

1954
1953
1952
1951
1950
1949



ЗА РУЛЕМ

ПОСЛЕ
ПЕРВОЙ
ПОЛУЧЕ-
ННОЙ
ПОМОЩИ



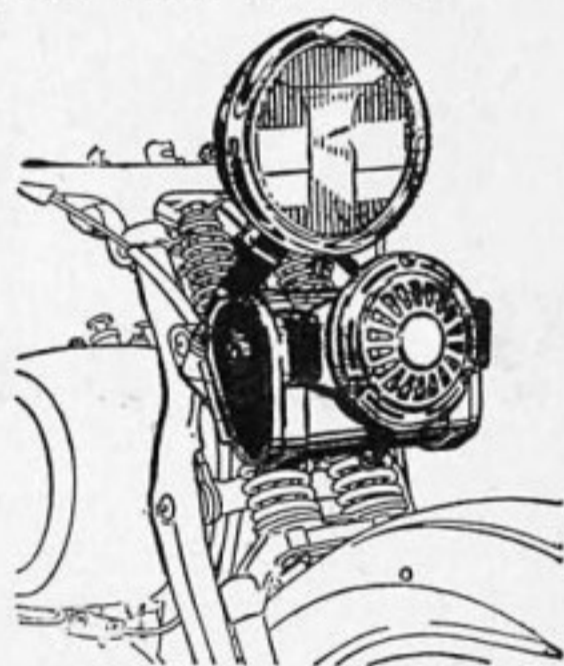
6



Быстроходный, прочный и экономный—

—вот особенности мотоцикла Хар-лей-Давидсон, типа «БИГ ТВИН», модели 1931 года, в 750 куб. см. В связи с рядом произведенных конструктивных изменений этот распространенный мотоцикл еще более надежен и усовершенствован. Он обладает большим тормазом на заднем колесе и надежно действующим замком шестерен. Новый гудок и фара—новый карбюратор и прямой, расходящийся у конца рыбьим хвостом, глушитель являются некоторыми из усовершенствований, которые вы найдете только на новых двухцилиндровых мотоциклах Хар-лей-Давидсон в 750 куб. сант.

Шлите запросы о высылке подробных данных.



НОВЫЕ — ГУДОК, ФАРА И ИНСТРУМЕНТАЛЬНЫЙ ЯЩИК

Фара, обладающая 178 мм стеклом, бросает длинный яркий луч. Гудок дискового типа, системы «Делко-Ремп». Инструментальному ящику придана коническая форма для более надежного хранения инструмента.

Harley-Davidson Motor Co.

Milwaukee, Wisconsin, U. S. A.

HARLEY-DAVIDSON

MOTORCYCLES



ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО
ОБЩЕСТВА АВТОДОР
ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ

Четвертый год издания

Редколлегия: А. Брагин, Н. Беллев, А. Головкин, В. Дмитриев, М. Кольцов, инж. М. Кристи, инж. К. Куприянов, М. Презент, Н. Осинский, Л. Мандельянец, И. Фельдман, проф. Е. Чудаков, И. Халепский

И. ФЕЛЬДМАН.—Социал-фашизм на скамье подсудимых	1
XV Всероссийский съезд советов	2
Инж. М. ЛЕВИН.—Вооружим машинами дорожное хозяйство	3
А. Ф.—Автотранспорт должен быть снабжен запасными частями	5
БРИГАДА „За Рулем“—В ЛАДИ не ладно	7
М. СОЛОМОНОВ.—Регенерация сэкономит тысячи тонн смазки	10
Н. Б.—Центральный совет Автодора на автосборочном заводе	11
А. ЛЯСС.—На фронте дорожного строительства	12
Безопасность езды и привод на передние колеса	14
М. ДЬЯКОВ.—Мотоцикл на снегу	16
И. КОССОВСКИЙ.—Недостатки „Форда А“ и „АА“	18
М. КОЗЛОВ.—На фронте автотракторного строительства	22
Автодорожный экран	26
Почему?	30
Официальная таблица IV разряда 2-й автोलотереи	31
В номере 33 иллюстрации	

Центральный Совет Автодора — Москва, Садово-Кудринская, 17. Телеф. 4-96-15
РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Стростн. бульв., 11. Тел. 3-31-91: трамв. А, 6, 15, 18, 23, 25. Контора: Москва 6, Страстной бульв., 11. „Сгонек“. Отдел распротр. Тел. 5-51-61.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1931 год „За Рулем“: на год—4 р., 6 мес.—2 руб. 15 к., 1 м.—40 к., с приложен. „Библиотеки „За Рулем“: на год—8 р., 6 м.—4 р. 50 коп., 3 м.—2 р. 40 к. За границу „За Рулем“: на год—2 долл., 6 м.—1 долл. 25 ц.

СОЦИАЛ-ФАШИЗМ НА СКАМЬЕ ПОДСУДИМЫХ

ВСЕГО три месяца прошло с тех пор, как Рамзины, Ларичевы и прочие „герои“ из „торгпромовского“ отряда контрреволюции предстали перед пролетарским судом в Колонном зале Дома союзов.

Вся страна с негодованием и презрением следила за показаниями этих верных холопов капиталистического строя, этих „рыцарей“ буржуазной реставрации, шаг за шагом раскрывавших на суде гнусную картину того, как до указке Рябушинских они готовили удавную петлю рабочему классу, дезорганизуя тихой сапой вредительства осуществление пятилетнего плана социалистической реконструкции народного хозяйства.

Заговор „Промпартии“ не удался. Пойманные с поличным, агенты „Торгпрома“ и французского генерального штаба были сметены с пути победоносной пролетарской революции.

Это было в декабре 1930 г. А сейчас, в марте 1931 г., в том же Колонном зале Дома союзов мы судим новую группу вредителей и интервенционистов, которые в тесном контакте и содружестве с „Промпартией“ подготавливали кровавые испытания трудящимся Советского Союза.

На этот раз на скамье подсудимых — меньшевизм во всей его отвратительной наготе, во всем его лицемерии и двурушничестве.

Распинаясь в своем „рабочелюбии“, прикрываясь пышными фразами о демократии, меньшевистские заговорщики из так называемого „Союзного бюро“ работали теми же методами предательских ударов из-за угла, какие применяли их союзники из „Промпартии“.

Вредительство и интервенция — вот в двух словах программа, начертанная на знамени „Союзного бюро“, на грязном знамени всех этих Громанов, Сухановых, Шеров, Якубовичей, выполнявших волю заграничного центра меньшевиков, волю Данов, Абрамовичей, волю Второго интернационала, волю мирового социал-фашизма.

Напрасно Даны отрещиваются от своих неудачливых друзей из „Союзного бюро“, напрасно „Форвертс“ и „Социалистический вестник“ клянутся и божатся в невинности меньшевиков, приписывая все „козням большевиков“. Этот прием нам хорошо знаком по процессу „Промпартии“, когда Пуанкаре и Рябушинские прикидывались Иванами, не помнящими родства.

Мировой меньшевизм пригвожден к позорному столбу. Его вредительская и контрреволюционная работа разоблачена перед широчайшими пролетарскими массами всего мира.

Трудящиеся СССР в целом и автодорожцы в частности сделают все необходимые выводы из этого нового процесса интервентов и вредителей. Трудящиеся еще теснее сплотятся вокруг ВКП (б) и ее ленинского Центрального комитета.

Они будут еще решительнее и упорнее, на основе генеральной линии ВКП (б), беспощадно отбрасывая в сторону оппортунистов всех видов, осуществлять пятилетку социалистического строительства.

Они будут изо дня в день повышать качество работы, качество продукции, не снижая ни на iota взятых темпов.

Они будут всемерно повышать свои технические знания, чтобы по-настоящему овладеть техникой, „которая решает все“.

Они будут всеми способами и средствами укреплять боеспособность и техническую мощь Красной армии, чтобы обеспечить победу пролетариата в грядущих классовых боях.

И. Фельдман

XV ВСЕРОССИЙСКИЙ С'ЕЗД СОВЕТОВ

В ТЕ ДНИ, когда на подмостках Дома союзов пролетарский суд вскрывал перед всем советским и мировым пролетариатом предательскую контрреволюционную работу „социалистических“ агентов из II Интернационала, через квартал от суда, в Большом театре заседал большой пролетарский коллектив, занятый уже не разоблачительной, а созидательной работой. XV Всероссийский с'езд советов закреплял результаты мобилизации рабочего класса, колхозников, единоличников — бедняков, середняков — и всех трудящихся республики на борьбу за большевистские советы, способные по-настоящему повернуться лицом к производству, к коллективизации, к культурной революции и рабочему снабжению.

Доклад правительства РСФСР, доклад о всеобщем обучении и политехнизации массовой школы, о работе потребкооперации, выбор руководящих органов республики — таковы важные вопросы, которыми занимался с'езд.

С'езд открылся 26 февраля докладом предсовнаркома РСФСР Д. Е. Сулимова.

„К моменту созыва XV с'езда советов вопрос о выполнении пятилетнего плана в четырехлетний срок, — сказал докладчик, — не является уже вопросом. Больше того, в настоящее время мы подходим по ряду отраслей нашего народного хозяйства к выполнению пятилетки в три года“.

Подробно осветив практические успехи социализма во всех отраслях хозяйства, имеющие место в обстановке обостренной классовой борьбы, тов. Сулимов, подводя итоги нашему строительству, указал, что „только в условиях советской системы хозяйства и в особенности на базе сплошной коллективизации впервые в истории человечества промышленность и сельское хозяйство взаимно используют все возможности, имеющиеся у каждого из них“. На этой прочнейшей социально-экономической и организационно-технической базе мы сможем обеспечить действительно невиданные темпы нашего роста.

В резолюции с'езд подтвердил огромные успехи выполнения пятилетки и подчеркнул общий рост политической активности трудящихся СССР, утвердил общую линию и политику правительства.

Народный комиссар по просвещению А. С. Бубнов прежде всего указал в докладе, что огромные успехи нашего хозяйства позволяют уже осуществить такую грандиозную задачу, как введение всеобщего обязательного обучения. И наоборот: „Чтобы реализовать все темпы, намеченные народнохозяйственным планом на 1931 г., нужен огромный культурный подъем“. Директива тов. Сталина об овладении техникой накладывает важнейшие обязанности не только на одних хозяйственников.

Опорные пункты строительства социализма в нашей стране, — подчеркнул тов. Бубнов, — заводы, фабрики, МТС, совхозы, механизированные колхозы и т. д. должны быть использованы в интересах культурной революции.

Тов. Бубнов в качестве примера анализирует состав работников машинно-тракторной станции — директор, заместитель, старший агроном, три агронома, механики, квалифицированные рабочие и т. д. — и указывает, что „если этих работников суметь использовать для дела культурной революции, мы добьемся таких результатов, каких никакими другими способами добиться нельзя“.

Наша школа уже смыкается с производством, и в результате этой смычки меняется ее облик. „Самый факт прикрепления школ к предприятиям является уже шагом вперед по пути к политехнизму“.

Инженерно-технические силы все ближе и ближе подходят к практической помощи политехнизации школы.

Трудящиеся республики должны напрячь все силы, чтобы сделать советскую школу — школой подлинно-социалистической, школой политехнических знаний и навыков.

С'езд подтвердил большие успехи народного образования в РСФСР, отметив особо успехи всеобщего начального обучения в национальных областях и районах. Массовая школа в нашей стране работает уже более чем на 70 языках.

Политехническая школа, указал с'езд, должна служить в руках советской власти для ликвидации противоречий между городом и деревней и устранения разрыва между физическим и умственным трудом.

В целом ряде практических мер по организации политехнической школы с'езд на первое место выдвинул дальнейшее прикрепление школ к фабрикам, заводам, машинно-тракторным станциям, совхозам и колхозам. Последние группы семилеток должны обязательно участвовать, указал с'езд, в производительном труде этих предприятий. Кроме того, должны быть организованы экскурсии и выезды из города в колхозы и из деревни на городские предприятия, расширено издание массовой технической литературы, усилена сеть рабочих комнат и детских технических станций (необходимо в кратчайший срок создать хотя бы по одной детской технической станции на район).

XV с'езд советов РСФСР закончил свою работу 5 марта заключительным словом М. И. Калинина, еще раз подчеркнувшего в своем выступлении исключительную важность поголовной грамотности всего населения страны для дела строительства социализма.

8 марта начал свою работу VI с'езд советов СССР, итоги которого будут освещены в следующем номере „За Рулем“.

Организуя советскую общественность для выполнения автодорожной и тракторной пятилетки, общество Автодор теснейшим образом переплетает свою работу с работой советских организаций и самих советов. Вот почему каждый автодоровец должен знать и проводить в жизнь решения с'ездов советов, определяющие работу Советской страны на ближайший год.

ПРИВЕТ ХОЗЯИНУ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ СТРАНЫ — ШЕСТОМУ ВСЕСОЮЗНОМУ С'ЕЗДУ СОВЕТОВ!



Гусеничный трактор с гусеничной прицепкой на дорожных работах

ВООРУЖИМ МАШИНАМИ ДОРОЖНОЕ ХОЗЯЙСТВО

НЕ ЗАЧЕМ тратить бумагу на предисловие с описанием ужаснейшей отсталости нашего дорожного хозяйства и тех грандиозных задач, которые перед ним стоят. Бездорожье наше остро ощущается каждым, так сказать, на собственной шкуре, и ликвидация его превратилась в острую задачу, поставленную в утвержденном правительством пятилетнем плане.

Какими же ресурсами обладает дорожное хозяйство для разрешения этих задач?

Выполнение пятилетнего плана автодорожного транспорта основано на нескольких главных условиях: 1) отпуске нужных денежных средств и мобилизации внутренних ресурсов; 2) снабжении материалами и механизмами и 3) решении проблемы автодорожных кадров.

Здесь мы попробуем осветить только вопрос о машиновооруженности дорожного хозяйства и работу в этой области.

Не приходится доказывать, что дорожное строительство является едва ли не наиболее трудоемким и в то же время наиболее поддающимся механизации. Без надлежащей механизации постройка обыкновенного белого шоссе требует громадного количества землекопов, камнеломов, камнебоев, чернорабочих, т. е. тех категорий рабочих, труд которых является наиболее тяжелым, наименее квалифицированным и с каждым годом привлекает все меньшее число новых людей. Во всяком случае, некоторые важнейшие операции, например, укатка каменной одежды, непременно требуют таких сравнительно сложных машин, как механические катки. Необходимость иметь значительное количество крайне дефицитного у нас гужа для подвозки громадных масс песка и камня и в преобладающем числе случаев отдаленность расположения карьеров делает гужевую подвозку все менее рациональной и рентабельной. За последние годы результатом этих неблагоприятных условий является крайнее удорожание стоимости строительства.

С другой стороны, машина позволяет механизировать, а следовательно и удешевить все элементы дорожного строительства. Отвечает ли существующий машинодорожный парк нуждам сегодняшнего дня? Нет, не отвечает.

Не отвечает ни по количеству, ни по их типу и состоянию. Цудорттранс имеет достаточно полные данные, характеризующие состояние машинодорожного парка Союза. Не говоря уже о том, что из общего мизерного количества машин значительная часть является устарелой и изношенной, в этих данных поражает невероятная смешанность и разнообразие марок машинодорожного парка.

При таких условиях снабжение запасными частями становится почти непосильной задачей и значительная часть машин простаивает в ожидании получения этих частей или их кустарного изготовления.

Едва ли не большая часть прицепных машин (гредеров, канавокопателей, тяжелых утюгов, пленеров, тракторных прицепов) бездействует из-за отсутствия тяговой силы. Тракторов чрезвычайно мало, а мощность имеющихся не отвечает потребностям дорожного хозяйства. «Фордзоны» и даже «интернационалы» слишком слабы, им не под силу тащить тяжелые гредеры и другие дорожные машины.

Нужны 40, 50, 60-сильные гусеничные тракторы, которых в распоряжении дорожных органов почти нет. Не приходится скрывать, что с использованием имеющегося ничтожного и скверного парка обстоит из рук вон плохо. Машины используются в одну смену, обращение с ними варварское, ремонт — кустарный. В результате, несмотря на очень слабое использование (всего 25—30% возможной производительности) машин, они быстро выбывают из строя.

Что же делается, чтобы удовлетворить спрос на машину, сделать ее решающим и основным фактором строительства? Фактически только с июля—августа 1930 г. центральные органы дорожного хозяйства поставили перед правительством во всей остроте вопросы механизации дорожного хозяйства.

Обсуждение заявок на машины на 1931 г. вскрыло всю неподготовленность промышленности к строительству дорожных машин. Выяснилось, что подобные машины почти нигде в Союзе не производятся, а немногие выпускаемые производятся кустарным способом и в совершенно ничтожных количествах. Такие основные машины, как камнедробилки,

катки, гредеры мы производим буквально единицами, при чем устарелых малопригодных конструкций.

Правительство постановило организовать трест дорожного машиностроения и выпустить в 1931 г. дорожных машин на сумму 50 млн. руб.

Со своей стороны Цудортранс совместно с ЦИАТОМ (Центральный исследовательский институт автомобильного транспорта) и другими учреждениями проделал в ударном порядке работу по установлению типа для большинства дорожных машин в качестве задания промышленности.

Дело, казалось бы, с мертвой точки сдвинуто. Но темпы дальнейшего развития этого нового дела настолько неудовлетворительны, что есть основания полагать, что и в этом 1931 г. дорожное хозяйство машин не получит. Начали проектировать новые заводы, изготавливают рабочие чертежи машин. Но все движется черепашими темпами.

Выполняется ли постановление правительства о выпуске промышленностью в 1931 г. дорожных машин на 50 млн. руб. (не считая тракторов и автомобилей)? Нет, не выполняется. С августа идет непрерывная борьба, непрерывный торг с переторжками между Цудортрансом и ВСНХ с его объединениями. Обещания даются и тут же аннулируются, договоры составляются и не подписываются.

Цудортранс представил требование на 2100 тракторов, при чем комиссия Госплана признала это требование минимальным. В результате всевозможных урезок оно было снижено до 1700 машин общей мощностью в 7750

лош. сил, из которых в первом квартале... 24. Необходимо добавить, что даже в 1929/30 г. дорожное хозяйство получило тракторов общей мощностью 8400 лош. сил (из них 100 пятидесятицильных гусеничных «коммунаров»). В этом же году промышленность дает лишь «фордзоны» и «интернационалы», мало пригодные для дорожных работ.

Опять будут бездействовать из-за отсутствия тяговой силы как старые, так и новые гредеры, канавокопатели и другие прицепные машины. Из требующихся 300 камнедробилок промышленность обещает в первом квартале не более 25, но до сих пор не получено ни одной.

С катками, казалось, дело налаживалось, но как только дошло до подписания договоров—опять застопорилось. Импортные контингенты, предоставленные Цудортрансу, настолько ничтожны, что о них почти не приходится говорить. В результате в первом квартале будет получено машин всего на несколько сот тысяч рублей. До 70 млн. руб., ассигнованных в 1931 г. на организацию механического парка,—дистанция чрезвычайно большого размера.

Нужно раз и навсегда понять, что задачи, которые стоят перед дорожным хозяйством на ближайшие годы, невыполнимы без достаточного количества необходимых машин.

Так и только так может стоять вопрос в стране строящегося социализма, которой предстоит в десять лет преодолеть многие годы технической отсталости.

Инж. М. Левин

ПОКОНЧИТЬ С РАСХЛЯБАННОСТЬЮ НА ГОСПОДШИПНИКСТРОЕ

ИЗ РЕЧИ тов. Кагановича известно, что своевременная постройка завода подшипников, крайне необходимых для авто-тракторных предприятий, есть дело исключительной важности, срочности и дело чести московских партийных, советских и профсоюзных организаций.

Однако до сих пор особого внимания этому делу советские и профсоюзные организации Москвы не уделяют.

Первый квартал 1931 г. для строительства является последним организационным кварталом. От успеха организационного построения зависит успех или неуспех основных работ, разворачиваемых полным фронтом во втором квартале.

В этом периоде строительство несомненно имеет трудности: налаживание аппаратов Господшипникостроя и III госстройтреста, затруднения с завозом необходимых стройматериалов, с обеспечением строительства транспортом и т. д.

Однако, на фоне больших возможностей строительства мы видим картину бездействия его управления. Преодоление недостатков не представляло бы особой трудности при мобилизации всех сил Господшипникостроя, III госстройтреста, строительного сектора ВАТО, рабочей общественности, Моссовета и партийных и профессиональных организаций строительства и района. Однако такой мобилизации всех

усилий пока нет, время тратится на взаимные препирательства. За последнее время все же намечается перелом, и положение значительно улучшается.

