывают на последнюю очередь, а зачастую и вообще не обращают на них никакого внимания. Ухабы, выбоины, рытвины, расплывшиеся мосты, неисправные дамбы и гати — вот перечень тех элементов, из которых складывается наше «рассейское» бездорожье, особенно в весеннюю пору. Недогрузка подвода, малая скорость движения, простои гужа, автомобилей и тракторов, поломки механизмов, гибель лошадей и пр. потери в общем достигают огромных размеров.

Чтобы вполне осветить вопрос о потерях, мы приведем несколько характерных примеров из практики Северного Кавказа — края, наиболее богатого хлебом.

Совхоз № 4 Сортосеместра (Каневский район) показывает, что расход горючего на километр составляет в период распутицы 210 проц. от обычного.

Колхоз «Красный комбайн» (ст. Роговская), расположенный в 4 км от станции, ввиду неисправности мостов и дамбы провозит 50 проц. своего груза окранным путем (длина которого 8 км), что обходится дорожке больше чем в два раза.

Потери от бездорожья только по Новочеркасскому району и только по основным грузам сельского хозяйства (без совхозов) составляют более 600 тыс. руб. в год, не считая потерь на порожняке и пассажирских перевозках. И это только по одному району Северокавказского края (а их 80 и еще 5 наобластей) и при незначительной средней дальности пробега (15 км).

Из-за отсутствия правильного надзора за дорогами и дорожными сооружениями — мостами, дамбами, трубами и пр. мелкие повреждения превращаются в крупные: десятки, сотни мостов буквально исчезают с лица земли после ледохода и разлива рек, причиняя огромный вред капиталовложениям в дорожное хозяйство.

Время подготовки дорог и мостов к весенней посевной совпадает с зимним сезоном, когда легче, чем в другое время года, привлечь к выполнению заданий по достроительству населения, колхозы, МТС и совхозы, когда легче найти квалифицированную рабочую силу (плотников и др.).

Несмотря на это, зимний сезон для дорожно-строительства обычно используется очень плохо. Опять по тому же Северокавказскому краю, как наиболее характерному по своим географическим особенностям, мы видим, что в 1932 г. за первое полугодие по 49 районам и 5 наобластям среднее выполнение плана составляло 13,73 проц. В частности, Ставропольский район выполнял план лишь на 0,41 проц., Лабинский — на 0,47 проц., Каменский — на 0,74 проц. Примерно такую же картину можно было наблюдать в Казакской АССР, Западносибирском крае, Киргизской АССР. Такое «выполнение» плана вызывается рядом причин, причем главная из них заключается в том, что местные органы в лице исполкомов, парткомов и сельсоветов не уделяют должного внимания вопросам дорожного строительства и что автодорожные организации не являются застрельщиками в этом деле.

Отсюда:

1. Бездействие штабов по борьбе с бездорожьем.

2. Дорожные органы, не имея конкретных оперативных планов дорожных работ на зимний сезон и по подготовке дорог и мостов к весенней посевной, не доводят заданий до каждого сельсовета, колхоза, совхоза и МТС.

3. Дорожные органы несвоевременно и недостаточно обеспечивают места работ инвентарем, материалами, плохо проводят технический инструктаж, зачастую подменяя живое конкретное руководство формально-бумажным.

Многие сельсоветы, районы, области, края и республики уже давно включили борьбу с бездорожьем в порядок дня. Не случайно, что мы имеем до 30 000 км разного вида новых дорог, построенных в 1932 г. с помощью трудящихся населения, число, которое превзошло все количество благоустроенных дорог во времена царской России.

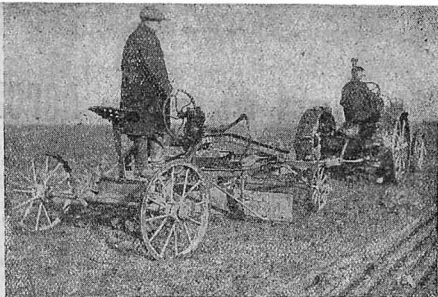
Задача Автодора состоит в том, чтобы укрепить и увеличить ряды передовых бойцов за хорошие дороги в 1933 г.

Центральный совет Автодора, придавая огромное значение роли автодорожных организаций в оказании помощи дорожному аппарату по своевременной подготовке дорог и мостов к весенней посевной, — разработал оперативный план участия Автодора в посевной.

Какие же конкретные мероприятия намечены по достроительству?

Во-первых, выявление совместно с дорожными органами, земууправлениями и пр. сельскохозяйственными организациями, имеющими непосредственное отношение к посевной, тех дорожных участков, подъездных путей, мостов и переправ, которые в весеннюю посевную будут особенно усиленно использованы.

Во-вторых, проверка мер, принятых дорожными органами, совхозами, МТС, колхозами и их вышестоящими центрами по приведению



Профилировка дорог грейдером в районе колхоза «Красный механизатор»

Фото Н. Черникова

в годное состояние и по сохранению от разрушений дорог и мостов во время разлива весенних вод.

Надо заблаговременно выявить подвезены ли материалы к местам дорожных работ, подготовлены ли механизмы и инструменты, произведена ли расстановка сил и выделены ли ответственные лица за определенные участки работ.

О степени подготовленности дорожных организаций к посевной надо своевременно поставить в известность исполкомы, партийные комитеты и контрольные ком.ссии.

В-третьих, автодорожские организации должны взять на себя ряд обязательств по практическому оказанию помощи дорожному аппарату и сельхозорганизациям в ремонте дорог и мостов и по сохранению их для посевной.

В данном случае имеется в виду:

1. Организация систематического общественного контроля за ходом подготовки дорог и мостов, формой которого могут быть посты Автодора, вылазки Автодора на места работ, корреспонденты и т. п.

2. Непосредственное содействие дорожным органам в выполнении возложенных на них заданий.

3. Непосредственное осуществление части дорожных работ силами автодорожцев путем организации субботников. В круг этих обязан-

ностей входит также организация из местного населения (особенно молодежи) бригад, дружин по борьбе с последствиями весеннего ледохода и паводка, посылка совместно с шеф-обществом бригад и уполномоченных в подшефные колхозы для налаживания подготовки подъездных путей к посевной и взятие на себя части работ по срочной подготовке из среды активистов-автодорожцев низовых дорожных кадров.

При условии массового участия в этой работе автодорожской общественности, большого контакта с другими добровольными обществами (ОСО, шефобщество), комсомолом и профсоюзами каждая автодорожская организация может и должна справиться с этими задачами.

Специально организуемые областные и районные слеты по участию Автодора в посевной должны четко запланировать за каждой организацией ряд обязанностей и обеспечить выполнение этих задач на базе широкого развертывания соцсоревнования между участками в посевной.

Задача советов Автодора заключается также в том, чтобы своевременно выявлять лучшие образцы участия общественности в посевной и делать их достоянием всех.

С. Пересветов

БЕСПОЩАДНАЯ БОРЬБА С РАСХИТИТЕЛЯМИ ОБЩЕСТВЕННОЙ СОБСТВЕННОСТИ

Закон о сохранении социалистической собственности направлен против остатков классового врага, старающегося чем можно повредить победоносному социалистическому строительству.

В наших условиях каждая кража, каждое хищение — прямой вред социалистическому строительству.

Возьмем автогараж Торгсина. За вторую половину 1932 г. цифры недостач при перевозке товаров весьма значительны. Между тем администрация гаража при обнаружении краж успокаивалась на том, что увольняла провинившегося шофера или грузчика. Уволненные поступали на работу в другое место и продолжали там наносить вред нашему строительству.

После издания закона о социалистической собственности разоблаченные в краже некие

Смирнов и Федоров были присуждены к 10 годам заключения. Однако, вокруг этих фактов никакой разъяснительной работы с остальными работниками транспорта Торгсина проведено не было.

Между тем товар Торгсина — это золото. Каждая тонна товара, проходящего через Торгсина, это новый импортный станок, машина, это новый шаг в деле укрепления нашей технической мощи.

Необходимо развернуть самую широкую разъяснительную работу среди работников автотранспорта Торгсина.

Хищениям и кражам не должно быть места на социалистическом автотранспорте.

Москва

Гранский

Усилим выпуск ДОРОЖНЫХ МАШИН

С каждым годом производство специальных заводов Дормашобъединения освобождает нас от импортной зависимости. Малоизвестные до сих пор заводы — Петрозаводский, Рыбинский завод «Дормашина», Краснодарский завод им. Седина, Кременчугский завод им. Сталина — с успехом производят те дорожные машины, которые выпускаются крупнейшими германскими и американскими фирмами.

Заводы не слепо воспроизводят лучшие zahraniчные типы машин. Конструкции корректируются, улучшаются в соответствии с местными условиями, с потребностями дорожного строительства, с наличием материальных ресурсов (сырья).

Авторитетные научно-исследовательские институты Москвы и других центров оказывают специальным заводам существенную помощь в конструировании и усовершенствовании сложных дорожных машин.

За 1932 г. Онежский завод (в г. Петрозаводске) выпустил свыше 1000 легких, средних и тяжелых грейдеров, свыше 1000 тракторных утюгов, снегоочистительных автомашин.

Рыбинский завод специализировался на выпуске камнедробилок, моторных катков, плеров, рутеров.

Завод им. Сталина (Кременчуг) выпустил значительное количество конных лопат, осуществил массовое производство канавокопателей и в небольшом количестве выпустил прицепные катки.

Людновский завод выпустил до 400 локомотивов, Краснодарский завод выпускает главным образом лебедки.

По грейдерам легкого типа и снегоочистителям, по камнедробилкам, моторным каткам и канавокопателям выпуск заводов в 1932 г. оказался выше 1931 г. Сверх плана освоено в 1932 г. производство канавокопателей ВИСХОМ. Удачное изготовление опытных образцов даст возможность приступить к их массовому производству во втором квартале 1933 г. Из других новых машин можно отметить производство сверх плана моторных катков малого веса в 5—6 т на базе трактора фордзон и производство лопат «Беккер» и роторных снегоочистителей.

Еще в 1931 г., к моменту принятия заводов Дормашобъединением, рационализаторская деятельность протекала на заводах под знаком исключительной замкнутости.

Между тем новое производство дорожных машин на заводах, которые до этого занимались ремонтом паровозов, случайным производством нефтяного оборудования и т. д., требовало усиленной рационализаторской мысли, широкой постановки реконструкции всего производства, массового и активного привлечения к этому рабочих.

И действительно активное участие рабочих в освоении нового сложного производства быстро дало огромные положительные результаты.

За 1931 г. поступило по 4 заводам 2 320 рабочих предложений, за 9 месяцев 1932 г. — 1 660 предложений. Эти предложения тщательно рассматривались на производственных сове-

щаниях и давали большой экономический эффект. Экономии от предложений получено в 1932 г. на 38 проц. больше чем в 1931 г.

