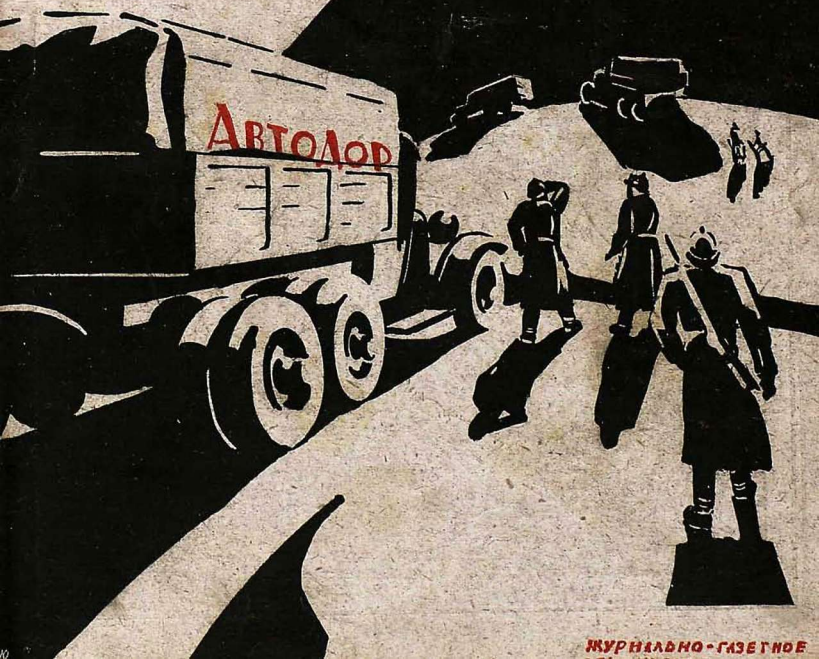


# ЗА РУЛЕМ

## 3-4

1933



ЖУРНАЛ ВСЕСОЮЗНОГО  
ОБЩЕСТВА АВТОДОР  
ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ

РЕДАКЦИЯ: Москва, 6, Страстной  
бульвар, 11, тел. 3-31-91. Трамв. А,  
6. 15, 18, 23, 25, 29, 41.

## РЕШЕНИЯ ЯНВАРСКОГО ПЛЕНУМА ЦК ВКП(б) — В ОСНОВУ РАБОТЫ ПЛЕНУМА АВТОДОРА

Намеченный на 1 марта пленум Центрального совета Автодора будет протекать под знаком реализации во всех видах и формах автодорожной работы решений январского пленума ЦК и ЦКК ВКП(б).

Пленум повелит итоги гигантскому социалистическому строительству, выполнению пятилетки в четыре года, изменившему лицо Советской страны, превратившему СССР «из страны аграрной и немощной, зависимой от капризов капиталистических стран, — в страну индустриальную и могучую, вполне самостоятельную и независимую от капризов мирового капитализма». СССР создал «экономическую базу для уничтожения классов, для построения социалистического общества», разрешил величайшую задачу — «перевести мелкое и раздробленное сельское хозяйство на рельсы крупного коллективного хозяйства, обеспечить тем самым экономическую базу социализма в деревне и ликвидировать таким образом восстановление капитализма в СССР». «У нас созданы все необходимые предпосылки для максимального поднятия обороноспособности страны».

Исторический объединенный пленум поставил в качестве основных задач первого года второй пятилетки: освоение проектной мощности новых предприятий, повышение качества, улучшение работы в деревне, усиление классовой бдительности, чтобы сокрушить и окончательно обезвредить классового врага, и на этой основе, одновременно с этим — укрепить наш дальнейший рост.

Со времени своего первого съезда Автодор неизмеримо вырос, укрепился, развернулся в двухмиллионную организацию, имеющую все предпосылки, чтобы в этом же году осуществить данный съездом лозунг: «За многомиллионный Автодор!».

Задача пленума заключается в том, чтобы этот рост происходил на основе указаний пленума ЦК ВКП(б).

Только на основе борьбы всей автодорожной организации сверху донизу за освоение производственной мощности индустриальных гигантов и социалистических полей, борьбы за качество, борьбы непримиримой и беспощадной с классовым врагом, Автодор может и будет обладать притягательной силой для широчайших масс трудящихся, может и будет укреплять свои ряды.

Отсюда — то исключительное внимание, которое пленум должен будет уделить основному звену организации — коллективу, непосредственно связанному с массами, с промышленным и сельскохозяйственным производством. Автодорожные коллективы, в особенности на предприятиях автомобильной и тракторной промышленности, на заводах дорожных машин, в смежных производствах, в гаражах, в МТС, совхозах, колхозах, автодорожных вузах и научно-исследовательских институтах, своей борьбой за овладение техникой, за профинплан, за качество продукции, за трудовую дисциплину, против вредителей — классовых врагов, за очистку от них наших учреждений — поднимут еще выше авторитет автодорожца, привлекут в наши ряды новые миллионы трудящихся.

Это будет одновременно борьба за освоение вовлеченного автодорожного пополнения, за улучшение уже созданных автодорожных организаций и дальнейший их рост.

Пленум обяжет все организации Автодора работать по плану, драться за его выполнение. На одном из первых мест в планах работы автодорожных организаций будет стоять переучет членов, энергичная вербовка новых членов из рядов трудящихся, изгнание кулаков и прочих классовых врагов и вредителей, прикрывшихся личиной «автодорожного активиста».

Целиком под знаком выполнения директив исторического пленума ЦК пленум ЦС будет обсуждать и вопрос о подготовке кадров. В деле освоения продукции автомобильных и тракторных гигантов Автодор может сыграть решающую роль. От качества водителей машин будет зависеть судьба автомобильного и тракторного парка Советской страны.

Пленум ЦС должен отметить все недочеты в деле подготовки и переподготовки кадров в центре и на местах, дать строжайшие директивы для их устранения, указать пути расширения, а главное — улучшения качества этой работы и закрытия тех каналов, по которым в честную пролетарскую среду шоферов и трактористов проникали классово-враждебные элементы.

Из года в год автодорожные организации принимают участие в проводимых партией и правительством хозяйственно-политических кампаниях. Пленум ЦС должен поднять эту работу на высшую ступень, придать ей планоность, необходимую глубину и размах. Больше и лучше отремонтированных тракторов, автомашин, дорог, мостов!

Больше и лучше организованных автодорожных ударных бригад и постов, лучше поставленная автодорожная агитационно-пропагандистская работа, ярче выраженная в ней классовая ненависть к врагам социалистического строительства — кулакам и их идеологам — оппортунистам, алилуйщикам, прохвостам, укравшимся за членской книжкой общественника, а порой и партийца!

Ленинский ЦК, руководимый лучшим из лучших учеников Ленина — тов. Сталиным, указал путь. По этому пути пленум ЦС Автодора поведет одну из штурмовых бригад великой социалистической стройки.

М. Лисовский

НА РЕШЕНИЯ ПЛЕНУМА ЦК И СЕССИИ ЦИК

# АВТОДОР ОТВЕТИТ МАССОВЫМ ПРАКТИЧЕСКИМ УЧАСТИЕМ В ВЕСЕННЕМ СЕВЕ

В докладе т. Сталина об итогах первой пятилетки, в его речи о работе в деревне, в решениях пленума ЦК и ЦКК ВКП(б), в решениях сессии ВЦИК и ЦИК представлены красочные факты и цифры великих исторических побед первой пятилетки, со всей большевистской самокритикой вскрыты причины трудностей и недостатков гигантского роста социализма, указаны пути и способы быстрейшего преодоления этих недостатков.

В указанных документах представлена развернутая программа генеральной линии партии, программа конкретных действий по всем злободневным задачам и вопросам социалистического строительства на первый год второй пятилетки.

Освоить новые предприятия и новую технику, повысить производительность труда, снизить себестоимость, бороться за качество продукции и за повышение урожайности социалистических полей — такова программа действий, продиктованная решениями пленума и сессии.

Особое внимание в решениях пленума ЦК и сессии ЦИК уделялось сельскому хозяйству и работе в деревне.

Огромное политическое и хозяйственное значение приобретает решение пленума ЦК и ЦКК об организации политотделов во всех МТС и совхозах.

При помощи политотделов около 8 тыс. МТС и совхозов должны изменить свое лицо. Из хозяйственно-технических центров на селе МТС и совхозы должны превратиться «в центры как хозяйственно-технического, так и политического и организационного руководства и влияния на широкие массы колхозников» (резолюция пленума ЦК и ЦКК).

За последние годы организовано свыше 200 тыс. колхозов. Перед политотделами МТС и совхозов стоит задача обеспечить в деревне систематическую работу по социалистическому перевоспитанию рабочих совхозов, МТС и колхозников; обеспечить выполнение указаний т. Сталина о том; чтобы «укрепить колхозы организационно, вышибить оттуда вредительские элементы, подобрать настоящие, проверенные большевистские кадры для колхозов и сделать колхозы действительно большевистскими».

Действительное выполнение директив пленума ЦК и сессии ЦИК о дальнейшем подъеме сельского хозяйства, об укреплении совхозов, МТС и колхозов должно выразиться сейчас в развертывании подлинно массовой большевистской подготовки к весеннему севу.

Общество Автодор и все его местные организации в городе и деревне должны немедленно включиться в общие шеренги массового ударнического движения рабочих и колхозников за практическое выполнение решений пленума ЦК и сессии ЦИК.

Автодорожцы должны активно помогать и бороться за лучшее освоение производственных процессов и улучшение качества продук-

ции на автотракторных и смежных с ними предприятиях. Автодорожцы должны быть в авангарде борьбы за образцовое овладение автотракторной и дорожной техникой, за повышение производительности труда в автотракторном и дорожном хозяйстве, за улучшение и улучшение качества автотракторной эксплуатации и дорожных работ, за детальное сбережение ценнейшей общественной собственности — автомашин, тракторов и т. д., за решительное очищение предприятий, автохозяйств, МТС, совхозов и колхозов от вредительских и антисоветских элементов.

На основе проведения в жизнь постановлений пленума ЦК, сессии ВЦИК и постановления СНК и ЦК «О ремонте тракторов к весенней посевной кампании» автодорожцы организации главное свое внимание в настоящее время должны переключить на подготовку к весеннему севу.

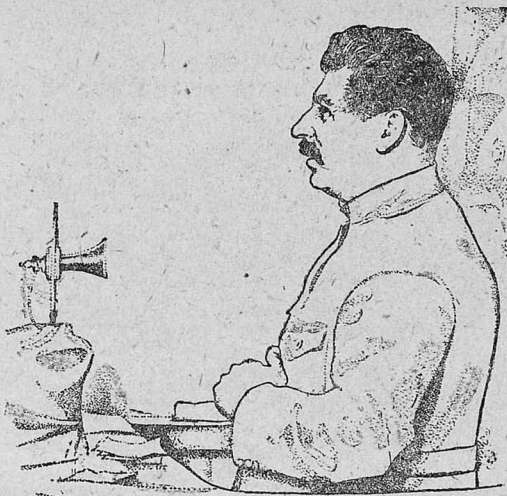
В чем конкретно может и должно выразиться практическое участие Автодора в подготовке и проведении весеннего сева?

Лучшим ответом на этот вопрос явятся конкретные примеры и образцы участия автодорожских организаций в подготовке и проведении 3-го большевистского сева.

Так, например, по Ленинграду в январе, феврале и марте 1932 г. тракторной секцией Ленавтодора был проведен организованный штурмовой поход по выполнению заказов лензаводами. Во время штурма работало 19 контрольных постов и 33 ударных бригады Автодора с количеством 325 человек на заводах, изготовляющих запасные части. В результате упорной работы автодорожцев на ряде заводов (завод им. Макса Гельца и др.) обеспечено перевыполнение планов и выпуск запчастей ранее срока. Посланы на 20—30 дней в МТС области 34 бригады с инструментами по ремонту тракторов и сельскохозяйственных машин. Бригады отремонтировано 129 тракторов, 57 моторов, 4 стартера и динамомашина, организовано в МТС 20 хозрасчетных бригад и проведены технические беседы с трактористами и т. д.

По Западной Сибири: Омским горавтотдором послано в МТС 10 ремонтных бригад, отремонтировано в Иссук-куле 15 машин, в том числе 4 форда; Кузнецкий горавтотдор послал 2 бригады, отремонтировал 12 плугов, 1 веялку и 6 борон; Кимровский Автодор организовал 6 бригад, отремонтировал 15 тракторов, такие же работы проведены автодорожцами в других пяти районах.

По Уралу: В Воткинском райавтотдоре работало по ремонту 10 бригад, выпущено с автодорожских курсов к севу 73 тракториста, силами курсов засеяно 5 га в фонд моторизации; работали бригады по выявлению и сбору семян фондов у кулаков; автодорожцы Кишертской МТС полностью отремонтировали свой тракторный парк в 65 тракторов, коллектив Автодора этой МТС взял на буксир отстающий в ремонте совхоз. Надеждинский райсовет Авто-



дора своими силами организовал вывозку 300 кг навоза из города на огороды сельскохозяйственного комбината, шривек автохозяйство к вывозу 9 тыс. куб. м навоза под парники рабочего снабжения, кроме того автодорожцы Надеждинска организовали сами отливку подшипников для тракторов и продвинули их в производство, обеспечив потребность в них всего Урала. Челябинский райавтодор организовал бригады борьбы за сохранение мостов от ледохода и по переброске семфондов. Ишимовские юдовцы организовали посты ЮДА, провели районную эстафету по сбору тары и золы к весеннему севу; Шадринские автодорожцы засеяли 600 га на нужды оборо- ны.

По Средней Волге автодорожскими организа- циями до 1 апреля заготовлено 127 014 центн. фуража; изъято семфондов внутри колхозов—5 306 центн.; бригадами Автодора отремон- тировано 41 трактор, 483 сельскохозяйствен- ных машины и 1 паровоз; организована ав- тодорожская автоколонна в 16 машин по пере- борке семян в Сорочинский и другие важ- нейшие районы, колонной перевезено 20 000 центн.; организовано 27 бригад по пропуску весенних вод, а также бригады по проверке и заводу горючих и смазочных материалов.

По Горьковскому краю бригадами Автодора в течение февраля и марта отремонтировано в мастерских Тракторцентра 130 тракторов.

По Таджикистану автодорожские ремонтные бригады отремонтировали в МТС 39 тракто- ров, 13 прицепных орудий; бригадами собрано

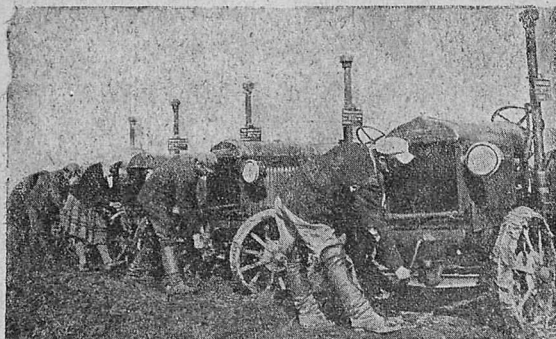
свыше 1 000 бидонов и 240 бочек под горючее и смазку, кроме того Таджикавтодор мобили- зовался на ликвидацию прорыва в весенней па- хоте по Янги-Базарскому району. 30 автодо- ровцев-трактористов вспахали 724 га, задиско- вали 902 га, заборонвали 199 га и засеяли 508 га.

В Армении по инициативе Армавтодора к ве- сеннему севу 1932 г. было мобилизовано 50 ав- тодорожцев—специалистов по автотракторно- му делу (механики, шоферы-трактористы), из которых составлены 4 буксирных бригады на 8 грузовиках и 4 легковых машинах. Бригады под руководством членов президиума ЦС Арм- автодора были направлены в 4 МТС хлопко- вых районов Армении. Бригады организовали на местах 30 передвижных ремонтных групп по ремонту тракторов и сельскохозяйственных машин. Усилиями бригад простой тракторов с 35% снижены до 5%, обеспечена своевре- мянная переброска запчастей, горючего и инстру- ментов.

Подобные вышеприведенным примеры прак- тического участия Автодора в весеннем севе 1932 г. имелись также в ряде районов Север- ного Кавказа, Западной и Московской обла- стей, Татарии, Башкирии, Нижневолжского края, Белоруссии, Украины и других.

Вместе с тем необходимо отметить, что в 1932 г. Автодор слабо и далеко не повсеместно использовал свои возможности в помощь севу.

В нынешнем году все автодорожские органи- зации должны выступить более организованно на помощь партийным и хозяйственным орга-



Подготовка тракторов к выезде в поле (Украина)

Союзфото

низациям в их борьбе за лучшую подготовку и проведение сева, за обеспечение максимальной урожайности совхозных и колхозных полей.

Все советы, секции и коллективы Автодора обязаны включиться в подготовку и проведение посевной кампании. Особенно большую активность могут и должны проявить тракторные секции Автодора.

Особое внимание на данном этапе следует уделить укреплению существующих и созданию новых коллективов Автодора в МТС и совхозах, используя весьма благоприятные предпосылки к этому в связи с организацией политотделов, обеспечивающих оживление общественно-массовой работы среди рабочих совхозов и трактористов. Коллективы Автодора в МТС и совхозах под руководством политотделов и партячеек должны явиться одной из важнейших форм организации общественной борьбы за образцовый ремонт, уход и бережение тракторов, за организацию кружков автотракторной учебы, за создание образцовых подъездных путей к МТС и совхозам.

Советы, секции и коллективы Автодора должны организовать тесную связь со всеми местными организациями, конкретными местными работниками из системы Наркомата совхозов, Наркомзема, Тракторцентра и других местных органов, непосредственно проводящих подготовку к севу. Надо точно выявить действительное положение дела с обеспечением автотракторного парка запчастями, выявить состояние мастерских ремонтного дела и т. д.

Планы работы автодорожских организаций по их участию в подготовке к севу должны содержать совершенно конкретные мероприятия.

1. Организация общественных буксиров автодорожских бригад и постов для борьбы за своевременное размещение заказов и изготовление запасных частей, за их своевременное продвижение в адрес МТС и МТМ.

2. Массовое практическое участие в ремонтной кампании, выделение и посылка ремонтных бригад Автодора в мастерские, совхозы

и МТС, использование ремонтных мастерских Автодора; борьба за качество и удешевление ремонта, за обеспечение автотракторных мастерских необходимыми инструментами и квалифицированными ремонтниками.

3. Усиление и улучшение качества подготовки шоферских и тракторных кадров в системе различных ведомств, а также на учебных базах и в кружках Автодора.