Сдвиги намечаются и по транспорту. По распоряжению предправления ВАТО тов. Михайлова строительству выделено два трактора с прицепами, два грузовых автомобиля, один легковой автомобиль и два пятитонных грузовика. Даны телеграммы по станциям Северной, Октябрьской и Курской ж. д. о внеочередной отгрузке лесоматериалов для строительства; такие же телеграммы рассылаются Союзлеспрому.

Усилиями Господшипникостроя и сотрудников ВАТО получены от Госпроектстроя чертежи фундаментов, фундаментных подушек, колонн, типовых деревянных стропил.

Для обеспечения стройматериалами ВАТО выделило на первый квартал 1931 г. большие фонды—около 15 тыс. кубометров лесоматериалов, 20 тыс. бочек цемента, 850 тонн арматурного железа. К сожалению, строительство не умеет реализовать этих фондов.

Благодушию, чиновничьему отношению, перекидыванию ответственности должен быть положен немедленный конец. Все силы строительства должны быть мобилизованы на преодоление трудностей.

М. К.



Использованию автомобиля зимой придают на Западе большое значение—на снимке гонки по снегу в горной и лесистой местности

АВТОТРАНСПОРТ ДОЛЖЕН БЫТЬ СНАБЖЕН ЗАПАСНЫМИ ЧАСТЯМИ!

СОЮЗНЫЙ автопарк до недавнего времени комплектовался почти исключительно из импортных автомобилей. Он был мал по количеству и пестр по составу. Из-за своей незначительности и разнообразного состава он не привлекал внимания нашей промышленности и переживал хронический недостаток в запасных частях.

По мере роста автопарка росла потребность в запасных частях. Не имея помощи от промышленности, автохозяйства вынуждены были организовывать свои мастерские для ремонта и изготовления необходимых деталей. Кустарный характер мастерских приводил к тому, что части и ремонт обходились дорого и не всегда бывали доброкачественными.

Союзный автопарк за 1930 г. увеличился и обновился на 30% своего состава. На 1931 г. намечается стопроцентное его увеличение. Одновременно с ростом автопарка идет уменьшение количества марок. Быстрый рост количества автомобилей в Союзе увеличил потребность в запасных частях.

Однако и в настоящее время заводы неохотно идут на изготовление запасных частей для автомобилей, отчасти из-за сложности изготовления их, отчасти из-за недостатка оборудования, материалов и т. п. Даже такие автомобильные заводы, как АМО и Ярославский, выпускали и выпускают свои машины без запасных частей и в дальнейшем недостаточно снабжают их запасными частями. В результате — значительный процент простоя автопарка.

Ненормальность положения и значение автотранспорта в хозяйственной жизни страны побудили СТО еще в августе 1930 г. обязать ВАТО организовать в 1930/31 г. производство запасных частей к автомашинам так, чтобы оно обеспечило в самое ближайшее время полностью нужды автотранспорта. Кроме того, постановление обязывало ВСНХ СССР обеспечить Авторемснаб необходимой качественной сталью и цветными металлами для изготовления запасных частей, арматуры, ин-

струмента и автопринадлежностей и своевременно и полностью разместить на заводах СССР заказы Авторемснаба на запасные части к автомобилям.

Это постановление было конкретизировано 26 октября, и СТО установил, что запасные части к автомобилям должны быть изготовлены на заводах СССР в особом квартале 1930 г. и в течение 1931 г. на сумму 19 млн. руб. Из этого количества промышленность должна была сдать к 1 января 1931 г. запасных частей на сумму 2 млн. руб.

СТО постановил возложить производство запасных частей не только на заводы ВАТО, но и на трест ВАТО — Запчасть, которому передать заводы, специализировавшиеся на производстве запасных частей к автомобилям.

Несмотря на эти постановления, за особый квартал было изготовлено на заводах ВАТО запасных частей всего на 857 тыс. руб., т. е. 43% задания. Тресту ВАТО — Запчасть заводы не были выделены, и он ни одной части не изготовил. На 1931 г. размещено заказов на заводах ВАТО на сумму 11 млн. руб. и на 2,5 млн. руб. — в остальной промышленности. Остается разместить заказы на изготовление частей еще более чем на 5,5 млн. руб. ВАТО заявляет, что его заводы перегружены заказами, а трест ВАТО — Запчасть отказывается в течение 1931 г. заниматься изготовлением авточастей. В итоге — необеспеченность автопарка запасными частями.

Если учесть, что и за прошлые годы автотранспорт не имел достаточного количества запасных частей, то станет ясным, почему налицо простой машин, доходящий в некоторых местах до 40% состава. Простой имеется как по импортным машинам, так и по машинам союзного производства.

Казалось бы, что в части снабжения автомашинами запасными частями автомобили союзного производства должны были быть более обеспечены, чем импортные. Но поскольку завод АМО в особом квартале выпустил частей около 50% потребно-

сти, Ярославский — 50%, по машинам „АМО-2“ не было запасных частей вовсе, „форды“ выпускались без запасных частей, то понятно, что эти машины также простаивают.

Подобное положение с запасными частями в дальнейшем грозит ухудшиться. Заказ на запасные части на 1931 г. заводу АМО (для автомобилей „АМО Ф-15“) распределен так, что изготовление частей должно ежемесячно нарастать. В последние месяцы этого года мы должны иметь наибольшие выпуски. Так как завод АМО переходит на выпуск автомобилей „АМО-3“ и прекращает производство автомобилей „АМО Ф-15“ и запчастей к ним, то намечается передать окончание заказа на запасные части для машин „АМО Ф-15“ заводу „Спартак“, который однако не имеет еще нужного оборудования.

Не лучше дело с запасными частями для машин Ярославского завода, который к мотору, сцеплению и коробке передач частей не изготавливает. Плохо с запасными частями к машинам „АМО-2“, для которых части вообще не изготавливаются. По „фордам“ положение не лучше. Из-за отсутствия производства запасных частей к ним на заводах ВАТО и недостаточного ввоза частей из-за границы у нас большой простой и этих машин, несмотря на недавний пуск их в эксплуатацию.

Недостаток в запчастях не только увеличивает число простаивающих автомобилей, но вызывает простой значительного количества новых, которые в этом году только войдут в эксплуатацию.

Недостаток запасных частей влияет также на стоимость ремонта машин, так как автохозяйствам приходится изготавливать части кустарным путем. В итоге стоимость ремонта автомобиля во многих местах равна стоимости нового.

* * *

26 февраля Комиссия исполнения при Совнаркоме СССР вынесла специальное постановление, предусматривающее ряд мер для обеспечения автомашин запасными частями.

По этому постановлению ВАТО должно разместить заказы на запасные части советского производства следующим образом:

1. Завод „Спартак“ (ВАТО) должен сдать к 1 апреля 380 и к 1 июня 360 радиаторов для „Форда АА“.

2. Завод „Аремз“ (Москомтранс) должен сдать к 1 июня 3 тыс. поршней и 25 тыс. поршневых колец для „Форда АА“. Кроме того завод „Аремз“ должен сдать к 1 июня запасных частей для 660 машин „АМО-2“ и для 340 машин „Я-5“ и „Я-6“ на сумму не менее 250 тыс. руб.

3. Завод „Шестерня и рессора“ (Мосмета) должен сдать к 1 апреля 1000 и к 1 июня — 2500 рессор для „Форда АА“.

Авторемснаб должен обеспечить завод „Аремз“ для выполнения возложенного на него задания чертежами, литьем для поршней и колец и металлов.

Правление ВАТО для обеспечения запасными частями автомашин к весенней посевной и уборочной кампаниям должно произвести раскомплектование 20 комплектов автомашин „Я-5“ и „Я-6“ и 50 комплектов машин „АМО-2“.

Это постановление Комиссии исполнения дает точные и жесткие директивы для обеспечения запасными авточастями и должно быть точно и в срок выполнено. Вся рабочая и автодорожная общественность должна взять под общественный контроль выполнение постановления Комиссии исполнения, своевременно сигнализируя о малейших отступлениях от плана.

А. Ф.

В КОМИССИЮ ИСПОЛНЕНИЯ ПРИ СНК СССР

Копия председателю ВСНХ СССР
тов. Орджоникидзе

Настоящим штаб помощи производству запчастей к тракторам при Центральном совете Автодора считает необходимым поставить в известность, что тяжелое положение с производством запасных частей к тракторам остается почти без перемен.

1. Трест ВАТО — Запчасть, являющийся, по решению Комиссии исполнения, единым планирующим центром, ответственным за производство запасных частей к тракторам, до сих пор еще не обеспечен специалистами.

Несмотря на указания правительственных органов о переброске в ВАТО — Запчасть специалистов из НКЗема СССР и из ВСНХ, ни одного специалиста трест не получил.

В результате отсутствия специалистов ВАТО — Запчасть не смог выполнить ряда заданий.

2. Трест ВАТО — Запчасть, несмотря на соответствующие постановления высших органов, не получил заводов по изготовлению запасных частей и до сих пор является „адмиралом без флота“.

3. Очень важный вопрос снабжения металлом заводов, изготавливающих запасные части, висит в воздухе, и в этой области не сделано ничего конкретного. Штаб, связанный в своей

работе с периферией, получает почти ежедневно тревожные вести из различных областей СССР (Северо-Западная, Нижне-Волжская, Сибирь и пр.) и даже с московских заводов.

Штаб сигнализирует о крайнем неблагополучии в области снабжения и о необходимости принятия решительных мер.

Штаб считает совершенно необходимым:

1. Пополнить трест ВАТО — Запчасть специалистами за счет снятия их из органов, где они работают не по специальности.

2. Передать ВАТО — Запчасть намеченные заводы по изготовлению запчастей.

3. Разрешить использовать для изготовления запчастей металл с менее срочных заказов, восстановив его затем за счет заказов на запасные части.

4. Обязать ВАТО — Запчасть и Сельхозснабжение обеспечить изготовление чертежей посылкой необходимых образцов, материалов и целых тракторов (Эллис-Чальмерс).

5. Обязать ВАТО — Запчасть выполнить все постановления штаба, ведущие к улучшению и рационализации работы самого треста.

В ЛАДИ—НЕ ЛАДНО

БРИГАДА „ЗА РУЛЕМ“ В
ЛЕНИНГРАДСКОМ АВТО-
ДОРОЖНОМ ИНСТИТУТЕ

ЗА ГОРОДОМ, где тянется широкая лента Московского шоссе, раскинулась группа старинных зданий с узкими винтовыми лестницами, темными переходами, круглыми залами, домашними церквями. Бывшая богадельня. Здесь помещается теперь ЛАДИ—Ленинградский автодорожный институт НКПС.

КУЗНИЦА АВТОДОРОЖНЫХ КАДРОВ НУЖДАЕТСЯ В СРОЧНОМ ОЗДОРОВЛЕНИИ

Тысяча двести пятьдесят студентов обучаются в стенах ЛАДИ. Автодорожный институт образовался в апреле прошлого года. Теперь в его состав вливается второй поток студентов 1 курса автодорожного факультета ЛИИПСа, а затем перейдут 2 и 3 курсы этого факультета. С февраля при ЛАДИ открываются инженерные курсы для техников-практиков. На курсах будет обучаться 200 человек. ЛАДИ является крупнейшим всесоюзным учебным заведением для специалистов автомобильного, тракторного и дорожно-строительного дела.

Десять месяцев существует ЛАДИ, и естественно, что в молодом вузе еще очень много неполадок. Но большинство неполадок вызвано чисто субъективными причинами, и устранение их целиком зависит от самого института.

УЧЕБА В РАЗВАЛКУ

Учеба в ЛАДИ идет далеко не теми боевыми темпами, которых требует страна, ожидающая от ЛАДИ высококвалифицированных водителей армии тракторов и автомобилей, штурмующих наши поля и дороги. Прошлогодние семестры прошли под знаком организации нового института. Организационный период затянулся. Это, конечно, сильно отразилось на качестве учебы. Сам директор ЛАДИ Назаров признает, что «за истекший период не созданы еще достаточные условия работы. Эта задача должна быть разрешена в течение настоящего года».

Самое главное зло—срыв летней практики. Студенты ЛАДИ направлялись на практику на Пролетарский паровозо-ремонтный завод, в котельный цех «Электросилы» и другие предприятия, не имеющие ничего общего с автомобильным и дорожным делом. Студенты там толкались у станков, но что полезного для своей специальности может почерпнуть автодорожник на паровозо-ремонтном заводе?

Дирекция ЛАДИ пытается свалить вину за безобразную организацию производственной практики на хозорганы, которые не предоставили институту мест на специальных предприятиях. Но факты говорят, что главная доля вины падает на дирекцию ЛАДИ. И в нынешнем учебном году важнейшее звено учебы в советском вузе—непрерывная производственная практика—не поставлена на должную высоту. Места на предприятиях опять были



Главное здание ЛАДИ. Фото бригады „За Рулем“

получены институтом с огромным запозданием—за два-три дня до отправления студентов на практику.

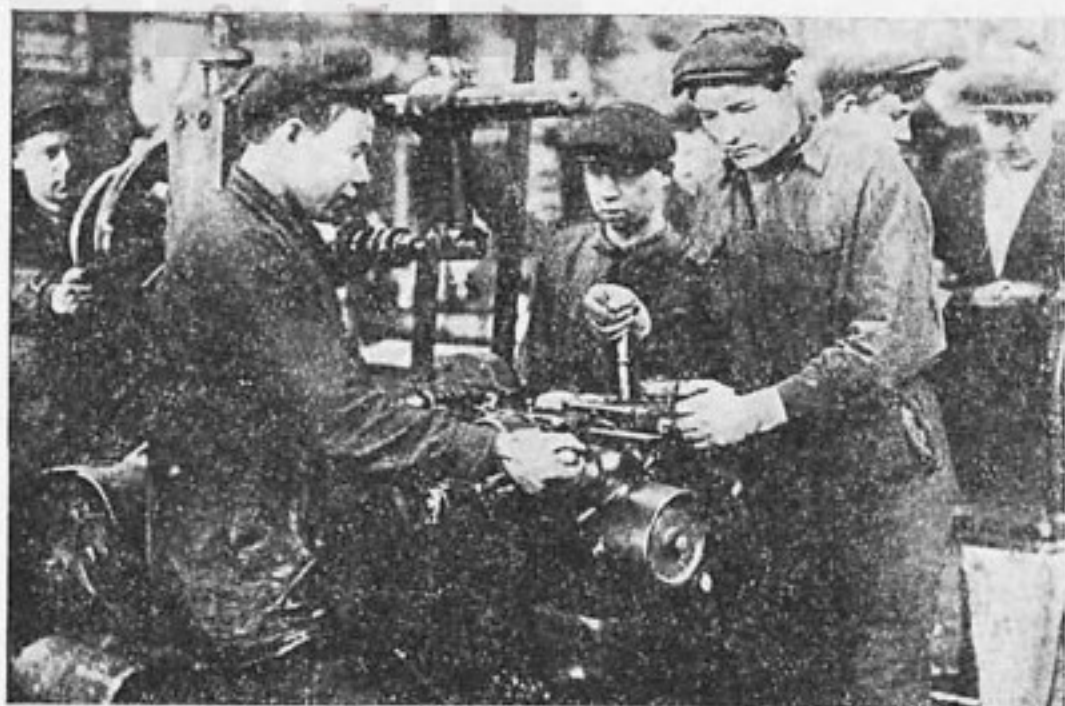
В распределении практикантов по предприятиям допущена большая путаница. Например, на завод Ленкомтранса направлено 25 практикантов вместо 40, и они там моют целыми днями части автомобилей в керосине—другой работы для всех практикантов не находится. На «Красном путиловце» практиканты ЛАДИ праздно бродят по цехам, лишены всякого руководства учебной частью института, и не знают чем бы им заняться.

Программы, выработанные учебной частью ЛАДИ, оказались составленными наспех, не увязанными с теми производствами, куда направлены на практику студенты ЛАДИ.

Учебная часть ЛАДИ чрезвычайно слабо руководит производственной практикой студентов. Руководители заглядывают (именно заглядывают) на предприятия по одному-два раза в семестр, а когда заглядывают, не дают студентам никаких практических указаний. Предоставленные сами себе, практиканты часто ничего не делают, трудовая дисциплина падает катастрофическим образом.

Безобразное положение с важнейшим звеном учебы—производственной практикой—заставило бюро ячейки автомеханического факультета вынести еще в ноябре 1930 г. очень резкую резолюцию. Бюро ячейки констатировало, что в организации производственной практики проявлен самый настоящий оппортунизм на практике и требовало решительных мер для оздоровления положения.

Какая судьба постигла эту резолюцию—увидим дальше.



Студенты ЛАДИ на практике на „Красном путиловце“

ПРОГУЛЬНЫЙ КОНВЕЙЕР, ПОРХАЮЩИЕ ПРЕПОДАВАТЕЛИ И НЕОГСТАЮЩИЕ СТУДЕНТЫ

Расписание теоретических занятий в ЛАДИ зияет черными провалами. Огромное большинство преподавателей работает по совместительству в ряде других вузов. Проф. Вадковский, побивший рекорд совместительства, ведет курс геодезии кроме ЛАДИ еще в ... десяти вузах. В четырех из них он заведует кафедрами. Понятно, что при таком положении преподаватель целый день занят только «порханием» из вуза в вуз. Об углубленном руководстве работой студентов говорить, конечно, не приходится. Преподаватели думают только о том, чтобы не опоздать на занятия. Впрочем, нет, не думают. На дорожном факультете ЛАДИ за последний семестр прогулы преподавателей без уважительных причин достигли огромных цифр. По кафедре военных предметов пропуски занятий составляют 125 час., обществоведения — 88 час., строительного искусства — 71 час., дорожного дела (один из главных предметов) — 44½ час. и т. д. Правда, большая часть пропущенных часов была потом возмещена преподавателями, но такое возмещение задним числом вызывает коренную ломку учебного плана. Расписание занятий летит к черту!

От порхающих преподавателей не отстают и студенты. На дорожном факультете, например, студенты прогуляли по неуважительным причинам около 2% всего учебного времени. Не меньшие прогулы на автомобильном факультете. За одну декаду января ряд студентов автофака пропустил в общей сумме свыше 100 часов.

АКТИВНЫЙ МЕТОД „НЕ УСПЕЛ“ ПРИВИТЬСЯ В ИНСТИТУТЕ

Среди преподавателей ЛАДИ есть крупные специалисты, но есть также и такие, которых давно нужно гнать из советского вуза. На дорожном факультете, например, требуется замена не менее 5 преподавателей. А дирекция ЛАДИ не принимает никаких мер, чтобы подобрать более крепкий качественно состав преподавателей.

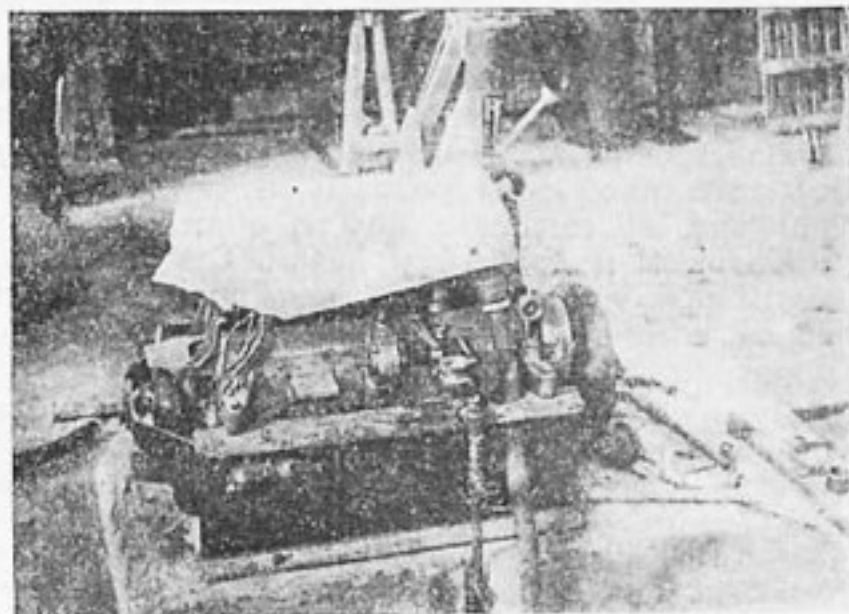
О соцсоревновании среди преподавателей, перестройке методов преподавания в соответствии с решениями партии по этому вопросу в ЛАДИ до самого последнего момента не было слышно ничего. На последнем совещании преподавателей заведующий учебной частью Назаров публично признался, что активный метод преподавания „не успел“ привиться в стенах ЛАДИ. Проверка успеваемости студентов во многих случаях производится по-старинке — посредством контрольных зачетов.