В 1932 г. Дормашобъединением была организована по заводам эстафета массового рабочего изобретательства, цель которой — втянуть широкие рабочие массы в изобретательство. Брызги были хорошо укомплектованы, эстафета дала большие результаты.

Освоение заводами нового производства происходит в тяжелых условиях. Много энергии, настойчивости и гибкости требовалось от заводов для преодоления организационно-технических трудностей в условиях большой изношенности оборудования, которое обновлялось медленно и в крайне недостаточных размерах. Тормозом в работе было также недостаточное и некомплектное снабжение заводов металлом (недостаток необходимых сортов железа, балок, нивелиров и пр.).

✱

В 1933 г. заводы Дормашобъединения должны дать 1800 утюгов конной тяги, 2000 утюгов тракторной тяги, 1200 грейдеров легкого типа, 335 — среднего типа и типа А-8 и А-12, 1750 ползунковых лопат, 2000 конных лопат, 500 автоматических снегоочистителей, 90 канавокопателей ВИСХОМ, 400 канавокопателей лотковых, 600 прицепных катков и 150 моторных, 275 плеров, 100 рутеров и пр.

Большая часть этих механизмов должна поступить в I и II кварталах.

Приближается весна; скоро начнутся дорожные работы по всему СССР. Со всей актуальностью стоит вопрос об усилении выпуска дорожных машин к началу весенних работ. Надо сказать, что в Дормашобъединении не чувствуется мобилизационного состояния в связи с приближением дорожного сезона.

В производственном отделе Дормашобъединения теоретически признают, что выпуск дорожных машин по существу является сезонным делом, приуроченным к началу дорожных работ, но все, мол, зависит от аккуратного поступления сырья. Будет комплектнее сырье — и производственные планы I и II кварталов будут выполнены.

Нужно, чтобы материалы для заводов дорожных машин во что бы то ни стало поступили на заводы вовремя. Речь идет главным образом о прокатном материале. Пуск в ход наших металлургических гигантов и прокатных станов дает основание рассчитывать, что то сравнительно небольшое количество проката, которое требуется заводам Дормашобъединения, будет им предоставлено в срок.

На этом должны настоять Дормашобъединения, дорожная общественность, в частности автородовская общественность.

Два месяца назад Дормашобъединение отчитывалось в своей работе перед дорожной секцией ЦС Автодора Секция решила послать свои бригады на заводы, выяснить на месте положение вещей, чтобы обоснованно выступить перед правительственными органами. Но до сих пор бригады на заводы не посланы. Автодор еще не занялся выяснением действитель-

Укатка шоссе к буровой

Фото Шевцова
(Союзфото)



тельных причин задержки в отпуске материалов для дорожного машиностроения.

Нужно оказать помощь Дормашобъединению и его заводам, и в то же время необходимо оказать общественное воздействие на работу Дормашобъединения.

Важно не только овладеть техникой производства дорожных машин, но и уметь рационально их эксплуатировать.

Дормашобъединение, выпуская сложные дорожные машины, мало заботится о том, как используются они дорожными организациями. Дормашобъединение посылает образцовый моторный каток ленинградскому облдортрансун, и «теряет его из виду», а затем обнаруживает, что каток, проделав сразу путь в 60 км по булыжному шоссе, выбыл из строя.

Дорожные органы жалуются, что Дормашобъединение очень мало или вовсе не снабжает свои машины запасными частями. Поломка любой части выводит машину из строя

надолго, пока завод пришлет дополнительно необходимую запчасть.

На это необходимо обратить особое внимание. Нужно усилить производство запасных частей к тем машинам, которые производят заводы Дормашобъединения. Мало того, необходимо усилить производство запасных частей к машинам разнообразнейших марок и типов, которые мы до последнего времени выписывали из-за границы.

Усиление выпуска дорожных машин, усиление выпуска запасных частей к дормашинам, немедленная организация ремонта запасных частей, приведение в боевую готовность машинодорожного парка, инструктирование, подготовка и переподготовка кадров дорожников, особенно работающих на сложных дорожных машинах,—таковы важнейшие задачи дорожных организаций, автодорожских организаций и заводов Дормашобъединения.

М. Сопоманов

ГОРЬКОВСКИЙ КРАЙ—

ВЕДУЩИЙ ПО ПОСТРОЙКЕ САМОЛЕТА „МАКСИМ ГОРЬКИЙ“

В Горьковском крае разворачивается массовая кампания по популяризации идеи постройки агитсамолета-гиганта «Максим Горький».

Призыв редакции краевой газеты «Горьковская коммуна» вывести Горьковский край в число передовых ведущих краев Союза по содействию постройке агитсамолета-гиганта «Максим Горький» поддержан многими организациями края.

Первыми откликнулись части 17-й нижегородской стрелковой дивизии, где развернута среди комполитсостава и красноармейцев массовая работа, закрепляющая средства в фонд постройки самолета.

Красноармейцы в письмах к родным заостряют внимание колхозников на этой кампании.

Многотысячная культурная армия просвещенцев края вовлекается в работу по популяризации идеи постройки агитсамолета. Через школы, клубы, народные дома, дворцы культуры, избы-читальни и библиотеки трудящиеся края узнают о значении агитсамолета-гиганта. Каждый клуб, изба-читальня, народом обязались для этой цели провести не менее одной платной постановки.

Горьковский оргкомитет союза советских писателей наметил провести ряд мероприятий:

устройство литвечеров в городе и районе, выступления писателей по радио и выпуск литературных страниц в краевых и районных газетах. Весь сбор с вечеров и гонорар будут отчислены на постройку самолета-гиганта.

Краевой совет профессиональных союзов внес в фонд постройки самолета-гиганта 25 тыс. руб. и дал директивные указания своим организациям оказывать всемерное содействие проводимой кампании.

Для руководства всей кампанией создается краевой комитет из представителей партийных, профсоюзных, общественных организаций и рабочих крупнейших предприятий.

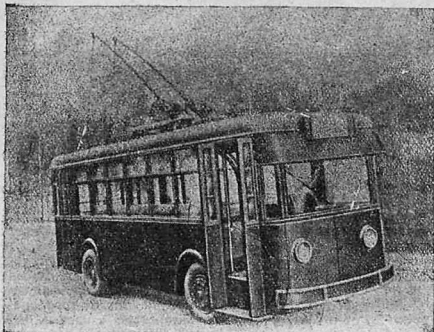
Н.

От редакции

В данной заметке, к сожалению, нет никаких указаний об участии автодорожской общественности Горьковского края в постройке самолета. Мы напоминаем о директиве ЦС Автодора об участии всех местных организаций в постройке самолета. Редакция жлет сообщить о том, что сделано местными организациями для реализации глгоэопостановления.

СМЕЛЕЕ И РЕШИТЕЛЬНОЕ ВВОДИТЬ

ТРОЛЕЙБУСНОЕ ДВИЖЕНИЕ



Развернутый доклад о месте троллейбусов и электромобилей в транспортной системе народного хозяйства Союза был сделан в автоклубе гг. Эльдаровым и Медведевым.

Троллейбус — машина автобусного типа, но не с бензиновым двигателем, а с электромотором, питаемым при помощи токоприемников — тролов от сети трамвайной подвески (из двух проводов). Троллейбус может отклоняться вправо и влево на 4 м. Благодаря этому возможно движение троллейбусов в обоих направлениях при наличии одной воздушной проводки. При встрече один из троллейбусов отходит в сторону, притягивает к низу троллы, а другой в это время проходит.

По этой же причине троллейбус может подходить к самому тротуару для посадки и высадки пассажиров, благодаря чему увеличивается безопасность посадки. Вместимость троллейбуса — до 60 пассажиров (со стоящими), скорость — около 18 км в час.

Троллейбусы имеют ряд положительных сторон по сравнению с трамваями. Прежде всего троллейбус не требует рельсовых путей — это дает громадную экономию. Далее троллейбус требует несравненно меньше металла. Трамвай вызывает необходимость частого ремонта уличного покрытия, пневматики же троллейбуса почти не наносит вреда дороге. Троллейбус скорее набирает скорость, скорее тормозит, в связи с чем коммерческая скорость его выше трамвайной. На троллейбусе меньше изнашивается резина, чем у автобуса. Для троллейбуса не нужны такие утепленные гаражи, как для автобусов. Кроме того, с насыщением наших городов массой автотранспорта мы столкнемся с вопросом вентиляции улиц от отработанных паров бензина. На очереди и борьба с уличным шумом, производимым автомобилями и автобусами.

Наши производственные возможности позволяют сравнительно легко освоить электрооб-

рудование троллейбусов. Производство шасси для тяжелых машин представляет для нас меньше затруднений, чем производство бензиновых моторов для многотоннажных машин.

Место в плане, отведенное Наркомхозом троллейбусному сообщению, недостаточно. Недоценка положительных сторон троллейбусного сообщения проявляется и в Главном управлении автотракторной промышленности Наркомтяжпрома, который не ведет должной борьбы за выпуск опытных троллейбусов. Между тем развитие троллейбусного сообщения в нашей стране облегчается рядом благоприятных условий. К числу их относится рост сети дорог с усовершенствованной одеждой, мощная электропромышленность, дешевая в ряде мест электроэнергия гидростанций, сравнительная простота подготовки необходимых кадров и, наконец, возможность использовать наилучшие образцы иностранных троллейбусов.

Есть у троллейбуса и недостатки: он зависит от электростанций. Если на станции перебой, то движение троллейбусов остановлено. В некоторых пунктах электростанции работают на пределе; для них троллейбусное движение — тяжелая нагрузка, и наконец, при пассажиронапряженности свыше 1000 пассажиров в час в одном направлении троллейбусы должны уступить место трамваям, обладающим большей перевозоспособностью и допускающим значительную перегрузку в силу капитальной конструкции.

В текущем году у нас вводится опытное троллейбусное движение. Уже весной предполагается открыть линию в Москве по маршруту Дорогомилово — с. Сетунь (8 км), за которой последуют в следующие годы и другие линии так же за пределами городского центра.

Троллейбусам надо дать хозяина. Таким хозяином намечается Судортранс.

КАК БОРОТЬСЯ С НЕДОСТАТКАМИ АВТОМОБИЛЯ ФОРД

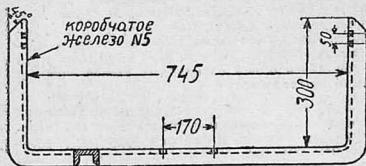
В № 2—3 журнала «За рулем» за 1932 г. мы писали о характерных износах, происходящих в передней оси автомобиля Форд. В настоящей статье мы ознакомим читателя с другими слабыми местами этой машины, выявленными при ремонте их на одной из московских авторемонтных заводов.