4. Участие в развертывании необходимых подготовительных работ (подвозка материалов и т. д.) к весеннему дорожностроительному сезону, в своевременном ремонте внутрихозяйственных дорог, подъездных путей, мостов и переправ в целях обеспечения бесперебойного транспортирования посевных грузов и преследования посевных работ.

5. Подготовка и использование принадлежащего Автодору автотранспорта в обслуживании весеннего сева.

6. Организация специальных мероприятий по обеспечению автотракторного парка горючим и смазочными материалами, организация бригад по выявлению, сбору и ремонту тары и посуды для заготовки и хранения посуды и смазочных материалов.

7. Всемерное содействие продвижению посевных грузов (запчасти, горючее, смазочное, семфонды, удобрения и т. д.) по железной дороге и на автотранспорте, путем выставления автодорожских постов и посылки контрольных бригад на железнодорожные станции, на склады и базы.

8. Организация специальных авто-мотопробегов, посвященных подготовке к севу.

9. Активное участие во всех остальных массовых мероприятиях, проводимых местными партийными, советскими и хозяйственными организациями по подготовке и проведению сева.

За последнее время в печати сигнализируются серьезные прорывы с выполнением заказов и обеспечением тракторного парка запчастями. Десятки тысяч тракторов стоят без запчастей и не отремонтированными. Сеть автотракторных мастерских не обеспечена необходимыми кадрами и оборудованием для нормальной работы и не справляется со свои-

# ГODOVЦИHy PEЧИ T. CTАЛИНА OTMETИM YСИЛЕНИЕM БОРЬБЫ ЗА OBLАДЕНИЕ BЫСОТАМИ ABTOTPAKTOPHOЙ И ДOPOЖHOЙ TEХHИКИ

К годовщине речи вождя мирового пролетариата т. Сталина «об овладении техникой» мы подходим с громадными победами на всех фронтах социалистического строительства.

Приняв в наследство от помещичьих-дворянской России допотопную технику, полукустарную промышленность, пролетариат СССР за 4 года сумел создать такие производства, которые не снились русским капиталистам.

В результате творческой энергии миллионов масс мы создали условия, которые позволяют строить нашим рабочим и инженерам из наших материалов любые сложнейшие машины.

Черная и цветная металлургия, химическая промышленность, производство турбин, станков, дизелей, гигантских электромашин, производство тяжелого оборудования для машиностроительных заводов, текстильные, печатные, деревообделочные станки, сверхмощные паровозы, тепловозы, мощные суда, тракторы, автомобили — таков краткий список тех достижений техники, производством которых мы овладели в эти исторические годы.

Освоение этих производств стало возможным только благодаря напряженной борьбе рабочего класса под руководством партии за овладение техникой, за использование технического опыта капиталистических стран.

Достигнутые успехи по указаниям январского пленума ЦК ВКП(б) являются лишь основной той упорной большевистской работы над укреплением достигнутого, над повышением качества продукции и производительности труда, которая предстоит нам во второй пятилетке.

При мобилизации трудящихся масс на штурм последних высот техники и знания мы сумеем добиться еще больших успехов в строительстве социалистического общества.

Каковы же итоги работы Автодора в области содействия овладению автотракторной и дорожной техникой широкими массами трудящихся?

В области подготовки автомобильных кадров О-во имеет несомненные достижения, из года в год повышая количество подготовленных кадров. Если в 1931 г. Автодором было подготовлено около 28 000 шоферов, то в 1932 г. эта цифра повышается до 40 000 (по неполным данным).

ми задачами. Плохо проводится работа по подготовке и переподготовке армии трактористов и водителей.

Автодорские организации и отдельные автодорожцы на заводах, изготовляющих запчасти, в автохозяйствах, в гаражах, в ремонтных мастерских, в МТС, совхозах и колхозах должны развернуть гигантскую работу, включиться в массовый поход за одновременную подготовку автотракторного парка.

Благодаря непосредственной общественной помощи Автодора Советский союз получил в 1932 г. новые образцы малолитражных автомобилей НАТИ-2 и исключительный по своим качествам полугусеничный вездеход конструкции молодого инженера т. Сонкина.

Глиссерной подсекой выпущен новый тип глиссерной конструкции студента-партгосслужащего т. Гартвига, являющийся несомненно техническим достижением, далеко выходящим за пределы Советского союза.

Сконструированы и выпущены первые образцы советских подвесных лодочных моторов. При непосредственной помощи ЦС Автодора выпущены первые образцы автотракторных дизель-моторов, газогенераторов, мотоциклов и т. д.

В борьбе за моторизацию и механизацию пожарной обороны пожарное бюро о-ва одержало победу выпуском новых типов пожарных автососов, установленных на шасси машин советского производства, построены первый советский пожарный мотоцикл и т. д.

Большая работа проведена в области массовой технической пропаганды, выпуска популярной технической литературы, плакатов, кино-диапозитивов, фильм, моделей и т. д.

Таковы очень краткие итоги работы о-ва на фронте овладения автотракторной и дорожной техникой.

Мы не можем, однако, ни на минуту успокаиваться на достигнутом, — это лишь начало огромной работы по дальнейшему освоению высот автотракторной и дорожной техники.

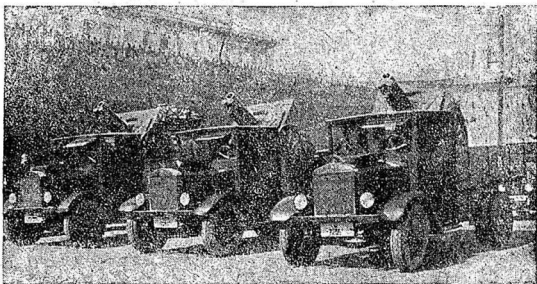
Повышение качества подготовки автотракторных и дорожных кадров, широкое развитие изобретательства и рационализации в области эксплуатации автотракторного парка и дорожного строительства, постройка общественными силами новых видов механического транспорта, содействие разворачиванию работы научно-исследовательских институтов и учебных заведений, массовая техническая пропаганда, рассчитанная на ликвидацию технической неграмотности широких масс трудящихся — вот основные задачи, стоящие перед о-вом на 1933 год в деле содействия скорейшей реализации на практике указаний т. Сталина об овладении техникой.

**А. Ш.**

На основе выполнения решений январского пленума ЦК и ЦКК широким развертыванием социальствования и ударничества в организациях Автодора, путем беспощадного изгнания с фронта ремонтной и подготовительно-посевной работы всех вредных элементов, рвачей и лодырей обеспечим успешную подготовку к большевистскому севу первого года второй пятилетки.

**В. Рубцов**

# ПЯТНАДЦАТЬ ЛЕТ НА СЛАВНОМ БОЕВОМ ПОСТУ



Одна из моторизованных частей Красной армии в день парада на Красной площади.

Союзфото

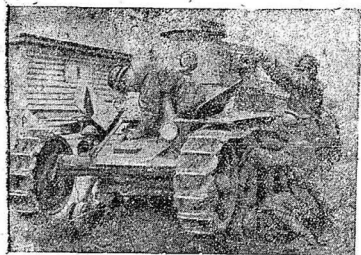
23 февраля Красная армия вместе со всеми трудящимися Советского союза празднует свой пятнадцатилетний юбилей.

За 15 лет Красная армия под руководством коммунистической партии превратилась в могущественную армию пролетариата, готовую в любой момент дать сокрушительный отпор всем, кто попытается посягнуть хотя бы на вершок советской земли.

За 15 лет Красная армия превратилась в школу коммунистического воспитания и подготовки бойцов к активному участию в социалистическом строительстве.

В течение 15 лет Красная армия из года в год повышала свою боеспособность, вооружаясь новыми высокотехническими средствами борьбы.

Красная армия всегда была окружена заботой и вниманием всех трудящихся Советского союза. Рабочие, колхозники, широкая советская общественность активно помогали укреплению ее мощи, укреплению обороноспособности страны. Немалая роль в деле содействия



Группа танкистов приводит свой танк в боевую готовность

Союзфото

моторизации и механизации Красной армии. в подготовке квалифицированных кадров принадлежит и Автодору.

Автодор повышает военно-технические знания своих членов. Автодор готовит шоферов, механиков, дорожников из числа допризывников и вневоёвских, Автодор собрал миллионные средства в фонд шестиколесных машин и в фонд моторизации пограничных войск.

По инициативе Автодора началось производство в СССР трехосных машин. По инициативе Автодора выпущены опытные модели вездехода НАТИ-2, показавшие более высокие достижения по сравнению с лучшими иностранными машинами «Ситроен».

Автодор добился производства глассеров и аэросаней, имеющих большое оборонное значение. Наконец, специальные воензированные автодорожские отряды ежегодно участвуют в маневрах и тактических учениях Красной армии, заслужив благодарность и хорошие отзывы военного командования.

И все же, несмотря на все эти достижения, следует признать, что оборонная работа о-ва развернута еще недостаточно.

Красную армию мы должны окружить на 16-м году ее существования еще большим вниманием, еще большей поддержкой. У нас нет никаких оснований быть уверенными в сохранении мира на длительный срок. Провал Женевской конференции по разоружению, происходящая на Дальнем Востоке империалистическая война Японии в Китае, жесточайший экономический кризис в капиталистических странах и все обостряющиеся противоречия между ними говорят о том, что война может возникнуть в любое время, что империалисты могут попытаться разрешить свои противоречия за счет Советского союза, не знаящего кризиса и безработицы, успешно завершившего грандиозный план первой пятилетки и приступившего к выполнению плана второй пятилетки — пятилетки построения бесклассового социалистического общества.

Неизменно осуществляя политику мира, рабочий класс, трудящиеся, колхозное крестьянство и вся советская общественность должны с еще большей энергией укреплять оборону Страны строящегося социализма, укреплять свою Красную армию.

Перед автодорожскими организациями в связи с 15-й годовщиной РККА стоит ряд важнейших задач всемерного усиления оборонной работы о-ва.

В директивном письме ко всем местным советам Автодора Центральный совет предлагает принять активное участие в подготовке и проведении 15-летия Красной армии, выполнив следующие основные мероприятия:

Провести массовую проверку работы автодорожских коллективов в частях Красной армии и флота, добившись включения их во всеобщий конкурс на лучший коллектив.

Разработать и осуществить мероприятия по развешиванию технической пропаганды в частях РККА, создав широкую сеть кружков автомобильных, тракторных, мотоциклетных и других, укрепив их опытными руководителями, обеспечив учебниками и пр.

Организовать при домах Красной армии и флота, а также при армейских клубах опорные базы для проведения автодорожской работы (кабинеты и уголки по механизации и моторизации РККА и работе Автодора).

Ознаменовать 15-ю годовщину РККА премированием лучших ударников-красноармейцев, показавших высокие результаты в борьбе за овладение боевой авто-мототехникой, за бережное отношение к машинам, за экономное расходование горючего и смазочных материалов.

Сосредоточить максимум внимания автодорожских армейских коллективов на образцовой



Красноармейцы-автодорожцы в автокружке собирают машину

Фото Петрусова

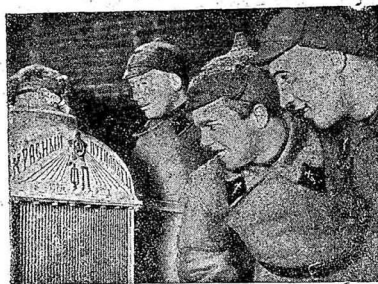
постановке работы мотомеханизированного парка РККА, добившись высоких показателей его эксплуатации.

Необходимо также решительно усилить и укрепить оборонную работу внутри самих автодорожских организаций.

Советы и коллективы Автодора должны обеспечить высокое качество и политическую насыщенность преподавания военных дисциплин на курсах и кружках Автодора. Местные советы и коллективы должны оформить военнизированные мотоциклетные отряды Автодора и провести смотр их работы. Между крупнейшими коллективами и районными организациями о-ва и коллективами в Красной армии должна быть установлена систематическая связь, обмен опытом и взаимная помощь в работе (шефство, социалистические договоры и пр.).

В связи с 15-й годовщиной Красной армии автодорожским организациям необходимо провести широкую агитационно-массовую работу. Во всех коллективах должна быть проработана тема «15 лет РККА и задачи Автодора». В районных и краевых центрах необходимо организовать специальные собрания актива и торжественные заседания-вечера, подытожив на них результаты и наметив перспективы оборонной работы о-ва.

Нет никакого сомнения в том, что автодорожские организации по-боевому отметят 15-ю годовщину РККА, укрепят связь Автодора с Красной армией и на деле оживят и усилят оборонную работу о-ва.



Красноармейцы изучают трактор „Красный путилевец“

Союзфото

**„Из страны слабой и неподготовленной к обороне Советский союз превратился в страну могучую в смысле обороноспособности, в страну, готовую ко всяким случайностям, в страну, способную производить в массовом масштабе все современные орудия обороны и снабдить ими свою армию в случае нападения извне“.**

**И. СТАЛИН**



# ПЕРВЫЙ ВСЕСОЮЗНЫЙ СЪЕЗД ШОФЕРОВ И АВТОРАБОТНИКОВ

## ОТКРЫТИЕ СЪЕЗДА

В амфилахдах комит клуба автотранспортных работников им. Садовского в Ленинграде открылась выставка «Автомобилизация СССР», показывающая путь борьбы за автомобильную независимость Союза.

Среди экспонатов, моделей и макетов висит характерный фотоснимок одного из дооктябрьских воззваний 1917 г. Начало этого воззвания гласит: «Товарищи автомобильного экипажного производства, а также шоферы, просим явиться на общее собрание».

Вот эти мелко напечатанные, сказанные как бы между прочим, «а также шоферы», три слова достаточно характеризуют «величину» дореволюционного автопарка. Сто сорок машин было всего построено «российской империей».

А сейчас у нас три крупнейших автозавода. Наш автопарк составляет 70 тыс. машин. А шоферы! О них уже «между прочим» не скажешь.

Открытие 10 января первого всесоюзного съезда шоферов в Ленинграде наглядно показывает это.

Деловая часть съезда открывается докладом т. Черемухина.

— Рост автотранспорта, — говорит, т. Черемухин, — новые автозаводы и тракторные гиганты ярче всего подчеркивают исключительные победы рабочего класса на фронте социалистического строительства. Наша производственная база (автопарк) выросла за два года более, чем на 180%. Удельный вес грузовых машин в общем составе автопарка составил в 1932 г. 70% всего парка.

Переходя к вопросу реорганизации союза Местран, т. Черемухин подчеркивает:

Нельзя сводить реорганизацию союза Местран и выделение союза шоферов только к организационной перестройке. В этом мероприятии, прежде всего, воплощается реализация исторического указания т. Сталина об овладении техникой, а применительно к нам это значит овладение техникой эксплуатации автотранспорта Союза.

Несмотря на достижения, автохозяйство еще отстает от требований народного хозяйства. Основная причина отставания заключается в том, что мы еще не научились бережно обращаться с машиной, еще велика аварийность, мы еще недостаточно боремся за правильную эксплуатацию машины, за экономию резины и горючего. Техническое вооружение и качество водительских кадров также отстают от роста автотранспорта. На ликвидации этих недочетов должен сконцентрировать внимание рабочих и хозяйственников новый союз шоферов.

С каждым годом растет количество членов союза. К 1 октября 1932 г. насчитывалось 285 тыс. рабочих местного транспорта против 198 тыс. на 1 октября 1931 г.

В связи с выделением союза шоферов в него вошла новая группа шоферов и авторов машин сельского хозяйства. Это имеет исключительное значение в связи с тем, что

предстоит посевная кампания. Состояние автопарков в МТС и совхозах находится на очень низком уровне и наша задача — укрепить их.

Касаясь вопросов технического нормирования, т. Черемухин указывает, что для автотранспорта как для новой отрасли народного хозяйства у нас пытаются найти объективные причины, объясняющие тот низкий уровень, на котором стоит технико-нормировочная работа. Это политически вредно, ибо такая теория объективно ведет к тому, что мы, якобы, должны раньше накопить опыт, а потом лишь браться за действительно научное техническое нормирование. Мы должны использовать опыт промышленности по техническому нормированию и применить его к автотранспорту. Нам нужно изучить все составные элементы и операции работы шофера и ремонтера, указать и устранить все те причины, которые мешают поднять производительность труда, мешают снизить себестоимость продукции.

Далее т. Черемухин останавливается на материально-бытовых вопросах:

— Зарплата шоферов за период времени с 1928 г. по 1931 г. выросла от 133 руб. до 179 руб. Большую роль в повышении зарплаты сыграло тарифное совещание, которое было проведено перед прошлой колдоговорной кампанией. До сих пор в оплате труда шоферов царил уравниловка. До сих пор шоферы, работающие на грузовых, дорогостоящих машинах тяжелого тоннажа, получали зарплату меньшую, чем шоферы, работающие на легковых машинах — на фордах, с квалификацией в объеме шестимесячных курсов. В основу реформы зарплаты было положено два принципа. Первый — оплата за тяжесть и второй — за квалификацию работника.

Свыше трех с половиной миллионов было израсходовано на создание материальной базы.

Переходя к задачам союза на 1933 г., т. Черемухин говорит, что:

В 1933 г. мы должны освоить ту богатейшую базу индустриализации, которая была построена нами в течение первой пятилетки. Это сложная и трудная задача.

На отдельных участках будет обостряться классовая борьба. Мы должны поднять революционную бдительность наших рабочих и развить у них нетерпимость, ненависть к классовому врагу.

Зорко следить за пролетарским имуществом, за социалистической собственностью. Хищения — это новая форма классовой борьбы. Наша профорганизация недостаточно крепко борется против хищений. Так, за первое полугодие 1932 г. изменен 20 143 претензий.

Нарушение трудовой дисциплины — это тоже форма и метод классового врага, пролезшего в наши предприятия. 90% прогулов падает, главным образом, на тех рабочих, которые недавно пришли к нам в производство из сельского хозяйства, они еще не отрешились от мелкобуржуазной психологии. Их лозунг — побольше сорвать и поменьше дать. Этим слоям ра-

Группа делегатов I всесоюзного съезда шоферов в помещении выставки

Фото Раппопорта



бочих мы должны разъяснить сущность декрета. А по вылазкам классового врага крепко и жестко ударить.

— Будем драться,—заканчивает доклад т. Черемухин,—не на словах, а на деле за гене-

ральную линию партии под руководством штаба ее—Центрального комитета и лучшего ученика Ленина, руководителя нашей партии и рабочего класса не только в Советском союзе, но и во всем мире т. Сталина.

## ЗА ДРУЖНУЮ РАБОТУ СОЮЗА С АВТОДОРОМ

От имени Центрального совета Автодора, от имени двухмиллионной армии автодорожцев съезд приветствует зам. председателя ЦС Автодора т. Лисовский.