Между тем неуспеваемость части студентов ЛАДИ очень велика. На дорожном факультете в некоторых группах она достигает, в среднем, 46—47%. На автофаке на каждую группу приходится 6—7 неуспевающих. В последний набор ЛАДИ получил очень слабо подготовленную массу новых студентов. Эти товарищи нуждаются в усиленной работе. Но преподаватели мало заботятся о повышении качества учебы.

БЕСХОЗЯЙСТВЕННОСТЬ В ОРГАНИЗАЦИИ ЛАБОРАТОРИИ

Неблагополучие в учебной жизни ЛАДИ осложняется безалаберщиной и бесхозяйственностью в организации производственной части. До настоящего момента многие лаборатории не имеют ни достаточного оборудования, ни заведующих. Яркий пример безобразного положения — автомеханическая лаборатория. На организацию ее затрачено 30 тыс. руб., но, несмотря на это, приобретенное оборудование оказалось в большей части нигде негодным. Лаборатория не оборудована до сих пор, инвентарь свален в кучи в углах лаборатории. Следует отметить, что негодное оборудование приобреталось, главным образом, у частных лиц, без оценки госбракеража и без актов приемки.

Профтехническая секция Ленинградского облсовета Автодора, производившая обследование ЛАДИ, нашла необходимым материал о бесхозяйственных расходах при организации автолаборатории передать в РКИ.



Водопроводная кишка к автомотору в лаборатории ЛАДИ проведена из уборной и отравляет воздух лаборатории

СТУДЕНЧЕСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ПЛЕТУТСЯ В ХВОСТЕ

А где же были студенческие организации? Почему они не подняли тревоги о творящихся в ЛАДИ безобразиях? Студорганизации ЛАДИ до последнего момента плелись в хвосте пассивных настроений и хладнокровно созерцали безобразия, отделяваясь бумажными резолюциями.

Были даже попытки замазать действительное положение вещей. Бюро партколлектива ЛАДИ, по настоянию его секретаря Тихомирова, незначительным большинством голосов отменило упомянутую выше резолюцию бюро ячейки автомеханического факультета, найдя слишком «резкой» оценку срыва производственной практики, как проявление правого уклона на практике. Даже после появления в газете «Ленинградский студент» большой разоблачительной статьи о беспорядках в ЛАДИ, партактив ЛАДИ принял, по настоянию бюро, составленную в успокоительных тонах резолюцию, в которой констатирует, что несвоевременное устранение отмеченных «Ленинградским студентом» недостатков «могло бы привести к правому оппортунизму на практике»... Только могло бы? А как назвать те безобразия, которые творились и творятся еще в ЛАДИ.

Со стороны дирекции ЛАДИ пока не принято никаких конкретных мер для улучшения положения. Виновники срыва производственной практики все еще не сняты с работы, несмотря на требование институтской газеты «Автодорожник», которая начала, наконец, развертывать кампанию за решительное оздоровление спертой атмосферы ЛАДИ. Состоявшееся общее собрание преподавателей признало правильным все предъявленные ЛАДИ «Ленинградским студентом» обвинения, но так же,



В таком виде лежит оборудование лаборатории

как студенческие, партийные и профессиональные организации, не сделало решительных политических выводов.

Сейчас в ЛАДИ делается кое-что для перестройки работы в духе решения ноябрьского пленума ЦК о подготовке кадров. Развертывается социальное соревнование между преподавателями и студентами, поднята, наконец, кампания за мобилизацию общественного мнения студенчества и преподавателей на борьбу с провалами в учебе, но отсутствие настоящей большевистской самокритики и решительных организационных мероприятий тормозит эту перестройку. При таком вялом темпе перестройки можно опасаться, что первый выпуск ЛАДИ, который будет в мае, пройдет далеко не в благоприятных условиях.

БРИГАДА „ЗА РУЛЕМ“

Бож (редакция «За Рулем»)
Тодоров (Автодор)
Алимов, Милов (ЛАДИ).

Ленинград

ДВА ПРЕДЛОЖЕНИЯ О СОВЕТСКОЙ СВЕЧЕ

1. Как улучшить качество советской свечи

СОВЕТСКАЯ свеча по сравнению со свечой «Бош» работает слабо: быстро забрасывается маслом, фарфор от перегрева приходит в негодность. Эта свеча доставляет некоторые хлопоты как хозяйственнику, так и шоферу.

Есть два способа устранить эти недостатки и улучшить качество советской свечи.

Первый способ — хозяйственный. Следует увеличить путем рассверливания диаметр рабочей камеры свечи от 9 мм до 12—13 мм (максимально).

Второй способ — заводской. Нашим заводам следует изготавливать свечи с упомянутым размером рабочей камеры; кроме того, фарфор, окружающий центральной контакт (стержень), должен быть глубже «утоплен» в теле свечи, т. е. по своему продольному размеру, должен быть укорочен не менее как на 5 мм против свечи «Ф-7».

В последних выпусках свечей подобные изменения наблюдаются, но они по своим разме-

рам незначительны и недостаточны (диаметр рабочей камеры увеличен на 1 мм, фарфор укорочен на 1,5—2 мм).

Советская свеча, улучшенная даже хозяйственным способом, уже дает резкое повышение работоспособности.

Шофер Н. Бадиков

Москва

2. Будем экономны

Предлагать выпустить в продажу одни фарфоры автосвечей с медной гайкой. Дело в том, что часто (и даже всегда), если лопнул фарфор или смялась медная гайка (они очень слабы и при разборке портятся) — выбрасывается вся свеча. Таким образом пропадает и сам корпус (та часть, в которую ввинчивается фарфор со стержнем в вполне исправном виде).

Если выпустить в продажу фарфор отдельно, то одну часть свечи можно было бы несколько раз использовать, и это дало бы большую экономию.

С. Кузнецов

Сочи

РЕГЕНЕРАЦИЯ С ЭКОНОМИТ ТЫСЯЧИ ТОНН СМАЗКИ

В ДАННОЕ время резко поставлен вопрос о всемерной экономии горючего. Современная техника бьется над вопросом широкой замены в автотракторном деле жидкого топлива твердым. Заграничная, а в последнее время и советская печать посвящают этой важной проблеме очень много внимания.

Не менее важен вопрос об экономии смазочных материалов, о возможно полном возврате (регенерации) в производство уже отработанных смазочных масел. При громадном мировом росте автотракторостроительства не только нефть, но и все продукты и отходы нефти становятся дефицитными. Ощущается нехватка в смазочных материалах, получаемых из нефти и ее продуктов. Необходимо как можно бережнее и до конца их использовать. **За границей широко применяется многократная регенерация смазочных материалов.** В Америке делают успешно опыты регенерации отработанных масел по 9—10 раз.

Установлено опытом, что регенерированные смазочные материалы в отношении вязкости, температуры, вспышки и содержания смол не хуже, чем свежие смазочные продукты. Правда, это относится более к автомобильным (бензиновым) легким маслам; сложнее обстоит дело с тяжелыми тракторными маслами, но и здесь регенерация вполне возможна.

Мы с способом регенерации смазочных материалов очень мало знакомы. Еще в прошлом году ВСНХ издал приказ об обязательном сборе отработанных смазочных для регенерации, но из 10 тыс. т масел, намеченных к регенерации, лишь по одной южной Украине, где работают десятки тысяч тракторов, собрано только 164 т.

Это происходит не оттого, что регенерация—дело сложное и дорогостоящее, и еще менее по той причине, что смазочных масел у нас избыток. Машинно-тракторные станции в прошлом году затребовали 66 тыс. т смазки. Союзнефть отпустила им всего лишь 30 тыс. т. Нехватка смазки обострится у нас в этом году при большом росте колхозов, совхозов, при значительно расширяющейся сети машинно-тракторных станций. Потребность последних в смазочных материалах в нынешнем году выражается в 190 тыс. т., а Союзнефть при крайнем напряжении своего снабженческого плана может гарантировать МТС лишь не более 140 тыс. т смазки.

Союзнефть доказывает, что если бы МТС взяли на себя регенерирование 60% получаемого ими масла, то достаточно было бы в этом случае снабдить МТС 120 тыс. т масел и путем регенерирования получить еще до 70 тыс. т. Всего, следовательно, до 190 тыс. т больше, чем нужно нашей сети МТС.

Необходимо в каждом хозяйстве иметь несложную специальную тару, в которой отработанные смазочные масла не загрязнялись бы. Следует производить фильтровку жидкости до вливания в тару—для задерживания крупных посторонних веществ. Дно тары должно быть широкое для лучшего отстаивания жидкости и прилива дополнительных порций смазок. Для лучшего отстаивания и разжижения смазки практикуется подогрев паром.

Как указано выше, за границей практикуется многократная регенерация. В наших МТС с большим успехом проведена двухкратная регенерация; стоимость ее оказалась чрезвычайно низкой. Советскими инженерами сконструирована очень портативная установка для регенерации смазки в МТС, совхозах и колхозах; ее можно поставить на поле, в бригадах тракторных бригад. Производительность ее—200—400 кг в сутки. Строительство такой установки кустарным способом обошлось в 650 руб. При массовом заводском выпуске она должна обойтись не более 200—250 руб.

Нужно отметить, что, выдвигая вопрос об обязательной регенерации масел в каждом крупном тракторном хозяйстве, ВСНХ не позаботился выделить специальные заводы для производства соответствующих установок, аппаратуры для регенерирования смазки. Каждой МТС приходится самой придумывать, как произвести эту малоизвестную операцию.

На необходимость широкого применения регенерации тракторных смазочных продуктов обратил особое внимание Штаб помощи производству запасных частей к тракторам при ЦС Автодора. Он заставил представителей заинтересованных хозяйственных организаций исчерпывающим образом установить, что нужно для того, чтобы немедленно поставить на практические рельсы регенерацию смазочных продуктов. Штаб остановил внимание на том, какое громадное влияние регенерация имеет не только на экономию смазки, но и на сохранность деталей.

Известно, что в процессе работы качество масел ухудшается, это увеличивает износ частей; добавлением свежего масла качество действующего масла лишь немногим и не надолго улучшается. При процессе регенерации свойства свежего масла быстро восстанавливаются. По данным инж. Плодовского, расход регенерированного масла понижается на 25—30% по отношению к свежему маслу, в то же время износ цилиндров также значительно снижается.

Все эти данные побудили Штаб помощи производству запасных частей при ЦС Автодора решительно настаивать на следующих мероприятиях:

1. ВСНХ должен в самом срочном порядке выделить завод для производства аппаратуры и инвентаря по регенерации смазки.

2. Необходимо организовать срочно курсы для установления наиболее дешевого и простого передвижного аппарата для регенерации смазки, в первую очередь для нужд МТС.

3. Принять меры к освещению вопроса регенерации в печати.

4. Ввести систему премирования за успешную регенерацию и экономию смазочных продуктов.

5. Добиться обязательной регенерации смазки во всех сколько-нибудь крупных автомобильных и тракторных хозяйствах.

6. Издать массовую памятку-инструкцию по регенерации.

М. Соломонов

ЦС АВТОДОРА НА АВТОСБОРОЧНОМ ЗАВОДЕ

АВТОДОРОВСКИЙ коллектив автосборочного завода им. КИМ в Москве подал тревожные сигналы о неполадках на заводе. Центральный совет Автодора выделил бригаду, которая обследовала положение дел и выявила, что новый построенный по последнему слову американской техники автомобильный завод барахтается в паутине бюрократизма, и бесхозяйственности.

Конвейер бестолочи и разгильдяйства начинается в Нью-Йорке, продолжается в Мурманском порту, ползет по железной дороге в Москву, проходит через цехи автосборочного завода и заканчивается на заводском дворе, где 200 совершенно готовых машин заносится снегом и портятся в ожидании своевременной разрядки и отправки с завода.

Очередное заседание президиума Центрального совета Автодора происходило в гуще рабочих на автосборочном заводе. Доклад технорука т. Слуцкого воспринимался рабочими, как жестокий обвинительный акт нашей косности, неумению работать. Ясно чувствовалось противоречие между темпами и возможностями завода и темпами и системой снабжения его агрегатами для сборки.

Части, прибывшие в Мурманский порт, разгружены и отправлены в Москву не в комплектном порядке. В результате прибыло 80 вагонов, а 14 вагонов находятся в пути. Эти 14 вагонов срывают всю работу завода, делают бесполезным прибытие и этих 80, так как конвейерная система не терпит пропусков в своих звеньях. Отсутствие какой-нибудь детали задерживает весь конвейер, и на заводе образовывается прорыв.

Желая сэкономить валюту и этим увеличить количество выпускаемых машин, мы приступили к изготовлению целого ряда деталей у себя в Союзе, в частности к изготовлению кузовов. Возмущение рабочих достигло огромных размеров, когда на заводе стало известно, как размещен заказ на кузова. Оказывается, лес из северных районов направлялся для изготовления кузовов в Одессу. Поковки были заказаны в Таганроге и потом все это направлялось в Москву.



Заседание президиума ЦС Автодора на автосборочном заводе им. КИМ. Технорук завода тов. Слуцкий делает доклад

Вся эта нелепица происходила в тот момент, когда автомашины направлялись в колхозы без кузовов. Сейчас положение исправлено. Кузова будут давать завод АМО и завод "Спартак", но золотое время упущено, и наша страна понесла на этих операциях немалые убытки.

Срыв планов заводов в количественном выпуске машин резко сказывается на себестоимости, которая достигла 245 руб. вместо 116 руб. по плану. Тем не менее, каждая выпущенная заводом машина экономит нам уже сейчас около 100 долл.

Выступавшие на собрании рабочие рисовали яркими красками положение на заводе и прибавляли все новые и новые штрихи к картине чиновничьего бездушия, создавшегося вокруг завода.

Задержки и неполадки в Мурманском порту вызвали среди рабочих движение за посылку бригад в помощь Мурманскому порту. Треугольник завода отправился в ВАТО с предложением созвать совещание основных грузополучателей в Мурманском порту (Автострой, Магнитострой и др.) и совместными усилиями организовать посылку бригад помощи в Мурманский порт и обсудить всевозможные меры помощи и упорядочения работ порта. Делегация автосборочного завода встретила в ВАТО холодный прием и в результате "крепкого" обмена мнений была попросту выгнана.

Одновременно с обсуждением дел на заводе отчитывался в своей работе и автодоровский коллектив завода. В Автодор втянуто свыше 50% состава рабочих. Активность среди автодоровцев довольно высока, организован кабинет Автодора, работает кружок автоучебы в 150 чел., ведутся военные занятия с подшефным автоброневым полком.

Выступавшие автодоровцы обещали, что и в дальнейшем коллектив Автодора будет в первых рядах ударников, повернется лицом не только к автоучебе, но и к изучению технологических процессов на заводе, и что созданный на заводе автодоровский пост будет зорко следить за всеми неполадками на заводе, сигнализируя о них в особо серьезных случаях непосредственно ЦС Автодора. Н. Б.



Рабочие завода слушают выступления

Как удовлетворяются заявки Главдортранса

ВОПРОСЫ снабжения стройматериалами приобрели исключительную остроту. Тревожные телеграммы свидетельствуют, что на всех стройках запасы стройматериалов ничтожны, а поступление — и того меньше.

Период подготовки к строительному сезону в основном решает успешное развертывание работ. Перебои в снабжении ставят под угрозу даже важнейшие объекты строительства.

Заявка Главдортранса была своевременно направлена в соответствующие хозяйственные организации. Сейчас заявка возвращена, но в значительно урезанном виде.

Главдортранс затребовал 4 700 тонн цемента. Только с большим трудом и после решительного нажима удалось получить 28% потребности. Еще худшая судьба постигла заявку на различные сорта металла. Отпуск металла разрешен в размере 20%.

Для строительства требуется свыше 309 тыс. кубометров лесоматериалов. Все доводы Главдортранса, что лес является основным видом материала, ни к чему не привели.

На масло, пек и битум заявка удовлетворена всего лишь на 50%; вместо 6 600 т отпущено 345 т. Требование на спецодежду урезано на 700%.

Так обстоит дело с основными материалами для дорожного строительства. Еще более безотраднa картина со снабжением механизмами. Тут допущена преступная нераспорядительность и халатность. Отдельные статьи заявки не удовлетворены вовсе, в то время как по другим статьям потребность ... превышена на 300—400%.

Для текущего года необходимы моторные катки различных мощностей — 233 штуки, а отпущено всего 9 катков. На ряду с этим отпущено 110 паровых катков вместо 21 катка — заявка превышена на 4780%.

Ни одного грейдера отпущено не будет, несмотря на настойчивые требования Главдортранса дать 529 грейдеров.

Ни одного гусеничного трактора не отпущено, в то время как их требуется по крайней мере 665. Отказав в отпуске гусеничных тракторов, промышленность дает колесных на 3000% сверх заявки. Таким путем хозяйственники решили покрыть потребность в гусеничных тракторах.

В пневматическом оборудовании отказано вовсе. На просьбу отпустить 775 пневматических приборов последовал классический ответ, что дорожное строительство может обойтись и без них...

Прицепов было затребовано 926 штук, а отпущено — 200, т. е. 21%. На ряду с этим, опять-таки без всяких видимых причин, заявка на котлы для варки гудрона удовлетворена на 2540%.

Сильно урезана заявка на автомашины. Вместо 63 легковых машин дано 10, а из требуемых 193 грузовых — 30.

Вот с какими перспективами дорожное строительство начинает строительный сезон. Кое-где на юге, Северном Кавказе и Крыму работы уже начались и имеющийся запас материалов на исходе.

Необходимо отметить тот факт, что хозяйственные организации допустили огромный разрыв между тягловой силой и прицепами. Из-за отсутствия тракторов значительная часть прицепов вынуждена будет бездействовать.

Дорожное машиностроение не поспевает за темпами развертывания работ. Дорожное машиностроение является узким местом. Со всей решительностью нужно поставить вопрос о максимальном развитии производства дорожных машин.

Одновременно дорожные строительства должны мобилизовать все ресурсы для обеспечения нормального хода работ. Оборудование должно быть использовано на 100%. Там, где допускают условия, оборудование должно работать в две и в три смены.

Борьба за мобилизацию внутренних ресурсов должна стать политическим экзаменом для коллективов Автодора на дорожных строительствах. Привлекая местную общественность, коллективы Автодора должны добиться, чтобы простой механизмов был сведен к нулю.

Срывают вывоз камня

Из различных районов сообщают, что по вине железнодорожного транспорта значительная часть камня остается лежать в карьерах. На местах разработок создаются огромные завалы. Кое-где по этой причине приостановлена работа.

В частности тяжелое положение создалось в Иваново-Вознесенской области. В январе для вывозки песка и камня требовалось 1 285 вагонов, а было положено только 118. В феврале требовался 2 661 вагон, но ни одного вагона не было дано.

В Ленинградской области, по вине транспорта, положение прямо критическое. В январе по Псковскому району требовалось 3 400 вагонов, а подали 1 950. Уже тогда на песчаных и каменных карьерах образовались большие залежи. В феврале положение еще более усугубилось.

На участках Торгош и Сольцы в феврале ни одного вагона подано не было.

Сднако в наиболее тяжелом положении оказался Нижегородский край. Вывоз камня из карьеров возможен только в зимнее время. В другое время года камень не вывезти, так как карьеры окружены болотами.

Нижегородский крайдортранс, несмотря на самые категорические требования выделить 1 400 вагонов, почти ни одного вагона не получил.

Таким настроениям нужно положить конец. Нужно, наконец, заставить учесть значение дороги для всего народного хозяйства.

Исправить ошибку Наркомснаба

В такой же мере отразились эти настроения и в органах Наркомснаба. Последовало распоряжение о снятии дорожного строительства с централизованного снабжения. Рабочие и административно-технический персонал снабжаются из местных средств. Такое же распоряжение последовало и в области снабжения фуражом.

Эту ошибку, допущенную Наркомснабом, необходимо в срочном порядке исправить.

Мы ждем ответа Наркомснаба СССР.

1 марта 1931 г.