Просматривая дефектные ведомости, составленные на машины, ремонтируемые заводом, мы видим значительную долю ремонта, падающую на замену промежуточного картера (А-6395), исправление горловины крышки коробки скоростей (АА-7222), а также ремонт флянца картера рулевого управления.

Около 60 проц. машин, приходящих в ремонт, имеют разбитые картеры. Автомобиль Форд имеет чрезвычайно неудобную конструкцию крепления упорной вилки передней оси к промежуточному картеру, благодаря чему при сильных толчках или ударах передних колес о неровности дороги картер в лучшем случае дает трещины, а в худшем — раздается на отдельные куски. В тех случаях, когда картер имеет небольшие трещины, он поддается ремонту путем сварки, чаще же всего его приходится заменять новым.

Для прекращения массовых простоев машин только из-за поломки промежуточных картеров (что имеет место в гаражах), заводом ВАРЗ был произведен опыт перенесения опоры вилки с картера на особый подрамник, изготовленный согласно представленным на чертеже размерам.

Как показал эксплуатационный опыт, введение в обращение машин с подобными подрамниками исключает возможность поломок картеров, происходящих от передачи на них через упорную вилку толчков и ударов.



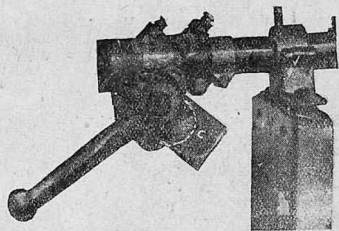
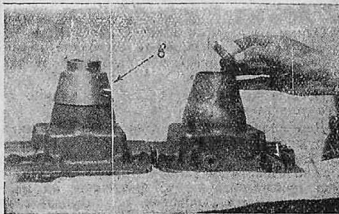
Подрамник упорной вилки

Особенно следует рекомендовать установку подрамника на машинах, работающих в тяжелых дорожных условиях, где поломка картеров без перенесения опоры на подрамник на 50 проц. неминуема.

Крышка коробки скоростей (АА-7222) после 25—30 тыс. км пробега нуждается в ремонте горловины, получающей трещины и изломы вследствие крепления к ней с помощью штифта колпачка рычага перемены скоростей. Ремонтировать горловину путем сварки невозможно, из-за того, что внутренняя поверхность горловины представляет собой довольно точную сферу, не поддающуюся обработке после сварки.

Заводом практикуются два способа ремонта (см. фото). Способ, изображенный сверху, применим в случаях глубоких трещин, идущих

к основанию крышки кожану коробки скоростей и заключается в том, что на крышку запрессовываются в горячем состоянии заготовленные заводом конусные стаканы в с горловины. Для предотвращения соскаки-



вания этих стаканов с крышки на внутренней поверхности стаканов и на внешней поверхности самой крышки нарезаются риски. Второй вариант ремонта показан в нижней части фото и применим при мелких трещинах.

В этих случаях испорченную горловину срезают и вместо нее вставляют на резьбе заранее изготовленные горловины, крепящиеся штифтами.

Нам кажется, что при производстве новых машин Горьковским автозаводом необходимо или усилить горловину крышки или сделать ее смежной, как это делает завод ВАРЗ.

К недостаткам рулевого управления следует отнести его слабую устойчивость, вследствие того, что флянец крепления картера руля к раме имеет незначительную площадь. Для устранения преждевременного расшатывания колоники руля и разбалтывания болтовых дырок в самом флянце, так и в раме, завод увеличивает площадь флянца путем приварки куска металла с (на фото показано пунктиром) и ставит дополнительные болтовые крепления. Это мероприятие увеличивает устойчивость рулевого управления и предохраняет отверстия крепящих болтов от разбалтывания.

Приведенные выше частные недостатки в машине Форд, обусловленные исключительно недостатками конструкции машины, должны обратить на себя внимание Горьковского автозавода, задача которого не только производить машину, но и приспособить ее к нашим условиям.

Инж. К. Морозов

Ремонт в гаражных условиях

(Продолжение)

Тормоза

Одним из главных условий надежности тормозов является правильное состояние тормозных колодок, тормозных барабанов и тщательная пригонка их.

Прежде чем одеть колесо, необходимо все это тщательно проверить.

Для проверки concentричности всей линии окружности колодок над центром оси имеется довольно простое приспособление, которое можно сделать средствами гаража (см. рис. 1). Это приспособление, установленное на место посадки колеса (допустим, на полуоси) с укрепленным по соответствующему размеру в прорези его пальцем, вращается правой рукой

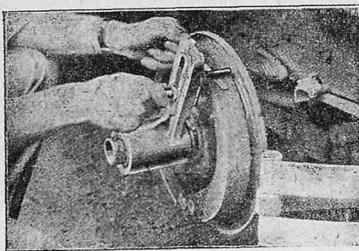


Рис. 1. Приспособление для проверки установки тормозных колодок

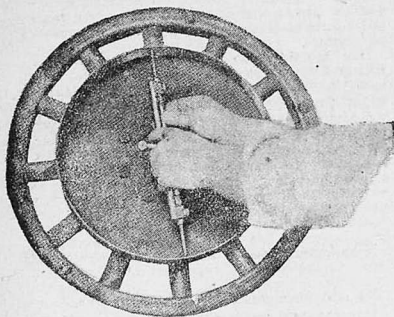


Рис. 2. Выверка тормозного барабана

вокруг оси, а щупом, показанным в левой руке рабочего, производится требуемое определение состояния колодок. Одновременно раз-

мером щупа определяется зазор между колодками и тормозным барабаном, который принято устанавливать в 1 мм.

Для проверки окружности тормозного барабана и правильности расположения всех ее точек от центра применяется другое приспособление, которое также может быть изготовлено любым гаражом, производящим хотя бы незначительный ремонт собственными средствами. Применение данного приспособления можно видеть на рис. 2.

Недостаточно тщательная затяжка гайки ступицы заднего колеса на полуоси нередко вызывает тяжелые последствия и в первую очередь — выработку шпаночных гнезд в полуосях и ступицах колес. Для устранения этого каждый гараж должен изготовить специальный ключ для затяжки полуосевых гаек (см. рис. 3). Такой ключ с двумя рукоятками настолько сильно затягивает гайку, что опасаться за ослабление ее совершенно не приходится.

Ручная выправка погнувших ободов колес сопряжена с большими трудностями и неудобствами. Получение механизированного оборудования для этой цели сопряжено пока с затратой валюты.

А между тем специальное приспособление с оправками (см. рис. 4) позволяет производить выправку ободов.

Такое приспособление, изготовленное кузнечным способом из куска подделочной стали под формы наиболее распространенных в гараже ободов колес, обработанное вручную и привернутое к верстаку болтами, дает возможность гаражу всегда иметь обода колес в идеальном состоянии и, сохраняя шины, добиться экономии в одной из крупных статей эксплуатационных расходов.

В гаражах и мастерских, не располагающих достаточной площадью, полезно иметь передвижные подставки под ремонтируемые автомобили (см. рис. 5). Иногда машина, ставшая в ремонт сверх плана (допустим, аварийная) или не вышедшая в срок из ремонта, стоя на домкратах без моста или без колес, находящихся в ремонте, не может быть передвинута. Это мешает планомерности эксплуатации или ремонта, мешает установке машин или выпуску из ремонта автомобилей, стоящих позади. В таких случаях крайне полезны передвижные подставки.

Здесь все можно сделать средствами гаража, утилизируя старые домкраты. Само собой разумеется, что для установки автомобиля на передвижные подставки необходимо прибегнуть к помощи домкрата, если части а и б (рис. 5) не имеют червячной нарезки.

Вам надо подвесить мост к рессоре. Эта операция только на первый взгляд кажется несложной. Дело в том, что задняя рессора автомобиля типа Форд-А, без нагрузки на нее, настолько значительно сокращает расстояние между центрами ее завитков коренного листа,

что для развода этого расстояния до размеров, допускающих подвеску под рессору заднего моста, приходится прибегать к вагам с грузом из человеческих тел 2—3 рабочих, с трудом преодолевающих сильную рессору.

Приведенное на рис. 6 приспособление, установленное на задке автомобиля, позволяет произвести подвеску заднего моста к рессоре одному рабочему в совершенно спокойной обстановке, с экономией до 85% рабочего времени.

Изготовление этого приспособления доступно даже карликовому автохозяйству, не имеющему механика. Для скобы б ставится поделочная круглая сталь d 18 мм. После нарезки обоих концов сталь сгибается по ширине картера дифференциала, место загиба раздается в горячем состоянии. Для пластики в подбирается обрезок полосовой поделочной стали, в которой для винта д сверлится и нарезается отверстие. Крюк г устанавливается на шарнире к скобе приспособления и подвешивается к поперечине рамы, нижний болт д упирается в картер дифференциала и при поворачивании его рессора, растягиваясь, приближает свои ушки к подвескам заднего моста. Дойдя до деревянных подкладок А, завитки рессоры расходятся один от другого настолько, чтобы была возможность проехать оба рессорных пальца через ушки серег и завитки коренного листа рессоры.

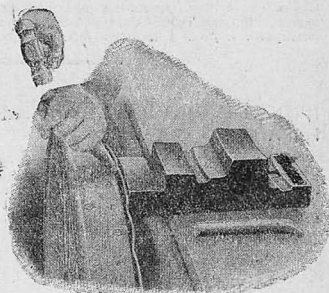
На автомобиле Форд-АА обе задние рессоры устанавливаются проще и в приспособлениях не нуждаются. Но в рессорах у грузового форда имеются своего рода болезни: прогиб задних частей обоих лонжеронов рамы. Этот недостаток особенно остро ощущается при работе грузовиков на дорогах местного значения. В этом случае единственный выход из положения — установка подпрессорников. Они не увеличивают жесткости рессоры на хороших дорогах, но в то же время предохраняют лонжероны рамы от прогиба во время ударов на ухабах и рывках проселочных дорог.

Установка подпрессорника на каждый лонжерон рамы рельефно показана на рис. 7. Нагрузка и удары передаются на основные рессоры, уже значительно смягченные добавочными рессорами. Одновременно удар не может быть опасным для добавочной рессоры, так как до развития предельной силы удара он поглощается основными рессорами. Таким образом добавочные рессоры играют роль мощных амортизаторов. Вместе с тем на ухабах никаких ударов при этом не бывает, так как при ходе автомобиля без груза верхние листы подсобной рессоры не достают до подушек. Независимо от этого, подпрессорник позволяет увеличить грузоподъемность автомобиля Форд-АА, обеспечивая экономичную и продолжительную службу. Подпрессорники имеют широкое распространение в Америке.