— К концу второй пятилетки,—говорит он,—наша страна будет обладать автопарком в полтора миллиона машин. Огромная армия шоферов вольется в ряды нашего союза. Представьте себе ту большую воспитательную работу, которую придется вести союзу—школе коммунизма для того, чтобы переварить эту массу. Не все придут сюда от рабочего станка, придут и такие, которые принесут на ногах немало праха из мира мелких собственников. Перед нами встает вопрос: кто сядет у руля этой гигантской массы машин.

Тов. Лисовский уделяет в своем выступлении большое внимание содружеству Автодора с союзом.

— Есть довольно ироническое, всем знакомое словечко «автодорожский шофер». В это понятие вкладывается нечто вполне определенное. Это значит шофер по меньшей мере второго сорта, а то и третьего сорта, шофер с браком. В значительной степени это происходит потому, что непрочен наш брак с вами. Это очень печально, и нужно будет Центральному комитету союза вместе с Центральным советом о-ва объяснить тем товарищам, которые считают, что так должно быть, крепко объяснить, что так не должно быть.

— Автодор готовит по меньшей мере столько кадров, сколько готовят все остальные организации, вместе взятые. Отсюда прямой вывод, что все организации союза, начиная от Центрального комитета и кончая районными организациями, должны крепко смотреть за тем, кого готовит Автодор и как он готовит.

— Я ничуть не сомневаюсь, что новый союз шоферов пошлет людей, которые посмотрят,

что и как делается в отделе кадров Центрального совета Автодора. Я уверен, что Центральный комитет возьмет под крепкое наблюдение наши кадры. Зачастую на местах у нас, вопреки указаниям Центрального совета, на подготовку шоферских кадров смотрят как на доходное предприятие, которым могут окупиться другие расходы о-ва. Доход от подготовки кадров идет не на улучшение этой подготовки, не на то, чтобы иметь лучшую базу для подготовки, а идет на совершенно другие цели и другие задачи. В результате—недочка, калечащий машину. Конечно, я не говорю о той огромной массе шоферов, которые кончают курс и честно и хорошо работают.

— Бывает и так,—говорит т. Лисовский,—что подготовка кадров ведется не по договоренности с организацией, а на таких началах: «гони монету, мы тебя подготовим, гони 300 целковых, и мы сделаем тебя шофером». А эти 300 целковых являются тем резервом, который собрал у себя раскулаченный кулак для того, чтобы проникнуть в честную, рабочую шоферскую семью. Этот кулак получил квалификацию шофера, получил в свои руки руль советской машины, и зачастую этот классовый враг прямо и непосредственно портит или вредит, или делает и то и другое, вместе взятое. Такие явления есть, и против них нам нужно всем вместе крепко мобилизоваться. Я думаю, что не найдется такой автодорожской организации, которая посмеет отказаться от указаний и помощи профсоюзных организаций на местах, ибо это наше общее кровное дело.

Затем т. Лисовский останавливается на повышении квалификации работников и дорожном строительстве.

Повышение квалификации, переквалификация—это также входит в число задач подго-

товки кадров. Следовательно, здесь нужно будет поднимать квалификацию, переводя ее со ступеньки на ступеньку.

Не может человек, который сидит у руля, любить свою машину, боится за трудности, которые ему приходится преодолевать в своей машине, равнодушно относиться к дороге. «Мое, мол, дело машина, а другой дядя должен позаботиться о дороге», а если другой дядя плохо позаботился, то пусть страдает ма-

шина. Это неверно. Мы должны вместе драться за то, чтобы дороги не ломали наших машин.

**Тов. Бритчук (Урал)** также останавливается на взаимоотношениях Автодора с союзом. Он говорит, что местные профсоюзные организации недостаточно еще сработались с Автодором. Тов. Бритчук призывает к контакту в работе союза с автодорской организацией.

## БОЛЬШЕ ЖЕНЩИН ЗА РУЛЬ АВТОМАШИН

Из 386 делегатов съезда — женщины 10,2%. Это, однако, уже показывает, что женские шоферские кадры недостаточны. Это же отмечает ряд делегатов.

**Тов. Качанова (Таджикистан)** говорит, что в Таджикистане в 1930 г. на курсах было выпущено 50 мужчин, в 1930/31 г. — 30 мужчин, в 1932 г. — 96 мужчин, а женщин — ни одной.

**Тов. Гаврилова (Москва)** рассказывает следующее: — Я работаю на пятитонной машине,

а мужчины говорят: «что это за баба села на пятитонную машину?» Машина у меня после капитального ремонта плоховато заводится. Я попросила помощи у шофера с 25-летним стажем. Мороз был здоровый Я говорю «помоги завести», а он стоит и хихикает.

**Тов. Шурыгина (Ленинград)** говорит, что только при внимательном, хорошем отношении старых производственников можно создать женские шоферские кадры.

## АКТИВНО БОРОТЬСЯ С АВАРИЙНОСТЬЮ

**Петрович (зам. начальника управления милиции Москвы).** — В Москве водителей со стажем до двух лет примерно 73%. Слабая подготовка и дисциплина дает большой процент аварийности и травматизма. Конечно, не все аварии являются результатом плохой работы во-

дителей транспорта. Но чрезвычайно большой процент. К сожалению, 5% из этой общей суммы аварий и несчастных случаев падает на работу пьяных водителей. Надо совместной работой водителей и милиции поднять дисциплину уличного движения.

## ПОВЫСИМ КВАЛИФИКАЦИЮ ИТР

**Баль (Москва).** — Если в СССР более десяти тысяч автотранспортников — членов ИТС, то из них 18% инженеров, 22% техников. Остальные все практики. Нужно обратить внимание на переподготовку практиков.

**Николаев (ЦЧО).** — Среднее звено комсомола — завгар — самое слабое место в данный момент. Поэтому нужно приваечать Автодор, чтобы он «подковал» и научил их технической эксплуатации.

## ЭКОНОМИТЬ ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ

**Тов. Бритчук.** — Мы недостаточно боремся за экономии запасных частей. Вот одно хозяйство не имело промежуточного валика для форда. Хозяйство получило этот импортный валик. Потом сумело получить еще. И в течение месяца сменило пять валиков на одной ма-

шине. Профсоюз должен заострить внимание на уменьшении лимитов на запасные части за счет рациональной эксплуатации.

В прениях приняли активное участие представители Москвы, Ленинграда, Азербайджана, Армении, Киргизии, Украины и др. республик.

## ДОКЛАД ЦУДОРТРАНСА

С обширным докладом об итогах выполнения пятилетки и плане развития автотранспорта во второй пятилетке выступил зам. начальника Цудортранса т. Перепелкин, который отмечает:

— По автопромышленности мы еще в 1929 г. были на 12 месте в мире. По количеству выпускаемых автомобилей сейчас занимаем уже 7 место; в 1933 г. СССР займет 5 место в мире по автопроизводству. Объем безрельсового транспорта возрос с 8 млрд. т/км в 1928 г. до 13 млрд. т/км в 1932 г. За годы первой пятилетки создана собственная мощная автопромышленность. Если в 1928 г. выпущено 824 машины, то в 1932 г. — около 30 тыс.

Число автолиний и их протяженность значи-

тельно выросли. В 1928 г. мы имели 265 линий, протяженностью в 14 582 км, а в 1931 г. — уже 582 линии, протяженностью в 35 255 км.

В течение 1933 г. автопарк должен возрасти по сравнению с 1932 г. на 50%. Рост автопарка вызовет рост общих вложений в автохозяйство. Понадобится новое гаражное строительство, не менее чем на 80 млн. рублей. Всего автопарк СССР переработает в 1933 г. около 28 000 млн. т/км и около 2 600 млн. пассажирокилометров. Это увеличит долю механизированного грузооборота местного транспорта на 20% и пассажирооборота на 11%.

Заключительное заседание съезда состоялось 13 января. Председателем ЦК союза шоферов избран т. Черемухин.

# ОБЕСПЕЧИТЬ ПОСЕВНУЮ ЗАПАСНЫМИ ЧАСТЯМИ

Идет посевная...

Десятки тысяч тракторов и автомашин заняты на посевной. Они работают на черноземы Украины и в песках Средней Азии, они пробиваются по весенней распутице проселков и по булыжнику шоссе от железных дорог, городов к совхозам и колхозам. Сталинградцы, харьковцы, путиловцы, импортные валлисы, катерпилеры и оливеры, Амо, нижегородские форды, ярославки.

Всякая машина может заболеть и составиться.

На посевной машины заболевают часто, и ремонт их является одним из важнейших условий успешного хода кампании. Но ремонт преобладает запчастей.

✱

В правлении ВАТО-Запчасти горячки посевной еще не чувствуется. Не чувствуется и большой напряженности будничной работы. Однако, это, по словам т. Розенкова, заведующего отделом снабжения ВАТО-Запчасти, объясняется просто.

Заводы непосредственно ВАТО-Запчасти выполнили 102% плана 1932 г. Есть как будто уверенность, что и план I квартала 1933 г. будет выполнен настолько же успешно. Уже оформлены все генеральные договора, заводы работают над заказами.

Но... небольшие заводы ВАТО-Запчасти, с одной стороны, держатся на устаревшем оборудовании и лишь с невероятным трудом справляются с производством большинства необходимых запчастей, в особенности теперь, когда на производство поставлен ряд новых деталей к нашим и импортным машинам. С другой стороны, они по своей мощности не могут охватить всей продукции. На заводах ВАТО-Запчасти размещено 50% всех заказов. Остальные заказы размещены на сотне заводов ГУТАП и Наркомтяжпрома. Это касается главным образом поковок и литых. Заводы ВАТО-Запчасти находятся в полной зависимости от заводов-поставщиков.

И тут-то выясняется, что заводы-поставщики работают намного хуже заводов ВАТО-Запчасти. «Благодаря» их участию суммарное выполнение плана по всем заводам составляет уже не 102 и не 100%, а лишь 84. Остался большой недодел.

Теперь нужно не только выполнить план I квартала (программа Наркомзема — 48 млн. руб.), но и заполнить недодел (22 млн. руб.). Директора заводов-поставщиков клянутся выполнить план. Насколько верны эти клятвы, покажет время. Прошлый год дает право не совсем доверять им.

Первые пятидневки 1933 г. не показали решительного перелома в производстве запчастей. Наоборот, уже и заводы ВАТО-Запчасти недополняют план. Так, завод им. Буденного (Москва) при относительно благополучной выработке пружин (97,5% программы) по шестерням сдал лишь 40% программы. Совершенно не изготавливаются 5 типов пружин (из 37), деталь А-687 для тракторов «оливвер» и 4 детали для катерпилеров.

Завод «Красный пролетарий» (Москва) к концу хозяйственного года вместо 2700 втулок и 5400 роликов для импортных тракторов сдал всего... 100 втулок и ни одного ролика.

Завод им. Компартии Германии (Москва) дал на 8000 меньше поршней для оливера, чем должен был дать согласно программе (23500), и 90% программы по поршням для валлисов. Из этих 90% 1/3 забракованы Сельхозснабжением.

Завод Трактородеталь (Саратов) выполняет план всего на 50%. На складах лежит на 70 тыс. рублей забракованных деталей.

Администрации заводов жалуются на плохое снабжение литьем и поковами. Однако, это далеко не единственная причина невыполнения плана. Например, заводы-поставщики сданы саратовскому заводу Трактородеталь 60—70% программы снабжения полуфабрикатами, а завод, как мы уже указывали, выполнил лишь 50% программы. Заводы не позаботились о

Сборка новых тракторов СТЗ на ст. Урючино (Ниже-волжский край)

Фото Афанасьева



форсировании снабжения и не сообщили во время о неполадках.

Заводы ВАТО-Запчасти сейчас реконструируются по проекту Гиривато. Необходимо отметить, что реконструкция, безусловно не соответствующая требованиям роста автотракторного парка, принуждает ряд цехов и заводов работать с перебоями. Таким образом нет никакой гарантии в выполнении заводами плана, на который в значительной мере опирается 100-процентное выполнение весеннего сева.

Но если с качеством работы заводов ВАТО-Запчасти можно было бы еще кое-как примириться, принимая во внимание их малую мощность и реконструкцию, то заводы-поставщики, принадлежащие различным объединениям Наркомтяжпрома, — ниже всякой критики.

Глававторостепенного станкового оборудования.

Стальсбыт вместо чугуна № 0 и 00, из которого отливаются поршни, снабжает заводы чугуном № 2 рыхлым, с раковинами, дающим огромный процент брака.

Завод Станколит прислал на «Красный пруд» 1475 поковок для втулок лишь к 1 декабря. Из них 160 оказались бракованными.

## ВОН ИЗ РАБОЧИХ РЯДОВ РАСХИТИТЕЛЕЙ АВТОМАШИН И АВТОЧАСТЕЙ

2 января с. г. на Горьковском автозаводе закончилось слушание дело по обвинению шайки преступников в количестве 35 человек (состоявших главным образом из автоработников завода: шоферов, отв. исполнителей, кладовщиков, включительно до начальника авторемонтной базы) в расхищении социалистической собственности. Суд вскрыл картину наглого хищения с завода деталей, узлов и целых машин. Тесно спаянная шайка бандитов сама и через подкупных лиц похищала с завода самые ходовые, драгоценные детали. Похищенные детали и целые машины продавались оптом и в розницу приезжавшим на автозавод разным гастролерам из автохозяйств городов всего Союза. Хищение деталей началось с момента выпуска заводом своей продукции. Бандиты пользовались своим служебным положением в целях хищения, да и охрана завода была поставлена неудовлетворительно. Украсть деталь с завода, мотор, даже целую автомашину — не представлялось трудным. Сам рабочий коллектив завода плохо знал постановления правительства об охране социалистической собственности.

Только на суде распухал клубок преступной деятельности воров, бандитов, варварски расхищавших социалистическую собственность.

Кто эти воры? Большинство из них в прошлом — лишенцы из кулаков и торговцев, случайно пробравшихся в рабочую среду. Все из подсудимых имеют в прошлом разные судимости. Вся эта шайка — чуждый рабочему классу элемент. Это классовый враг, издыхая в бессильном изнеможении, кусается из-за угла. Есть среди подсудимых и члены партии (8 человек), прикрывших партбилетом свои жульнические проступки.

Ко всему этому прибавляется еще и непригодность заводов для производства большого количества деталей. Так, детали для АМО-3 на заводах ВАТО-Запчасти не делаются совершенно. При всей выносливости амовских двух- и трехтоннок, без запасных частей они посевную кампанию как следует провести не смогут. Нет деталей и к СПА.

Картина, которую, пожалуй, никак не назвать отрадной. Несмотря на это, ВАТО-Запчасти спокойны.

— План будет выполнен, — говорят в правлении.

Хотелось бы, чтобы это было так. Однако факты говорят совсем иное. И во всяком случае для выполнения плана требуется не беспечный оптимизм, а напряженное внимание и работе заводов. ВАТО-Запчасть должна прислушаться к голосам извне.

Необходимо, чтобы автодорожная общественность поближе подошла к работе треста ВАТО-Запчасть. Посевная должна быть обеспечена запчастями.

Москва, 17/1 1933 г.

Юдол

После шестидневного разбирательства этого гнусного дела суд вынес приговор, по которому 9 главарей шайки подвергнуть расстрелу с конфискацией всего имущества, 22 человек — к 10 годам заключения в концентрационном лагере, каждого с поражением врав сроком на 5 лет по отбытии наказания и с конфискацией всего имущества, и 3 человек — к принудработам на 1 год.

Рабочий коллектив завода и рабочий класс всего края с полным удовлетворением принял приговор пролетарского суда. Отсутствие классовой бдительности при отборе работников на ответственные посты, чрезвычайно слабая массовая работа парт- и профорганизаций завода при проведении в жизнь и популяризации постановлений партии и правительства (в частности об охране социалистической собственности), бесстемность и отсутствие должного учета складского хозяйства и хозяйства завода в целом, — все это в большой степени помогло классовому врагу творить гнусное дело.

Этот процесс должен быть изучен всеми автохозяйствами и всеми автоработниками в отдельности, зачастую приобретающими детали машин «по левой», с улицы. Надо проверить свои ряды и избавиться от классово-чуждых элементов, мешающих построению социализма в нашей стране. Выше классовую бдительность, выше сознание неприкосновенности социалистической собственности — в этом залог успеха построения бесклассового социалистического общества.

Пост журнала «За рудем» при райсовете Автодора ГАЗ А. Нильдшова

# АВТОЗАВОДЫ ДОЛЖНЫ УДЕЛИТЬ БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ КАЧЕСТВУ МАШИН И ЗАПАСНЫМ ЧАСТЯМ

Весь Советский союз с напряженным вниманием следит за положением с запасными частями к тракторам. Напряженное состояние объясняется, главным образом, недооценкой этого вопроса со стороны наших тракторных заводов и отсутствием должной планировки.

Наши тракторные, а также и автомобильные заводы, и завод им. Молотова в частности, должны понять, что, выпуская автомашин, они обязаны полностью обеспечить снабжение их запчастями.

До сих пор завод им. Молотова не ставил и не ставит своей задачей изучить номенклатуру потребных запчастей, как для тех нескольких тысяч машин, уже выпущенных ГАЗом, так и для машин, собранных из деталей Форда нашими сборочными заводами в Москве и Канавино. Сейчас завод выполняет наряд Авторемснаба по предъявленной последней спецификации так называемого «комплекта запасных частей на 100 машин», составленного без какого-либо научно-технического обоснования.

Возьмем для примера переднюю ось — наиболее слабое место конструкции Форда в условиях наших дорог. Эта деталь (АА-3010) предусмотрена спецификацией в количестве 2 штук на 100 машин, тогда как по имеющемуся опыту потребуется минимум 20 штук; шкворни передней оси (дет. 3115 и 3116), которые идут на 1 машину по 1 штуке, предусмотрены по 400 штук, тогда как вполне достаточно было бы 120—160 штук. Продольная рулевая тяга (дет. 3305), сухарик (дет. 3320), сильно изнашиваемые в местах соединения и требующие несомненной замены, совершенно не предусмотрены спецификацией.

Совершенно не предусмотрена также ряд деталей, требующих несомненной замены как при ремонте, так и для поддержания машины в ходовом состоянии, как-то: 3328, 3326, 3327, 3385 и другие.

Очевидно, что, даже перевыполняя количественно эту спецификацию, ГАЗ не обеспечивает бесперебойную работу автопарка Союза.