А. Лясс

ПРЕЗИДИУМ ЦС АВТОДОРА СОВМЕСТНО С РАБОЧИМИ АВТОСБОРОЧНОГО ЗАВОДА ИМ. ИИЧ ШЛЕТ ГОРЯЧИЙ ПРИВЕТ ВЕРНОМУ ЧАСОВОМУ СТРАНЫ СТРОЯЩЕГОСЯ СОЦИАЛИЗМА — ОГПУ, СВОЕВРЕМЕННО РАСКРЫВШЕМО ЗАГОВОР АГЕНТОВ МИРОВОЙ БУРЖУАЗИИ — СОЦИАЛ-ПРЕДАТЕЛЕЙ МЕНЬШЕВИКОВ В ЛИЦЕ ТАК НАЗЫВАЕМОГО „СОЮЗНОГО БЮРО РСДРП“, ПОДГОТОВЛЯВШЕГО ИНТЕРВЕНЦИЮ ПРОТИВ ОТЕЧЕСТВА ПРОЛЕТАРИЕВ ВСЕГО МИРА. ПРЕЗИДИУМ ЦС ОТ ИМЕНИ МИЛЛИОННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ АВТОДОРА В ОТВЕТ НА НОВУЮ ПОПЫТКУ АГЕНТОВ КОНТРРЕВОЛЮЦИИ СОРВАТЬ СОЦИАЛИСТИЧЕСКУЮ СТРОЙКУ БУДЕТ ЕЩЕ РЕШИТЕЛЬНЕЕ БОРЬСЯ ЗА ГЕНЕРАЛЬНУЮ ЛИНИЮ ВКП(б), ЗА ОУЩЕСТВЛЕНИЕ ПЯТИЛЕТКИ АВТОТРАКТОРНОГО И ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В ЧЕТЫРЕ ГОДА, ЗА УКРЕПЛЕНИЕ ТЕХНИЧЕСКОЙ МОЩИ КРАСНОЙ АРМИИ.

УКРЕПИМ НАШЕ МОЛОДОЕ АВТОХОЗЯЙСТВО

На VI пленуме ЦК союза местран

С 10 по 14-февраля в Харькове состоялся VI пленум ЦК союза местран. Пленум заслушал доклады по важнейшим вопросам, стоящим сейчас перед союзом: доклад председателя ЦК союза тов. Черемушкина об итогах пленума ВЦСПС, доклад представителя Всеукраинского комитета союза о подготовке к весенней посевной кампании, доклад тов. Полуяна о подготовке автопарка к посевной и уборочной кампаниям и ряд вопросов организационно-профессионального характера.

В резолюции по первому докладу пленум требует от всех организаций союза решительного поворота лицом к производству. Все работники должны добиться, чтобы в третьем решающем году пятилетки местный транспорт перестал быть узким местом народного хозяйства и соответствовал требованиям, предъявляемым к нему промышленностью и сельским хозяйством. По результатам выполнения этой основной задачи, — постановил пленум, — ЦК и будет расценивать работу местных профорганизаций.

Для того чтобы добиться большевистских ударных темпов в работе предприятий и всего союза, профорганизации должны равняться на ударника, „выявляя в действительное ударничество абсолютное большинство рабочих“.

Основными методами работы должны служить: тщательное и конкретное изучение всех процессов производства в каждой отрасли и в каждом месте работы союза, повышение технической и производственной грамотности его членов и овладение техникой.

Одновременно, подчеркнул пленум, необходимо решительно перенести центр союзной работы в бригаду, в звено, в группу, на машину.

Для приближения масс к руководству хозяйством пленум предложил организовать систематическую работу с отдельными группами рабочих.

Во всех союзных организациях должна быть решительно усилена самокритика и контроль исполнения, к которому надо широко привлекать добровольцев, ударников и рабкоров.

Для усиления оперативного руководства все профессиональные и хозяйственные организации должны, по постановлению пленума, к 1 апреля наладить учет по показателям хозяйственной работы, связанной с местным транспортом.

По докладу тов. Полуяна пленум отметил недостаточные темпы подготовки автопарка к по-

севной и уборочной кампаниям, не обеспечивающие выполнения хозяйственно-оперативных задач.

План Союзтранса пленум признал разработанным поверхностно без определения конкретной работы всех транспортных звеньев, источников подготовки кадров, организации учета в транспортных колоннах и т. д. Недостаточно также разработаны Союзтрансом и календарные сроки выполнения отдельных частей подготовительной кампании.

План в целом, как отметил пленум не согласовал работу Союзтранса, Зернотреста и Цудортранса, что мешает взаимному контролю этих организаций в процессе совместной работы.

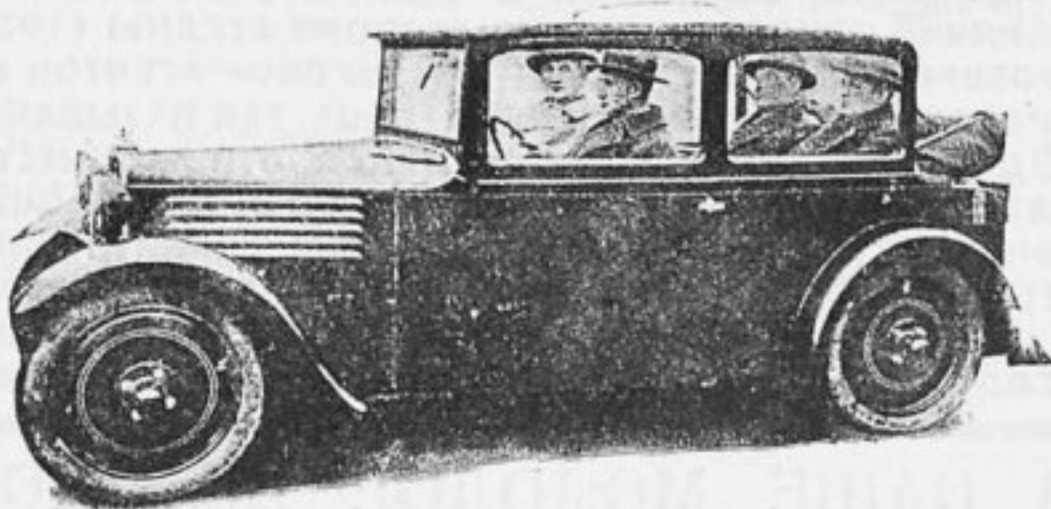
Пленум объявил кампанию по вывозу зерна из производящих районов ударной и наметил целый ряд конкретных мер для ее проведения в заданные сроки. План этот уточняет те меры, которые должны быть предприняты как по линии хозяйственно оперативной, так и в области работы низовых и центральных организаций союза.

Рассмотрев организационные вопросы союза, пленум в заключение принял по предложению ленинградской областной организации специальное обращение ко всем членам союза местного транспорта о сборе средств на шестиколенные машины.

„Выполнение и перевыполнение транфинпланов, — говорится в принятом обращении, — улучшение и перестройка работы всех наших транспортных организаций, мобилизация внутренних ресурсов, подготовка и успешное проведение второго большевистского весеннего сева, уборочной кампании, предстоящих осенне-зимних перевозок и дальнейшее развитие соцсоревнования и ударничества должны явиться лучшим ответом местрановцев на клевету о рабском труде, на попытки интервенции СССР“.

Одобрив постановление президиума ЦК союза о постройке шестиколенной авто-бронированной колонны „Наш ответ интервентам“, обращение выдвигает конкретный срок этой работы: „В ответ на лихоградоно готовящуюся империалистами интервенцию и контрреволюционные вылазки их агентуры — классовых врагов в нашей стране, рабочие местного транспорта поведут кампанию по сбору средств и 1 мая 1931 г. введут в боевой строй нашей Красной армии мощную авто-бронированную колонну, которую они в кратчайший срок превратят в особый броневой полк местрановцев — „Наш ответ интервентам“.

Л.



Последняя модель «Маленького Штевера» с приводом на передние колеса

БЕЗОПАСНОСТЬ АВТОМОБИЛЬНОЙ ЕЗДЫ И ПРИВОД НА ПЕРЕДНИЕ КОЛЕСА

ОСНОВНОЕ ПО ВОПРОСУ О БЕЗОПАСНОСТИ ЕЗДЫ

В ОЗРАСТАЮЩАЯ мощность современного автомобиля влечет за собой значительный рост несчастных случаев. Причина этого кроется в отсталости дорожного строительства по сравнению с темпом роста количества автомобилей. Поэтому безопасность езды является важнейшей задачей автодела.

Для того чтобы применение теоретически возможной мощности осуществилось практически, и притом безопасно, нужно путем особых конструктивных мероприятий приспособить в значительно большей степени, чем это было до сих пор, автомобиль и дорогу друг к другу. Автостроение не может ждачь пока старинные Дороги, проложенные для гужевого транспорта и часто насчитывающие много десятков лет, исчезнут совершенно.

Эта приспособляемость к несовершенствам дорог имеет тем большее значение, чем меньше все машины. Увеличенный вес способствует безопасности езды. С другой стороны, вес очень нежелательный фактор, так как каждый лишний килограмм удорожает машину. Кроме того вес влияет на мощность, а это является решающим для маломощных машин.

ПУТЬ К ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ЕЗДЫ

Вряд ли в настоящее время можно серьезно спорить, что стандартные автомобильные конструкции, отличающиеся неподвижными осями, приводом на задние колеса и большим весом недрессоренной массы, могут создать все условия для развития безопасности езды.

В вопросе о пути для достижения безопасности при увеличенной мощности заинтересованные технические круги пришли к выводу, что путь этот — качающиеся оси, независимо друг от друга поддрессоренные колеса при одновременном понижении веса недрессоренных частей и перевод привода с задних колес на передние.

Первая часть задания выполнена многими автомобильными фабриками, и все машины с качающимися осями отличаются большей бе-

зопасностью езды, чем машины с неподвижными осями.

Вопрос заключался в том, чтобы автомобильный завод взял на себя выполнение второй части задания — соединения качающихся осей с приводом на передние колеса.

Задача в известной степени разрешена немецкой фирмой Штевер, выпустившей маленькую машину с качающимися осями и приводом на передние колеса.

ОШИБОЧНЫЕ ПОНЯТИЯ О СВОЙСТВАХ ПРИВОДА НА ПЕРЕДНИЕ КОЛЕСА

О свойствах езды на машинах с приводом на передние колеса существует множество предубеждений и неверных понятий. Утверждают, что такого рода машины «сдают» при подъемах, что они опасны при крутых спусках, что надо быть очень осторожным с тормозами, так как на прямой и в особенности на поворотах приходится внезапно выключать газ. Для того чтобы овладеть управлением подобной машины требуется, якобы, длительная практика. Эти предположения возможны частью у машин с приводом на передние колеса, но с неподвижными осями (как это показали опыты с машиной «Оберн-Корд»).

Было произведено специальное испытание машины «Маленький Штевер», чтобы выяснить достоинства и недостатки новой конструкции. Испытание производилось на скверной, размытой дождями дороге.

Своеобразность, к которой нужно было привыкнуть (это занимает всего несколько минут), — непосредственно действующее управление. Машина реагирует на малейшие отклонения управления. Полуоборот руля достаточно для того, чтобы обехать любой поворот. У стандартной машины эта тонкая чувствительность и непосредственное реагирование на управление потребовали бы такой же чувствительной и уверенной руки. Такие машины, если контакт с дорогой недостаточен, легко забрасывает. При переднем же приводе «Маленького Штевера» этот род управления единственно правильный. Забрасывание вряд ли может иметь место даже у новичка, машина идет пра-

молниеносно, сама по себе. Можно безнаказанно не притрагиваться к рулю на протяжении до 500 м. Машина моментально реагирует на управление. Даже на самом скользком пути можно быть уверенным в этом свойстве машины. Она полностью и моментально следует положению и направлению передних колес. Опасность «заноски» таким образом сведена к минимуму.

ОПЫТ ДЛЯ ВЫЯВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ЕЗДЫ

Все указанные преимущества езды невольно убеждают в безопасности и позволяют рисковать, как никогда не решишься рисковать на стандартной машине. Такова, например, извилистая и зигзагообразная езда при полном темпе на скверной, мокрой и ухабистой сельской дороге. Далее, на той же дороге — полный ход, внезапное выключение газа и резкое торможение. Машина останавливается, не проскользив ни одного сантиметра. Затем — полный ход и внезапное толчкообразное сворачивание на сильно выбитой дороге, на полном ходу; оно тоже проходит безопасно,

так как направление пути зависит исключительно от положения передних колес, а не от каких-либо других влияний (центробежные силы или неровности почвы). Качающиеся оси, т. е. независимо друг от друга поддресоренные колеса, исключают всякое подпрыгивание. Приводная сила тянет, а не подталкивает машину. Все четыре колеса длительно прикасаются к почве. Достаточная сила прирастания к дороге, поддерживаемая тянущей наперед силой мотора, не дает действовать центробежным силам, «заносающим» машину. Противостояние машины скольжению благодаря этому исключительно высокое.

Для того чтобы точнее выяснить это свойство, исключительно важное для безопасности езды, каждую машину «Маленький Штевер», по описанию немецкого журнала, вели на протяжении некоторых километров наперекор всяким правилам езды. Но толчки с места назад и вперед и резкое торможение на нарочно неправильно об'езжаемом скользком повороте и различные другие маневры, при которых стандартная машина с треском ударилась бы о дерево или свалилась бы в яму, проходили безнаказанно для машины. М.

ДОРОГИ И АВТОМОБИЛИ во ВСЕМ МИРЕ

В виду открытия нового канала Майн—Дунай предполагают старое русло канала Людвиг—Дунай—Рейн превратить в образцовую автомобильную дорогу (автостраду).

В Австрии на 1 июля 1930 г. было 39 209 автомобилей против 34 583 в конце 1929 г.; из них 22 903 (против 19 613) приходится на легковые и 16 306 (против 14 970) на грузовые машины.

В Берлине применяют новую дорожную машину «Греко» для придания шероховатой поверхности асфальту, а также для предварительного подогрева мостовой перед асфальтированием. При помощи масляной горелки машина нагревает воздух до 200° и выдувает

его через четырехгранную воронку на обрабатываемый участок дорожного покрова.

Для размягчения асфальта настолько, чтобы его можно было удалить совершенно или сделать поверхность его шероховатой, достаточно трех минут.

Фирма «Франклин» не без успеха продолжает улучшать свои моторы, отличающиеся, как известно, применением воздушного охлаждения. В последних моделях охлаждающий аппарат требует уже не более 4,5 лш. сил. вместо 8 лш. сил прежних типов. Параллельно достигнуто более активное обтекание воздухом соответствующих частей двигателя.

Некоторые модели снабжены четырехскоростными коробками.

Вслед за Германией на путь серийного выпуска маленьких дешевых автомобилей стала Англия. Мощные фабрики «Моррис» начали выпускать на рынок так называемые «моррис-миноры», цена которых не превышает 885 руб.

Эти четырехцилиндровые двухместные машины имеют трехскоростную коробку, тормоза на четыре колеса и все остальные технические достижения современной машины.

Заводы Опель после «американизации» их, в связи с фактическим переходом к «Дженерал Моторс», выпускают (в Руссельгейме) маломощные четырехцилиндровые легковые машины, ставят на серийное производство шестицилиндровые восьмисильные машины и приступают к выпуску грузовиков (четырёхцилиндровых полутоннажников и шестицилиндровых двухтоннажников).

Программа заводов на 1931 г. намечена в 150 тыс. машин, из которых «Дженерал Моторс» предполагает сбыть путем экспорта 100 тыс.



Даем моментальный снимок одной из нью-йоркских улиц, сделанный в обеденное время. На улице—155 автомобилей, 16 пешеходов и 5 полисменов, регулирующих движение.

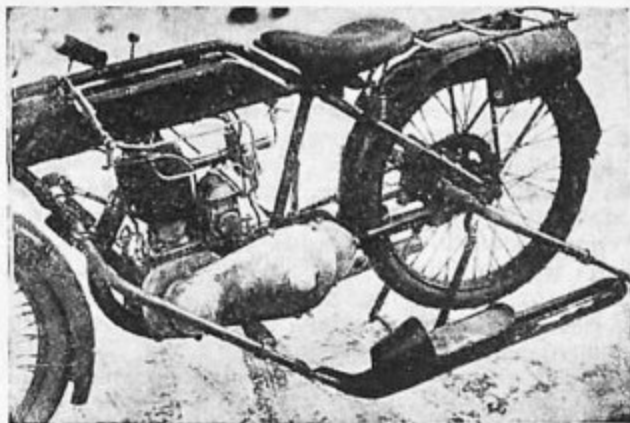
МОТОЦИКЛ НА СНЕГУ

КАК ПРАВИЛО, мотоциклы-одиночки зимой не эксплуатируются. Зимняя дорога, скользкая и неровная, не обеспечивает нужной устойчивости и безопасности езды. Вопрос приспособления мотоцикла-одиночки для зимних условий в течение нескольких лет прорабатывался в спортивных кругах Ленинграда и дал вполне удовлетворительные результаты.

Поэтому Мотоциклетная секция Центрального совета Автодора совместно с Военной секцией организовала 25—27 февраля 1931 г. испытания приспособления, построенных ленинградскими конструкторами. Испытаниям подверглись 8 мотоциклов с лыжными приспособлениями. Принцип устройства всех 8 машин одинаков и состоит в шарнирном креплении к раме машины двух боковых лыж. Во время движения водитель постоянно опирается на лыжи, чем и достигается значительное повышение поперечной устойчивости машины. Одновременно лыжи при продвижении вперед облегчают поворот машины. Приспособления отличаются размером, формой и устройством лыж, системой креплений и регулировкой шарниров. Интересно отметить, что водители прибывших из Ленинграда мотоциклов являются одновременно и конструкторами своих приспособлений.

Испытания мотоциклов с лыжными приспособлениями заняли три дня. Для сравнения в испытаниях участвовали мотоциклы-одиночки без всяких дополнительных устройств. Эти машины были подобраны одинаковых типов и мощностей с мотоциклами, имевшими приспособления. Кроме того был пущен трехосный мотоцикл повышенной проходимости типа, принятого за образец в английской армии.

Испытания начались с установления предельной проходимости мотоциклов по снежной целине. Для этого Комитетом испытаний был выбран снежный участок с различным состоянием (твердым и рыхлым) и глубиной снега, а также



Мотоцикл с лыжами советской конструкции

со спусками и подъемами значительной крутизны. По результатам испытаний оказалось, что как для мотоциклов с лыжами, так и для машин, не снабженных ими, снежная целина большой глубины является непроходимой.

Вслед за этим, в тот же день, машины были испытаны на поворотливость и скорость. Последнее испытание велось с разгона, на дистанцию 500 м по твердой, гладкой и прямой дороге. Показанные скорости у мотоциклов с лыжными приспособлениями колебались в пределах от 19,6 до 30,7 сек., т.-е. от 92 до 59 км в час и незначительно отличались от скоростей, показанных одиночками без всяких приспособлений.

Второй день испытаний был посвящен наблюдению за мотоциклами в условиях работы в обстановке, близкой к военной. Машины вышли на однодневный маневр Военной академии РККА им. тов. Фрунзе, где командным составом прорабатывались задачи механизированной связи на головном участке армии. Мотоциклы в этот день полностью выдержали экзамен, показав, по отзыву командования, отличные результаты быстрого и надежного средства связи.