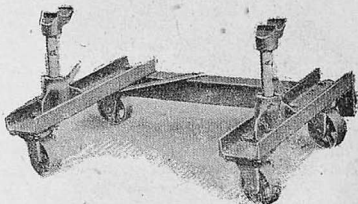
При установке рессор на автомобили разных других марок полезно для экономии времени применять соответственно выгнутые, специально сконструированные для этой цели ключи, широко применяемые за границей. Набор таких ключей и рычагов, показанный на рис. свидетельствует об их простоте и, следовательно, полной доступности изготовления в гаражных условиях.



Затяжка полуэллипс гаяк специальным ключом

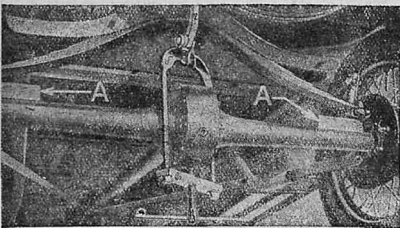


Приспособление для правки ободов колес

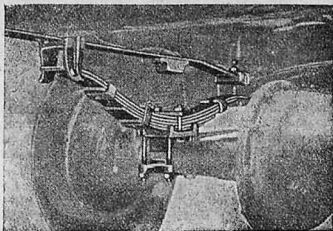


Передвижная подставка под ремонтируемые автомобили

Такие ключи особенно необходимы при установке рессор на автомобилях Я-5, так как тщательность подгонки листов и прежде всего правильное положение коренного листа на рессорах оставляет желать лучшего. Можно допустить, что в некоторых случаях причиной такого неправильного положения завитков коренного листа рессоры является закладка, во время которой нередко листы коробит. Но в



Приспособление для постановки задней рессоры в автомобиле Форд-А



Установка подрессорников под задние части обоих лонжеронов рамы

чем бы эта причина ни заключалась, указанные ключи значительно помогают при постановке рессор. Ими же можно определять выработку рессорных втулок и пальцев без разборки.

На это должны обратить серьезное внимание наши механики, пополняя свои инструментальные такими ключами.

Инж. С. Котов

ПРОСТОЙ СПОСОБ УДАЛЕНИЯ НАГАРА СО СВЕЧИ

Очищение нагара с центрального электрода запальной свечи и его фарфоровой изоляции — нелегкое дело.

Предлагаемый ниже способ удаления нагара является очень простым и эффективным.

калий легко растворит в обыкновенной чистой воде, которая смоем все со свечи.

Третье нагревание производится уже для просушки чистой свечи.

Этот способ совершенно безвреден для запальных свечей.

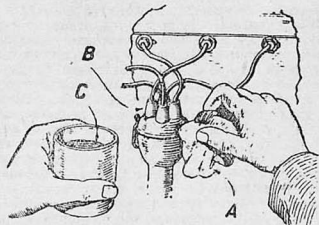
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ КОРОТКОГО ЗАМЫКАНИЯ ВО ВРЕМЯ ДОЖДЯ

Дождевая вода, попадая на распределитель, может остановить всю работу системы зажигания, образуя на его поверхности пленку, через которую происходит утечка тока по проводам высокого напряжения, идущим к свечам мотора.



Захватив клещами свечу, посыпают электроды и изоляцию мелкими кристаллами хлористого калия и нагревают над газовой плитой до тех пор, пока весь калий не растает и не прилипнет к электродам и фарфору.

Затем вторично нагревают свечу до тех пор, пока в результате окисления углерода кислородом хлористого калия не покажется заметный дымок. После этого нагар и хлористый



А—мягкая тряпка. В—вытирание краника распределителя. С—полировочный воск

Для избежания скопления и задержки воды на крышке распределителя и короткого замыкания необходимо время от времени протирать поверхность распределителя и проводов полировочным воском для кузова. На полированной поверхности вода задерживаться не будет.

ПОДГОТОВКА АВТОДОРОЖНЫХ КАДРОВ ВО ВТОРОЙ ПЯТИЛЕТКЕ

Намечаемый вторым пятилетним планом размах дорожных работ и реконструкция автодорожного хозяйства выдвигают ряд важнейших задач в области подготовки и переподготовки автодорожных кадров.

По предварительным подсчетам Цудортранса эта потребность выражается в следующих цифрах:

	1933 г.	1934 г.	1935 г.	1936 г.	1937 г.
Высшей квалификации	11 309	17 909	25 895	34 920	48 728
Средней	46 652	74 148	100 660	126 233	163 400
Низшей	46 656	66 691	86 898	114 663	149 536

Кроме того для автогужевого и складского хозяйства, по тем же предварительным расчетам Цудортранса, потребуется ИТР разных квалификаций (автоэксплуатационники, автомеханики, экономисты, вулканизаторы, конструкторы и т. д.) в 1933 г. 47,8 тыс. чел., а в 1937 г. — 226,8 тыс. человек.

Потребность в шоферах и водителях определяется ростом автопарка, который в 1933 г. увеличится до 100 тыс. машин, а в 1937 г. т. е. в последний году второй пятилетки, достигнет 1 150 тыс. машин.

Рост автодорожных кадров во втором пятилетии должен идти под знаком высоких темпов и качества подготовки.

Характер дорожных работ во втором пятилетии предъявит такие же большие требования и к квалифицированным кадрам рабочей силы. В настоящее время основную массу рабочих, занятых на дорожном строительстве, составляют чернорабочие. Удельный же вес квалифицированных рабочих, как-то: грейдеристы, трактористы, гудронщики, асфальтчики, машинисты — ничтожно мал.

**

Упор на качество — боевая задача в деле подготовки кадров автодорожного хозяйства во втором пятилетии.

При территориальном распределении учебной сети необходимо особо предусмотреть потребности вновь создаваемых угольно-металлургических и промышленных районов (Урало-Кузбасс и др.), а также потребности национальных районов, испытывающих наиболее острую нужду в кадрах, поставив задачей максимальной вовлечение учащихся из местных национальностей.

В общей системе мероприятий подготовки и переподготовки кадров важнейшее место должна занять подготовка кадров без отрыва от производства.

Особое внимание должно быть уделено созданию краткосрочных курсов организаторов и

руководителей работ с трудовым участием населения. Удельный вес трудучастия населения в общих суммах вложений в дорожное хозяйство возрастает с каждым годом. Так, в 1930 г. трудучастие в общей сумме затрат на дорожное хозяйство составляло 17%, а в 1931 г. — 40% и в 1932 г. — свыше 50%.

План кадров второй пятилетки должен также предусмотреть значительный приток женщин в автодорожное хозяйство.

В то время когда удельный вес женщин, занятых в промышленности, к началу 1932 г. составлял 33%, а в ценовой промышленности — 35% в автодорожном хозяйстве она составляет всего лишь 5,4%.

Механизация и рационализация трудовых процессов открывают огромные возможности для использования женского труда в автодорожном хозяйстве.

Для разработки и решения ряда научных задач автодорожному хозяйству требуются также кадры научно-исследовательских работников.

Задача наших дорорганов во втором пятилетии — форсировать подготовку и переподготовку этих кадров через сеть курсов при автодорожных научно-исследовательских институтах и вузах, а также командированием своих специалистов (инженеров, почвоведов и др.) для отдельных практических научных работ в научно-исследовательские институты и их местные филиалы.

Но всеми этими мероприятиями не ограничивается подготовка квалифицированных кадров. Широкое выдвижение практиков, квалифицированных рабочих на командные должности и всемерное повышение их квалификации — важнейшая задача подготовки кадров во втором пятилетии.

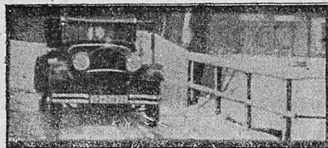
Таков далеко неполный перечень узловых вопросов, стоящих перед нами во втором пятилетии.

Ведущую роль в деле подготовки и переподготовки автодорожных кадров должен занять Автодор. Автодор должен оказать дорорганам активную помощь в развертывании сети курсов, кружков, лекций и бесед по изучению техники строительства и эксплуатации дорог. Автодор должен явиться одним из основных резервуаров для комплектования автодорожных учебных заведений, начиная с ДСУ и ДЗУ и кончая научно-исследовательским институтом.

М. Элотник

НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТО

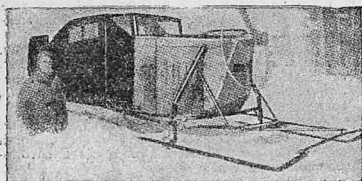
УСОВЕРШЕНСТВОВАННОЕ ЗАДНЕЕ СТЕКЛО



Недостатком закрытой машины является плохая видимость того, что происходит сзади, что связано с малыми размерами заднего стекла. В Германии выпущено стекло, выполнен-

ное по принципу своеобразного объектива. На фото: слева — вид через нормальное стекло, справа — через усовершенствованное.

ОРИГИНАЛЬНЫЕ АЭРОСАНИ

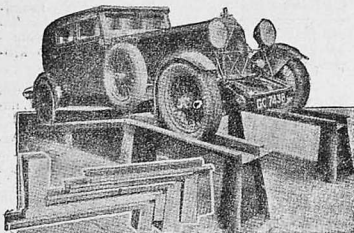


В Вальдене (Колорадо) построены оригинальные аэросани с широким ходом полозьев, рассчитанные на прохождение по самому глубокому снегу.

Аэромотор в 95 л. с. развивает большую скорость. В утепленном купе помещается 3 пассажира.

СКЛАДЫВАЮЩИЙСЯ ПОДЪЕМНИК ДЛЯ ОСМОТРА АВТОМОБИЛЕЙ

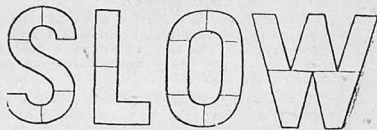
Он производится фирмой Вествуд в Англии. Как видно из фото, весь подъемник легко скла-



дывается и занимает очень мало места (см. слева внизу). Подъемник может быть взят на автомобиль.

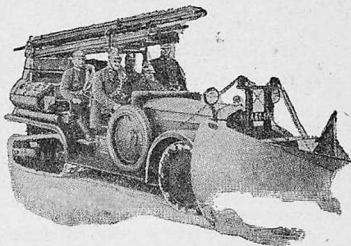
МЕТАЛЛИЧЕСКИЕ СИГНАЛЫ, ВДЕЛАННЫЕ В МОСТОВУЮ

В Англии и САСШ производятся стандартные металлические «гвозди» со шляпками, являющимися составными частями букв или самостоятельными знаками, вбиваемыми в мо-



стовую. На рисунках — сигнал «тихий ход», составленный из стандартных частей в виде «гвоздей».

ПОЖАРНЫЕ МАШИНЫ С СНЕЖНЫМ ПЛУГОМ

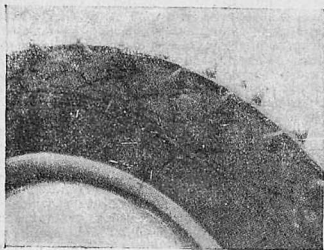


В Вене (Австрия) при вызове пожарных во время снежных заносов впереди всех машин идет, расчищая путь, пожарная машина с снежным плугом.

ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

ШИНЫ ДЛЯ ЗИМНЕЙ ЕЗДЫ

Неудобство надевания и снятия цепей для езды по льду и снегу и запрещение применения цепей на дорогах с усовершенствованными покрытиями принудило немецких автомобилистов искать новые средства для облегче-



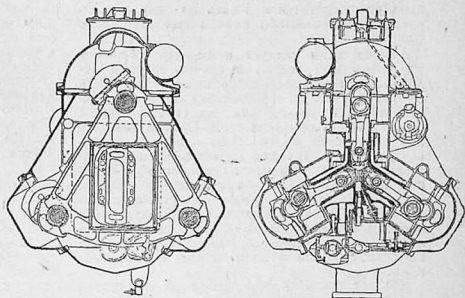
ния зимней езды. На наших фото — шина, снабженная металлическими шипами, и шина, в которой вместо шипов вставлены обрезки болтов с навинченными на них гайками.

ЗВЕЗДОБРАЗНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ

Немецкая компания «Михель» выпустила недавно автодвигатель довольно оригинальной конструкции. Цилиндры этого двухтактного, работающего по циклу Дизеля двигателя расположены в радиальном направлении под углом в 120° друг к другу. Таким образом каждая тройка цилиндров образует звезду, в центре которой между тремя доньшками поршней находится общая для всех цилиндров камера сгорания. Поршни этих цилиндров приводят в действие три, также звездообразно расположенных, коленчатых вала, связанных между собой зубчатой передачей.

Двигатель может быть выполнен в двух, трех или четырех звездообразных группах, расположенных параллельно друг к другу. Компания Михель выпустила экспериментальный двигатель двухзвездчатый, т. е. 6-цилиндровым. Этот двигатель, с размерами цилиндров 73×95 мм и степенью сжатия 15,1, развивает мощность в 65 тормозных л. с. при 2 000 об/мин. Расход топлива выражается в 0,26 кг на 1 тормозную л. с. в час.

В настоящее время компания строит более мощный четырехзвездчатый двигатель в 160 тормозных л. с., который предназначается для грузовиков большого тоннажа.



К преимуществам этого двигателя относят полную уравновешенность всех движущихся частей, что позволяет допустить значительно более высокое рабочее давление, чем в обычном двигателе. Габаритные размеры двигателя при звездообразном расположении цилиндров оказываются весьма небольшими, что позволяет увеличить площадь платформы грузовика.

ВНИМАНИЮ ЧИТАТЕЛЕЙ ЖУРНАЛА „ЗА РУЛЕМ“

Ограничение тиражей заставляет нас совершенно прекратить отпуск журнала „За Рулем“ для розницы и удовлетворять только подписчиков.

Если вы еще не подписались на 1933 год, поторопитесь слать подписку вашей местной почте.

Подписка принимается только с текущего месяца.

Подписная цена: на 12 мес. — 7 р. 20 к., на 6 мес. — 3 р. 60 к., 3 мес. — 1 р. 80 к.

Массово-тиражный сектор КГО.

Езда зимой и по СКОЛЬЗКОЙ ДОРОГЕ

Управление автомобилем зимой имеет свои особенности и несколько сложнее, чем летом. Понятно, что здесь исключительное значение играет снеговой покров и скользкость дороги.

При езде по ненаезженной снежной дороге и при попадании в сугробы часто буксуют задние (ведущие) колеса. Буксование обуславливается тем, что снег под колесами укалывается, становится скользким, благодаря чему сцепление колес с почвой становится незначительным. Прибавление газа, т. е. увеличение числа оборотов мотора, в таких случаях очень вредно отражается на машине и не принесет пользы.

Наилучшим способом увеличения сцепления и облегчения движения по снеговой дороге является применение цепей на ведущих колесах.

Цепи надо надевать на оба ведущих колеса. При надевании цепи только на одно колесо благодаря различию радиусов одно колесо будет вращаться быстрее другого и заставит машину стремиться в одну сторону, т. е. затруднит управление ею и, кроме того, благодаря одностороннему действию движущей силы на одно колесо (так как колесо без цепи может пробуксовать), легко может быть занос машины. Поэтому при наличии только одной цепи рекомендуется надевать на другое колесо веревку, толщиной равной приблизительно толщине цепи.

Вообще цепи следует применять умеренно, пользуясь ими только в случае крайней необходимости, т. к. постоянное применение цепей портит покрышки. Независимо от этого всякая машина, выходящая из гаража зимой, должна иметь при себе цепи. Против скольжения существует много типов цепей. Выбирать следует такие, которые гарантируют большую прочность, — разрыв цепи, особенно при быстром движении, может быть опасным. Остаток цепи может бить по кузову или зацепиться за что-либо, остановив колесо, в результате чего может быть сильный занос машины. Употребляя цепи, надо помнить, что цепи надеваются на колеса, но ни в коем случае не натягиваются.

Следует всячески избегать езды по сугробам и ненаезженному снегу, т. к. снеговой покров обычно покрыт тонкой ледовой корочкой, которая, ломаясь, колет и режет покрышки.

При отсутствии цепей можно выехать из сугроба, обвязав колеса веревками или подкладывая под колеса палки, хворост, доски и проч. Иногда можно выехать лавируя или дав задний ход, отводя машину назад, дав разгон и, несколько изменив направление движения, пройти то место, где машина буксовала.

Исключительную осторожность надо проявлять при езде по накатанной обледенелой дороге и по льду. Опасность езды заключается в недостаточном сцеплении колес с поверхностью дороги, вследствие чего возникает скольжение и заносы. При быстром крутом повороте или резком торможении возникает

вращательное движение, стремящееся повернуть машину (забрасывает зад). Особенно опасно это для машин высокой посадки, т. е. таких, у которых центр тяжести высок (грузовики и автобусы), т. к. при высоко поднятом центре тяжести отклоняющий момент больше. Опасность опрокидывания или падения на бок у таких машин особенно велика, и поэтому водители этих машин должны проявлять исключительную осторожность при езде по скользкой дороге.

Так как металл дает еще меньше сцепления со льдом, чем резина, — ни в коем случае не следует применять цепей при езде по скользкой дороге. Единственным средством против скольжения и заноса является применение новых неизношенных покрышек. Нужно следить, чтобы оба ведущих колеса работали совершенно одинаково, и чтобы тормоза действовали одновременно и с одинаковой силой, иначе опасность заноса увеличивается. Зимой нужно часто проверять тормоза и регулировать их.

Скорость движения по скользкой дороге должна быть умеренной — 20—25 км. Поддача газа должна изменяться плавно для избежания рывков машины. На поворотах и при перемене направления скорость должна уменьшаться заранее, и тормоза или вовсе не должны применяться (кроме необходимости полной остановки) или применяться с особой осторожностью и заблаговременно, т. е. постепенно за некоторое расстояние до поворота. Лучшим же тормозом в данном случае будет падение инерции и замедление самой машины. Поворот должен производиться плавно и осторожно, без резких движений и рывков машины. Ни в коем случае резко не тормозить и не давать крутых поворотов для избежания заноса.

В случае скольжения, что происходит от резкого торможения, необходимо выправлять движение машины, совершенно отпуская тормоз, выключая сцепление и регулируя рулем движение так, чтобы машина сохраняла нормальное движение передом. В случае заноса задней части машины также отпускаются тормоза и, выжимая сцепление рулем, уравновешивается движение, выправляя машину в ту сторону, куда заносит машину. Если заносит переднюю часть машины, что случается реже, необходимо повернуть руль в противоположную заносу сторону, уменьшив скорость движения (насколько позволяет время и обстоятельства), пустить в ход тормоза, так как сила торможения действует в обратном направлении и содействует выпрямлению машины.

При езде по скользкой дороге необходимо особенно внимательно следить за вперед лежащим путем, чтобы своевременно заметить всякое препятствие, чтобы не уменьшать резко скорость, так как это приводит к заносам. То же самое нужно сказать и в отношении своевременной подготовки к полной остановке машины.

Обледенелые скользкие подъемы и спуски требуют большой осторожности и умения.

В ЦС Автодора

600 ИЖЕВСКИХ МОТОЦИКЛОВ В 1933 г.

Ижевский опытный мотоциклетный завод им. Автодора в течение 1932 г. изготовил по заказу НАТИ 5 малолитражных автомобилей, а также начал работу по изготовлению опытных образцов мотоциклов НАТИ-А 750 куб. см с прнципками.

При содействии ЦС Автодора Ижевский завод включен с 1 января в титульные списки. Главмашпром до испытания и освоения технологического процесса строящихся на заводе опытных мотоциклов НАТИ-А и НАТИ-Б утвердил в качестве производственного образца двухтактный мотоцикл Л-300 с производственной программой в 600 мотоциклов и 400 моторов. Запроектированная себестоимость мотоцикла Л-300 пока очень высока.

Недавно президиум ЦС Автодора, заслушав доклад директора завода г. Чекаррева, постановил отпустить заводу на капитальное строительство и монтаж безвозвратную сумму в сумме 400 000 руб. и предложил Снабавтодору заключить с заводом договор на 400 мотоциклов для обеспечения выигравшей 4-й автолоторей и снабжения коллективов и отдельных членов о-ва.

Президиум ЦС указал дирекции завода на необходимость снижения стоимости мотоциклов.

25 МАРТА — ВТОРАЯ ВСЕСОЮЗНАЯ ДОРОЖНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

ЦС Автодора совместно с Цудортрансом и ЦК союза жеддорпортшостроя созывает 25 марта вторую всесоюзную дорожную конференцию.

Дорожная конференция будет обсуждать вопросы трудового участия населения в дорожном строительстве 1933 г. и одновременно уделит максимум внимания повышению качества готовых к эксплуатации дорог, уходу за ними и постановке научно-исследовательской работы.

На конференции должны быть широко обсуждены вопросы правильного использования дорожных механизмов, рационализации и изобретательства в дорстроительстве, подготовки кадров и т. д.

Подъем рекомендуется брать, если позволит обстановка, не прямо, а зигзагами. Это облегчит движение и уменьшит обратное скольжение при внезапной остановке машины.

Подъем рекомендуется брать на первой скорости, без особого разгона, включая скорость заранее для избежания буксования.

На длительном спуске лучше всего тормозить мотором, включая первую скорость. При применении же одних только тормозов может получиться скольжение. В случае скольжения при небольшой скорости для остановки машины достаточно отпустить тормоза, а когда колеса завертятся — остановить, постепенно затормаживая.