Не менее важным вопросом современного советского автостроения является изучение качества выпускаемой продукции. К сожалению, автозавод не уделяет этому вопросу достаточного внимания, не организует тщательного изучения новых, только что выпущенных заводом машин на специальном автодроме (которого, кстати, на ГАЗе даже нет и в помине), не изучает запросы потребителей. Отзывы и проверка работы машин в автохозяйствах производится исключительно согласно заявлениям (рекламациям) потребителя. Аппарата выездной инспекции, которая ревизовала бы постановку ухода за машиной и инструктировала бы потребителя, на автозаводе нет.

Крайне целесообразна и жизненно необходима организация при наших автозаводах-гигантах небольших опытно-экспериментальных ремонтных заводов для восстановительного и

капитального ремонта машин, выпущенных заводом. При этом необходимо, чтобы:

1. Тщательно изучалось качество собственной продукции и износы отдельных деталей.

2. Могла быть выработана на основе практического опыта наиболее точная и отвечающая действительной потребности реальная номенклатура запчастей для капитального ремонта, на основе которой планировалось бы заводское производство последних.

3. Была проработана методология ремонта, т. е. установлены так называемые ремонтные стандарты, методы наиболее дешевого, быстрого и гарантирующего высокое качество ремонта.

4. Периодически готовились бы кадры ремонтных работников для рассылки в автохозяйства во все уголки Союза для постановки технически правильной, научно обоснованного ремонта.

У автозавода им. Молотова такая база, вполне оборудованная, с достаточной производственной площадью и хорошо сколоченными и квалифицированными кадрами, имеется под боком, — это 1-й автосборочный завод в Канавино.

Этот завод, сыгравший немалую роль в авторемонтной организации Союза, первый начавший превращение г. Горького в советский Детройт, в связи с непосредственной близостью ГАЗа утратил свое значение.

Однако имеющееся оборудование по сборке шасси и кабин и по окраске и эмалировке вполне может быть загружено капитальным ремонтом. Между тем переброска этого оборудования в другие города венду его частичной амортизации, а также связанных с монтажом дорогостоящих работ, нецелесообразна.

С другой стороны, близость завода к ГАЗу обеспечивает тесную связь опытно-экспериментального завода с его базой — заводом им. Молотова и дает возможность использовать лаборатории и оборудование ГАЗа для разрешения отдельных измерительных, технических и технологических задач, возникающих в процессе ремонта и его изучения.

Наконец, высококвалифицированные инженерно-технические силы ГАЗа могут оказать существенную помощь в направлении работы завода, установленном технических планов работы и разрешении отдельных технических вопросов.

Помимо опытно-экспериментального значения 1-го автосборочного завода, последний сможет обеспечить автопарк Горьковского края налаженным, технически грамотным и высококачественным ремонтом, до того момента, пока не будет построен запроектированный ремонтный завод Авторемснаба.

В настоящий момент вопрос о судьбе 1-го автосборочного завода находится на обсуждении дирекции ГАЗа и краевых организаций Горьковского края.

В. Родионов

# ИСПОЛЬЗУЕМ ВРЕМЯ ДО НАЧАЛА СЕВА ДЛЯ ПОДГОТОВКИ ДОРОЖНЫХ РАБОТ

В 1932 г. в большинстве республик, краев и областей автодорожцы активно участвовали в подготовке, организации и проведении дорожных работ с трудучастием населения и помогли дорожным органам правильно расставить на работах 11 млн. колхозников и единоличников. В результате в 1932 г. по Союзу силами трудучастия построено 28 тыс. км грунтовых дорог, т. е. вдвое больше, чем в 1931 г. Ряды передовых республик, краев и областей, перевыполнивших планы дорожных работ в 1932 г., — Чувашская, Кара-Калпакская АССР, Горьковский, Средневожский край, Ленинградская область — пополнились в 1932 г. Московской, Уральской областями, Северным краем, Грузинской, Армянской, Дагестанской и Якутской республиками.

Какие же задачи стоят перед автодорожскими организациями в настоящее время?

Автодор прежде всего должен помочь дорожным органам подготовить и организовать двадцатимиллионную массу сельского населения для участия в дорожных работах 1933 г. Успех выполнения дорожного плана 1933 г. будет в огромной мере зависеть от того, насколько широко и своевременно автодорожцы развернут разъяснительную массовую работу среди населения, помогут дорожным органам мобилизовать внимание сельских советов, районных, областных и краевых исполкомов, всей советской общественности и печати вокруг этой важнейшей хозяйственно-политической кампании.

Зимний период имеет решающее значение для дорожного строительства. В течение зимы необходимо полностью заготовить и подвезти к месту работ санным путем строительные материалы, развернуть строительство и ремонт искусственных сооружений, провести всю подготовительную работу к строительному сезону и, наконец, самое важное это своевременно довести до колхоза, бригады и отдельного исполнителя планы работ с указанием сроков их выполнения. Надо учесть, что и само население зимой имеет больше свободного времени.

Опыт работ прошлых лет показал, что зимний период почти совершенно не был использован. В 1930 г. план дорожных работ с трудучастием в течение зимы был выполнен по Союзу всего лишь на 25%, в 1931 г. на 5%, а в 1932 г. зимний период был упущен совершенно.

Гладвортранс РСФСР на 1 мая 1932 г. имел сведения о ходе работ только от 16 дортрансов из 26, причем результаты выполнения плана за I квартал были очень незначительны. Передовой Горьковский край на 1 мая выполнил годовой план лишь на 16% — это самый высокий процент. Ленинградская область — на 9%. Процент выполнения и в других республиках, краях и областях был еще ниже — Нижняя Волга — 3%, Западносибирский край — 2% и т. д.

В целом по Союзу план дорожных работ на 1 мая был выполнен всего на 8%. Только вплоть до лета благодаря успешно проведенному месячнику борьбы с бездорожьем удалось наверстать упущенное. Часть же республик, краев и областей, главным образом, вследствие слабого использования зимнего периода, не ликвидировала прорыв на дорожном фронте и имеет к концу года очень низкие показатели выполнения плана — Украина 27%, Нижняя Волга 25%, Восточная Сибирь 12% и т. д.

Чтобы не повторять ошибок прошлых лет, автодорожцы должны теперь же максимально использовать зимний период и полностью провести следующие главнейшие мероприятия, обеспечивающие выполнение плана работ.

Проверить работу дорожных органов в части использования зимнего периода и реальность составленных планов работ.

Добиться заготовки и вывозки строительных материалов к месту работ по санному пути до начала работ.

Добиться обсуждения планов работ в колхозах, на пленумах сельсоветов и довести утвержденные планы до бригады и исполнителей.

Содействовать организации сети курсов по подготовке бригадиров, сельских, колхозных, дорожных уполномоченных, уконтрактовать эти курсы лучшими автодорожцами.

Добиться обеспечения дорожных работ дежными и материальными средствами и инструментами.

Проверить, включены ли в производственно-хозяйственные планы колхозов, МТС и совхозов дорожные работы.

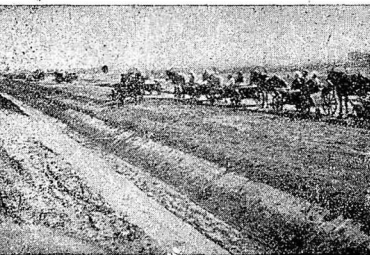
Добиться выделения правлениями колхозов, дирекциями МТС и совхозов, сельсоветами и райисполкомами вполне авторитетных ответственных лиц за дорожное строительство.

Уделить особое внимание изготовлению простейших дорожных снарядов местными силами и средствами.

Возглавить социальное соревнование и ударничество и стать инициаторами встречных планов.

Вот сжатая программа действий для всех автодорожских организаций в зимний период.

Г. Беляев



Участок дороги Чебоксары - Канаш, построенный в порядке трудучастия населения в 1932 г.

Из фотоальбома Чувашдортранса

# ЧТО МЕШАЕТ УЧАСТИЮ КИНО В ПОДГОТОВКЕ КАДРОВ

Двадцать пять километров звуковой фильм — вот та цифра, которая предусмотрена договором Автодора с трестом Техфильм.

Метод преподавания посредством звукового кино на Западе не нов, у нас он будет применен впервые. Иначе говоря, кинокурс Автодора будет не только большой работой, но и крупным экспериментом в данной области.

Метод кинопреподавания — наиболее сильный там, где приходится изучать скрытые процессы, ускользающие от нормального слуха и зрения. Звуковой кинематограф позволяет нам не только записать человеческую речь, но и дополнить эту речь изображением происходящих объясняемых процессов, снятых синхронно с речью лектора, а также пользоваться методом аналогии, впечатыванием в кадр мультипликации и т. д. Также возможно оживлять мертвые модели (объемная мультипликация), ускорять или замедлять движение (замедленная и рапид-съемка), окрашивать изображение.

Звуковое кино, так же как радио, позволяет нам усилить звук, или же сделать его тихим, разложить звук или акцентировать его. Кроме того есть еще один благодатный прием. В звуковом кино вполне допустима замена одного звука другим. Например, звук револьверного выстрела на практике не записывается на фонограмму, выстрел фальсифицируют, заменяют другим звуком, который при проекции создаст звук, подобный звуку выстрела из револьвера. Отсюда мы имеем возможность не только замены одного звука другим, но и создаем в преподавании особые лейтмотивы, помогающие усвоению предмета.

Техническим редактором курса с самого его рождения и по сие время является профессор Е. Чудаков. Надо заметить, что профессор Е. Чудаков не являлся только редактором, инспектирующим сценарный материал, роль профессора Е. Чудакова была во много раз глубже и плодотворнее. Он многим помог творчески сценаристам.

Работа над сценарным материалом, т. е. работа над чертежом всего кинокурса, успешно доведена до конца. Кинофабрика, которым дали заказ на приготовление звуковых лекций, получили из рук треста Техфильм апробированные сценарии, подвергнутые тщательной критике, прошедшие методсовет Автодора. Большинство сценариев кинокурса представляют собой новые интересные и ценные искания в области педагогики и кинематографии. Важная работа, крупный эксперимент, а самое главное, большой политической значимости дело сдано на фабрику.

Сдано на кинофабрику. Сдано не сейчас, а много времени назад. Например, «Электрооборудование» сдано шесть месяцев назад, «Двигатель» — три месяца. Остальные сценарии снимаются не в Москве, и их участь трудно. Будем говорить только о двух фильмах автодорского цикла — об «Электрооборудовании» и «Двигателе», тяжелые роды коих происходят в Москве, на Потылихе, где высится большое железобетонное здание, построенное по по-

следнему слову кинематографической техники. Это — кинофабрика Союзкино.

В этом здании происходят странные вещи. По договору с Автодором, фабрика должна иметь уже часть готовой продукции. Готовой! Но на сегодняшний день нет ни одного метра снятой пленки. До сих пор не начаты съемки. Все есть: сценарии есть, деньги есть, но... дела нет.

По картине «Электрооборудование» подготовительный период вырастает до пяти с половиной месяцев — срок, немалый даже для художественной картины, а для технической — просто легендарный. Такой прорыв произошел по вине дирекции кинокурса, а также и дирекции фабрики. Когда проследишь всю работу по этим картинам, то создаешь впечатление пестрой кинофеерии, и приходишь к грустному убеждению о несерьезном отношении работников к поставленным перед ними задачам.

Сначала было так: «Электрооборудование» было разбито на две серии. Первая серия была готова на много раньше и сдана в производство режиссерам Эльяшеву и Нижнему. Режиссеры молодые, картину ставят первый раз. Консультант фильмы инж. И. Дюмулен через некоторое время получил режиссерский вариант, т. е. раскадрованный сценарий. И Дюмулену пришлось перечеркнуть сценарий и написать: «съемке не подлежит». Такая надпись была вызвана тем, что режиссеры не учли и не поняли своих функций. Сценарий, прошедший редактор, утвержденный методсоветом Автодора, они меняли, переделывали, не согласовав свою работу с консультантом.

Это создало прорыв по первой серии «Электрооборудования». По второй серии, которую ставят режиссеры В. Альтшуллер и Н. Богданов, прорыв состоялся из-за другой, не менее странной причины. В работе над курсом с самого начала по настоянию директора была учреждена должность главного режиссера. Но функции этого главного режиссера были крайне туманны и вряд ли понятны самому директору. Эта должность помогла творчеству режиссеров второй серии так же, как палка, сунутая в колеса экипажа.

Ясно, что такая работа не стимулировала режиссерскую выдумку, а скорее создавала тормоз.

Что касается фильма «Двигатель», то тут дело еще печальнее. Несмотря на то, что фабрика получила готовый сценарий еще три месяца назад, до сих пор сценарий фактически лежит в ящике стола.

В данное время можно надеяться, что дело, двигающееся такими медленными темпами, наконец войдет в нужный ритм. Создан комитет содействия в составе гг. Н. Бухарина, Шумяцкого и проф. Е. Чудакова.

Все это заставляет думать, что крупное, исключительно важное дело не заглохнет и мы действительно в скором времени убедимся в правильности метода кинопреподавания.

Н. Родендорф



# КАК ГОТОВИТЬ ШОФЕРОВ НА БАЗАХ АВТОДОРА

## Оборудование учебных классов и лабораторий на курсах по подготовке шоферов

 С  
Т  
А  
Т  
Ь  
Я 2

Рациональное оборудование учебных помещений классов, кабинетов и лабораторий играет существенную роль в подготовке квалифицированных шоферов. Но, к сожалению, мы должны отметить, что этому оборудованию со стороны учебных заведений, готовящих шоферов, уделяется зачастую очень мало внимания. Обычно на пути к созданию надлежащих условий для учебы лежат препятствия общего порядка, — в первую очередь непони-

Авокурсы должны иметь свое собственное помещение, достаточной кубатуры, с гаражем и всеми необходимыми подсобными помещениями.

В случае отсутствия подходящего помещения лучше курсов не открывать вовсе и не подготавливать недоучек, приносящих лишь вред автотранспорту.

Как минимум, вне зависимости от пропускной способности курсов они должны иметь:

1. Два класса, площадью — каждый не менее 60 кв. м.
2. Одну монтажную лабораторию.
3. Одну регулировочную лабораторию.
4. Один класс слесарного дела.
5. Один учебный гараж.

Исходя из принципа максимальной увязки теории с практикой, классы должны быть оборудованы так, чтобы преподаватель имел под рукой все необходимое для иллюстрации теоретической части автодела.

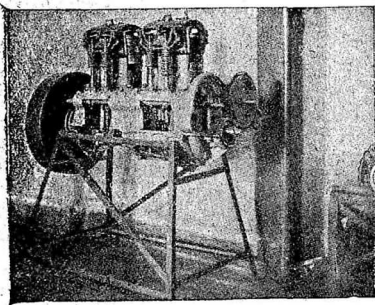
Это значит, что класс должен иметь в совершенно достаточном количестве чертежи, деревянные модели, отдельные части и механизмы автомобилей и проч. учебные пособия.

Не следует загромождать классы (как это часто бывает) изданным количеством всякого автомобильного барахла и увешивать стены сплошь таблицами чертежами, лозунгами, превращая классы в музей.

Излишнее количество экспонатов, в особенности на стенах впереди обучающихся, только рассеивает их внимание и отвлекает от преподавателя.

Какие же основные учебные пособия должны находиться в классе? Совершенно необходимо в классе иметь 2—3 мотора, установленных на подставках, причем один из них должен быть обязательно в разрезе. Очень желательно иметь один мотор основной советской марки (Форд).

Кроме моторов, в классе должны быть сосредоточены отдельные детали автомобильного шасси, помещенные на стеллажах и подставках, причем каждая деталь должна де-



Модель разрезного мотора на подставке.

Фото Яков

мание того, что специфика подготовки шоферов требует очень внимательного методически продуманного подхода, основанного на максимальном насыщении занятий практикой и активном методе преподавания.

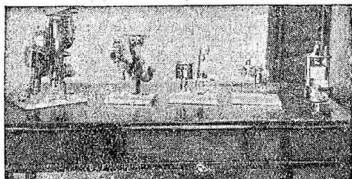
Как обычно создаются курсы и школы шоферов, особенно в автоторовских организациях?

Арендуется в какой-либо школе 2-й ступени класс (в лучшем случае два), в классе вешается комплект чертежей и деревянных моделей, занимается преподаватель из числа старых шоферов и «курсы» приступают к учебе.

Прямим следствием этого кустарного подхода к подготовке шоферов является отрыв теории от практики, процветание лекций, словесности, чрезвычайно туго воспринимаемых курсантами, оторванными от непосредственного зрительного и осязаемого ощущения тех деталей и механизмов, которые они изучают.

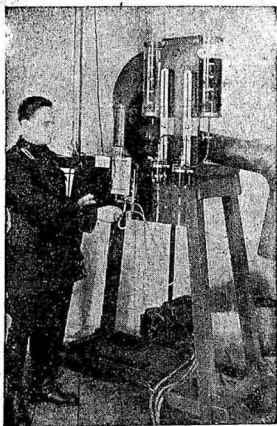
\*\*\*

Первым и основным условием для правильной постановки учебы является наличие у автокурсов помещения, обеспечивающего нормальные занятия.



Разрезные модели карбюраторов и приборов питания

Фото Яков



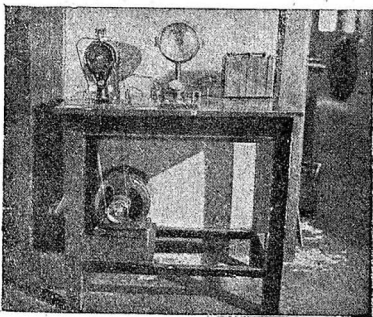
Установка „прозрачных“ карбюраторов  
Фотолaborатория НАТИ

жать на своем постоянном месте, обозначенном соответствующей надписью.

Стеллажи и подставки следует располагать таким образом, чтобы они были вне поля зрения обучающегося лучше всего сади и по бокам учебных столов.

Чертежи и таблицы обязательно должны быть наклеены на фанеру или картон и храниться в особой пирамиде.

Вывешивание чертежей и таблиц на стенах можно практиковать только в соответствии с проходной программой, например если группа проходит карбюрацию, то соответствующие



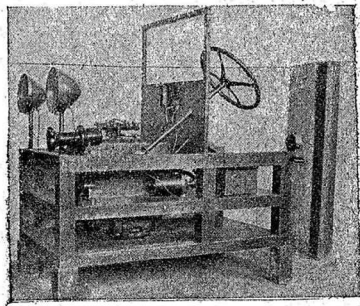
Столик с автомобильной зарядной станцией  
Фото Яков

таблицы и чертежи могут висеть на видном месте для самостоятельной проработки курсантами в перерыве между занятиями.

Особое внимание следует уделить снабжению класса необходимыми пособиями по труднейшим разделам курса автодела,— карбюрации и электрооборудованию.