Наконец, на третий день программа испытаний закончилась пробегом на 80 км по маршруту Москва—Богородск—Москва. Это испытание прошло в невероятно тяжелых дорожных условиях. Обильно падавший ночью и днем снег, сопровождаемый ветром, замел обыкновенно удовлетворительное шоссе так, что для автомобильного транспорта оно стало непроходимым. Выехавшие накануне с вечера и в этот день автомобили застряли в пути. На протяжении ближайших от старта 15 км на шоссе стояло 18 автомобилей, не имевших возможности ни пройти вперед, ни вернуться в

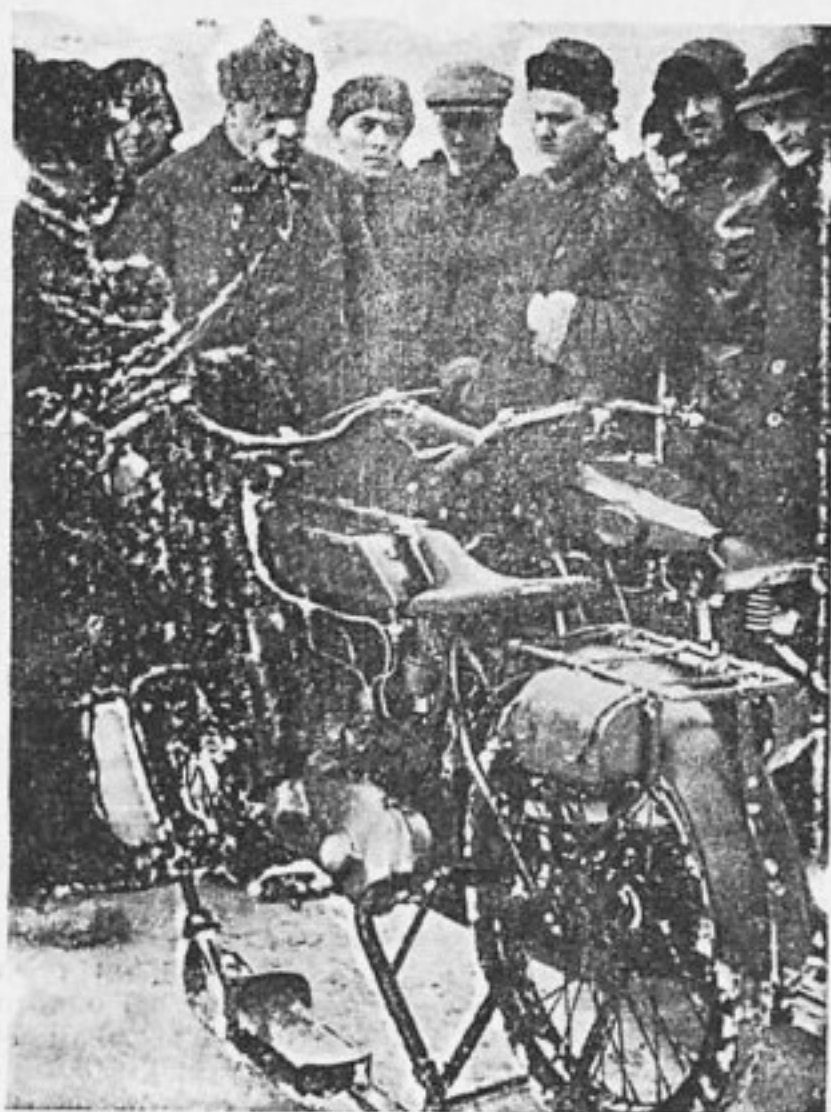


Испытания мотоциклов с лыжами. Фото А. Шайхета

Москву. Мало того, во время осмотра пути были замечены конные обозы, лопатами откапывавшие провалившиеся в снежный покров сани.

В пробег вышло 18 машин (8 с лыжными приспособлениями и 10 без них). Из них весь путь был сделан только двумя лыжными машинами: тов. Маковецким на мотоцикле „Харлей Давидсон“ в 350 куб. см и тов. Николаевым на „Самбиме“ 500 куб. см.

Вся сумма испытаний показала значительные преимущества мотоциклов с лыжными приспособлениями в условиях зимней езды. Главнейшим качеством является несравнимое с нормальным мотоциклом повышение поперечной устойчивости, а отсюда выигрыш в поворотливости скорости и меньшей утомляемости и напряжении сил водителя. Кроме того, эти машины дают, — правда, незначительный, — выигрыш в проходимости, потому что водитель при движении большей частью стоит на лыжах, перенося этим на них часть своего веса и уменьшая удельное давление на почву.



Председатель Мотосекции ЦС Автодора, зам наркомвоенмором С. С. Каменев осматривает мотоцикл с лыжами

Одновременно следует отметить легкость установки и удаления лыжного приспособления. Каждый из этих процессов занимает не более 10 минут.

О лыжных приспособлениях для мотоцикла можно сделать вывод, что их несложность, легкость и готовления и монтировки на машину в связи с указанными эксплуатационными преимуществами заставляют обратить самое серьезное внимание на их развитие и усовершенствование. Как ближайшие мероприятия в этой области, предполагается выписать из Финляндии и Швеции, где эти приспособления получили широкое развитие, наиболее удачные образцы лыж и шарниров.

В будущую зиму на основе работ Ленинграда и сравнения их с зарубежными конструкциями будет разработан окончательный образец лыж для облегчения зимней езды мотоциклов. Этот образец будет предложен к производству, вероятнее всего, по линии промышленной кооперации.

М. Дьяков

ЧЕМ НАДО ДОПОЛНИТЬ НОВЫЙ ЗАКОН О ТРУДПОВИННОСТИ

ЖУРНАЛ «За рулем» правильно сделал, что поднял (№ 2, стр. 6) вопросы, связанные с разработкой нового закона о трудовом законе.

Решение Совнаркома о выпуске нового закона о трудовом законе вполне своевременно и необходимо. Старый закон имел ряд неясностей, дающих возможность местным организациям отступать от его выполнения.

Необходимо поддержать поправки, вносимые к новому закону Дорожной секцией ЦС Автодора.

В частности в новом законе должны быть четко указаны следующие мероприятия:

1. Участие населения в повинности должно проходить все 6 дней обязательно.

2. Привлечение кулацких хозяйств к повинности — в течение 12 дней.

3. Участие это должно проходить с обязательным привлечением вместе с участниками их тяговой силы и инструмента.

4. Замена личного участия денежной компенсацией должна проводиться в исключительных случаях решением местных исполкомов по согласованию с дорожными организациями.

5. К трудовому закону должны быть привлечены в обязательном порядке колхозы, совхозы и МТС:

а) колхозы — с привлечением рабочих рук, тяговой силы, инструмента и инвентаря;

б) совхозы — путем привлечения тяговой силы, машин и инвентаря;

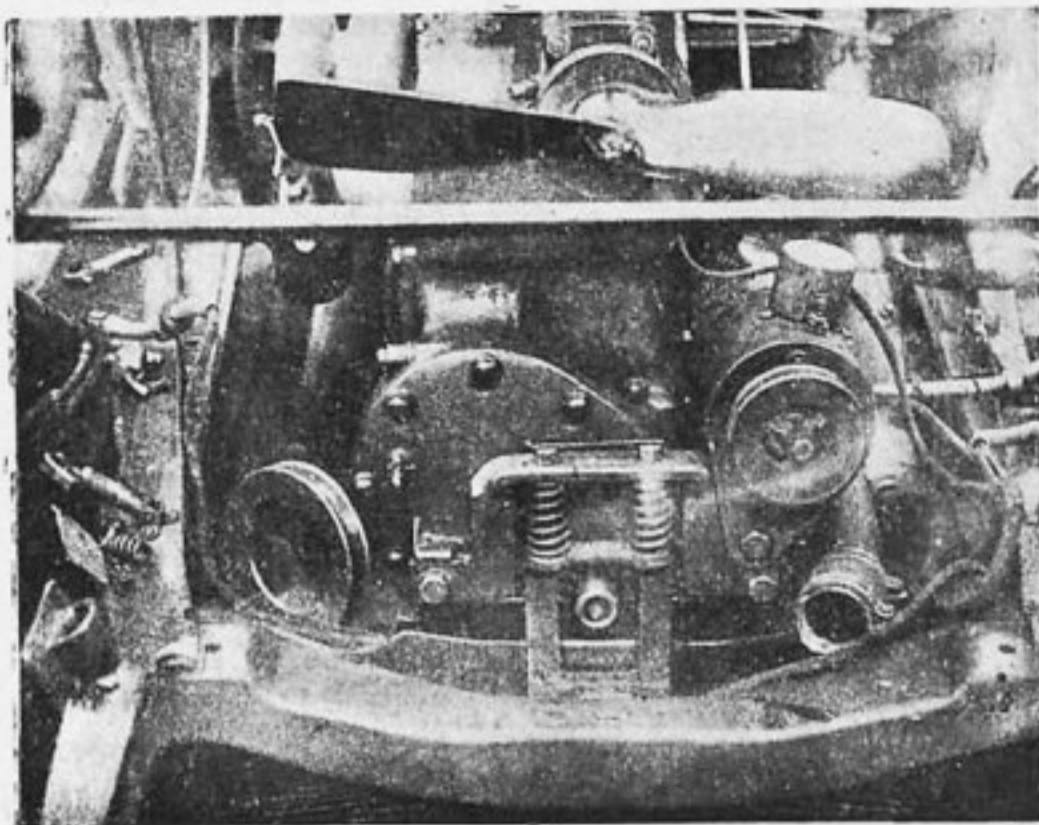
в) МТС — путем привлечения механической силы, инвентаря и инструмента.

Участие населения, участие колхозно-совхозного сектора в трудовой дорожной повинности даст верный успех выполнению дорожной пятилетки.

Г. Егоров

Урал

НЕДОСТАТКИ „ФОРДА А“ и „АА“ и КАК С НИМИ БОРОТЬСЯ



Способ подвески передней части мотора „Форда“, предложенный тов. И. Коссовским. Снято без шкивка вентилятора

ИЗ ВСЕХ марок автомобильного транспорта Союза ССР по количеству машин первое место занимает „Форд А“ и „АА“. Эта марка совершенно переработана по сравнению с „Фордом Т“. Обновленная конструкция дала большие удобства для пользования, но одновременно Форд, конкурируя на мировом рынке с другими фирмами, прибегнул к экономии более ценных материалов, уменьшая количество номеров деталей и удешевляя изготовление их. Это дало большое количество слабых мест и конструктивных недостатков, которые очень отражаются на эксплуатации этих марок.

Имея опыт эксплуатации машин „Форд А и АА“ в пробеге до 45 тыс. км, я хочу поделиться своими наблюдениями с другими товарищами, имеющими в эксплуатации эту марку машин. Присмотревшись ко всем слабым местам „Форда“, переработав некоторые конструктивные недостатки, можно повысить процент их использования в работе.

* * *

Отметим конструктивные недостатки и слабые места по группам

В моторной группе недостатком является неудачная конструкция подвески мотора из-за неправильного расчета пружин. Последние одновременно и непрочны и неудобно расположены для замены.

Этот крупный конструктивный недостаток влечет за собою большие повреждения машины — поломку и порчу деталей, создает большие неудобства при пуске мотора заводной ручкой, что часто сопровождается увечьем руки.

Поломки деталей отражаются в следующих местах: 1) поломка частей картера мотора против маховика и сцепления; 2) разработка храповика от смещения с центра мотора; 3) раскалывание шкивка вентилятора; 4) разработка мест крепления мотора в задних лапах.

Почему передняя подвеска мотора может отразиться на раскалывании картера? Гибкая подвеска мотора одновременно служит амортизатором для упорной вилки передней оси, и если эта амортизаторная подвеска мотора лишена эластичности, то во время толчков на неровностях дороги, толчок через упорную вилку и сферическое ее соединение передается сухо на чугун картера и последний трескается в своих слабейших местах.

Некоторые автохозяйства для борьбы с поломками пружин подвески мотора закладывают туда резиновые упоры и другие суррогаты, что в значительной степени уменьшает гибкость подвески передней части мотора и часто только способствует поломке картера.

Руководя технической частью гаража автобазы УСМО, получив в эксплуатацию несколько небольших партий „Форд А“ и „АА“, я употреблял все силы, чтобы поломанные пружины подвески мотора заменялись только пружинами. Имея в гараже 49 „фордов“ с пробегом до 40 тыс. км, мы

не наблюдали ни одного случая поломок картера мотора (за исключением четырех случаев аварийного характера).

Учитывая недостатки подвески передней части мотора с описанными выше последствиями, я переконструировал эту подвеску. Ее можно заменить всю целиком без всякого изменения как в моторе, так и в раме шасси. Измененная подвеска (см. снимки) немного сложнее заводской, но зато она совершенно ликвидирует недостатки, которые имеет фордовская конструкция. За пятимесячное испытание не только не требовалось заменить ни одной пружины, но они не имеют даже осадки ни на миллиметр. Храповик не менялся ни разу, несмотря на то, что большею частью машина заводилась ручкой в виду порчи стартера. При заводке мотор гораздо устойчивей, амортизатор подвески гораздо эластичнее, натяжкой болтов можно регулировать центровку мотора по заводной ручке без срывания ее во время заводки и без увечья рук; значительно уменьшаются случаи поломок шкивка вентилятора, увеличивается эластичность пружин, которые легко воспринимают толчки на ухабах, картер сохраняется от поломок. Все эти качества переконструированной подвески мотора при ее постановке на машину дают большую экономию на каждой машине.

Кроме того автомобиль „Форд“ имеет недостатки в следующих деталях мотора.

Шкивок вентилятора, имея изогнутые спицы чашкообразной формы, не имеет достаточной толщины или ребер для сопротивления при колебании и отлит из чугуна; поэтому он не выдерживает вибрации мотора и подвергается раскалыванию, что выводит машину из строя. Во время замены сработавшегося храповика от перекоса мотора (при фордовской подвеске) раскалывание шкивка наблюдается почти каждый раз, так как

храповик затягивает на резьбе и отвинчивать его приходится толчком ключа; этого толчка часто достаточно, чтобы шкивок раскололся. Во время замены шкивка тратится много времени на перестановку радиатора, поднятие мотора и другие работы.

Клапаны по расчету не смогут проработать нормально больше 30 тыс. км, так как за этот срок получается сработка стержня, а края конусной поверхности головки клапана делаются очень острыми, теряют верность и не поддаются дальнейшей шлифовки.

Наплавка баббитом подшипников, шатунов, и коренных настолько сэкономлена, что имеет толщину не более 1,3 мм; к тому же этот баббит не прилужен, а держится на пазах ласточки, расположенных в середине х-образной формы по окружности подшипника; центральные линии пазов находятся на расстоянии друг от друга примерно на 15 мм.

Во время работы мотор от ударов шатунов (особенно отражается сверхнормальное раннее зажигание) откалывает и сдвигает краевые части баббита (который выбрасывается в картер); оставшийся в центре баббит имеет настолько малую поверхность, что быстро срабатывается, сдвигается тонкими пластинками, и мотор начинает сильно стучать. Имея незначительный слой баббита в подшипниках и при отсутствии нужного запаса и пластинок в соединении подшипников, в моторе нельзя проделывать натяжку и подшабровку подшипников, а требуются каждый раз переливки, что удорожает ремонт.

Поводок валика, выключающего дисковое сцепление (деталь «А—7511—А») не имеет достаточной толщины стенок втулки, насаживаемой на валик, вследствие чего они очень часто лопаются по линии штопорной шпильки и машина выходит из строя.

По группе передней оси и рулевого управления отметим следующее.

Рулевой механизм, получая нагрузку в значительной степени большую от толчков, чем от трения, имеет сильный износ бронзовых втулок, валика гребенки и самого валика, отчего образуется большой люфт руля.

Часто приходят в негодность упорные шариковые подшипники червяка рулевого механизма от раскалывания шариков. Осколками этих шариков портятся упорные кольца, штанга рулевая и втулки рулевой штанги; может также подвергнуться заеданию руль от попавших осколков шариков между червяком и гребенкой. Со своей стороны советовал бы заменить упорные шариковые подшипники шлифовальными упорными кольцами скольжения, которых вполне достаточно для вращения руля. Зубцы гребенки и червяка после появления люфта рассчитаны исключительно на их замену, запаса для подтяжки и удаления люфта не имеют. Замена требуется после пробега от 40 до 50 тыс. км.

Быстро появляется люфт во втулках пальцев поворотных кулаков передней оси, доходящий до недопустимого состояния в пробеге от 10 до 15 тыс. км. Часто ослабевают поводки рулевых тяг (детали «А—3130—В» и «А—3131—В») в соединении с цапфами, и имея в

этом месте колебание, часто разрабатывается до негодности. Это происходит потому, что поводок входит в цапфу цилиндрическим концом и вся сила скрепления держится на резьбе гайки. От частого закрепления гайки поводка во время ослабления последней, разрабатывается резьба, и поводок требует замены. Помимо этого достаточно проехать с ослабевшей гайкой крепления поводка полдня, чтобы разработать гнездо поводка в цапфе. После малейшей разработки гнезда крепления поводка в цапфе требуется замена цапфы или постановка поводка с утолщенным концом.

Задний мост «Форда АА».

Верхняя часть шейки чехла заднего моста (деталь «АА—4010—АР»), имеет большую выработку от трения буксы подвески задней рессоры (деталь «АА 5794—АР»), после чего приходится опиливать или обтачивать шейку и она теряет размер и ослабляется. Также скоро выводится из строя и самый чехол заднего моста.

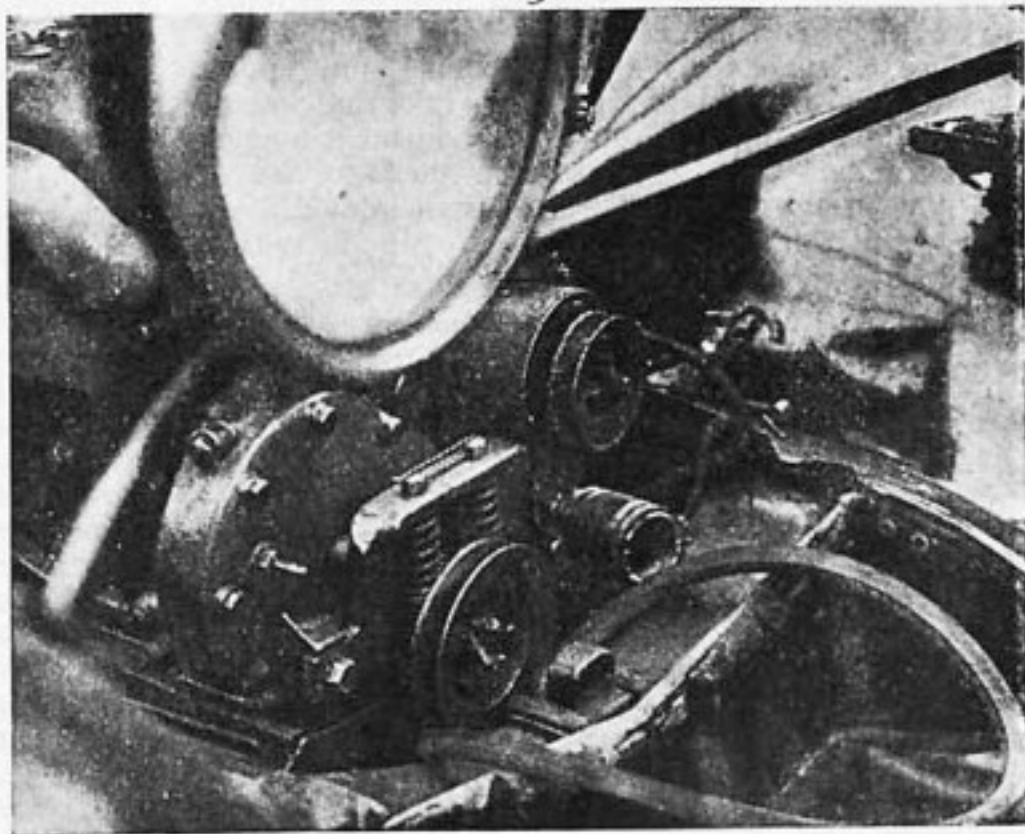
Палец кронштейна крепления переднего конца задней рессоры (деталь «АА—5785—АР»), так же как и шейка, срабатывается очень быстро, т.е. после пробега 30 тыс. км до негодного состояния, после чего требуется замена всего кронштейна или расклепка его, обварка, обточка и приклейка. Это удорожает ремонт и ослабляет деталь.

Тормозы.

Большими местами тормозов являются следующие.

Тормозные тяги поставлены длинные во всех типах машин и на середине тяги установлены пружины, которые должны удерживать колебание длинных тяг и после торможения помогать тяги возвращаться на прежнее положение. К сожалению, эти пружинки не делают ни того, ни другого, так как, не имея необходимой прочности, быстро лопаются, и тяги свободно болтаются, а вслед за этим также быстро ломаются, что лишает машину тормоза.

Собачка и гребенка рычага ручного тормоза конструированы и изготовлены совершенно неудачно; если приходится ими пользоваться, то они редко работают больше 2—3 тыс. км.



Подвеска мотора «Форда», предложенная тов. И. Коссовским. Снято со шкивом вентилятора

Рама шасси.

Слабым местом рамы шасси является передняя поперечная полка над передней рессорой, которая проламывается после пробега от 15 до 20 тыс. км. Чаще всего такие поломки появляются на летней дороге. Помимо передней поперечины рамы в машинах „А“ лопаются поперек задние поперечины рамы против дыр стремянок задних рессор. Такие трещины появляются после пробега от 25 до 30 тыс. км.

Зажигание.

Высокое качество зажигания „Делько“, примененное в машинах „Форд А“ и „АА“ и удобно расположенное, все же имеет свои недостатки. Быстро и сильно выгорают контакты прерывателя, а в тех машинах, где не практикуется частая прочистка контактов бархатной пилочкой, контакты выгорают глубокими ямочками и их уже нельзя прочистить бархатной пилочкой, а приходится спиливать большой слой контакта.

Так или иначе вообще контакты прерывателя подвергаются быстрому износу и требуют замены, которую не всегда возможно произвести. Неправильные контакты прерывателя лишают возможности правильно работать, так как мотор трудно заводится и работает с перебоями.