В работах конференции примут участие представители дортрансов, Автодора, центральной и низовой печати, комсомола, машинно-тракторных станций, ударных дорожных строек и отдельные колхозники — ударники дорожного строительства. В работах конференции будут также участвовать представители различных заинтересованных организаций.

ПОЖАРНЫЙ ГЛИССЕР

Наряду с проработкой вопросов о пожарных катерах, пожарное бюро ЦС Автодора решило использовать для борьбы с пожарами другой способ передвижения по воде — водяные вездеходы или глиссеры, отличающиеся большой быстродходностью и проходимостью по мелководью.

В настоящее время пожарное бюро совместно с глиссерной подсекцией и известным конструктором глиссеров автодоровцем г. Гартвигом наметило уже тип глиссера. Глиссер будет с водянм винтом и мотором авиационного типа в 500 л. с. Кроме двух человек суловой команды глиссер должен перевозить 8 пожарных.

Пожарное вооружение глиссера будет состоять из 2—3 центробежных насосов, выкидных рукавов, лестниц, огнетушителей и пр. Глиссер будет передвигаться со скоростью 60—70 км в час.

Президиум ЦС Автодора ассигновал необходимые суммы на проектирование глиссера. В навигацию этого года первый автодоровский пожарный глиссер должен быть спущен на воду.

ДЕТСКИЙ АВТОМОБИЛЬ ТИПА „СПОРТ“

Секция ЮДА ЦС Автодора до сих пор работала за изготовление детских педальных автомобилей. Сейчас перед секцией ЮДА стоит задача дать пионерам и школьникам настоящий детский автомобиль.

Конструктор г. Галактионов уже сконструировал двухместный автомобиль типа «Спорт». Консультанты НАТИ, одоблив эту конструкцию в целом, предложили некоторые изменения.

Детский автомобиль будет предназначен главным образом для езды по парковым дорожкам.

При большой скорости необходимо быстрое торможение мотором, путем перемены скоростей с больших на меньшие и постепенным действием тормозов. При спусках не следует допускать никакого уклонения от прямого движения, чтобы избежать бокового скольжения.

При езде в большой снегопад и метель нужно особенно тщательно следить за впереди лежащей дорогой, не допуская скорости выше 10—12 км. Естественно, работа фар и стеклоочистителя должна быть безукоризненной и безотказной. Ночью в целях предосторожности следует как можно чаще давать сигналы.

Инж. В. Удалов



Комсомолка т. Самойлова Нина Порфирьевна — слесарь-инструментальщик 1-го автопарка Мосавтогруппа. Лучшая ударница-активистка. Организатор политехкружка ВЛКСМ гаража

ЛИКВИДИРОВАТЬ ПРОРЫВ

Ремонт тракторов в Суровинской МТС идет неудовлетворительно. Нехватает слесарей-монтажников, нехватает запасных частей, плохо организована работа и т. д. Все это привело к тому, что сроки ремонта, данные Крайтрактором, сорваны.

Собрание ремонтных рабочих вынесло решение работать без выходных дней до тех пор, пока прорыв не будет ликвидирован. Слесаря-монтажники и кузнецы объявили себя ударниками и взяли обязательство во что бы то ни стало выполнить в срок ремонт тракторного парка и сельхозинвентаря.

ст. Суровинки
Нижеволжский край.

Нехин

ОБЕЗЛИЧКА И УРАВНИЛОВКА В ПОДГОТОВКЕ К СЕВУ

В совхозе им. Парижской коммуны на сегодняшний день еще не обмолочено 160 скирд хлеба, из них 2 скирды пшеницы, которая пойдет в семенной фонд весенней посевной.

Ремонт инвентаря произведен на 60 проц., а тракторы отремонтированы лишь на 3 проц. Борьба с прогулами ведется формально. За прогул рабочий, правда, увольняется, но никакой разяснительной работы вокруг этого не ведется.

Вообще в совхозе много неурядков (обезличка, уравниловка и т. д.), которые мешают работать.

Необходимо все эти недочеты устранить с тем, чтобы успешно подготовиться к весеннему севу.

АССР Немцев Поволжья

Зртел

СЛАБАЯ ПОДГОТОВКА К СЕВУ

Горийская МТС плохо готовится к весеннему севу. Вообще в работе МТС не чувствуется крепкого хозяйственного руководства.

Вот ряд фактов. Во время осенних полевых работ 24 трактора бездействовали в течение 41 дня. Во время зяблевой вспашки эти 24 трактора вообще были выведены из строя по вине трактористов.

В итоге к зимнему ремонту в парке МТС собралось 24 больных трактора, из которых 10 требуют капитального ремонта. Между тем сроки ремонта не выдерживаются. За месяц отремонтировано всего 7 тракторов, причем качество ремонта очень низкое. Все тракторы стоят под открытым небом. Навес до сих пор не отстроен. Запасными частями МТС не обеспечена.

Горийская МТС приняла вызов на соревнование Борчалинской МТС, но договора на соревнование не выполняет. Индивидуальным соревнованием и ударничеством рабочие МТС не охвачены. Постановление правительства о борьбе с прогулами не проработано среди рабочих, несмотря на то, что имеется ряд случаев систематического нарушения трудовой дисциплины.

Коллектива Автодора при Горийской МТС нет. Вообще общественная работа сильно хромает.

Необходимо организовать при МТС коллектив Автодора, которому следует развернуть серьезную работу вокруг подготовки к весеннему севу.

Горийская МТС должна привести свой тракторный парк в полную боевую готовность к началу полевых работ.

Тифлис

Вл. К.

БОРЮТСЯ ЗА ХОРОШУЮ ПОДГОТОВКУ К СЕВУ

Центральный совет Белорусского Автодора и союз шоферов включились в подготовку к весенней посевной кампании. Намечен ряд мероприятий по оказанию практической помощи в ремонте сельхозинвентаря и проведении сева в подшефных колхозах. ЦК союза шоферов обязало администрацию школ Гомеля, Минска, Орши, Бобруйска и других городов договориться с подшефными колхозами о подготовке до 1 мая каждой школой по 10 трактористов.

Организована походная мастерская по ремонту сельхозинвентаря, для чего Главдортранс и Союздортранс выделили автомашину и рабочих ремонтеров.

Кроме того в шести районах организуется пробег машин, оснащенных приспособлениями для ремонта инвентаря колхозов и единоличных хозяйств.

Шефкуст Бобруйска взял производственно-техническое шефство над Телужской МТС, направил туда бригаду по ремонту тракторов.

БССР, Бобруйский район

И. Саз

ПРЕОДОЛЕТЬ ЗАТРУДНЕНИЯ, ПОДГОТОВИТЬ ТРАКТОРЫ К ПОСЕВНОЙ

В момент подготовки к зимнему сезону ремонта тракторов Сельхозуправление Севзапсоюза было реорганизовано. Часть тракторов отошла в ведение промышленных организаций и отдельных совхозов, а 52 трактора остались в с.х. управлении.

Заявки на запасные части и оборудования «оторвались» от своих прежних владельцев, и Севзапсоюз решил начать это дело с нуля.

Это внесло в работу некоторую путаницу, но Сельхозуправление выдвинуло ответственного за ремонт специалиста, который по боевому взялся за работу.

Тракторы прикреплены к ремонтным мастерским. Установлены точные сроки ремонта. Внутри МТС проводится мобилизация внутренних ресурсов: утиль, старые запчасти

и т. д. Например, в Боровичах установили приспособление и сами изготовляют увеличенные кольца. В совхозе «Восток» идет работа над изобретением контргайки, заменяющей шплинт на головке.

Плохо, что Сельхознабремонт не выполняет своих обязательств. Это происходит потому, что заводы «Красный путиловец», им. Макса Гельца, «Красный гвоздильщик» и др. не выполняют заявок по запчастям. Сейчас особенно не хватает пальцев, увеличенных поршней и колец, полусей, передних крышек блока, шплинтов, болтов и др. частей.

Такое же напряженное положение и с кадрами трактористов. Нужно 280 трактористов, но пока никаких мероприятий по подготовке их не проведено. Например, в Боровичах в МТС 19 тракторов, а трактористов всего 15 чел. Ясно, что при таком положении, когда даже одна смена не обеспечена трактористами, двухсменная работа тракторов будет сорвана.

Необходимо немедленно взяться за ликвидацию этих «узких» мест.

Ленинград

Механик

ГОЛОВОТЯПЫ ИЗ СОВХОЗА „ИНДУСТРИЯ“

НЕ МОГУТ ОБЕСПЕЧИТЬ УСПЕШНОГО РЕМОНТА

Срыв хлебозаготовок и развал хозяйства зерносовхоза «Индустрия» привел администрацию совхоза на скамью подсудимых.

Автотракторный парк совхоза приведен к развалу. Все 98 тракторов совхоза требуют капитального ремонта, а между тем ремонт идет самотеком, темпы его недопустимо низки. Ремонтных рабочих перевели якобы на сельхозу, однако, ни нормы выработки, ни точных расценок нет.

В совхозе изобрели оригинальный способ проверки качества тракторов. Загоняют трактор в снег, а потом жалуются, что он заржавел, что, дескать, качество наших тракторов куда-то негодное. В открытом поле стояло 20 комбайнов и 20 тракторов. Конечно, все они не «выдержали» испытания, придуманного совхозными головотяпами.

Примерно такая же картина и в автогараже. Имеющиеся 22 автомашины приведены в негодность. В чем же кроется причина этого? На это зав. гаражем отвечает: «Неправильная езда». Дирекция пишет записки «отпустите машину такому-то». А этот «такой-то» не имеет права езды.

Когда зав. гаражем обратился за помощью в рабочком для организации коллектива автодора, там ему ответили: «Вы не нашего союза и никакого дела нам до вас нет».

Скверно, что и районная организация Автодора проявляет такое же отношение к работе автотракторного хозяйства совхоза.

Райавтодору нужно обратить самое серьезное внимание на совхоз «Индустрия», так как автотракторное хозяйство совхоза в угрожающем состоянии.

В. Теплое, УССР

Павел Домашенков

МТС ДАГЕСТАНА ЖДУТ У МОРЯ ПОГОДЫ

От подготовки тракторного парка к весеннему севу будет зависеть успех выполнения планов большевистской весны.

Машино-тракторные станции Дагестана должны пропустить через ремонт 315 тракторов. Причем ремонт должен быть закончен уже в феврале. Между тем подготовка идет черепашьими темпами, и целый ряд МТС еще не приступили к ремонту.

Так, в Хасав-Юртской МТС старший механик т. Кравченко заявляет: «Да что там планы. Были бы запасные части, без плана отремонтируем». В то же время никаких мер для использования имеющихся запасных частей и получения новых Кравченко не принимает. Такая же картина в Берикейской и Казсулинской МТС.