Необходимо помнить, что эти разделы курса с наибольшим трудом воспринимаются курсантами, и поэтому необходимо приложить все усилия для того, чтобы облегчить усвоемость путем показа необходимых экспонатов.

Карбюрация должна быть, как правило, представлена типами карбюраторов Zenit, Ford-Zenit, карбюратор Амо и др., применяющимися на советских машинах, причем эти типы карбюраторов должны быть в двойном комплекте,— один в разрезе, другие целиком для разборки и сборки. Совершенно не требуется,



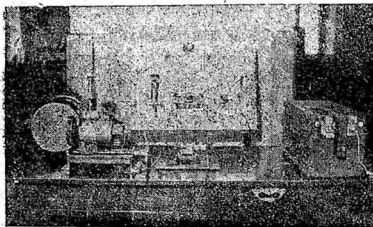
Столик с электрооборудованием Форда  
Фото Яков

чтобы в классе находились карбюраторы-уникумы.

Чрезвычайно ценным пособием для прохождения курса карбюрации является установка прозрачных карбюраторов, выпускаемых институтом НАТИ. Эта установка позволяет наглядно демонстрировать обучающимся сложнейшие процессы, происходящие в карбюраторах разных систем.

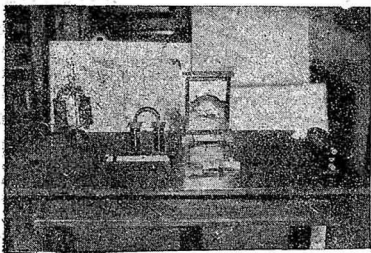
Наиболее затруднительным для оборудования классов является раздел зажигания и электрооборудования. Не говоря уже о трудности подыскания соответствующих экспонатов, в виде комплектов приборов электрооборудования машин отечественного производства, которые в обязательном порядке должны быть на автокурсах, трудность заключается еще в том, что здесь нужно проявить максимум изобретательности и инициативы, чтобы изготовить экспонаты, которые «доходили» бы до курсанта.

За недостатком места мы укажем только на главнейшие экспонаты, которые должны быть приобретены и сделаны силами курсов для прохождения раздела зажигания и электрооборудования.



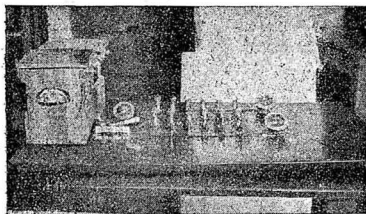
Столик с приборами испытания динамомашины и стартера

Фото Яков



Стол для намагничивания магнетов

Фото Яков



Столик с приборами для лабораторных работ по автомобильной электротехнике

Фото Яков

Занятия в области элементарной электротехники, необходимой каждому шоферу, должны обязательно сопровождаться демонстрацией простейших опытов на приборах. Поэтому в классе должны быть: набор магнитов, учебные вольтметры и амперметры, разборные электромагниты, приборы по электромагнетизму, индукционная катушка Румкорфа, магнитные стрелки, гальванические элементы и прочие простейшие физические приборы, необхо-

димые для прохождения элементарной электротехники. Кстати сказать, эти приборы можно сравнительно легко достать на рынке, но почему-то в большинстве автокурсов они не имеются.

Для прохождения зажигания обязательно необходимо иметь несколько магнето «Бош» и «Синтилла». Другие системы магнето, в виде «Дикси», «Эйзман» и т. д., не употребляемые в настоящее время, лучше не демонстривать. Учебные магнето могут быть совершенно годными к эксплуатации, но желательно с полным комплектом всех частей, так как для обучающихся мало зрительного впечатления, необходимо дать возможность если не каждому обучающемуся, то хотя бы группе в 5—7 человек разобрать и собрать магнето, для чего желательно иметь специальные верстаки (рабочие места), где бы находились эти магнето, их схемы и весь необходимый набор инструмента для их разборки и сборки.

Аккумуляторное зажигание и электрооборудование должны быть представлены в классе специального оборудования столиками: например столик зарядки аккумулятора легко сделать силами учебного персонала курсов. Он состоит из автомобильной динамомашины (например, Форд), приводимой в действие небольшим моторчиком переменного тока, стеклянного 6-вольтового аккумулятора, амперметра и нескольких радиоклемм.

Сравнительно труднее изготовить стол электрооборудования «Форд» или «Бош», но при наличии инициативы и желания и эта задача может быть с успехом разрешена.

Такой стол состоит из полного комплекта деталей и приборов электрооборудования и зажигания, соединенных между собой проводкой и приводных в действие от электромотора.

В случае отсутствия необходимых натуральных частей электрооборудования, такой стол может быть выполнен в виде монтажной схемы с фальшивыми деревянными приборами и фальшивой проводкой, присоединяемой к зажимам, расположенным на деревянных приборах. Такой стол также может принести большую пользу при прохождении схем электрооборудования.

Вообще говоря, автокурсам всячески рекомендуется делать самим отдельные части и механизмы в увеличенном масштабе из дерева для наглядного показа. Так например желательно иметь: деревянный прерыватель размером с обеденную тарелку, реле, распределительную головку и пр. детали, демонстрация которых в натуральном виде, благодаря малым размерам, затруднительна.

Таково в кратких чертах основное оборудование, необходимое для прохождения курса электрооборудования и зажигания. Мы здесь не упоминали о прочих необходимых экспонатах, как-то: образцах аккумуляторов, пластин, наборе лампочек, свечей и т. д., помимо тех экспонатов они также должны быть в классе в достаточном количестве и храниться в полном порядке.

Если позволяет помещение, то лучше всего организовать отдельную лабораторию автоэлектротехники, где и сосредоточить все необходимые экспонаты.

(Продолжение следует)

А. Штейнер

# БОЛЬШЕ МЕСТА АВТОЭКСПЛУАТАЦИИ

Напряженные темпы нашего народного хозяйства и все усиливающийся товарооборот требуют максимальной нагрузки автотранспорта. Но данные Судотранса говорят о том, что установленные высокие нормы использования машин далеко не всегда осуществляются.

Значительное недоиспользование Союзтрансом плана авто-гужеперевозок (недовыполнен на 33,6% за 9 месяцев 1932 г.) объясняется главным образом падением коэффициента использования собственного автопарка.

Причины недостаточной эксплуатации различного автопарка при его неуклонном росте хорошо известны. Это обезличка, срыв строенной езды, невыполнение принципов хозрасчета и шести условий т. Сталина, отсутствие запасных частей и деталей, плохая организация авторемонта, плохая организация труда, срыв дисциплины.

Недавно проведенный 2-й всесоюзный конкурс оздоровления автопарка дал возможность выявить органические дефекты даже тех хозяйств, которые выступили на конкурсе с сравнительно хорошими показателями.

Энергично готовясь к конкурсу, выступая с большими достижениями, 1-я Московская автобаза Союзтранса вынуждена была все же продемонстрировать крайне плохую обеспеченность запасными частями и ремонтным материалом. Частично автобаза освобождается от импортных запасных частей тем, что сама изготавливает к автомобилям США, Бюссинг и Грефф-Шифт запасные части. Налажено производство чугунных и алюминиевых поршней для Бюссингов и Грефф-Шифт.

Но массовое производство упирается в недостаточность и сильную изношенность станкооборудования и объясняется также незаконченностью строительства новых мастерских автобазы.

Крупный Бахметьевский парк (Москва) решил принять участие в конкурсе, несмотря на довольно плохие показатели работы. У него машины из-за плохого ремонта имеют 580 часов простоя на личия. На 123 ходовых машинах в парке насчитывается 112 срывов строенной езды и 135 прогулов. Между тем уволено за прогулы только 15 человек.

К началу конкурса этот парк подтянулся. Его коэффициент использования машин равнялся 70. Во второй декаде ноября коэффициент дошел до 67%. В декабре наблюдается дальнейшее снижение по всем показателям по сравнению с ноябрем.

Итоги конкурса показывают, что наряду с автохозяйствами, повышающими из декады в декаду коэффициент использования парка (гараж Огиза, автобусный парк Ленкомтранса, Тамбовская контора Союзтранса, Гомельский автопарк, Саратовский автопарк Союзтранса), имеются автохозяйства, в которых систематически снижается коэффициент использования парка. Это говорит о том, что закреплению достижений, имевшихся к началу конкурса, далеко не везде было уделено должное внимание.

Конкурс дает возможность характеризовать состояние лучших авторемонтных мастерских Москвы и СССР, которые в количестве 83 бы-

ли допущены по своим лучшим показателям к соревнованию. По данным, 20 мастерских, участвовавших в конкурсе, использование станков составляло в среднем 78,6%, в дальнейшем использование поднялось до 83%. Но все же недогрузка станков налицо.

Это очень важное обстоятельство. Мы знаем, что дирекции автопарков сходятно ссылаются на объективную причину малой эксплуатации машин — слаба, мол, авторемонтная база. Оказывается, наличная ремонтная база полностью не используется.

Данные конкурса показывают, что срывы строенной езды по Москве снижаются, но все же держатся на высоком уровне. Значительное количество срывов строенной езды происходит по неважной причине — прогулы, неправильная организация труда и т. д.

Плохая борьба с обезличкой, срыв строенной езды, недостаточное проведение хозрасчета сказываются на большом количестве аварий в автохозяйствах. По 30 автохозяйствам, участвовавшим в конкурсе, количество аварий увеличилось в ноябре. Вот цифры: 43 аварии в I декаде, 47 — во II и 83 — в III декаде. Правда, увеличение аварийности следует отчасти отнести к северному состоянию дороги в конце ноября (гололедице). Но эти цифры заставляют бить тревогу.

Текущая рабочая сила по 30 автохозяйствам значительна, 5,8% в I декаде ноября, 8,4% во II декаде и снижение до 6,91% в III декаде. Особенно велика текучесть рабсилы в трех крупных московских автобазах.

Прогулы сократились — с 0,92% до 0,62%. Сказывается воздействие правительственного постановления о борьбе с прогулами.

\*\*\*

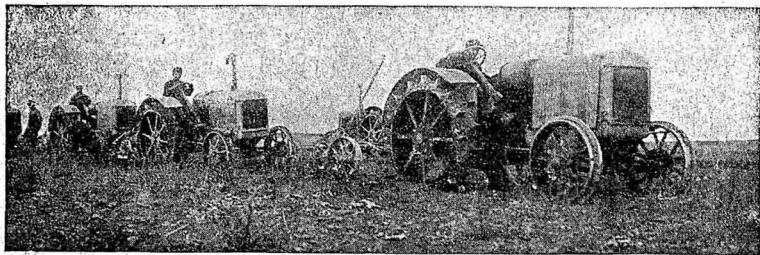
Конкурс показал, как много можно сделать в улучшении организации автохозяйства, если дирекция и общественность хозяйства берется за это всерьез. Взять например 1-ю Московскую автобазу Союзтранса. Свой траншплан она выполнила к 16 декабря на 98,1%. Автохозяйство, его ремонтный цех, как и отдельные автоколонны, находятся на хозрасчете, что дает возможность контроля рублем.

Автобаза за последнее время достигла хороших результатов в организации эксплуатации машин. Введено диспетчерское обслуживание машин. Машины работают по определенным маршрутам. Хозрасчетом охвачено 86% всех производственных рабочих. Созданы комсомольские посты и посты инженерно-технических работников. Созданы 2 бригады для выяснения причин задержки машин в ремонте. Ударничеством охвачено 200 грузчиков, 190 шоферов, 150 слесарей, 119 служащих. Обращено внимание на улучшение культурно-бытового положения рабочих, особенно ведущих профессий.

Примеру 1-й Московской автобазы Союзтранса должны последовать и другие автохозяйства. Поменьше ссылок на объективные трудности, побольше настойчивости в преодолении их.

М. Соломонов

# КАК РЕМОНТИРОВАТЬ ТРАКТОРЫ



Выезд тракторов в поле (Вардинский район)

Союзфото

К весеннему севу 1953 г. нужно привести в боевую готовность около 150 тыс. тракторов. Выполнение этой задачи ложится не только на высококвалифицированных кадры тракторных ремонтных рабочих. Более 200 тыс. новых водителей — в основном трактористы — в этом году столкнутся с новым для них делом — ремонтом.

Оп. свая в ряде статей ремонт тракторов, нашей задачей является познакомить новые кадры рабочих с ремонтным инструментом, способами выявления неисправностей и выполнении отдельных монтажно-ремонтных и регулировочных операций.

Тема «ремонт тракторов» разбивается на следующие статьи: 1) разборка, проверка, осмотр, 2) ремонт мотора, 3) ремонт передаточных ходовых и несущих механизмов, 4) регулировка.

## Разборка тракторов

Разбирая трактор на части перед ремонтом, обыкновенно стремятся снять целиком отдельные группы механизмов (муфта сцепления, кривошипный механизм и т. д.), не разбирая их подетально. Для этого сначала освобождают трактор от наружных частей, препятствующих отделению нескольких групп, объединенных в одно целое. Чаще всего разборку начинают с отделения мотора от передаточных ходовых и несущих механизмов. После отделения мотора ходовые и несущие механизмы освобождаются от передаточных, а сам мотор разбирается на отдельные группы частей.

Разбирая тракторы фордзон, ФП и кейс, можно отделить мотор от передаточных механизмов, отвернув болты, стягивающие фланцы

кожухов. При дальнейшей разборке тракторов фордзон и ФП можно снять группу кривошипного механизма, вентилятор, муфту сцепления и механизм переключения скоростей, не производя их разборки. Также и у других марок тракторов ряд механизмов снимается как одно целое. Например у тракторов интернационал, СТЗ, ХТЗ можно вынуть целиком коробку скоростей. У трактора катерпиллар без разборки снимается группа рулевых муфт. Однако съемка некоторых групп механизмов у всех или у ряда марок тракторов без разборки этих механизмов на подгруппы невозможна. К таким группам относятся распределительный механизм, дифференциал (для всех марок тракторов), коробка скоростей (за исключением интернационала, СТЗ, ХТЗ) и некоторые другие.

Имея это в виду при разборке трактора на группы механизмов, отнюдь не следует допускать подетальной разборки даже тех групп механизмов, которые не могут быть сняты целиком. Здесь следует по возможности удалять сразу ряд деталей, связанных в одно целое. Так например, разбирая распределительный механизм у трактора клетрак, можно снять целиком валик коромысел с пружинами и коромыслами. При разборке коробки скоростей у трактора Катерпиллар-60 можно вынуть целиком с шестернями, втулками и подшипниками нижний валик.

На рис. 2 представлен мотор, отделенный от передаточных механизмов. Из этого рисунка видно, что сняты капот, топливный бак и балансирующая рессора.

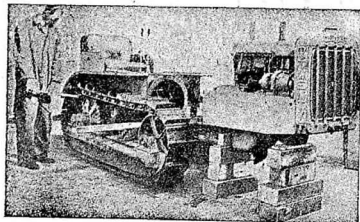


Рис. 1. Отделение мотора от передаточных механизмов

Каждая из групп механизмов трактора, освобожденная от посторонних частей, может быть разобрана — подетально. К сожалению, обширность материалов не позволяет нам подробно остановиться на описании разборки отдельных марок тракторов или какой-либо одной марки. Поэтому мы здесь ограничимся рядом наиболее существенных указаний.

Прежде всего, разбирая трактор, нужно помнить о том, что его части легко повредить и поломать.

Это предупреждается обычно применением специальных съемников различных типов для стигания шестерни, зубчатых колес, шариковых и роликовых подшипников. Рис. 3 и 4 иллюстрируют применение съемников подобного типа.

Наряду с этими съемниками применяются и другие. Весьма интересен и прост по конструкции съемник, представленный на рис. 5. Этим съемником пользуются для удаления поршневого кольца из поршня тракторов фордзон и ФП. Разрезной стержень А съемника вставляется внутрь поршневого пальца, после чего винт В затягивается до тех пор, пока половины стержня А плотно не прижмутся к стенкам поршневого пальца. Прделав это, поворачивают палец внутри поршня вместе со съемником за рукоятку, пропущенную через головку В. При поворачивании пальца его вытягивают из приливов.

На рис. 6 представлен съемник поршневых колец. Пользование этим съемником понятно из рисунка.

Рис. 7 и 8 изображают пользование специальным съемником для удаления пружин клапанов распределительного механизма и муфты сцепления маховика.

Многие из частей трактора, в частности марки «Катерпиллар» устанавливаются под прессом. Поэтому их съемка при разборке перед ремонтом может быть успешно достигнута лишь применением специального ручного гидравлического съемника.

При употреблении этого пресса для различных работ надо помнить, что его действие будет нормальным лишь в тех случаях, когда сам пресс будет расположен совершенно горизонтально, а рукоятка его будет вверху. Точно так же важно, чтобы пресс был наполнен чистым легким моторным маслом. Наполнение пресса маслом производится через отверстие, прикрытое снизу отпускового краника шестигранной пробкой.

Пресс приводится в действие путем передвижения рукоятки I до отказа вверх и вниз. Успешность пользования этим прессом обеспечивается правильным подбором к нему сменных частей.

Рис. 9 изображает удаление и запрессовку пальцев цепи гусеничного полотно.

Этот же пресс при соответствующей замене частей может также служить для других сборочно-разборочных работ по монтажу тракторов «Катерпиллар». Не исключается возможность применения этого пресса для общих работ в мастерской, конечно при применении соответствующих добавочных частей.

Разбирая трактор, очень важно не спутать однородные детали (болты, клапаны, кольца и т. д.).

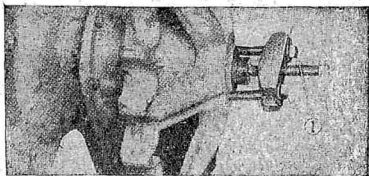


Рис. 2. Съемка ведущего зубчатого колеса гусеничного полотно. 1 — съемник

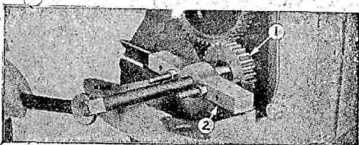


Рис. 3. Съемка распределительной шестерни коленчатого вала. 1 — шестерня, 2 — съемник

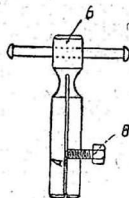


Рис. 4. Съемки поршневого пальца. — А стержень, Б — головка, В — стоперный болт

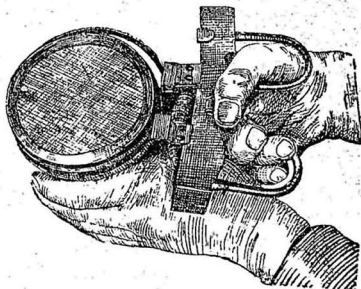


Рис. 5. Съемка поршневого кольца

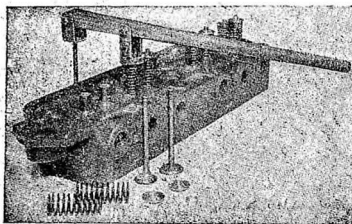


Рис. 6. Съемка клапанной пружины специальным приспособлением

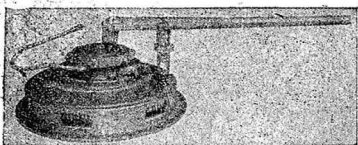


Рис. 7. Удаление пружинной муфты сцепления

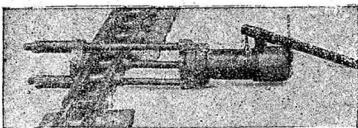


Рис. 8. Удаление пальца цепи гусеничного полотна

Возможность этого явления исключается правильным нанесением межек на поверхность деталей. Так например, верхнее поршневое кольцо каждого поршня должно иметь с верхней своей торцевой стороны один керн или одну метку напильником. Второе кольцо следует отметить двумя кернами; третье — тремя и т. д. Поршень, шатун и палец первого цилиндра накерниваются одним керном, а поршни, шатуны и пальцы второго, третьего и четвертого цилиндров двумя, тремя и четырьмя кернами.