У выключателя мотора не установлен на щитке сигнальная лампочка, отчего бываю очень частые случаи, когда у шофера после установки машины на место стоянки остановится мотор от закрытого газа, а не потому, что шофер его выключил выключателем; сойдя с машины, он оставляет ее в таком положении, т.е. включенной. Мотор же останавливается чаще всего в момент незаконченного сжатия какого-либо цилиндра, а этот момент совпадает с замкнутым прерывателем трамблера накоротко. Оставленная в таком положении машина подвергается разрядке и порче аккумулятора, а иногда сгорает индукционная катушка.

Если взять за основу подсчет стоимости одной машины вплоть до выхода ее из строя за изношенностью, т.е. после пробега его амортизации срока, то я уверен, что при изменении многих деталей машины (частью которых служат и мои предложения) увеличится прочность машины и пробег ее в амортизационном сроке, уменьшатся непроизводительные простои машин по неисправности и уравнивается общая изношенность деталей всей машины. Все эти качества дадут большое уменьшение стоимости пробега километра и стоимости перевозки тонно-километра.

Перехожу к предложениям по-детально.

1. Надо изменить подвеску передней части мотора (предлагаю свою конструкцию).

2. Необходимо упрочить шкивок вентилятора, находящийся в коленчатом валу, путем изменения сплава (вроде ковкого чугуна).

3. Для упрочнения клапанов и удлинения срока их работы необходимо утолстить на 1 мм скользящую поверхность стержня клапана для возможности дальнейшей ее шлифовки и выпустить три номера направляющих клапанов для их установки. После шлифовки стержня головку клапана утолстить тоже на 1 мм.

4. В подшипниках шатунных и коренных необходимо утолстить слой наплавки баббитом, доведя его до 2 мм, и заправлять баббит, прилуживая его к стенкам. В случае большого вздорожания изделия, при прилуживании, заменить дополнительными канавками ласточкой к краям рабочей

поверхности. Увеличить количество закладок— вместо двух ставить по пять штук в стыках соединения подшипников для большого запаса к подтяжке подшипника.

5. Утолстить поводок валика дискового сцепления по цилиндрику насадки на валик или вместо отливки его изготовлять из поковок стали.

По рулевому управлению.

6. Утолстить валик гребенки руля (деталь „А—3575—В“) на 1 мм и настолько же утолстить слой его цементировки для запаса шлифовки его во время замены бронзовых втулок, размер квадрата оставить прежним. Увеличить по окружности зубчатую гребенку валика, т.е. сделать ее сплошной круглой шестерней. Это увеличит запас для износа гребенки в семь раз больше имеющегося; для этого необходимо изменить корпус рулевого механизма. Упорные шариковые подшипники червяка руля необходимо заменить шлифованными, калеными стальными кольцами (это даже удешевит изделия).

7. Для уменьшения нагрузки на втулки пальца поворотной цапфы передней оси необходимо утолщить концы передней оси по цилиндрическому отверстию крепления пальца в оси и увеличить расстояние между ушками в цапфах. Соединение поводков рулевых тяг с поворотными цапфами вместо цилиндрического нужно переделать в конусное.

8. В „Фордах АА“ на шейки заднего моста, к которым прикрепляются буксы задних рессор, необходимо наложить стальные цилиндрические втулки прикрепляющиеся к шейкам с тем, чтобы после сработки можно было их заменять. Соответственно толщине втулок необходимо утолщить в диаметре буксы задних рессор. На пальцы кронштейнов крепления задних рессор к раме (деталь „АА - 5785 - АР“) необходимо насадить стальные закрепляющиеся втулки, чтобы после сработки можно было их заменять. Соответственно нужно увеличить диаметр отверстия ушка, навешиваемого на этот палец (деталь „АА 5788—В“).

9. Для упрочнения тормозных тяг необходимо установить в середине тормозных тяг переходные передаточные валики, прикрепленные к раме шасси, или же вместо имеющихся плоских пружин поставить прочные кронштейны с двухполовинчатым сборным направлением для удержания тяг, а для помощи оттяжки тяг на свое место ставить спиральную пружину. Собачки и гребенки ручного тормоза, выпускаемые заводами „Форд“ штампованными из несоответствующего листового материала, нужно изменить, упрочнив их, и изготовлять более тщательно, так как эти малые детали могут причинить большое несчастье при гористых дорогах.

10. Для предупреждения проломов в поперечине рамы против передней рессоры, которые проламывают исключительно место, прилегающее к передней рессоре, нужно нагрузить большую поверхность поперечины рамы к прикреплению к рессоре путем применения между этим соединением специальных закладок фасонной формы, расширяющих от центра площадь соприкосновения передней полки с рессорой. Эти закладки могут быть изготовлены из резины с прослойкой брезента. Для усиления прочности задней поперечины рамы „Форд А“ трудно предложить что-нибудь другое, как делать эти поперечины из утолщенного материала или же закладывать прокладки из полосового железа поверх поперечины рамы

против центра задней рессоры. Эта прокладка должна быть связана и закреплена двумя стрелянками, которые укрепляют заднюю рессору. Уширенная же площадь поперечины задней рессоры выгнутыми нижними краями по-моему приносит мало пользы упрочнению рамы, так как трещины появляются не от края, а от середины.

11. Для улучшения работы прерывателя распределителя считаю необходимым произвести малую затрату, установив на диске прерывателя дополнительный 2-й молоточек прерывателя и 2-ю наковальню с контактами. Молоточек прерывателя может быть расположен на одной и той же оси под углом 90° по отношению к 1-му и с одного и того же провода брать ток. Вместо четырехполосного квадратика, производящего разрывы прерывателя сделать его двухполосным. Это мероприятие удвоит долговечность работы прерывателя и измененные плоскости кулачков прерывателя не допустят фибру молоточка прерывателя так быстро срабатываться, как он срабатывается сейчас. Вокруг вертикальной оси

прерывателя необходимо ставить сменные бронзовые втулки, так как их нужно менять при небольшой разработке и шлифовать валик. Малейшее колебание оси дает неравномерный разрыв прерывателя и перебой мотора.

12. На переднем щитке у выключателя мотора необходимо поместить контрольную лампочку, которая должна зажигаться, когда выключатель мотора включен и мотор не работает, и должна гаснуть, когда мотор работает или когда он совершенно выключен.

Все указанные мероприятия рассчитаны для применения при выпуске машин нашим советским заводом и изготовлении нами всех деталей полностью. В настоящий же момент, когда мы собираем машины из импортных деталей, этот материал может служить указанием, каких деталей нужно запастись больше для замены их в виду сработки раньше других деталей.

Москва

И. Коссовский
Гараж автобазы УСМО

НЕЗАМЕРЗАЮЩЕЕ АВТОМОБИЛЬНОЕ СТЕКЛО

ВСЯКОМУ водителю, в особенности на грузовиках или автобусах с закрытыми кабинами, приходилось быть в неприятном положении, когда зимой во время снегопада с ветром или дождем, мители, сильных морозов и т. п., иней или снег толстым слоем покрывали стекло и замерзали на нем так, что лишали возможности видеть дорогу. Этот слой не может преодолеть даже специальное механическое приспособление в виде качающегося стеклоочистителя.

На происшедшей в январе 1931 г. автомобильной выставке в Нью-Йорке демонстрировался очень интересный и вместе с тем простой способ борьбы с обмораживанием и заиндевлением автомобильного стекла. Основное в этом изобретении — простота идеи и удобство его применения на автомобиле.

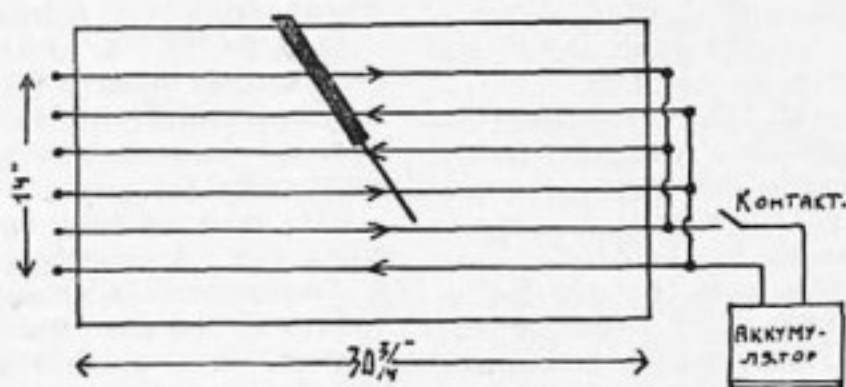


Схема незамерзающего автостекла

Всем известно так называемое „безопасное“ стекло, т. е. стекло, в которое вделана редкая сетка из металлических проволок, предупреждающая выпадение стекла и разлетание его на мелкие осколки при ударе, толчке, сильном сотрясении и т. п. Изобретатель использовал такое безопасное стекло и электрический ток, пропуская его через проволоку в стекле; благодаря этому тепло металла нагревает стекло и предупреждает замерзание на нем слоя инея или снега, или образование изморози.

Конечно, обычная металлическая проволока заменена хромоникелевой (с сопротивлением свыше 0,1 ома на дюйм), а ее количество сокращено до 4—6 параллельно горизонтально расположенных проволок, с малым расстоянием между ними. Проволоки соединяются с нормальным автомобильным аккумулятором параллельной или последователь-

ной группой, в зависимости от протяжения проволоки, употребляемой непосредственно для нагревания и сопротивления провода между аккумулятором и стеклом.

Чертеж показывает 6-проволочное устройство расположенное на автомобильном стекле между двумя боковыми панелями и присоединенное к 12-вольтовому аккумулятору. Сила тока 2,3 амп. в каждой проволоке или в целом 6,9 амп. При ограничении же четырьмя проволоками общий ампераж сокращается на одну треть.

Опытной электрической лабораторией Нью-Йорка было проделано испытание „Протекс-стекла“ на расширение от нагревания вделанных в него проволок и на излом. Коэффициент безопасности лаборатория определила в 3 амп. на проволоку. Поэтому небольшое увеличение чис-

сла ватт не будет сильно расширять вделанный в стекло металл и разламывать стекло даже в том случае, когда оно входит в непосредственное соединение со снегом или инеем.

Несколько слов об испытаниях „Протекс-стекла“, производившихся на выставке. Изолированное помещение было охлаждено до температуры заморозки воды. Обычное автомобильное гладкое стекло было вделано в общую раму с „Протексом“; оно было соединено с 6-вольтовым аккумулятором. Стеклоочиститель был на обоих стеклах. Стекла были обрызганы водой через специальное небольшое отверстие в стене помещения. Обыкновенное стекло полностью покрылось слоем льда, который очиститель не был в состоянии очистить, в то время как „Протекс“ оставался все время чистым от льда, сохраняя полную видимость.

Н. Бибииков

НА ФРОНТЕ АВТОТРАКТОРНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Сводка тридцать девятая

СТО своим специальным постановлением о Нижегородском автозаводе обеспечивает нормальный пуск в ход автсгиганта безоговорочно в срок.—Истекшие 10 дней показали, что постановление СТО выполняется черепашьими темпами, а ряд пунктов пока просто не выполнен.— На Московском автооборочном заводе попрежнему неблагополучно с кузовами и с доставкой частей.— На Харьковском тракторном заводе январь и февраль закончены с прорывом.— По заводу АМО работа протекает удовлетворительно.— На Сталинградском тракторном заводе положение не меняется: прорыв в феврале глубже и опаснее, чем в январе.

21 ФЕВРАЛЯ 1931 г. Совет труда и обороны вынес специальное постановление о Нижегородском автозаводе, в котором исчерпывающим образом обеспечивается нормальный пуск в ход автогиганта.

Мы начали проверку, насколько постановление СТО проводится в жизнь.

СТО считает совершенно недопустимым ведение таких крупнейших работ, как строительство автозавода, без проработанных смет. ВАТО и Автострою предложено не позже 1 апреля проработать сметы, а президиуму ВСНХ на этом основании окончательно установить об'ем затрат на 1931 г.

К сожалению, по этому пункту ко дню составления сводки сделано очень мало.

Отмечая неудовлетворительное состояние хода работ по проектированию, СТО обязал ВСНХ увязать работу всех проектных организаций как внутри Союза, так и за границей, для чего в декадный срок составить календарный план всех проектных работ, обеспечивающий своевременное поступление проектов на строительство. По этому вопросу также почти ничего не сделано.

СТО одобрил решение ВСНХ о ведении на строительстве чисто подрядного способа работ с тем, чтобы основным производителем этих работ был 3-й госстройтрест, а все остальные стройорганизации его подрядчиками.

Отмечая неудовлетворительность работы Водоканалстроя и Промсантехстроя, СТО обязал председателя Союзстроя тов. Комарова в декадный срок организовать работу на площадке Автостроя так, чтобы строительство водопровода, канализации, отопления и вентиляции было окончено в сроки, предусмотренные планом пуска цехов. По этому пункту практически пока ничего не сделано.

СТО обязал тов. Иванова (ВАТО) и тов. Постникова (НКПС) рассмотреть схему внутривозовского транспорта и вопрос о способах доставки топлива для теплоэлектроцентрали и представить в декадный срок решение по этим вопросам на утверждение ВСНХ. По этому пункту ничего не сделано.

Автострою и Котлотурбине предложено в пятидневный срок заключить договор на проектирование и монтаж всех работ по теплофикации, паропроводам и нефтехозяйству. Этот вопрос разрешен благоприятно и договор уже подписан.

Совершенно возмутительно положение с пунктом, по которому СТО обязал Автострой, ВАТО

и Союзсредмашину в десятидневный срок заключить договоры на проектирование изготовления транспортеров земледельных устройств. Эта работа не проделана только потому, что инж. Е. Г. Простаков, который на средства Автостроя специализировался у Форда, теперь сбежал с работы в Автострое и все бумаги бросил в Нижнем-Новгороде; таким образом проектирование и изготовление транспортеров висит в воздухе, так как в этой области у Автостроя больше нет специалистов. Дело об инж. Простакове передано прокурору.

Для бесперебойного снабжения лесоматериалами Автостроя СТО предложил ВАТО и Союзлеспрому договориться о прикреплении для снабжения Автостроя лесопильного завода „Новая сосна“. Этот вопрос разрешен благоприятно. Далее, СТО обязал ВСНХ выделить достаточные фонды строительных материалов. Но до сих пор никто ничего не сделал, и этот пункт является самым узким местом стройки Автозавода. Так, например, рельсов нужна тысяча тонн, а ВСНХ не выделил ни одной тонны. По следующему пункту СТО обязал ВСНХ привлечь к размещению заказов на оборудование управляющих заводами-поставщиками, с которыми уже заключены договоры.

СТО наметил базы по снабжению основными материалами Автозавода, в отношении которых, к сожалению, положение совершенно неблагоприятное, так как намеченные заводы не подготовлены для производства автопромышленных полуфабрикатов и изделий.

СТО обязал ВАТО приступить к размещению заказов на материалы и полуфабрикаты для всей автотракторной промышленности на основе постановления ВСНХ от 25 января, но по этому пункту ВАТО ничего не сделало. В отношении кадров также пока неблагополучно, так как СТО обязал ВСНХ командировать на Автозавод 35 инженеров и техников, но до сих пор ничего не сделано.

* * *

О ходе строительства Автозавода следует сказать, что там попрежнему напряженность, слабое единоначалие и неразбериха. Есть серьезные перерывы в снабжении материалами, в результате чего не велись такие крупные и удобные для зимы работы, как опалубка крыш цехов. Крайняя разбросанность фронта работ вызывает необходимость бросать незаконченные об'екты и приступать к другим.

До сего времени не только не начата стройка, но даже не оформлено проектирование значительной части специальных работ (теплофикация, паропроводы и нефтехозяйство).

* * *

По Московскому автосборочному заводу следует отметить, что там попрежнему неблагоприятно и все отмеченные нами в 35-ой сводке (№ 2 „За Рулем“) недостатки продолжают оставаться на заводе до сих пор.

В безобразном положении находится вопрос с деревянными платформами для грузовых машин — попрежнему собранные грузовики десятками стоят на дворе завода под открытым небом и портятся, засыпанные снегом.

Также неблагоприятно с заменой импорта союзными материалами по подсобным производствам; совсем неблагоприятно с отгрузкой готовых машин и с прибытием импортных грузов. Все эти вопросы требуют скорейшего разрешения и уточнения, чтобы до момента пуска завода на полную мощность устранить все недостатки.

В январе по плану следовало собрать 700 машин, и он, хотя с величайшими трудностями, выполнен полностью. Но план на февраль не удалось выполнить по указанным причинам. Собрано 451 грузовых машин и 95 легковых главным образом из-за ненормальной доставки частей. В марте намечен выпуск 400 грузовых и 200 легковых машин. Следующие месяцы будут давать рост программы с доведением выпуска в августе до 2000 автомобилей.

* * *

На Харьковском тракторном строительстве январь и февраль закончены с прорывом. Расхлябанность и безответственность бьют по темпам. Как ни странно, но на строительстве ХТЗ появились... безработные. Безработные, которые живут в бараках, едят в рабочих столовых и т. д. Это особенный тип безработных, которые хотят быть всегда без работы. Они торгуют на базе и стараются вообще чем-либо поживиться среди рабочих. Дезертиры, симулянты, прогульщики, темный и деклассированный элемент, выброшенный со стройки — они ютятся по баракам, разлагая рабочую массу. Кроме этого они создают на стройке жилищный голод. Так, например, недавно понадобилось вселить в бараки 260 плотников, крайне необходимых стройке. И несмотря на то, что за две декады ушло с ХТЗ 450 чел., ни одного свободного места в бараках не нашлось. Оказывается, что в бараках имеется более тысячи посторонних, живущих за счет рабочих ХТЗ.

Вообще стройка в тисках прорыва: бесплановость, неразбериха, прогулы создают серьезную угрозу пуску завода.

Внутрипостроечный транспорт в тяжелом состоянии. Его сковывают бессистемность и безответственность. Падение темпов продолжается при

одинаковом количестве рабочей силы. за октябрь выполнено 9,3% всех строительных работ, за ноябрь — 6,3%, за декабрь — 3,2%, за январь — 1,7%, и, наконец, за февраль — 4,1%.

* * *

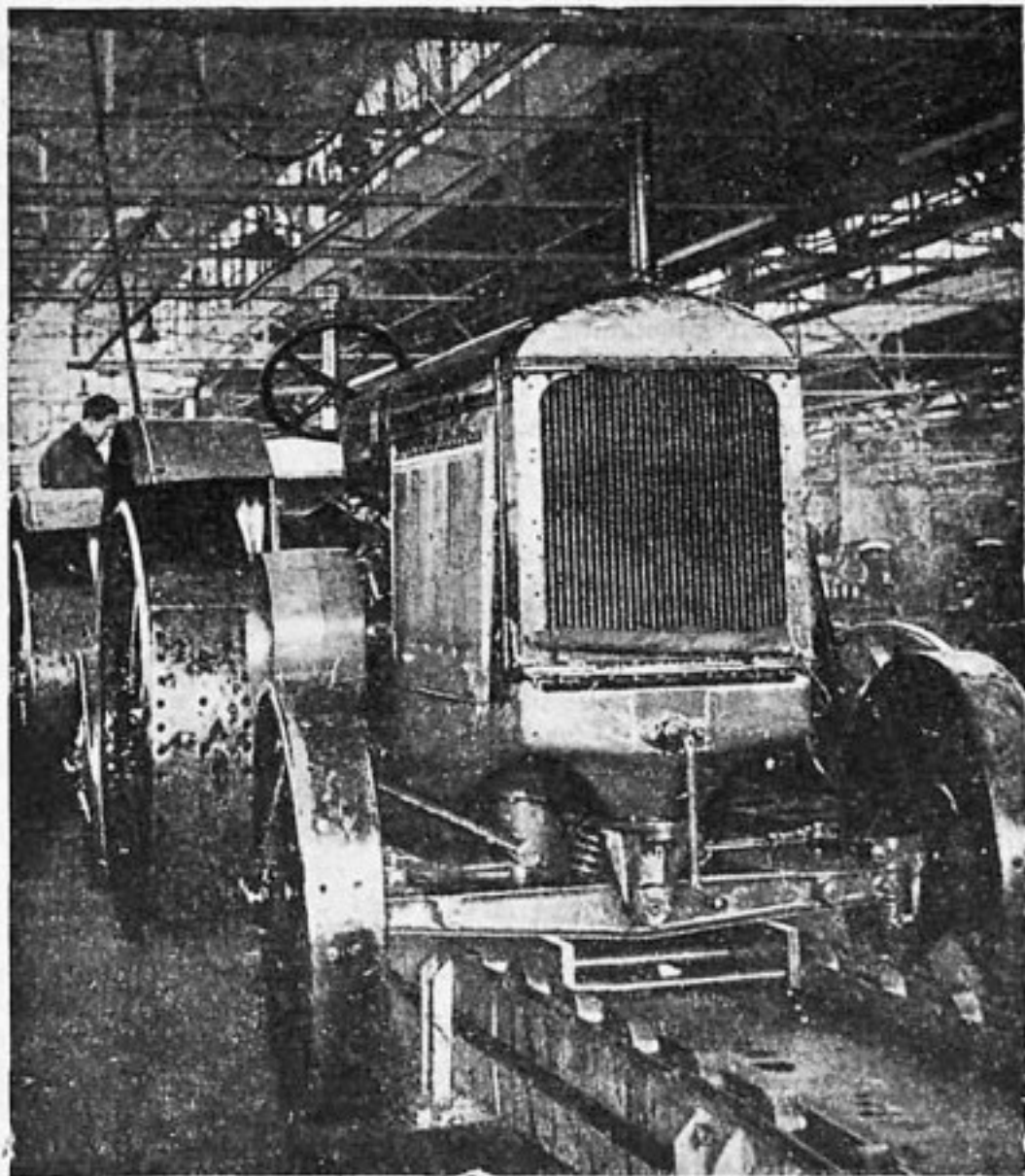
На заводе АМО работа протекает вполне благоприятно. В июле этого года реконструкция завода будет закончена и АМО начнет выпускать 50 машин в смену, с доведением в будущем году до 100 грузовиков в день. Прежде АМО выпускал 1100 машин (полторатонных) в год, а теперь завод даст в одну смену 25 тыс. 2,5-тонных грузовиков плюс 10% авточастей. На реорганизацию завода вложено около 80 млн. руб. Рабочих раньше было на заводе 3137 чел., а теперь потребуется 10170 чел. Из новых объектов строительства намечено сооружение автобусного корпуса (в три этажа), в котором будет поставлен выпуск 2000 кузовов для автобусов ежегодно.