Не больше гибкости проявляют дирекции МТС в вопросе подготовки кадров. В той же Хасав-Юртской МТС администрация не сумела закрепить старые кадры опытных трактористов, а теперь «охаёт», что нет кадров.

При таких темпах МТС Дагестана не сумеют обеспечить полевых работ исправным тракторным парком.

Необходимо немедленно добиться перелома как в ремонте тракторов, так и в обеспечении кадрами квалифицированных трактористов.

Ни один трактор во время весенней посевной не должен стоять без работы.

Дагестан

Вильпор

На общественный суд!

В гараже завода Таджиксельпром имеется 6 полудоторатонных фордов и 1 грузовик Бенц-Гагенуа. В гараже полный беспорядок. Из 7 машин на ходу только 3. Качество ремонта низкое. Уход за машинами скверный. Смазка шасси никогда не производится.

Все это объясняется скверным руководством завгара т. Гранатовского, которого вообще мало трогают убытки гаража.

Местной РКИ следовало бы обратить внимание на гараж, так как завод, имея автотранспорт, все же вынужден перевозить груз на лошадях или на машинах Сюзотранса.

Коканд

Искра

Заочный комбинат ЦС Автотора работает очень скверно. Многие автоторовцы Синтезостроя еще 4 месяца назад послали анкеты и весь материал в заочный комбинат, но до сих пор еще не получили ответа. Много было послано писем и запросов, но и на них заочный комбинат, видимо, не торопится ответить.

Почти все автоторовцы имеют большое желание повысить свою квалификацию через заочные курсы, но не хотят посылать анкет «на ветер».

Заочному комбинату нужно, наконец, озаботиться аккуратной высылкой лекций и внимательно относиться к письмам заочников.

Донбасс, ст. Горловка

Н. Лябах

От редакции

Скверная работа Заочного комбината вызывает много жалоб. В частности в «За рулем» неоднократно печаталось об этом, но письма продолжают поступать. Пора, наконец, ЦС принять решительные меры по перестройке работы комбината и прекращению бесконечных нареканий и жалоб.

4-я автоколонна Дорстрой работала на достроительстве в Винницкой области. Работа проводилась ударным порядком. Машины курсировали круглые сутки и выполнили свой транфинплан.

Колонна была премирована на сумму 1400 руб., и каждому шоферу была обещана ударная книжка. Между тем ни денег, ни ударных книжек шоферы до сих пор не получили.

Кроме того, плохие материально-бытовые условия, невыдача спецовки, отсутствие культурного обслуживания создали текучесть среди шоферов.

Местной автоторовской организации следовало бы заинтересоваться 4-й автоколонной.

Черниговская обл.

Шофер

Администрация Симферопольского гаража № 1 неизвестно по каким причинам разбазарила все имущество гаража. Были 6-цилиндровые «Рено» и автобусы «Лянция», а сейчас остались одни разбитые форды, которые уже почти не поддаются ремонту. Ремонт обходится в 500 руб., а машина «зарабатывает» 250 руб. и опять идет в ремонт. Все это привело к тому, что гараж не вылезает из дефицита.

Необходимо соответствующим организациям выяснить, на основании чего администрация гаража разбазарила машины.

Симферополь

Линкольн-Угрюмов

А. ЛЕЖАВА. — Добьемся перелома в привлечении женщин к автоторовской работе	1
М. ЛИСОВСКИЙ. — Советскому автомобилю — здоровый карбюратор	2
М. ВЕТЧИНИНА. — Женщину — на автоторовскую работу и за руль машины	3
Л. БАТЬЕ. — Четыре	4
БОРИСОВ. — Улучшим работу автоторовского завода в совхозах	6
Н. Б. — Обеспечим бесперебойную работу конвейера ГАЗ	8
Ю. ДОЛМАТОВСКИЙ. — С производством запасных частей неблагополучно	10
С. ХАРЬ. — Ни одного бездельствующего трактора в посевной	12
С. ПЕРЕСВЕТОВ. — Помочь подготовке дорог и мостов в весенней посевной	14
М. СОЛОМОНОВ. — Усилим выпуск дорожных машин	16
Б. М. — Смелее и решительнее водить троллейбусное движение	18
Инж. К. МОРОЗОВ. — Как бороться с недостатками автомобиля Фодд	19
Инж. С. НОТОВ. — Ремонт в гаражных условиях	20
М. ЗЛОТНИК. — Подготовка автоторовских кадров во второй пятилетке	23
Новости мировой автоторовской техники	24
Инж. В. УДАЛОВ. — Езда зимой по скользкой дороге	26
В ЦС Автотора	27
Работельцы автоторовцы пишут	28
На общественный суд!	30

1 МАРТА
1933 г.

5

Редколлегия: Н. Беляев, А. Головкин, А. Горюнович, В. Зарзар, М. Кольцов, Н. Осинский, В. Рубцов, Г. Скачковская, проф. Е. Чудаков, Н. Флакс, В. Фридман, И. Хапелский, А. Штейнер.

Отв. редактор Н. ОСИНСКИЙ

Зав. редакцией Н. БЕЛЯЕВ

Издатель: Журнально-газетное объединение

ЗАОЧНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ЧИТАТЕЛЕЙ „ЗА РУЛЕМ“

Прочтите внимательно, заполните и бросьте в почтовый ящик, не наклеивая марки. **Сделайте это немедленно**

(Если места в листке не хватит—пишите отдельно на бумаге).

1. Фамилия, возраст

2. Соц. полож. (рабочий, колхозник, красноармеец, служащий).....

3. Место работы

4. Кем работаете (шофер, тракторист, дорожник, ремонтник и т. д.).....

5. Состоите ли членом Автодора и управляете ли машиной.....

6. Какие отделы, статьи, фото вам понравились за 1932 г. больше всего.....

7. Какие темы вас интересуют больше всего (автомобильные, дорожные, военные, Автодор на местах и т. д.).....

8. Удовлетворяет ли вас журнал в целом

9. Какие статьи, заметки и фото вам не понравились за последний год и каковы, по вашему мнению, недостатки журнала.....

10. Какие отдельные вопросы необходимо осветить в журнале (укажите подробно).....

11. С какого времени читаете журнал.....

12. На каком почтовом отд. подписались и аккуратно ли получаете журнал.....

13. Ваш адрес и подпись.....

(Еще раз внимательно прочтите свои ответы, дополните пропущенное!)

ТРЕТЬЯ ЗАОЧНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ЧИТАТЕЛЕЙ ЖУРНАЛА „ЗА РУЛЕМ“
ПРОВОДИТСЯ С 1 АПРЕЛЯ ПО 1 ИЮЛЯ 1933 ГОДА

Складывается и опускается в
почтовый ящик без марки.
Сделайте это немедленно

МОСКВА ЦЕНТР ПОЧТАМТ
АБОНЕМЕНТНЫЙ ЯЩИК № 1053

РЕДАКЦИИ ЖУРНАЛА
„ЗА РУЛЕМ“

„ЗА РУЛЕМ“ СТАРАЕТСЯ ПОМОЧЬ ТЕБЕ В РАБОТЕ И УЧЕБЕ — ТЫ ДОЛЖЕН ПОМОЧЬ
РЕДАКЦИИ ДАЛЬШЕ УЛУЧШИТЬ НУЖНЫЙ ТЕБЕ ЖУРНАЛ.

О Ф И Ц И А Л Ъ Н А Я Т А Б Л И Ц А

тиража выигрышей по билетам 14-го разряда 3-й всесоюзной лотереи АВТОДОРА

Тираж производился 12-13 января 1933 года в г. Воронеже в клубе им. ЛЕНИНА, пр. Революции.
Всего в тираже разыграно 4 667 выигрышей на сумму 175 260 руб.