Точно также накерниваются пальцы, замочные пробки, крышки подшипников, клапаны, толкатели и другие части.

После детальной разборки и нанесения меток на однородные детали все части должны быть очищены от грязи, масла и нагара, тщательно осмотрены и проверены.

### Осмотр и проверка частей

Осмотром и проверкой частей определяется их неисправность, а следовательно устанавливается возможность применения того или ино-

го способа ремонта. Отсюда можно сделать вывод, что осмотр и проверка предшествуют успешности и качеству ремонта. Если будет допущена ошибка при проверке, то и ремонт будет неправильным. Поэтому на осмотре и проверке деталей мы остановимся более подробно.

Осмотр блока начинают с цилиндров, имея целью обнаружить трещины и задиры на рабочей поверхности. Осмотрев по очереди каждый из цилиндров, производят замер их с помощью индикатора. При этом устанавливают потерю окружности (эленность), конусность и выработку.

Результаты всех этих измерений заносятся в таблицу.

Окончив замер цилиндра, осматривают гнезда клапанов, также начиная с первого гнезда (по ходу трактора) и кончая последним. При осмотре гнезд клапанов обращают внимание на их износ. Для этого прибегают к следующему способу: в гнездо вставляется работающий в нем клапан; если клапан слишком глубоко садится в гнездо, то это указывает, что гнездо (а может быть и клапан) сильно сработано.

Клапанные втулки проверяются также с помощью клапанов, которые вводятся поочередно каждый в свою втулку. Сильный люфт свидетельствует об износе клапанной втулки. Необходимо иметь в виду, что люфт может указывать и на износ клапанной ножки. Для того, чтобы не было ошибки, следует убедиться в том, что ножка клапана не сработана.

На износ коренных подшипников указывает полное отсутствие или наличие незначительного числа прокладок.

При осмотре подшипников может оказаться, что отстал баббит или поверхность подшипника повреждена при разборке. Особое внимание в процессе осмотра подшипников следует обращать на их борта. Так, у трактора фордзон третий (бортовой) подшипник должен быть проверен специальным шаблоном. Изношенный или попорченный баббит указывает на необходимость заливки.

При наружном осмотре блока могут быть обнаружены трещины, пробои и изломы. Эти неисправности указывают на необходимость ремонта блока сваркой, или на замену его новым в зависимости от места, характера и вида повреждения.

Коленчатый вал перед ремонтом тщательно проверяется с помощью индикатора. Проверка коленчатого вала сводится к измерению шатунных и коренных шеек и к проверке вала с целью определения кривизны.

Наряду с этими измерениями важно произвести проверку вала и установить, нет ли в нем кривизны.

Лучше проверку вала на прямолинейность коренных шеек производить непосредственно на прессе. При этом можно сразу же произвести и правку вала.

Пошатав шатун на поршневом пальце, можно определить зазор пальца. Однако, при этом надо иметь в виду, что поперечную игру пальца легко спутать с боковой игрой.

## Своевременное окончание ремонта тракторов и выполнение плана производства запасных частей являются важнейшими боевыми задачами, определяющими успешное проведение посевной кампании первого года второй пятилетки.

Проверку пальца на его износ можно произвести с помощью круглоизмерителя, универсальным индикатором или даже простым микрометром.

Шатуны обыкновенно проверяются с помощью специальных приборов. Однако не исключается возможность проверки их и универсальным индикатором.

Измерение поршня (рис. 10) производится в плоскости, перпендикулярной пальцу, и в плоскости пальца. Этим измерением устанавливается эллипсность. Сравнивая результаты замера в плоскости, перпендикулярной пальцу с нормальным размером поршня, можно установить его износ.

Обыкновенно измерение производится у поршня и в нижней части его. Также полезно промерить поршень несколько ниже и выше пояса пальца.

Производя замер поршня, очень важно не забыть промерить отверстия в бабышках и канавки поршневых колец. Для измерения отверстий в бабышках поршня может быть успешно использован универсальный индикатор Старрет.

Канавки поршневых колец изнашиваются по высоте. При этом износ канавки происходит меньше у ее дна и больше у наружных краев, вследствие чего изношенная канавка не имеет прямоугольной формы, а представляет собой коническое углубление. Такой износ трудно точно определить каким-либо из существующих способов. Пожалуй, лучшим способом будет измерение с помощью точного штангенциркуля. Штангенциркулем канавку измеряют у дна, в середине ее и у самого края.

Контроль поршневых колец обыкновенно осуществляется с помощью микрометра и щупа. Микрометром замеряется толщина кольца в 2, 4 или 6 местах по окружности. Щупом промеряется зазор в замке кольца.

Проверяя кулачковый вал, прежде всего следует убедиться, не скручен ли он.

Все сказанное в отношении осмотра и проверки важнейших деталей также распростра-

Рис. 9. Измерение цилиндра с помощью индикатора

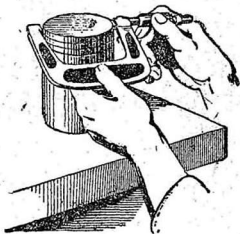
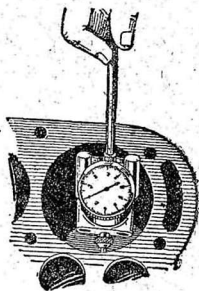


Рис. 10. Измерение поршня микрометром

няется и на все другие трущиеся части. Поэтому описывать проверку и осмотр частей прочих механизмов тракторов мы не будем.

Г. Демин

## КОНКУРС НА ЛУЧШУЮ МАШИНО-ТРАКТОРНУЮ МАСТЕРСКУЮ

Московский совет Автодора совместно с московским отделением Трактороцентра, профсоюзом и другими организациями объявил конкурс на лучшую машинно-тракторную мастерскую, который продлится до весны.

Основные показатели для участников конкурса — это своевременный плановый ремонт тракторного парка, введение строгого жорачета, развертывание соцсоревнования и ударничества и т. д.

Почти все 13 МТМ Московской области включились в конкурс, а вместе с ними и автодоровские организации, существующие в каждой машинно-тракторной мастерской.

Московский Автодор выпустил обращение ко всем рабочим и ИТР машинно-тракторных мастерских, колхозов и совхозов. Райсоветы посылают в МТМ своих уполномоченных (Калинин, Бежецк). В ближайшее время на местах организуются совещания по вопросу о работе МТМ.



# В СОВЕТСКОМ ЛЕГКОВОМ АВТОМОБИЛЕ МЫ ДОЛЖНЫ ЕЗДИТЬ НЕ ХУЖЕ,

## ЧЕМ В БУРЖУАЗНОМ

30 декабря, в 7 часов вечера, с площадки Горьковского автозавода им. Молотова отправилась в Москву колонна в 50 автомашин для встречи второй пятилетки.

К пробегу приготовились буквально в два дня. Колонна состояла из первой партии только недавно технологически освоенных 25 легковых машин и 25 грузовых машин, только накануне сошедших с конвейера. Такой пробег являлся чисто рабочим пробегом, проверявшим стойкость ГАЗовской машины на деле, машины «как она есть».

Мы двинулись сплошь по ледяной коре. Безобидные летом, бесчисленные владимирские холмы превратились сейчас в ледяные горки, ежеминутно грозящие машине огромной опасностью, скатиться под обрыв. В некоторых слишком рискованных местах, поворачиваясь только на метр в сторону от голого льда, мы попадали буксующими машинами в густой снег. Кое-где растаявший лед придавал дорогам осенний вид непролазной грязи.

Автомобильные «волки», опытнившие шoferы, механики и инженеры, участвовавшие в пробеге, утверждают, что такой трудной дороги, как в этот раз из Горького в Москву

они не встречали за многие годы своей автомобильной практики.

Машины двигались, главным образом, в темноте и ночью. Вязниковские автодорожцы преспокойно спали, не потрудившись в опасном месте, под самыми Вязниками, поставить дежурного для предупреждения. И три машины, в том числе две легковые, свалились в пропасть, наклоном, примерно, в десять метров. С помощью пожарной команды и крепких канатов машины были вытянуты... И каково было удивление, когда, получив необходимое равновесие и почувствовав «почву» под ногами, оставшие машины ГАЗа взяли полный газ и побежали догонять голову колонны.

Из Горького вышло 50 машин. И в первую ночь второй пятилетки, в ночь на 1 января, от 12 до 2—3 часов в Москву пришли в полном порядке 49 машин. Одна грузовая машина вернулась на своем ходу обратно в Горький, так как после тройного «сальто-мортале» на льду шоферская кабина была немного побиита, и вице-командор решил не показывать ее в Москве в таком неприличном виде...

Такой результат рабочего пробега ГАЗовских машин в условиях гололедицы надо признать блестящим.

Первая партия легковых машин показала себя в общем с самой лучшей стороны. К недостаткам легковой машины в части работы самого ГАЗа можно отнести сильные скрипы кузова, небрежную шпильковку, отсутствие некоторых пружинок в тормозных колодках и другие очень важные, но все же «мелочи», явившиеся результатом невнимательной сборки. Во всем же главном и основном автозаводцы-молотовцы добились вполне удовлетворительных результатов.

Не было ни одной поломки рессоры, ни одного хотя бы пустякового ремонта коробки скоростей, рулевого управления, заднего моста, тормозов и т. д. Но в то же время регистрационная книжка ремонтной бригады, шедшей в хвосте колонны, записала 162 остановки в пути для оказания помощи. В чем же дело?

Раздражало и буквально озлобляло участников пробега другое — это качество деталей смежных производств. Некоторым машинам приходилось почти каждые 50—100 км прочищать краники и бензо-трубки ленинградского карбюраторного завода. Замок зажигания московского завода АТЭ показал исключительные капризы. Кнопка сигнала и переключатель света завода АТЭ также довольно часто подводили сидящих за рулями. Часто приходилось менять электропроводку. Киржачские фары показали себя непрочными. И нет слов для возмущения самыми обыкновенными замками для дверей легковых кузовов и шоферских кабин производства Павловского завода АТИ. Не стыдно ли, действительно, что мы умеем делать прекрасно работающие моторы, а на большинстве прибывших машин



Головная машина первой партии легковых автомобилей Горьковского автозавода

Фото С. Шингарева

двери кузовов и кабин завязаны веревочкой. Позор павловцам.

Прибывшие в Москву участники пробега были приняты т. Молотовым. В результате осмотра этих машин т. Молотов в своем докладе на последнем пленуме ЦК ВКП(б) посвятил несколько слов этим машинам.

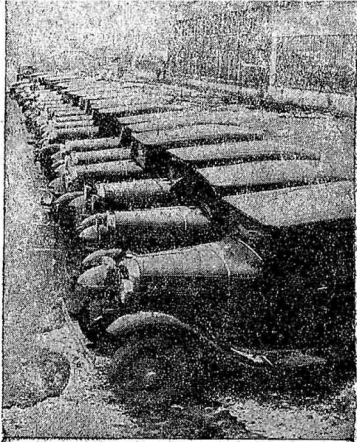
Приводим их:

«На днях Горьковский автозавод послал в Москву первые свои 50 легковых автомобилей. По заявлениям компетентных товарищей, эти первые легковые автомобили советского производства построены неплохо в своих основных частях: мотор, шасси, руль. Но, к сожалению, оказалось, что в некотором отношении эти автомобили еще совсем плохи. Это, прежде всего, относится к кузову и его внутренней обшивке, к устройству дверок и ручек и т. п. Нельзя, конечно, не признать успехов Горьковского автозавода в указанных важнейших частях автомобиля. Но нам, ведь, нужен не просто хороший мотор для автомобиля, не просто прочное шасси и руль, — нам нужен, проще сказать, хороший легковой автомобиль.

Нам необходим легковой советский автомобиль и притом такой, чтобы в нем можно было ездить не хуже, чем в буржуазном автомобиле».

Эти указания т. Молотова должны служить для всех работников завода программой борьбы за качество советского автомобиля.

С. Шнапир



Первая партия легковых машин Горьковского автозавода, участвовавшая в пробеге Горький-Москва

Фото С. Шингарева

## В центральном совете Автодора

### Слет аэросаней

Центральный совет Автодора организовал слет аэросаней, финиш которого должен состояться в Москве 23 февраля в день празднования 15-й годовщины Красной армии.

Слет аэросаней проводится под знаком успешного завершения первой пятилетки, подготовки к большевистской весне, показа автоторовских достижений в борьбе за многомиллионный Автодор, а также под знаком необходимости укрепления низовых звеньев о-ва.

В слете участвуют всего 29 аэросаней. Сани идут в Москву из различных пунктов — Архангельска, Ленинграда, Иваново, Чебоксар, Белоруссии и др. В слете участвуют также трое московских аэросаней, которые стартуют из Смоленска.

Из всех этих пунктов аэросани прибывают в Москву 23 февраля и здесь будут принимать участие в параде на Красной площади.

24 февраля на Москве-реке состоится показ достижений аэросаней различных конструкций.

### 4-я всесоюзная автолоте́рея

С февраля этого года Центральный совет Автодора приступает в реализации 4-й всесоюзной авто-мото-велолоте́рей на общую сумму в 20 млн. руб.

Цена билета та же, что и в прошлом году — 1 руб. Билеты подразделяются на 12 разрядов. Каждый разряд прикреплен к определенной

области или республике, на территории которой производится распространение билетов только данного разряда.

Витришки закреплены за каждым разрядом в отдельности и состоят из предметов авто-мото-веломотушества, автомобильных путешествий по СССР, мест в дома отдыха, предметов широкого потребления, спорта и т. д.

4-я лоте́рея Автодора должна быть проведена до мая 1933 г.

### Штаб по ремонту сельхозмашин

При Наркомате совхозов создан центральный штаб по ремонту сельскохозяйственных машин и автотракторного парка. В штаб входят представители трестов Наркомата совхозов и ряда учреждений в том числе и Центрального совета Автодора.

По плану работы штаба на Автодор возложена организация смотровых постов на заводах, изготавливающих запчасти к тракторам и сельскохозяйственным машинам. Штаб установил показатели для премирования лучших мастеров, цехов, бригад. Отдельно выработаны показатели для краевых, областных и районных советов Автодора.

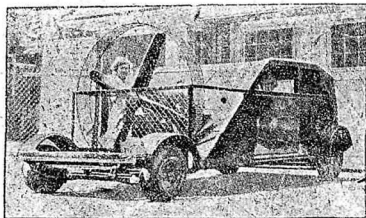
13 января отдел агитации ЦС Автодора созвал совещание представителей райсоветов Москвы, на котором решено немедленно приступить к организации смотровых постов на заводах Москвы, изготавливающих запасные части для автомобилей и тракторов.

# НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТО

## АВТОМОБИЛЬ, ПРИВОДИМЫЙ В ДВИЖЕНИЕ ПРОПЕЛЛЕРОМ

В Детройте (САСШ) недавно был подвергнут испытанию автомобиль с большим 4-лопа-

стным пропеллером, приводимым в движение 100-сильным мотором. Скорость машины доходит до 290 км в час, причем одного галлона бензина хватает на 45 км.



Основная черта нового автомобиля заключается в том, что он свободно поднимается на возвышенности и легко проходит по ухабистым и грязным дорогам, благодаря свободному вращению колес. В нем отсутствует передача на заднюю ось и сцепление.

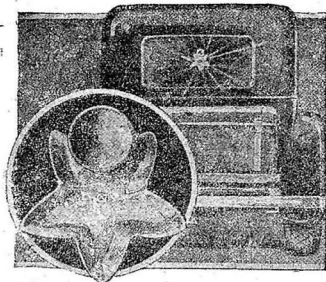
На испытании в Детройте машина получила хорошие отзывы.



## РЕФЛЕКТОР ДЛЯ ЗАДНЕГО ОКНА АВТОМОБИЛЯ

За границей появились новые звездобразные линзы-рефлекторы, прикрепляемые к задним или боковым окнам машины специальными резиновыми вакуумными присосками.

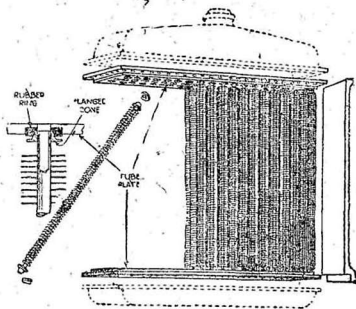
Рефлектор отбрасывает назад яркий пучок красных лучей при приближении другого ав-



томобиля. Помещенный на боковом стекле, он таким же образом предупреждает машины, пересекающие ему путь. Действие рефлектора основано на том, что он начинает светиться, как только на него попадают лучи передних фар приближающихся машин.

## НОВАЯ КОНСТРУКЦИЯ РАДИАТОРА

Английская фирма «Мовео-Инжиниринг» разработала новую конструкцию радиатора и выпустила пробный радиатор, давший весьма положительные результаты. Он легко ремонтируется и легко переносит вибрацию, возникаю-

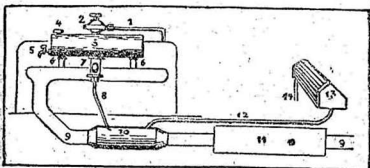


щие во время работы автомобиля. Исходя из этого, радиатор выполнен с самостоятельными отъемными трубками. Детали конструктивного выполнения хорошо видны на рисунке.

# ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

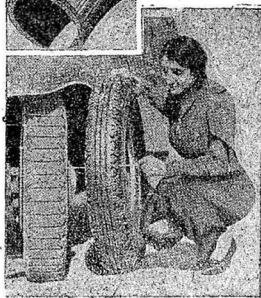
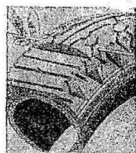
## ПАРОВОЕ ОТОПЛЕНИЕ АВТОМОБИЛЯ

## ПОДГОТОВКА К НОВОМУ МИРОВОМУ РЕКОРДУ



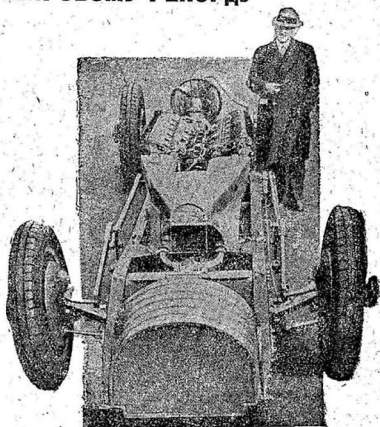
Новую конструкцию автоотопления выпустила немецкая фирма Гриль (см. чертеж). Бак с водой 3 помещается под капотом. Вода из него стекает через трубку-указатель 7 и трубку 8 в испаритель 10, охватывающий выхлопную трубу 9. Из испарителя пар идет по трубе 12 в радиатор отопления 13, одновременно служащий подставкой для ног.

## „ВЕЧНЫЕ“ ШИНЫ



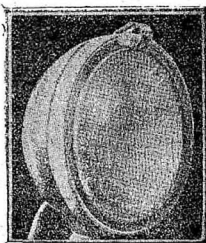
В Америке выпущены в продажу шины, продолжительность службы которых, по словам фирмы, в девять раз выше средних шин. Они приходят в негодность не раньше, чем выбывает из строя автомобиль, на колеса которого они одеты.

Объясняется это тем, что в поперечном направлении через шину проходят сквозные отверстия, пропускающие воздух. Благодаря этой вентиляции, шины никогда не перегреваются и очень медленно изнашиваются.



Малькольм-Кемпбэлл, достигший в прошлом году скорости 408 км в час на «Синей птице», переоборудовал этот автомобиль, снабдив его новым 12-цилиндровым мотором Рольс-Ройс мощностью 2600 л. с. и предполагает развить скорость около 500 км в час. На фото хорошо видны двойное управление (на каждое колесо в отдельности) и У-образный мотор.

## ГОРЯТ ЛИ ПЕРЕДНИЕ ФАРЫ?



Для того чтобы шофер, едущий по освещенной улице, мог убедиться, что обе передние фары горят, на ободке фонаря укрепляют маленькую скобу из полированной стали. При зажигании фонарей каждая скоба отбрасывает назад небольшой пучок света, отсутствие его предупреждает о перегорании лампочки.

# Техническая Консультация

ПОД ОБЩЕЙ РЕДАКЦИЕЙ ПРОФ. Е. А. ЧУДАКОВА

Тов. Яновскому (г. Калинин)

1. Отчего может разорвать банку аккумулятора?

Разрыв аккумуляторной банки наблюдается обычно в том случае, если отверстие для заливки электролита закрывается глухой пробкой. Выделяющийся из электролита при работе аккумулятора газы скопляются под крышкой и разрывают ее.

Тов. Галана (Москва)

2. Почему в современных приборах зажигания в распределителе между сегментами и вращающейся контактной пластинкой имеется зазор?

Благодаря указанному зазору усиливается искра на свечах, а равно не наблюдается неисправностей в распределителе, связанных с износом трущихся контактов и сегментов.

Тов. Касимцеву (г. Дубовка, Нижневолжского края)

3. Каким образом выведена формула для определения налоговой мощности  $N = 0,3 i \cdot D^2 S_1$  и что означают отдельные буквы в этой формуле?

Отдельные буквы обозначают:

- $i$  — число цилиндров
- $D$  — диаметр цилиндра в сантиметрах
- $S$  — ход поршня в метрах.

Выведена эта формула следующим образом: мощность какого-либо двигателя представляет собою работу, совершаемую в единицу времени (обычно считают в 1 секунду). Работа в свою очередь есть произведение действующей силы на путь, пройденный числом, к которому эта сила приложена. Выражается работа в килограммометрах. Таким образом мощность есть количество килограммометров в 1 секунду. Для технических измерений введена одна более крупная единица, так называемая лошадиная сила, соответствующая 75 килограммометрам в 1 секунду. Следовательно, чтобы выразить мощность в лошадиных силах, необходимо полученную секундную работу в килограммометрах разделить на 75. Сила, действующая в двигателе, зависит от среднего давления газов во время рабочего хода. Выражается эта величина в килограммах на квадратный сантиметр и обозначается буквой  $p$ .

При одном и том же среднем давлении  $p$  сила будет тем больше, чем больше площадь, на которую это давление передается. Этой площадью является площадь поршня

(цилиндра). Обозначается она буквой  $F$  и, учитывая круглую ее форму, может быть выражена  $F = \frac{\pi \cdot D^2}{4}$

где  $D$  — диаметр цилиндра в сантиметрах. Таким образом окончательно сила, действующая на поршень, будет равна  $P = p \cdot \frac{\pi \cdot D^2}{4}$ .

Путь, поршня, соответствующий его ходу, обозначается буквой  $S$  и выражается в метрах.

Работа, совершаемая газами за 1 рабочий ход, будет равна

$$P \cdot S \text{ или } p \cdot \frac{\pi \cdot D^2}{4} \cdot S.$$

Чтобы определить мощность двигателя, нужно прежде всего узнать секундную работу.

Если двигатель делает  $n$  оборотов в минуту, то в секунду он сделает в 60 раз меньше  $\frac{n}{60}$  и так как на каждые 2 оборота приходится лишь 1 рабочий ход, то в секунду двигатель сделает  $\frac{n}{2 \times 60} = \frac{n}{120}$  рабочих ходов.

За каждый рабочий ход двигатель производит работу  $P \cdot S$  а так как таких ходов в секунду будет  $\frac{n}{120}$ , то секундная работа выразится  $P \cdot S \cdot \frac{n}{120}$  или  $p \cdot \frac{\pi \cdot D^2}{4} \times S \cdot \frac{n}{120}$ .

Чтобы выразить мощность в лошадиных силах, нужно полученное выражение разделить на 75. Следовательно окончательно мощность от одного цилиндра будет равна  $p \cdot \frac{\pi \cdot D^2}{4} \cdot S \cdot \frac{n}{120 \cdot 75}$  обозначая далее число цилиндров через  $i$ , получаем следующую формулу для мощности двигателя в

лошадиных силах,  $N = p \cdot \frac{\pi \cdot D^2}{4} \cdot S \cdot \frac{ni}{120 \cdot 75}$

В этой формуле легко определить диаметр цилиндра  $D$  и ход поршня  $S$ ; среднее давление —  $p$  и число оборотов  $n$  для своего определения требуют специальных аппаратов. В то же время значения их колеблются незначительно для однотипных машин. Поэтому для ряда машин величины эти были определены в действительности и их значения подставлены в формулу. Так как выведена эта формула давно, то значения  $P$  и  $n$  по сравнению с современными машинами являются очень низкими и составляют  $p = 3,8$  кг/см<sup>2</sup> и  $n = 900$  об/мин. Подставляя эти величины в формулу, получим  $N = \frac{3,8 \cdot 3,14 \cdot D^2 \cdot S \cdot 900 \cdot i}{4 \cdot 120 \cdot 75} = 0,3 i \cdot D^2 \cdot S_1$ .

В современных машинах  $p = 7$  кг/см<sup>2</sup> и  $n = 3500$  об/мин. Поэтому мощность, исчисленная по этой старой формуле, примерно в 7—8 раз меньше действительной (поршневой) мощности, развиваемой двигателем.

Тов. Фонштейн (г. Саранск, Мордовской обл.)

4. Есть ли автомобильные двигатели с нечетным числом цилиндров?

Нормально такие двигатели на автомобилях не устанавливаются, хотя применение их особых затруднений не представляет.

5. Почему при двухрядном расположении цилиндров они устанавливаются под определенным углом: 8-цилиндровые — 90°, 12-цилиндровые — 60°; 16-цилиндровые — 45°?

Подобная установка применяется для правильного чередования вспышек в цилиндрах. Так например у 8-цилиндрового двигателя вспышки должны происходить через угол поворота коленчатого вала на 90°. Но так как при двухрядном блоке цилиндров коленчатого вала расположены под углом 180°, то для правильного чередования вспышек угол между цилиндрами должен быть 90°.

В настоящее время однако многие заводы отступают от этого правила, и угол между цилиндрами не соблюдается точно.

6. Нужен ли радиатор при воздушном охлаждении?

Нет, не нужен.

7. Все ли автомобили Форд снабжены 4-цилиндровыми двигателями?

Все грузовые автомобили Форд имеют 4-цилиндровый двигатель. Легковые машины с марта месяца текущего года строятся двух типов: с 4-цилиндровым двигателем и с 8-цилиндровым двигателем.

Тов. Гуцину (Сталинград)

8. Каким образом прикрепляются к деталям магнето Бош первичная и вторичная обмотки якоря?

#### А. Первичная обмотка

Один конец первичной обмотки припаян к телу якоря, а второй конец припаян к изолированной от массы магнето втулке, в которую ввертывается контактный винт (центральный) прерывателя.

#### Б. Вторичная обмотка

Один конец вторичной обмотки припаявается к коллекторному кольцу, а второй конец припаивается к первичной обмотке в той ее части, которая присоединяется к контактному винту.

Таким образом замыкание вторичной обмотки на массу производится через первичную обмотку и прерыватель. (Подробно об этом смотри в «Электрооборудования автомобиля» пр. Чудакова, стр. 132, рис. 141, изд. «За рулем»).

Тов. Гуськову

9. Можно ли нагружать автомобиль Форд-АА до 1800 кг?

Нормальная нагрузка Форд-АА — 1300—1500 кг. При перегрузке их до 1800 кг будут наблюдаться более частые поломки ресор, рамы и значительный износ шин.

При езде с подобной нагрузкой скорость движения должна быть значительно снижена и во всяком случае не превосходить 25 км/час.

Тов. Иваник

10. Что случится с бобиной, если отсоединить провод от одной из зажигательных свечей?

При размыкании контактов прерывателя во вторичной (тонкой) обмотке бобины индуцируется ток высокого напряжения при правильной установке всех приборов зажигания, момент возникновения тока высокого напряжения во вторичной обмотке бобины совпадает с моментом прохождения щетки распределителя по соответствующему контакту. Вследствие этого электрическая цепь является замкнутой, и ток направляется к свечке. Если же один из проводов отсоединить от свечи, то цепь будет разомкнута, и напряжение, возникшее при расхождении контактов прерывателя, не будет использовано для образования искры и воспламенения смеси, а зарядит витки вторичной обмотки.

При благоприятных обстоятельствах это напряжение на витках вторичной обмотки может достигнуть весьма больших значений и пробить изоляцию обмотки. Бобина при этом придет в негодность.

Нормально, для предохранения бобины от порчи, ставятся предохранители, через которые происходит разряд, если напряжение во вторичной обмотке достигает опасных значений.

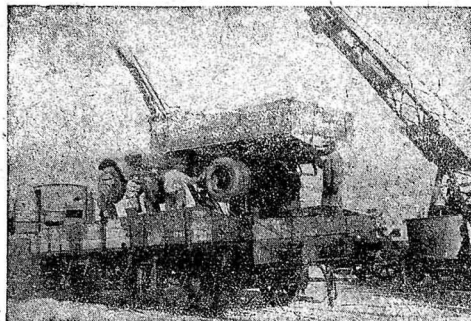
На некоторых дешевых автомобилях, однако, этот предохранитель не ставится для того, чтобы не удорожать и усложнять конструкцию автомобиля. В этом случае при порче бобины приходится заменять ее новой.

11. Для чего на некоторых современных автомобилях устанавливаются карбюраторы так называемого опрокинутого типа?

Карбюраторы опрокинутого типа или, как их иначе называют, «с нисходящим потоком» устанавливаются в настоящее время на очень многих автомобильных двигателях, в том числе и на 8-цилиндровом Форде. При этом карбюраторы этого типа устанавливаются всегда сверху двигателя. Благодаря такому расположению карбюратора, он делается более доступным для регулировки и ухода, менее подвержен загрязнению, и рабочая смесь легко попадает в цилиндры.

Так как карбюраторы этого типа располагаются над двигателем, то подвод горячего к ним обычными распространенными способами затруднителен. Поэтому для подачи горячего используются специальные бензиновые помпы.

# РАБСЕЛЬКОРЫ-АВТОДОРОВЦЫ ПИШУТ



Азнефть в декабре прошлого года получила около ста 2½-тонных машин „Амо-3“, которые значительно помогут выполнению плана работ. На снимке — выгрузка при- бывших машин

Фото Щербакова

## ЛЕНИНГРАДЦЫ ПОБЕЖДАЮТ БЕЗДОРОЖЬЕ

На основе прошлогоднего опыта Ленинградская область перевыполнила в этом году увеличенный на 6 млн. руб. план дорожных работ.

Многие районы, развернувшие широкую кампанию за трудучастие населения в дорожном строительстве, значительно перевыполнили планы. Череповецкий, Чарозерский, Валдайский и др. районы выполнили план от 100 до 140%.

Всего по районам области отработано 3 602 157 пешедней, 1 739 984 конодней и 958 трактородней. Кроме того, с отходников, которые были заняты на сезонных работах и не могли участвовать в дорожном строительстве, собрано 232 942 руб.

За время двухмесячника борьбы с бездорожьем изготовлено 1 932 тыс. кубометров песка и гравия, 103 тыс. кубометров камня, 124 тыс. кубометров лесоматериалов.

По области построено: грунтовых дорог — 1 100 км, с каменной одеждой — 50 км и отремонтировано грунтовых дорог 6 790 км и с каменной одеждой — 184 км.

Кроме того построено 3 014 деревянных труб, 17 246 пог. м мостов, 23 парама и др.

В этом году между районами широко развернуто соревнование и ударничество. Заключено 59 соцдоговоров. Соревнуются так же отдельные сельсоветы и колхозы.

Широко развернулась социалистическая помощь одного района другому. Так, ударники Искровского района, выполнив свой план, взя-

ли на буксир Середкинский район. Перховский район, выполнив план на 122%, переключился на помощь Псковскому району.

Общественные организации ряда районов аналично помогли в проведении штурма бездорожья.

Бригадами автодорожцев, комсомольцев, учащихся и др. был налажен учет выполнения, организованы субботники и проверено участие кулацко-зажиточной части в дорожных работах.

Автодорожцы организовано по области за это время 200 новых ячеек и созданы в 30 районах советы о-ва.

Силами сельских автодорожцев были организованы 100 субботников, где отработано 13 543 человекодня. Также были проведены вело-рейды и другие виды агитации за дорожное строительство.

Лучший пример борьбы за хорошую дорогу показали автодорожцы Череповецкого района.

Заканчивая выполнение планов дорожных работ, Ленинградская область проводит укрепление отдельных участков дорог за колхозами, сельсоветами, отдельными ячейками Автотора. Развернута работа по составлению планов на 1933 г., в связи с чем уже начата заготовка материала.

Автодорожцы на селе, в городах должны втянуть широкую общественность в обсуждение дорожных планов 1933 г.

А. Малинин

г. Ленинград.

## БОРЮТСЯ С ПРОГУЛЬЩИКАМИ, УКРЕПЛЯЮТ ТЕХУЧЕБУ

Согласно постановлению правительства от 15 ноября 1932 г. гараж связи уволил шофера Маширова за появление на работе в пьяном виде. Раньше Маширов имел замечания за небрежное отношение к машине. Были и такие случаи, когда Маширов самовольно использовал машину для личных нужд.

Явка на работу шофера Маширова в пьяном

виде обсуждалась на собрании авторботников, и увольнение признано правильным.

\*\*

Коллектив Автотора с помощью управления связи с ноября 1932 г. начал техническую учебу среди работников гаража. Организована витрина критики и показа того, как должен работать автопарк связи.

г. Казань.

Автобазы

## НУЖНО УКРЕПИТЬ АППАРАТ АВТОРЕМОНА НА УКРАИНЕ

Три месяца назад ЦК КП(б)У укрепил аппарат конторы Авторемснаба, перебросив туда сильного зам. директора.

Работа оживилась. Но тут контору постигла беда — директор т. Шаповалов 11 июня умер от тяжелой болезни и вместо него был назначен бывший работник Союзтранса т. Ворона.

Первое время после назначения т. Ворона на работу не ходил, а лишь звонил по телефону. Потом он уехал в командировку в Киев, где пробыл больше 20 дней.

8 июля Ворона вернулся в Харьков. Все думали, что теперь-то он начнет работать. Но не тут-то было. Он заявил, что с начальниками секторов ему говорить не о чем и что вообще он все «знает». Началось укрупнение аппарата, потянулось нить близких к Вороне людей. Сам т. Ворона продолжает бездельничать, бывал в конторе не больше часа в день.

Ни одного совещания с нач. секторов он не провел, причем запретил собирать совещания и зам. директору.

Отношение т. Ворона к партийке наплеватьское. На последнем бюро он заявил, что ячейке заниматься вопросами строительства не следует, что он не обязан отчитываться, что он задается целью обновить весь аппарат конторы, что бы ячейка ни постановляла. На партсобрании Ворона не бывает, а если приходит, то сидит 10—20 минут.

Необходимо соответствующим организациям, а в первую очередь Всесоюзному объединению Авторемснаба, немедленно заняться Всеукраинской конторой, обеспечить крепкое руководство конторой, добиться, чтобы аппарат укреплялся и не думал о бегстве, как это наблюдается сейчас.

Сигнал

Харьков

## ПУТЕВЫЕ ЛИСТЫ ВО ВСЕ ГАРАЖИ

Основным источником учета на автотранспорте служит путевой лист.

Путевой лист указывает пройденный километраж, количество перевезенного груза, контролирует расход горючего и смазочных материалов. Путевой лист служит измерителем коэффициента использования автотранспорта.

Без путевого листа немыслима эксплуатация машин, без него ни одна автомашинка не может пройти и метра.

По проведенному в Крыму обследованию видно, что 50% автохозяйств (особенно мелких) не ведут путевых листов, а хозяйственники совершенно не уделяют этому внимания, несмотря на настоятельные требования со стороны Крымдортранса.

В автохозяйствах, где не заполняются путевки, существует полная обезличка, бесконтрольно расходуются горючие, смазочные матери-

алы и резина, повышается аварийность и этим увеличиваются потери на автотранспорте.