* * *

На Сталинградском тракторном заводе положение не меняется. В прошлой сводке указывалось на прорыв и полное неблагоприятие. К сожалению, все отмеченные недостатки (резкое падение темпов, безобразный брак, варварское обращение с новейшим оборудованием) не только не изжиты, но расширяются и развиваются. Вместо того чтобы догнать упущенное в январе, когда программа была выполнена лишь на 64%, сталинградцы умудрились в штурмовой февраль собрать 300 тракторов вместо 1500.

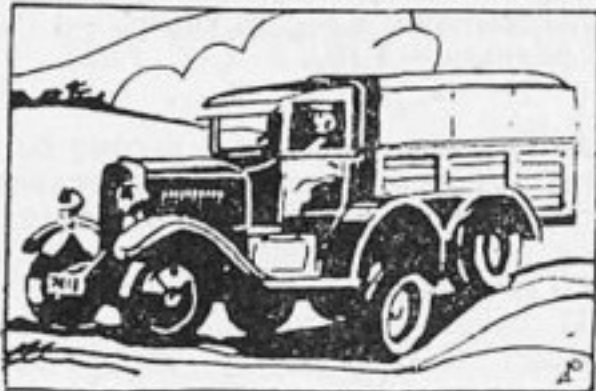
1 марта 1931 г.

М. Козлов



Тракторы на главном конвейере Сталинградского завода

Шестиколесные машины - Красной Армии!



ВНОСЯТ в ФОНД ПОСТРОЙКИ

Дмитровское районное отделение Автодора вносит 50 руб. и вызывает все отделения ЦЧО.

Коллектив Автодора при заводе им. Ворошилова (Донбасс) вносит 37 р. 24 коп.

Об'единенное собрание ячеек ВКП(б) и ВЛКСМ депо Москва-1 Мос. Курс. ж. д. вносит 16 руб. и вызывает московский узел.

Сотрудники завода „Красный дубитель“ вносят 66 руб. 85 коп.

Московское областное отделение Автодора вносит 6.571 руб. 37 коп.

Сокольническое районное отделение Автодора (Москва) вносит 195 руб.

Брянское районное отделение Автодора вносит 213 руб. 10 коп.

Иркутское отделение Автодора вносит 79 руб.

Стерлитамакское отделение Автодора вносит 55 руб.

Сев.-кав. краевое отделение Автодора вносит 563 руб. 53 коп.

Крымское отделение Автодора вносит 458 руб. 63 коп.

Уфимское отделение Автодора вносит 140 руб. 90 коп.

Дагестанское отделение Автодора вносит 1000 руб.

Карельское отделение Автодора вносит 121 руб. 60 коп.

Коллектив Автодора № 571 вносит 1500 руб.

I Московский политехникум вносит 58 руб. 70 коп.

Пролетарское районное отделение Автодора (Москва) вносит 117 руб.

Башкирский Автодор вносит 106 руб. 24 коп.

На постройку шестиколесной бронемшины „Клим Ворошилов“ вносят: И. А. Халепский 5 руб., В. Ф. Дмитриев 10 руб., В. В. Осинский 10 руб., А. М. Лежава 10 руб., В. Зарзар 10 руб. и М. Федотов 5 руб.

Рабочие и служащие Киевского районного отделения Автодора в количестве 50 чел. постановили отработать один выходной день в пользу моторизации Красной армии и вызывают все городские отделения последовать их примеру.

Всего с начала кампании поступило 75.505 руб. 98 коп. и 17 центов.

ПОДТЯНУТЬ ОТСТАЮЩИХ

УЧИТЫВАЯ колоссальное значение шестиколесных машин для Красной армии, Центральный совет Автодора объявил сбор средств на постройку отрядов шестиколесных машин. Местам даны были директивы. В журнале „За Рулем“ из номера в номер этому вопросу уделяется много внимания.

Посмотрим, как места откликнулись на призыв Центрального совета.

В Пятигорске—пишет **рабкор А. И.**—городское отделение Автодора до сих пор ничего не сделало по сбору средств. Многие коллективы Автодора здесь и понятия не имеют об этой кампании.

Коллектив, в котором я состою (учебно-производственный комбинат строительной промышленности) узнал об этой кампании из журнала „За Рулем“ и нами уже собрано 35 руб. Местная печать словом не обмолвилась о значении усиления технической мощи Красной армии.

Неважно проходит кампания и по Западной области. Газета „Рабочий путь“ пишет:

Достаточно сказать, что за несколько месяцев по всей области собрано всего несколько сот рублей, чтобы понять, что этой кампании областной отдел Автодора до сих пор не придавал соответствующего размаха.

Надо думать, что Автодор Западной области подтянется и исправит все недочеты в этой работе, так как Облсполком разрешил Автодору провести трехдневный кружечный сбор, который должен стать началом кампании по сбору средств.

Совсем иначе поняли и проводят эту кампанию другие организации.

В Рыбинске—пишет **рабкор А. К.**—начался сбор средств. Инициаторами этой кампании являются сотрудники „Верхневолжской правды“. Они внесли 70 руб. и через свою газету вызвали на соревнование целый ряд городских организаций.

Вызов коллектива при активной поддержке газеты „Верхневолжская правда“ нашел живой от-

клик на всех фабриках и заводах, учреждениях и организациях г. Рыбинска.

Например, работники Горкома ВЛКСМ приняли вызов, внесли 15 руб. и вызывают все комсомольские ячейки стать застрельщиками в этом вопросе.

Коллектив Автодора N-ского склада собрал 115 руб. и вызвал на соцсоревнование все коллективы Автодора г. Рыбинска.

Итак целый ряд организаций уже внес свою долю на усиление обороны страны.

Хорошо проводит кампанию Челябинский автодор и к XIII годовщине Красной армии почти на всех предприятиях и учреждениях проведена работа по разъяснению значения моторизации Красной армии. Тысячи пролетариев Челябинска отчислили средства на постройку шестиколесных автомашин. В результате даже по грубым подсчетам собрано 12 тыс. руб. и работа продолжает развертываться. Одновременно Челябинский автодор вызвал на соцсоревнование Автодор Свердловска и Перми.

Все это говорит за то, что автодоровские организации не одинаково включились в эту кампанию. Нужно развивать соцсоревнование не только между коллективами и районами, но и между областями. Нужно, чтобы Автодор на местах добился внимания местной печати, партийных и профессиональных организаций. Нужно, чтобы низовые коллективы Автодора использовали стенные и печатные газеты.

Только общим подъемом и подтягиванием отстающих мы выполним важнейшую задачу — усилим техническую мощь Красной армии!

О ПОРЯДКЕ ПРИОБРЕТЕНИЯ МОТОЦИКЛОВ

За последнее время Центральный совет Автодора и Снабавтодор получают ряд писем от хозяйственных организаций, коллективов Автодора и отдельных членов Автодора с запросами о порядке приобретения за границей мотоциклов, в частности марок „БМВ“ и „Харлей Давидсон“.

Не имея возможности ответить на все эти запросы непосредственно, Центральный совет Автодора сообщает для сведения всех организаций и членов общества, интересующихся этим вопросом, следующее:

1. В распоряжении ЦС Автодора никаких контингентов на приобретение мотоимущества за границей не имеется.

2. Приобретение и ввоз из-за границы мотоциклов и оборудования к ним производится на основе правил о монополии внешней торговли исключительно путем получения особых разрешений (лицензий), выдаваемых Наркомторгом СССР через местные отделы торговли, находящиеся при исполкомах, куда и можно обращаться по всем вопросам, связанным с получением мотоимущества из-за границы.

3. Вопрос о производстве мотоциклов внутри СССР в данное время рассматривается ВСНХ СССР и пока еще оформления не получил. Есть основания предполагать, что в текущем 1931 г. производство мотоциклов будет налажено в Ленинграде на заводе „Красный Октябрь“, которым принято производство мотоциклов „Л-300“ типа „ДКВ“ с двухтактным мотором в 300 куб. см. Ориентировочная стоимость советского мотоцикла определяется в 600—700 руб.

4. ЦС Автодора ведет переговоры с правлением „Средточмаш“ (Ленинград) о продаже ему в 1931 г. продукции завода „Красный Октябрь“ исключительно для снабжения членов общества.

В случае благоприятных результатов мотоциклы будут распределены через краевые и областные отделы Автодора. Персональные ходатайства Центральным советом удовлетворяться не будут.

5. Вопрос о порядке кредитования (выпуске мотозайма или обязательств) остается открытым до разрешения ВСНХ СССР общего вопроса о внутрисоюзном мотоцикlostроении.

Член Президиума и зам. отв. секретаря ЦС Автодора Миллер.

Секретарь Мотосекции Козлов.

КАК ЧЕЛЯБИНСКИЙ АВТОДОР ПРОВЕЛ XIII ГОДОВЩИНУ КРАСНОЙ АРМИИ

РАЙОННАЯ КОМИССИЯ г. Челябинска, заслушав план проведения Автодором XIII годовщины Красной армии, предложила Автодору провести следующие мероприятия: с 8 по 23 февраля увеличить состав организации с 6 до 9 тыс. членов, собрать на шестиколесные машины 10 тыс. руб., на дирижабль „Клим Ворошилов“ 5 тыс. руб.

10 февраля Автодор созвал общегородской слет автодоровского актива, который обсудил решение районной комиссии и постановил выполнить задания не в 15 дней, а в 5, объявив штурмовой пятидневник.

Созданы рабочие бригады, которые почти по всем предприятиям и учреждениям города обследовали работу по подготовке годовщины Красной армии; была проведена разъяснительная работа о моторизации армии и участии в ней Автодора.

В результате задания, поставленные перед Автодором, не только выполнены, но и перевыполнены. В течение штурмовой пятидневки свыше 8 тыс. пролетариев Челябинска вступили в ряды Автодора. На укрепление моторизации Красной армии собрано свыше 18 тыс. руб.

г. Челябинск

Разумовский

УГОЛОК КУРСАНТА-ЗАОЧНИКА

◆ С ноября по февраль включительно разосланы следующие лекции.

По всем отделениям — автомобильному, дорожному и тракторному — общеобразовательные лекции по русскому языку № 1, по математике №№ 1, 2, 3, по экономической географии — №№ 1, 2, 3, 4.

По дорожному отделению — „Дорожное хозяйство СССР“, лекция № 1.

По тракторному отделению — одна книжка „Тракторное дело“, лекция № 1/2.

◆ Предположено разослать в течение марта следующие лекции.

По всем отделениям — общеобразовательная лекция: „Русский язык“, № 2.

По дорожному отделению — три книжки по дорожному делу, лекция № 2 и лекция №№ 3 и 4.

◆ По автомобильному отделению печатается и выйдет в начале апреля одна книга по автоделу проф. Чудакова, лекции №№ 1, 2, 3.

◆ По дополнительному приему на заочные курсы, по подписке поступившей в издательство после 10 февраля высылаются только технические

лекции. Общеобразовательные лекции, составляющие бесплатное приложение к техническим лекциям, не высылаются за исчерпанием тиража.

◆ При обращении в издательство (Москва 6, Страстной бульвар, 11) с жалобами на неполучение лекций следует точно указать, какие именно лекции недополучены, свой точный адрес и наклейку, по которой получались лекции.

В сообщении следует кратко писать только по вопросу о доставке, не загружая посторонними вопросами, на которые издательство не имеет возможности отвечать.

◆ При перемене адреса следует об этом заблаговременно сообщить в издательство, приложив наклейку старого адреса и одновременно указав новый точный адрес.

Без указания старого адреса высылка в новый адрес производиться не может.

◆ По всем вопросам, не касающимся доставки лекции, следует обращаться в Центральный совет Автодора, Москва, Садово-Кудринская, 17.

Издательство „Огонек“

А В Т О Д О Р О Ж

Применение автомобиля в различных отраслях



1. Грузовик для перевозки фуража.

2. Автомобиль для перевозки беговых лошадей.

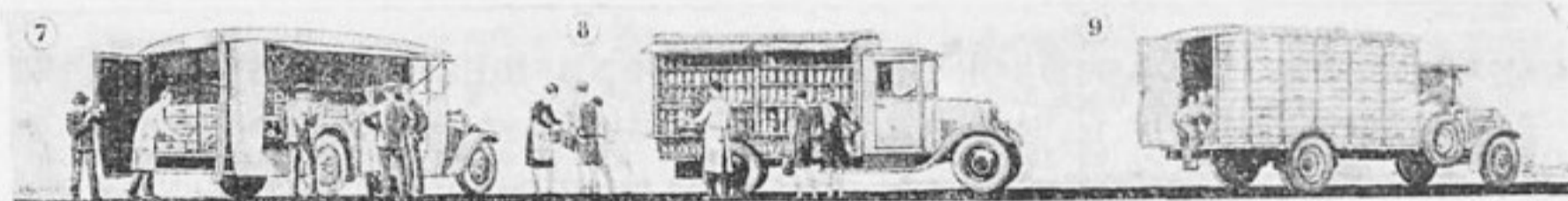
3. Автомобиль для перевозки скота.



4. Грузовик для перевозки бочек.

5. Грузовик для перевозки сыра.

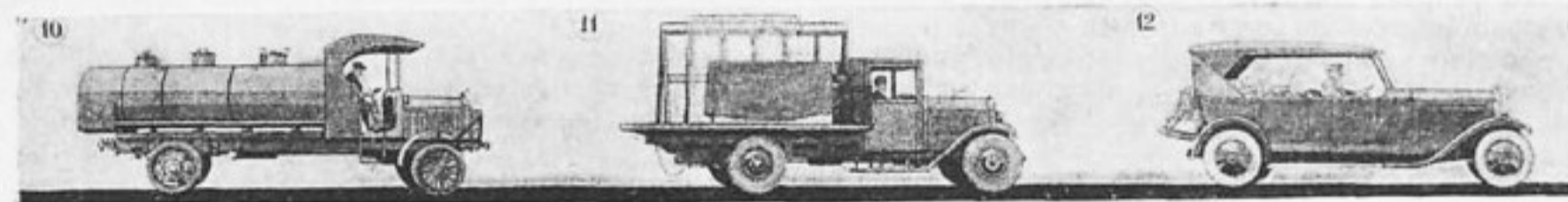
6. Автомобиль для вывозки нечистот.



7. Автофургон для продажи мелких инструментов.

8. Автолавка для продажи бакалеи.

9. Автофургон для перевозки аптекарских товаров.



10. Автоцистерна для спирта.

11. Грузовик для перевозки стекла.

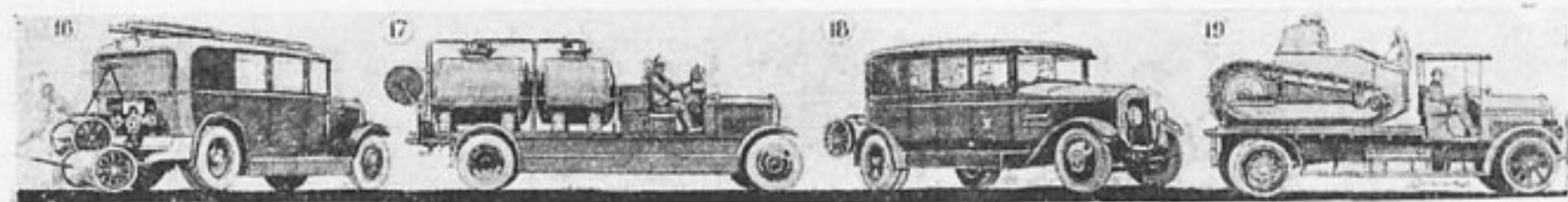
12. Легковой автомобиль для мелких товаров.



13. Автомобиль для поливки улиц с цистерной на 3.500 л.

14. Автоплатформа для перевозки угля.

15. Автогудронатор для дорожных работ.



16—17—18. Различные типы пожарных автомобилей.

19. Автомобиль для перевозки танков.

Н Ы И Э К Р А Н

городного хозяйства на Западе



20. Автофургон для доставки грузов на 1000 кг

21. Автовагон для междугородных перевозок.

22. Грузовик с парусиновым верхом.



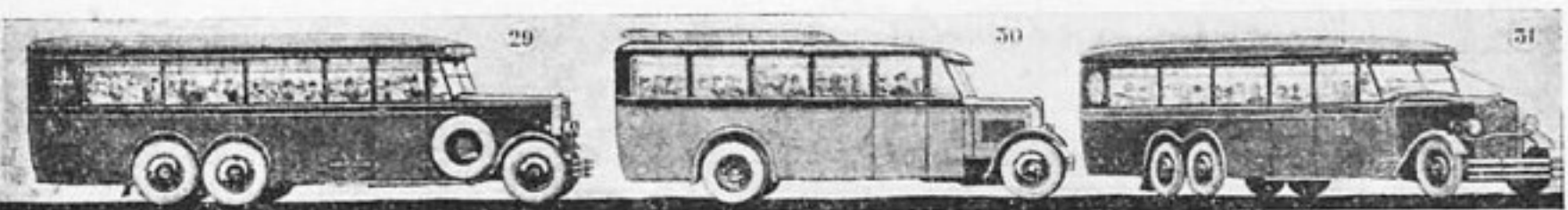
23-24. Автоплатформа для перевозки сыпучих тел.

25. Грузовик для перевозки винограда.



26. Камневоз с прицепной платформой на 10 м.

27-28. 5 и 4½-тонные газогенераторные автомобили.



29. Автобус на 50 пассажиров.

30. Автобус на 20 пассажиров.

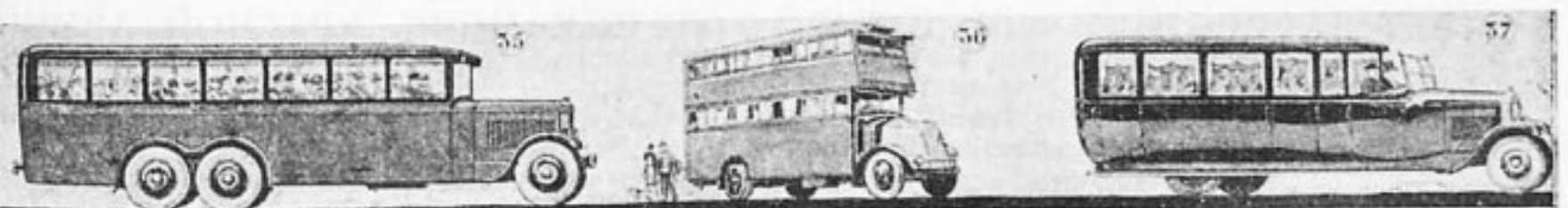
31. Автобус на 30 пассажиров.