№№ серий	№ лотблота	Стоимость выигрыша в рублях	№№ серий	№ лотблота	Стоимость выигрыша в рублях	№№ серий	№ лотблота	Стоимость выигрыша в рублях	№№ серий	№ лотблота	Стоимость выигрыша в рублях	№№ серий	№ лотблота	Стоимость выигрыша в рублях
0091	014	40 1610	079	300 3177	089	120 4476	098	400 5982	025	2 500 7279	024	200		
0093	003	400 1658	010	400 3178	085	2 500 4493	082	40 5993	067	200 7305	004	40		
0107	021	400 1720	020	400 3182	1-100	10 4503	036	12 6018	070	10 7316	066	40		
0170	055	200 1740	034	400 3190	080	1 000 4533	1-100	4 6029	083	40 7324	011	10		
0174	066	40 1740	086	1 000 3247	1-100	4 4548	030	12 6050	026	12 7335	053	10		
0213	077	10 1752	077	12 3248	059	2 500 4565	021	200 6060	037	200 7356	011	10		
0259	1-100	4 1753	059	40 3308	085	200 4592	1-100	40 6068	047	200 7408	013	120		
0287	007	120 1802	096	12 3339	1-100	4 4594	037	12 6147	075	12 7451	008	12		
0332	085	10 1860	019	1 000 3358	025	12 4596	085	1 000 6239	029	40 7530	069	200		
0347	031	200 1862	019	12 3362	1-100	4 4610	042	120 6274	1-100	4 7546	1-100	4		
0378	053	10 1862	087	1 000 3371	083	80 4613	019	12 6301	087	200 7563	097	10		
0378	079	12 1891	036	120 3405	043	200 4619	085	40 6307	035	300 7564	054	10		
0438	021	120 1897	042	400 3421	014	12 4619	059	12 6324	013	10 7567	053	10		
0466	009	120 1902	026	300 3423	012	200 4652	1-100	12 6830	013	200 7595	009	200		
0478	034	1 000 1903	028	12 3430	038	12 4671	044	300 6333	089	200 7617	039	10		
0498	067	120 1907	021	10 3472	023	120 4693	061	400 6374	047	10 7716	079	10		
0502	020	2 500 1950	022	200 3492	077	200 4705	086	200 6383	038	12 7756	090	12		
0582	053	400 1950	072	10 3493	094	12 4766	074	2 500 6416	032	200 7783	089	120		
0612	084	120 1968	065	300 3551	078	120 4778	043	200 6438	096	200 7790	026	12		
0665	1-100	4 1988	017	80 3572	1-100	4 4785	021	10 6462	004	200 7818	047	12		
0708	049	40 2014	092	10 3674	1-100	4 4808	005	120 6516	060	10 7837	099	200		
0708	092	10 2095	034	10 3711	061	400 4813	090	200 6540	057	400 7870	052	200		
0724	039	10 2151	026	200 3720	077	12 4816	057	12 6559	003	12 7890	068	200		
0731	027	10 2173	014	120 3748	083	120 4816	030	200 6587	1-100	4 7958	018	12		
0772	060	40 2236	020	120 3783	027	10 4818	022	10 6602	051	200 7963	061	10		
0773	080	200 2250	078	120 3825	047	200 4909	098	80 6603	1-100	12 8014	1-100	4		
0816	027	40 2287	050	80 3831	1-100	4 4917	092	80 6617	037	200 8052	082	10		
0891	077	12 2321	090	200 3873	1-100	200 4931	078	200 6620	1-100	10 8060	1-100	4		
0903	040	400 2330	097	1 000 3881	095	200 4952	021	200 6695	023	40 8013	036	80		
0960	067	400 2355	003	12 3930	049	120 4955	060	10 6710	022	400 8138	055	12		
0996	046	40 2404	086	120 3959	1-100	4 4965	040	10 6723	086	12 8152	074	1 000		
1010	004	80 2432	1-100	10 4001	051	10 4976	016	200 6744	054	80 8227	1-100	200		
1039	021	120 2433	059	120 4016	059	120 5052	057	200 6756	036	400 8244	051	200		
1095	084	80 2435	028	12 4047	037	200 5219	093	300 6821	042	400 8269	061	300		
1122	099	10 2448	095	120 4064	035	200 5331	041	200 6879	023	200 8271	025	120		
1134	060	120 2465	088	40 4064	094	200 5345	078	10 6892	063	10 8295	075	120		
1148	013	10 2496	039	120 4072	100	2 05376	1-100	4 6909	097	400 8379	1-100	4		
1203	074	120 2578	099	300 4091	043	10 5390	022	400 6920	100	10 8399	019	4		
1239	018	12 2598	044	40 4096	016	10 5406	095	12 6935	001	120 8421	1-100	40		
1271	001	12 2598	006	200 4150	043	200 5431	060	120 6936	077	40 8464	044	200		
1276	1-100	4 2610	003	12 4150	008	80 5459	1-100	4 6941	077	12 8506	043	10		
1307	008	120 2637	066	12 4258	048	10 5467	077	200 6950	037	120 8508	009	80		
1320	080	10 2666	045	40 4263	061	12 5535	057	12 6963	065	12 8542	064	12		
1362	088	400 2801	047	12 4293	090	120 5565	089	120 7019	006	120 8565	042	10		
1363	085	1 000 2822	004	12 4296	027	300 5580	092	200 7023	039	200 8596	027	40		
1377	040	40 2847	070	200 4305	021	120 5632	003	200 7045	075	10 8635	025	12		
1385	032	2 500 2904	005	400 4333	054	300 5638	017	12 7051	075	200 8647	014	120		
1413	073	10 2920	026	2 0 4334	100	400 5651	070	10 7064	084	40 8668	1-100	40		
1436	1-100	80 2929	007	10 4339	1-100	12 5663	081	12 7084	060	12 8669	019	200		
1442	011	300 2937	088	12 4345	045	120 5695	024	200 7086	084	200 8726	004	300		
1454	041	400 2941	1-100	12 4376	051	400 5703	019	12 7097	054	10 8739	078	1 000		
1456	073	1 000 3001	027	40 4434	018	12 5705	017	10 7124	027	200 8760	1-100	40		
1523	035	10 3026	033	400 4435	020	10 5791	075	40 7128	047	200 8797	067	200		
1523	093	12 3058	057	10 4436	100	200 5813	056	12 7130	097	200 8798	042	120		
1557	059	200 3100	092	300 4440	089	12 5876	058	200 7142	037	120 8864	095	300		
1564	073	1 000 3155	089	200 4460	041	1 000 5919	059	2 500 7165	048	10 8875	002	40		
1594	057	200 3156	1-100	10 4462	061	10 5979	083	120 7208	080	2 500 8896	019	10		

(См. продолж. на следуюш. странице).

МММ серия	№ лотблета	Стоимость выигрыша в рублях	МММ серия	№ лотблета	Стоимость выигрыша в рублях	МММ серия	№ лотблета	Стоимость выигрыша в рублях	МММ серия	№ лотблета	Стоимость выигрыша в рублях	МММ серия	№ лотблета	Стоимость выигрыша в рублях
8897	051	200 9217		007	80 9397		016	200 9751	1—100	4 10004		040	120 10226	009 10
8961	067	120 9238	1—100	4 9401	1—100	10 9787	083	400 10005	023	200 10241	100 12			
9003	040	200 9245		093	400 9402	060	120 9801	011	200 10037	054	12 10252	066	120	
9004	082	1 000 9265		083	120 9404	092	10 9817	1—100	4 10044	058	300 10351	064	200	
9095	013	120 9269		013	1 000 9423	067	200 9823	076	120 10058	020	10 10430	051	10	
9033	024	120 9303		065	200 9431	015	40 9836	009	120 10059	1—100	4 10434	1—100	12	
9042	075	12 9321		032	10 9462	016	12 9838	007	120 10099	100	300 10452	095	120	
9052	041	10 9322		016	12 9462	052	10 9875	087	120 10111	1—100	4 10455	020	12	
9091	016	2 500 9333		031	200 9480	070	2 500 9891	067	200 10162	038	12 10467	083	120	
9092	066	200 9355		019	1 000 9551	071	300 9935	054	120 10166	1—100	4 10480	100	120	
9121	056	10 9387		047	200 9552	030	300 9973	021	400 10172	1—100	4 10494	068	200	
9166	021	1 000												

СПИСОК ВЫИГРЫШЕЙ 14-го РАЗРЯДА 3-и ВСЕСОЮЗНОЙ ЛОТЕРЕИ АВТОДОРА

МММ п/п	Наименование выигрышей	Кол-во, выигрыш.	Стоимость выигрышей	На сумму	МММ п/п	Наименование выигрышей	Кол-во, выигрыш.	Стоимость выигрышей	На сумму
1	Комбайн типа „ХОЛТ“ с вилдрозером подб. и трактор, автомобиль Форд с гаражом (по выбору)	110	000	10 000	7	Кожаный костюм, муз. инструмент, технич. б-ка, набор садов. огороженного инвентаря, пальто (по выбору)	56	120	6 720
2	Автомобиль Форд А или АА, трактор, инкубатор, сложн. молотилка (по выбору)	11	2 500	27 500	8	Дорожный чемодан, часы, соломорез, отрез на костюм, дет. игры меккано (по выбору)	112	80	8 960
3	Мотоцикл, трактор, спортивная лодка, трактор в селад, пинано (по выбору)	17	1 000	17 000	9	Комплект белья, джемпер, плуг, набор пчелов. инструмента, портфель, меккано (по выбору)	224	40	8 960
4	Автопутешествие по СССР, ламп. радиоприниматель, сепаратор, плуг, борона (по выбору)	28	400	11 200	10	Дорожное одеяло, часы-будильник, спорт. костюм, детские игры (по выб.)	560	12	6 720
5	Детние пеленальные автомобили, сенокосилки, охотничье ружье (по выбору)	18	300	5 400	11	Предметы спорта: коньки, лыжи и т. д. предметы ширпотреба, детские игры (по выбору)	560	10	5 600
6	Велосипед, местр в доме отдыха, сепаратор (по выбору)	280	200	56 000	12	Полный спортивный комплект ширпотреба, дет. игры (по выбору)	2 800	4	11 200

КАК ПОЛЬЗОВАТЬСЯ ТАБЛИЦЕЙ. Для проверки билетов отыскать номер серии на таблице (слева) в первой колонке; если такого номера нет—дальнейшая проверка не требуется—билет не выиграл. В случае совпадения № серии с № таблиц—сличить № билета (обозначенный в первой части билета). При точном совпадении МММ серии и билета—билет выиграл; стоимость выигрыша обозначена в одну строку с указанными номерами в таблице. Если в графе обозначено „1—100“ значит выиграла все лотерейные билеты с одинаковыми МММ серий, обозначенные в таблице. П р и м е ч а н и е. При проверке серии и лотблета по таблицам следует нули, стоящие с левой стороны номера, обозначенные как на лотблэтах, так и в таблицах отбрасывать. ПОРЯДОК ПОЛУЧЕНИЯ ВЫИГРЫША. 1. Выигрыши, по желанию выигравшего, выдаются деньгами или деньгами, согласно списка выигрышей. 2. В таблице указана только стоимость выигрыша. Список выигрышей и стоимость каждого из них помещены после таблицы. Наименование выигрышей соответствует стоимости; помещенной в списке выигрышей. 3. Денежная выплата выигрышей в 4, 10, 12, 40 и 80 рублей производится немедленно по предъявлению билета всеми учреждениями Госбанка, а в 4, 10 и 12 рублей—также всеми гострудоберкассами. 4. Для получения всех

выигрышей деньгами, а также для получения выигрышей деньгами от 120 рублей и выше, выигравшие пересылают свои билеты открытым ценным письмом по адресу: Москва, Садовая-Кудринская ул. д. 17, Лотерейному комитету Автодора; при персылке билета выигравший указывает свое желание получить выигрыш натурой и чем именно или деньгами, одновременно сообщая свой почтовый адрес, точно и разборчиво написанный, а также, если выигрыш предназначается к получению натурой,—наименование ближайшей железнодорожной станции или пристани. 5. Выигравши пересылаются выигравшим за счет Лотерейного комитета. 6. Срок заявки на получение выигрыша деньгами устанавливается в 4 месяца, а для оплаты деньгами в 6 месяцев со дня опубликования таблицы выигрышей в газете „Коммуна“, в газете Известия ЦИК СССР и ВЦИК. 7. Выигрыши, неосторожностью держателями в 6-месячный срок со дня трагедии, поступают в распоряжение общества Автодор. * Никакие заявки об утрате, краже и т. д. Лотком не принимаются. Все справки по вопросам, связанным с получением выигрышей, можно получать в г. Воронеже, в Облавтодор и Лотерейном комитете по адресу: Москва, Садовая-Кудринская ул. 17. Кроме этого все справки выдаются во всех отделениях Автодора.

Пред. тиражной комиссии — Комаров. (Зам. пред. горсовета г. Воронежа.)
Зам. председателя тиражной комиссии (облсовет Автодора) — Погапенко.

Члены тиражной комиссии: т. Шварц—облРКИ, т. Хатеев—обком ВКП(б), т. Лапна—горком ВКП(б), т. Деркачев—горком ВЛКСМ, т. Гончаров—обком ВКП(б), т. Брусенцев—ОСПС, т. Преображенский—Лотком ЦС, т. Чернов—облдортранс, т. Мантуров—завод им. Ленина, т. Бубенко—ВОГРЭС, т. Андреев—завод им. Калинина, т. Пахоренко—завод № 18, т. Шудьгинов—завод СК-2, т. Янов—завод им. Дзержинского, т. Кузнецов—Широгорский райсовет Автодора, И г н а т ь е в—Валуйский райсовет Автодора, т. Оловяников—Воронежский горсовет Автодора, т. Жариков—Липецкий райсовет Автодора.

Ответственный секретарь тиражной комиссии—Дворцов П. Я.