В автохозяйствах, где и ведутся путевки, наблюдается самое небрежное отношение к их заполнению. Зачастую шоферы совершенно не имеют понятия как заполнить путевку. В результате, измазанную в масле, совершенно непонятно написанную, сдают в контору через неделю.

Такое явление недопустимо. Проводящиеся мероприятия по упорядочению учета в автохозяйствах со стороны Крымдортранса недостаточны. Необходима разъяснительная, воспитательная работа, и эту задачу должны взять на себя общественные организации, в первую очередь Автодор и профсоюзы.

Гильдинеров

Симферополь

## ДАТЬ ТРАНСПОРТ ГЛУБИНЫМ ПУНКТАМ

Большинство районов Нижневолжского края имеет комбинированное хозяйство — скотоводство, хлебопашество, рыболовство, сезонное огородничество и др.

Эти районы особенно богаты овощами и семенами, в чем нуждаются наши промышленные центры.

Однако отсутствие транспортной связи между глубинными пунктами с жел. дорогой не

дает возможности полностью вывозить эти продукты.

В распоряжении отделения Союзтранса имеется 2 лошади и 17 верблюдов, которые могут перевезти за год не более 2 000 т.

Необходимо обеспечить районы Нижневолжского края автотранспортом и дать дорогу ценным с.-х. продуктам к городским центрам.

А. Абоимов

Уральск

## НЕ ХВАТАЕТ ЛИШЬ УМЕНЬЯ

Работники таганрогского гаража Союзтранса очень много говорили об организации вулканизационной мастерской. К сожалению, дальше разговоров дело не пошло.

На центральном складе уже третий месяц лежит без движения новенький вулканизационный аппарат, покрытый пылью, в то время как гараж расходует на вулканизацию резины по 500—600 руб. в месяц.

Для оборудования мастерской есть все, даже сырая резина; нехватает лишь хозяйского умения использовать аппарат.

Надо заставить таганрогских, автороботников Союзтранса немедленно приспособить вулканизационный аппарат и начать работу.

ДТФ

Таганрог



# НА ОБЩЕСТВЕННЫЙ СУД!



Остатки сгоревшего грузовика Уайт на Севастопольском шоссе. Пожар произошел от того, что бензопроводная трубка была плохо запаянна. Машиной управлял шофер Тарасов

Фото В. Коренева

**АВТОТРАНСПОРТ ИСАВСКОГО КОМБИНАТА** (Урал) находится в исключительно тяжелых условиях. Дороги, по которым приходится ездить, не поддаются описанию. Осенью и весной машины утопают в грязи. Это вызывает бесконечные поломки, и машины большую часть времени проводят в ремонте.

Несмотря на это, администрация комбината и не думает исправлять дороги, спокойно наблюдая, как «гробятся» машины.

Гараж, который начали строить еще в 1931 г., так и не закончен постройкой и разваливается на глазах. Между тем на него уже истрачено 50 000 руб.

Наш район приписан к Тагильскому инспекторату, но ни одного инспектора никто ни разу не видел. А инспекторский глаз необходим.

„Бенц“

Урал, Н.-Туринский р-н

**ШОФЕР ГОРЬКОВСКОГО КРАЙСОВЕТА** **АВТОДОРА** **НЕКИЙ ПЕТРОВ** систематически гоняет машину по личным делам. Сплошь и рядом можно увидеть машину крайсовета в 2 часа ночи, стоящей у ресторана «Россия».

Петров уже неоднократно увлекаясь с работы за разные «художества». Однако несмотря на это, он был принят на работу в крайсовет Автодора ота. секретарем **Узковым**. Последний выпивает совместно с Петровым, совершает с ним прогулки с выпиской и стрельбой по бутылкам и т. д.

Вообще нужно сказать, что аппарат крайсовета в достаточной степени засорен. Мы думаем, что Петровым, Узковым и им приспым не место в аппарате общественной организации.

Автодоровец

г. Горький

С О Д Е Р Ж А Н И Е	М. ЛИСОВСКИЙ. — Решения январского пленума ЦК ВКП(б) — в основу работы пленума Автодора . . . . .	1
	В. РУБЦОВ. — На решения пленума ЦК и сессии ЦИК Автодор ответит массовый практический участие в весеннем севе . . . . .	2
	ПЯТНАДЦАТЬ лет на славном боевом посту . . . . .	6
	Первый всесоюзный съезд шоферов и автоработников . . . . .	8
	Обеспечить посевную запасными частями . . . . .	11
	В. РОДИОНОВ. — Автозаводы должны уделить больше внимания запасным частям . . . . .	13
	К. РОДЕНДОРФ. — Что мешает участию «и» в подготовке кадров . . . . .	15
	А. ШТЕЙНЕР. — Как готовить шоферов на базах Ав. одора . . . . .	16
	М. СОЛОМОНОВ. — Больные места нашего «возмоглоат» ции . . . . .	19
	Г. И. ДЕМИН. — Как режонтировать тракторы . . . . .	20
С. ЦНАТИР. — В советском легком автомобиле мы должцы ездить не хуже, чем в буржуазном	24	
Новости мировой автотворонной техники . . . . .	26	
Техническая консультация . . . . .	28	
Рабселькоров-автотворонцы пишут . . . . .	30	
На общественный суд . . . . .	32	
В номере 39 иллюстраций		

10 ФЕВРАЛЯ

1933 г.

3-4

Редколлегия:

Н. Белаяев, А. Головкин, А. Горюнович, В. Зарзар, М. Кольцов, Н. Осинский, В. Рубцов, Г. Скачковская, проф. Е. Чудаков, Н. Флакс, В. Фридман, И. Халепский, А. Штейнер.

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ**

Зав. редакцией **Н. БЕЛЯЕВ**

Издатель: Журнально-газетное объединение

Уполи. Главлита В — 51 479. Техред Н. Спешников. Отп. в 7-й тип. «Искра революции» Мособлполи графа. Филипповск й, 13  
З. Т. 58 Тараж 40 000. ТАТ Б 5 — 176 X 250 мм, 1 бум. лист. Количество знаков в одном буазковом листе 302 700  
Изд. № 21. Журнал сдан в набор 21 января, подписан к печати 10 февраля 1933 г. Приступлено типогр. к печати 13/11-33 г

# ОФИЦИАЛЬНАЯ ТАБЛИЦА

тиража выигрышей по билетам 17-го разряда 3-й Всесоюзной лотереи Автотора  
 Тираж произведен в г. Симферополе в Клубе строителей 17 и 18 декабря 1932 г. ВСЕГО в тираже разыграно выигрышей на сумму 46 960 руб. Настоящая таблица составлена по карточным записям номеров, серий, начиная с последних. ПЕРЕД тем проверить билеты, обрати внимание на разряд билетов. Не смещивай разрядов, разряды указаны в правом верхнем углу.

Выигрыши пали на следующие номера лотерейных билетов и серий.

№№ серий	№№ билетов	Стоимость выигрыша в рублях	№№ серий	№№ билетов	Стоимость выигрыша в рублях	№№ серий	№№ билетов	Стоимость выигрыша в рублях	№№ серий	№№ билетов	Стоимость выигрыша в рублях	№№ серий	№№ билетов	Стоимость выигрыша в рублях	№№ серий	№№ билетов	Стоимость выигрыша в рублях
0002	063	12 0429	085	400 0907	090	40	1481 040	400 1998	066	12 2525	1—100	4					
0004	081	80 0443	009	40 0909	034	200	1486 071	200 2015	021	10 2532	052	200					
0004	053	10 0443	008	120 0913	063	12	1486 088	12 2015	094	10 2536	039	40					
0028	006	12 0445	046	200 0950	1—100	4	1518 026	12 2016	029	10 2548	061	200					
0029	070	80 0477	010	200 0953	034	10	1523 003	12 2027	060	40 2558	038	1 000					
0040	003	12 0479	052	10 0958	077	200	1523 082	10 2027	091	10 2565	087	200					
0042	089	1 000 0485	035	1 000 0969	002	80	1533 091	200 2042	079	10 2580	005	40					
0044	077	80 0489	069	40 0983	057	12	1539 017	200 2047	027	10 2581	053	300					
0050	100	80 0479	1—100	12 1010	093	40	1555 038	200 2047	067	40 2585	070	40					
0054	005	12 0503	066	12 1011	068	10	1557 029	80 2052	040	10 2586	100	80					
0055	081	10 0503	078	120 1012	027	10	1577 065	200 2094	068	40 2617	060	10					
0060	067	10 0525	050	400 1013	083	10	1595 026	40 2104	081	12 2653	067	2 500					
0071	098	10 0535	016	40 1017	030	1 000	1602 001	12 2106	063	40 2660	077	10					
0073	036	40 0544	034	12 1036	083	200	1602 054	40 2201	071	200 2662	068	10					
0073	098	200 0551	062	12 1039	011	10	1606 049	200 2143	036	200 2671	035	10					
0087	005	12 0555	088	40 1040	041	12	1609 046	86 2151	050	12 2673	083	10					
0097	008	200 0570	089	200 1058	070	200	1617 085	10 2198	034	12 2692	070	40					
0099	003	200 0579	094	2 500 1060	062	80	1618 086	40 2203	018	200 2697	021	200					
0114	013	80 0533	066	12 1061	060	200	1626 033	10 2204	051	12 2698	014	2 500					
0130	044	10 0587	092	200 1062	092	12	1626 095	12 2212	057	200 2699	057	300					
0135	059	12 0588	004	80 1064	018	40	1627 072	120 2228	005	12 2718	050	80					
0148	1—100	4 0589	025	80 1066	073	40	1632 025	10 2233	052	80 2729	048	40					
0161	043	12 0589	031	10 1072	016	10	1635 081	200 2242	020	200 2735	005	40					
0165	028	40 0596	018	80 1084	093	12	1641 064	40 2244	081	40 2737	024	120					
0193	081	200 0599	070	200 1085	060	200	1656 082	40 2253	043	10 2743	087	200					
0174	061	200 0607	015	200 1110	092	80	1659 008	40 2267	061	40 2760	012	200					
0185	023	10 0610	044	200 1127	052	12	1703 029	200 2289	100	300 2775	037	40					
0205	042	12 0619	026	10 1137	051	12	1717 049	40 2290	091	200 2791	040	12					
0218	001	200 0637	037	10 1141	1—100	4	1726 070	12 2294	075	120 2794	049	400					
0229	056	200 0645	089	12 1151	077	12	1731 063	200 2295	005	300 2797	087	40					
0241	065	80 0659	081	80 1184	1—100	4	1732 063	200 2298	055	200 2805	048	12					
0250	048	10 0681	079	200 1199	063	200	1735 034	40 2306	004	12 2812	085	40					
0250	056	12 0685	021	120 1200	047	12	1736 087	80 2307	004	200 2821	003	80					
0265	003	200 0690	085	120 1210	047	12	1758 077	200 2315	001	40 2821	072	400					
0266	029	400 0693	090	40 1210	074	80	1762 049	40 2332	047	300 2834	022	40					
0281	006	40 0699	024	10 1246	048	40	1767 073	10 2341	063	200 2849	049	10					
0293	038	200 0703	018	120 1262	053	10	1767 092	10 2344	040	200 2853	034	12					
0296	096	12 0705	065	40 1273	019	80	1770 066	12 2347	062	10 2855	063	40					
0297	043	10 0740	042	10 1280	080	10	1772 051	80 2351	041	200 2863	034	10					
0299	037	200 0744	041	40 1283	005	200	1776 022	200 2356	020	200 2864	078	40					
0324	058	1 000 0751	086	10 1334	051	12	1777 054	80 2362	1—100	4	2874	077	10				
0331	059	200 0755	025	10 1353	086	80	1778 094	400 2386	094	12 2883	089	40					
0338	059	12 0787	048	40 1371	033	200	1781 060	40 2398	022	200 2884	023	200					
0338	064	120 0794	100	12 1375	034	12	1818 020	12 2402	072	10 2886	001	40					
0340	1—100	4 0796	017	400 1377	084	10	1830 059	120 2405	036	200 2886	041	10					
0341	092	12 0798	042	10 1379	089	12	1838 052	40 2418	1—100	4	2909	012	200				
0365	030	120 0818	016	40 1386	027	40	1852 044	40 2432	094	10 2916	086	200					
0373	1—100	10 0831	022	40 1395	012	200	1853 071	40 2434	022	40 2917	097	200					
0376	039	40 0844	008	12 1406	063	12	1892 073	120 2449	070	12 2936	062	10					
0378	061	40 0848	019	200 1423	023	10	1997 034	10 2450	042	80 2950	100	40					
0383	073	40 0862	094	200 1425	085	120	1826 040	200 2459	020	12 2951	008	40					
0393	033	12 0878	015	80 1440	099	12	1936 061	200 2461	056	10 2958	028	12					
0394	014	80 0878	081	200 1444	080	200	1936 091	80 2477	031	40 2967	041	80					
0398	025	120 0879	011	200 1450	082	10	1937 098	10 2486	077	12 2972	095	40					
0400	100	12 0889	080	120 1454	097	12	1959 048	80 2516	009	200 2975	06	200					
0414	047	10 0895	094	80 1470	092	200	1961 069	200 2519	040	200 2991	036	40					
0418	077	200 0903	040	200 1474	071	120	1991 003	200 2523	091	10 2994	008	40					

(См. продолж. на следущ. странице)

## СПИСОК ВЫИГРЫШЕЙ 17-го РАЗРЯДА 3-й ВСЕСОЮЗНОЙ ЛОТЕРЕИ АВТОДОРА

№№ стр.	Наименование выигрышей	Коп.	Стоимость выигрыша	На сумму	№№ стр.	Наименование выигрышей	Коп.	Стоимость одного выигрыша	На сумму
1.	Автомобиль Форд „А“ или „АА“ трактор, инкубатор, сложная машинка (по выбору) . . . . .	3	2 500	7 500	7.	Дорожный чемодан, часы, обломорезка отрез на костюм, детские игры механо (по выбору) . . . . .	3.	80	2 660
2.	Мотоцикл, тракторная сплотовалка, тракторная сепяка, пианино (по выбору) . . . . .	5	1 000	5 000	8.	Комплект белья, плуг, джемпер, набор пчеловодного инструмента, портфель, мешаки (по выбору) . . . . .	64	40	2 580
3.	Автомобильные по СССР, ламповый радиоприемник, сепаратор, пилот, борона (по выбору) . . . . .	7	400	3 200	9.	Дорожное одеяло, часы, будильники, спортивным, детские игры (по выбору) . . . . .	160	12	1 920
4.	Детский пелальный автомобиль, тракторная сенокосилка, охотничье ружье (по выбору) . . . . .	5	300	1 500	10.	Предметы спорта: коньки, лыжи, и т. д.; предметы ширпотреба, детские игры (по выбору) . . . . .	160	10	1 600
5.	Велосипед, место в доме отдыха, сепаратор (по выбору) . . . . .	80	200	16 000	11.	Военный спортивным, предметы ширпотреба, детские игрушки (по выбору)	800	4	3 200
6.	Кож. костюм, музыкальные инструменты, техническая библиотека, набор садово-огородного инвентаря, палатка (по выбору) . . . . .	16	120	1 920					

## КАК ПОЛЬЗОВАТЬСЯ ТАБЛИЦЕЙ

Для проверки билета отыскать № серии (на таблице слева) в первой колонке; если такового номера нет,—дальнейшая проверка не требуется—билет не выиграл. В случае совпадения номера серии с номером в таблице—сличить номер билета (обозначен в правой части билета). При точном совпадении номера серий и билета билет выиграл; стоимость выигрыша обозначена в одну строку с указанием №№ в таблице. Если в графе обозначено „1—100“, значит выиграла все лотерейные билеты с одинаковыми номерами серий, обозначенными в таблице.

**ПРИМЕЧАНИЕ.** При проверке серий лотбилетов по таблицам следует отбрасывать нули, стоящие с левой стороны в номерах, обозначенных как на лотбилетах, так и в таблицах.

## ПОРЯДОК ПОЛУЧЕНИЯ ВЫИГРЫША

1) Выигрыши, по желанию выигравшего, выдаются вещами или деньгами, согласно списка выигрышей. 2) В таблице указана только стоимость выигрыша. Списки выигрышей и стоимость каждого из них помещены после таблицы. Наименование выигрыша соответствует стоимости, помещенной в списке выигрышей. 3) Денежная выплата выигрышей в 4, 10, 12, 20 и 80 руб. производится немедленно, по предъявлении билета всеми учреждениями Госбанка, а в 4, 10 и 12 рублей—также всеми гострудсберкассами. 4) Для получения всех выигрышей вещами, 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. 1—Лотерейному комитету АВТОДОРА; при пересылке 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 подочному натурой,—наименование ближайшей железнодорожной станции или пристани. 5) Выигрыши пересылаются выигравшим за счет лотерейного комитета. 6) Срок заявки на получение выигрыша вещами устанавливается в 4 месяца, а для оплаты деньгами—в 6 месяцев со дня опубликования таблицы и выигрышей в газете „Правда Востока“ и газете „Известия ЦИК СССР и ВЦИК“. 7) Выигрыши, невостребованные держателями в 6-месячный срок со дня тиража, поступают в распоряжение о-ва АВТОДОРА. 8) Никакие заявки об утере, краже и т. д. Лотком не принимаются. Все справки по вопросам, связанным с получением выигрышей, можно получить в г. Симферополе—Крым. совет Автодора, ул. Розы Люксембург, 9, и Лотерейном комитете по адресу: Москва, Садово-Кудринская ул., дом 17. Кроме этого, все справки выдаются во всех отделениях АВТОДОРА.

Председатель тиражной комиссии Наркомфин Крым. АССР т. Байбулатов, зам. пред. Крым. совета Автодора Тальковский, зам. пред. от НКФ Крыма Тальковский, зам. пред. нач. ЧПО Крыма т. Ломбак, зам. пред. Крым. совета Автодора Досиц, Члены тиражной комиссии: от Союза Местран т. Деренко, от ОК ВЛКСМ т. Ткаченко, от Крым. профсовета т. Королева, от редакции „Кр. Крым“ т. Карминская, от дортранса т. Гильдиеров, от Ялтинск. райсовета т. Коваль, от Лоткомитета т. Озеров, от Симферопольск. райсовета т. Годлевский, от Керченского Метзавода т. Шишкин, от Союзтранса т. Милькевич, от тракторных мастерских т. Гришук, от Швейпрома т. Мизрахи, от „Яш-Куввет“ т. Шенцов, от Симф. горсовета т. Круглов, от Крымдортанса т. Зеньков, от Крым. совета Автодора т. Мелявин, от РККА т. Липатов.

Представитель НК РКИ Крыма т. Мхитарьян.

Ответственный секретарь тиражной комиссии т. Ивановский.