32. Тягач с прицепным вагоном на 70 человек.

33. Трехосный автомобиль для колоний.

34. Трехосный автомобиль для исследовательск. экспедиций.



35. Трехосный, шестицилиндровый автобус.

36. Двухэтажный автобус на 70 человек.

37. Экскурсионный автобус.

АВТОДОР И РАБОТА „УСТАНОВКИ“

АВТОДОРОВСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ в Николаеве неплохо развернула работу. Имеет свой гараж, общий для всех коллективов, который сейчас переоборудует в учебно-показательный. Работают курсы на 120 шоферов. Сейчас идет набор для третьего выпуска, при чем все курсанты контрактуются совхозами и колхозами.

Организованы три бригады для постоянного наблюдения за правильным использованием всеми предприятиями автомашин и бережного расходования горючего.

Сейчас начинают производить самообложение членов на ремонт старых автомашин. К каждому коллективу прикреплен член правления для ведения массовой работы и оживления практической учебы.

Беда только в том, что акционерное общество „Установка“ (ЦИТ), решив в прошлом году организовать плановую подготовку кадров, не начала эту подготовку и теперь. Между тем эта же „Установка“ закупила в Николаеве и районе по очень дорогой цене старые машины, которые со-



„Автомобилю по нашему мосту не пройти“. (Переезд около одного из сел Нижегородского края)
Фото А. Ш и ш к и н а

бирается сейчас увезти в Луганскую автобазу. Машины эти очень нужны Автодору и он мог бы их получить в большинстве случаев бесплатно. Теперь же получилось, что „Установка“ не справилась с задуманным делом и помешала работать другим.
Л. Лунев

ПО-НАСТОЯЩЕМУ ГОТОВЯТ КАДРЫ

НЕВЫНОМЫССКОЕ РАЙОННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ Автодора организовало пятимесячные автокурсы на 60 чел. и тракторные на 50 чел. Отделению предоставлены все возможности для нормальных занятий.

На курсах имеются три машины на ходу, три мотора, помещение, гараж, монтажная

мастерская. Занятия идут успешно, уже прошла половина срока обучения, имеются хорошие результаты.

Весной 1931 г. ожидаем успешного выпуска курсантов обеих школ.

Невыномысская

Автодорец

КРАСНОЯРЦЫ ЭНЕРГИЧНО ПРИНЯЛИСЬ ЗА СБОР СРЕДСТВ

УЧИТЫВАЯ значение шестиколесного автомобиля для Красной армии, президиум Красноярского горотдела Автодора постановил объявить месячник сбора средств на шестиколесный автомобиль «Красноярский автодорец». Месячник был намечен с 20 января по 31 февраля. Одновременно предложено всем райотделениям и коллективам Автодора приступить к сбору средств. Работа будет проведена путем социалистического соревнования и целого ряда политических докладов о значении автомобиля для обороны СССР.

В эту кампанию вовлечены юные друзья Автодора через бюро юных пионеров коллектива Автодора.

Общее собрание коллектива Автодора паровозо-вагонного ремонтного завода постановило отработать один день на постройку шестиколесного автомобиля для Красной армии и просит партколлективы и профорганизации завода оказать содействие коллективу Автодора в пропаганде кампании по сбору средств.

В ОТВЕТ НА ПРОИСКИ ВРЕДИТЕЛЕЙ — КРЕПИМ МОЩЬ КРАСНОЙ АРМИИ

КОЛЛЕКТИВ АВТОДОРА сотрудников ЦКК ВКП (б)—НК РКИ в ответ на контрреволюционное выступление меньшевиков-интервенционистов, пытающихся вместе с капиталистами вооруженной рукой сорвать строительство социализма в СССР,—обязуется собрать в „Фонд шестиколесных авто-

мобилей“ для нашей рабоче-крестьянской Красной армии 1000 руб.

Вносим уже сейчас в счет этой суммы 700 руб. и вызываем коллектив Автодора сотрудников ЦК ВКП (б) и сотрудников СНК СССР и РСФСР провести такой же сбор в этот фонд не позже 1 апреля.

БРИГАДА ИМЕНИ АВТОДОРА

СБОРЩИКИ ЗАВОДА артели „Ход“ № 3 об'явили себя ударной бригадой им. Автодора. Ставя показатели: изжитие прогулов и опозданий, выполнение сборки не менее 20 арб в день и т. д., сборщики вызывают последовать их примеру вгонщиков втулок в арбянное колесо и рабочих

на станках по обработке арбянного колеса, а также бригаду тов. Рузанова по сборке арб.

Бригада сборщиков:

Дудинцев М., Макаров П., Морозов В.,
Игнатъев Г., Любкин С. и Стрелков Т.

Самара

ЗАГЛУШАЮТ РАБОЧУЮ ИНИЦИАТИВУ

В КИРГИЗИИ в 20 км от г. Фрунзе строится сахарный завод и совхоз Сахаротреста. Рабочие строительства организовали коллектив Автодора, насчитывающий 135 членов. Организованы были курсы шоферов на 40 чел. Эти курсы разрешены Наркомтрудом и Киравтодором. Подыскали платного преподавателя, послали его на экспертизу, рабочком предоставил помещение, а администрация — машину, и с 2 декабря начали заниматься.

Занимались до 31 января 1931 г., но вдруг получаем отношение от Кирдортранса с выпиской протокола, где предлагают снять преподавателя,

„как незнакомого с марками машин в СССР“. А между прочим этот же преподаватель имеет на руках удостоверение от Киравтодора, что ему разрешается быть педагогом-инструктором курсов. Такое безобразное отношение тормозит учебу.

Необходимый нам учебник „Автомобиль“, стоящий 85 коп., отпускается нам по 2 руб., а плакатов нам совсем не дали. Так относятся общественные организации к хорошей инициативе рабочих.

Л. Ш.

г. Фрунзе

УЧИМСЯ, РАБОТАЕМ, ПОМОГАЕМ

ИЗ МАЛЕНЬКОЙ ИНИЦИАТИВНОЙ группы при заводе им. Ворошилова (Алчевск, Донбасс) вырос коллектив Автодора в 950 чел.

Энергичной работой членов бюро организованы и работают автокурсы. В программу занятий, кроме изучения автодела, введены общеобразовательные предметы, политчас, вопросы эксплуатации автомобиля, автомобилизация и дорожное строительство СССР и изучение военного дела.

Зачастую курсы при коллективах Автодора занимаются лишь обучением управлению машиной и только, не учитывая необходимости серьезной воспитательной работы; в результате получается, что товарищи, окончившие курсы, смотрят на Автодор, как на школу, которая дает только профессию шофера или тракториста.

Поэтому наш коллектив, не отрываясь от производственной жизни завода, которому мы помогаем устройством автодоровских воскресников по ликвидации прорывов, сумел хорошо организовать подготовку кадров, оборудовав образцовую учебную лабораторию. Помогает и наличие учебных машин, гаража, автобиблиотеки.

Автодором создана бригада по обследованию автохозяйств. Одновременно Автодор не отстает от участия в помощи коллективизации. Осенью Автодор своим автотранспортом помогал уборке урожая. Участвуем в подготовке весенней посевной кампании путем создания автотракторной ремонтной бригады для посылки в колхозы.

Кольченко

г. Алчевск, Донбасс

МТС—ЗАСТРЕЛЬЩИК АВТОДОРОВСКОЙ РАБОТЫ

МАШИННО-ТРАКТОРНЫЕ СТАНЦИИ, являясь технической базой, одновременно работают как организаторы всей жизни колхозов. Поэтому на всех курсах при МТС Автодор должен готовить не только водителей, умеющих управлять машинами, бережно к ним относиться, но и хорошо грамотных, активных автодоровцев, чтобы по окончании курсов они могли вести автодоровскую работу в колхозах.

Мелитопольская машинно-тракторная станция со дня организации курсов создала коллектив Автодора, который активно работает как среди курсан-

тов, так и в колхозах. Коллектив насчитывает 260 чел. К каждому колхозу прикреплены наиболее активные члены Автодора.

Районное отделение Автодора выделило одного ответственного товарища, которому поручена организация работы при МТС.

Коллектив вызвал на соревнование коллективы Автодора при индустриальном техникуме, дорожном техникуме и ряде колхозов на лучшую работу.

В. Братусь

г. Мелитополь

ОБОБРАЛИ АВТОДОРОВСКИЙ РАЙОН

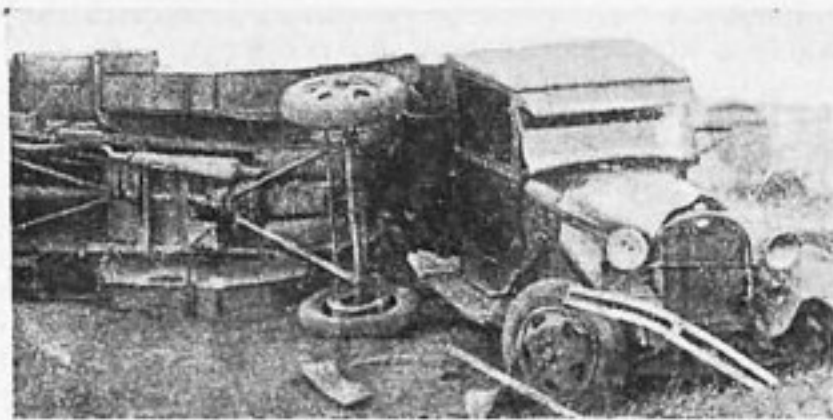
НА ОБЕ НОГИ хромает работа Автодора в течение двух лет в Кадневском районе. Отсутствует даже бумажное руководство райправления низовыми коллективами. Члены Автодора не охвачены работой и механически выбывают. Бывш. окрпправление, в лице тов. Вериги, умудрилось все лучшее выкачать из района — забрали легковую машину „Опель“, мотор „Уайт“ и много других автомо-

бильных частей, а для района бывш. окрпделения ничего не дали.

Обещали коллективу Брянского рудника дать обязательство 1-го разряда и не выполнили, а лишь закрепили обязательство 2-го разряда. Этим самым затормозили работу коллектива на целый год.

Д. М.

Кадневский район



Две аварии с машинами „Форд“ в зерносовхозе „Батоак“ (Средневолжский край). За один ноябрь прошлого года в зерносовхозе произошло три таких столкновения, в результате которых выбыло из строя шесть новых „фордов“

Фото И. Чернова

Три преподавателя по тракторному делу, имея практический стаж, сидят без работы по 2—3 месяца в селе Ново-Кубанском.

Райправление не заботится об организации курсов по подготовке трактористов, хотя в этом большая необходимость.

с. Ново-Кубанское

Токарев

Покрытые снегом стоят в летнем саду г. Кинешмы несколько тракторов. От снега они портятся и ржавеют. Не раз писали в газете „Приволжская правда“ о том, чтобы их убрать под закрытый навес, но пока они на том же месте.

Весной, когда тракторы должны будут пойти на поля, их сдадут в ремонт из-за такого небрежного отношения к ним.

Близкий

г. Кинешма

Второй год плохо обстоит дело с подготовкой автокадров в N-ском полку. Коллектив Автодора большой, но работы нет. В этом году, как и в прошлом, был организован кружок автодела. Первое время посещаемость доходила до 50 чел., а сейчас кружок почти не работает.

Очень мало уделяется внимания вопросам подготовки кадров, хотя у нас есть все возможности для этого. В полку есть учебная литература, автомобили и тракторы. Нужно только желание и руководство.

И. Кашин

N-ский полк

Развалился коллектив Автодора при фабрике „Красная ветка“ в г. Кинешме. Из-за отсутствия руководителя не работает кружок по изучению

автодела, хотя на фабрике имеется несколько инженеров.

Партийные и профессиональные организации и районное отделение Автодора ничего не предпринимают, чтобы организовать снова коллектив и сделать его работоспособным.

Близкий

г. Кинешма

Неразбериха получается на бирже труда в Ленинграде с посылкой на работу шоферов третьего разряда, окончивших областные восьмимесячные курсы Автодора.

Во время учебы нам обещали сразу после окончания предоставить работу по специальности, и многие, в том числе и я, уволились из учреждения, чтобы перейти на работу по новой квалификации. Но так как увольнение происходило по собственному желанию, то биржа не принимала на учет, а предлагала ждать месяц. Я лично был командирован по газетному объявлению на Урал. Проработав там три месяца, вернулся в Ленинград и стою уже третий месяц без дела.

Когда работников биржи спрашиваешь, почему так долго не посылают на работу, то получаешь ответ: „Мы вас можем послать с условием, чтобы, явившись в учреждение, вы сдали на первый разряд“.

Член Автодора

Ленинград

Стоит засыпанный снегом и ржавеет трактор „Фордзон“, принадлежащий Гиваньскому карьероуправлению (УССР), но его не отдают инженерной роте для учебных целей.

Несколько раз командование роты обращалось с просьбой продать портящееся народное имущество. Но бюрократы из карьерупра сказали: „Тысячу двести рублей, а не хотите — пусть стоит“.

Вот какую помощь оказывает шеф нашей роты!

Ст. Гивань

Виттер

Ни одного собрания и заседания не было со дня организации коллектива Автодор в М.-Козинском.

В 1930 г., по инициативе Сормовского районного отделения Автодора, совместно с комсомольской ячейкой произведена по заявлениям запись в члены Автодора, избрано бюро, которое успело собрать членские взносы, и... на этом дело кончилось. А рабочих у нас довольно много и можно было бы Автодору развернуть работу.

Денисов

Сормовский район

Шофер Водостроя (Кадиевский район, Донбасс) вывел из строя совершенно новую легковую машину „Форд“, налетев на переезде среди открытой местности на поезд, шедший со скоростью 5 км в час. Он сумел все же за такой „героизм“ остаться безнаказанным.

Б. Маринин

Брянский рудник

Отсутствует дисциплина на сталинградских курсах шоферов.

Курсы открылись с опозданием на две недели. Решено было догнать пропущенное — работать в выходные дни и заниматься ежедневно по семь часов. А на деле вышло совсем другое. О выходных днях забыли и занятия проходят по 3-4 часа в день, а остальное время уходит на ожидание преподавателя, из-за которого часто срываются занятия. Между тем курсы объявлены ударными.

Сталинград

Курсантка **М. Тихонова**

ОФИЦИАЛЬНАЯ ТАБЛИЦА ВЫИГРЫШЕЙ IV РАЗРЯДА
2-й ВСЕСОЮЗНОЙ ЛОТЕРЕИ АВТОДОРА

№№ серий	№№ билетов	Стоимость выигрыша (в руб.)	№№ серий	№№ билетов	Стоимость выигрыша (в руб.)	№№ серий	№№ билетов	Стоимость выигрыша (в руб.)
00504	1-100	4	09359	052	300	15968	1-100	7
00554	090	175	09445	039	175	16515	054	175
00604	1-100	4	09667	068	100	16561	033	2.000
00779	029	100	09818	008	125	16671	1-100	4
00838	1-100	4	10084	053	800	16831	1-100	7
00910	1-100	4	10097	003	800	16839	041	125
01034	036	300	10130	049	125	17248	1-100	4
01199	002	125	10180	1-100	7	17423	1-100	4
01253	014	175	10209	099	2.000	17478	009	800
01401	091	800	10285	057	2.000	17510	1-100	7
01827	067	800	10297	029	125	17773	063	800
02242	007	2.000	10322	1-100	7	17779	071	800
02537	033	2.000	10575	099	2.000	18154	1-100	4
02714	067	125	10612	028	2.000	18175	1-100	150
03116	1-100	4	10630	098	800	18204	012	100
03142	1-100	4	10656	083	300	18274	055	125
03195	1-100	4	10726	1-100	150	18369	031	125
03410	013	2.000	11030	034	125	18700	061	300
03442	1-100	7	11178	006	175	18766	017	125
03693	1-100	150	11282	057	125	19060	030	100
03872	097	2.000	11320	017	800	19159	043	100
03897	043	300	11331	045	800	19284	066	800
04420	055	2.500	11474	1-100	7	19362	1-100	7
04722	036	2.000	11529	1-100	4	19652	030	100
04855	080	175	11591	045	125	19685	047	125
05498	1-100	4	11792	053	175	19688	044	125
05716	002	2.000	11828	1-100	150	19962	041	125
05759	082	2.000	11892	056	175	20038	039	100
06220	047	2.000	12056	028	125	20129	007	125
06298	1-100	150	12429	1-100	150	20680	1-100	4
06449	067	800	12651	031	800	20714	094	175
06487	091	800	12677	007	300	20751	032	100
06656	055	300	12689	1-100	7	20782	026	800
06761	084	175	12710	010	2.000	21238	070	175
07210	058	2.000	13004	1-100	4	21557	019	800
07279	062	800	13086	062	100	21737	058	125
07452	016	125	13758	1-100	4	22090	1-100	4
07941	1-100	7	14015	022	100	22095	1-100	7
08458	009	2.000	14182	1-100	4	22249	080	800
08953	1-100	7	14427	097	800	22336	065	2.000
08976	027	175	14761	092	2.000	23092	1-100	7
08976	085	2.000	14875	045	100	23271	1-100	4
09064	078	2.000	14896	1-100	7	23819	024	125
09151	1-100	7	15095	068	100	23866	067	800

Как пользоваться таблицей. Для проверки билета надо отыскать № серии (на таблице слева) в первой колонке: если такого № нет, билет не выиграл.

В случае совпадения номера серии с номером в таблице — сличить номер билета (обозначен на правой части билета вверху). При точном совпадении №№ серий и билета — билет выиграл; стоимость выигрыша обозначена в одну строку с указанными №№ в таблице.

Если в графе обозначено „1-100“, значит выиграла все лотерейные билеты с одинаковыми номерами билетов, 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.

Поставленные в номерах на лотбилетах нули слева имеют техническое значение. Самый номер начинается (слева) одной из цифр от 1 до 9 включительно.

Порядок получения выигрышей

1) Каждый выигрыш, по желанию выигравшего, выдается натурой, сельхозимуществом или деньгами, согласно помещенного на обороте лотбилета списка выигрышей (помни — IV разряда).

2) В таблице указана только стоимость выигрыша.

3) Список выигрышей и стоимость каждого из них помещены после таблицы.

4) Указанная стоимость выигрыша в таблице соответствует наименованию его, помещенному в списке выигрышей.

5) Выигрыши в 100 рублей и выше выплачиваются непосредственно Лотерейным Комитетом: билеты, на которые пали выигрыши в 100 р. и выше, пересылаются открытым ценным письмом по адресу: Москва, Садовая Кудринская ул., 17, Лотерейному Комитету Автодора; при пересылке билета выигравший указывает свое желание получить выигрыш натурой, сельхозмашинами или деньгами, одновременно сообщая свой почтовый адрес, точно и разборчиво написанный, а также, если выигрыш предназначается к получению натурой, — наименование ближайшей железнодорожной станции или пристани.

6) Мелкие выигрыши в 7 и 4 рубля выплачиваются немедленно в любой сберкассе или конторе Госбанка по предъявлении билета. Для получения этих выигрышей натурой билет пересылается, как указано в пункте 5.

7) Вещевые выигрыши стоимостью в 7 и 4 рубля пересылаются выигравшему за счет Лотерейного Комитета, от 100 и выше — за счет выигравшего. При желании получить выигрыш деньгами, стоимость выигрыша, согласно расписанию выигрышей, выдается выигравшему на руки или переводится за счет Лотерейного Комитета по указанному адресу не позднее, чем через 2 недели по получении билета и заявления. Срок выполнения Лотерейным Комитетом обязательства по выдаче крупных выигрышей стоимостью от 100 рублей и выше натурой устанавливается трехмесячный со дня получения билета.

8) Срок заявки на получение выигрышей — запечатан на обороте лотерейного билета в пп. 7 и 8.

Для сельского населения срок заявки на получение выигрыша натурой определяется в 4 месяца со дня опубликования.

9) Никаких заявлений об утере, кражах и т. д. Лотерейный Комитет не принимает. Выигрыш выдается только тому, кто предъявит или перешлет выигравший билет; лотерейные билеты, на которых попорчены или переделаны разряды, серии

Список выигрышей IV разряда 2-й Всесоюзной лотереи Автодора.

Наименование выигрыша	Количество выигрыш.	Стоимость 1 выигр. в рубл.	Всего
Аэросани	1	2.500	2.500
Автомобили „Форд“ мод. „А“ или „АА“	20	2.000	40.000
Мотоциклы	20	800	16.000
Моторные байдарки (турист. типа)	7	300	2.100
Комплекты технич. энциклопедии в 20 томах	12	175	2.100
Велосипеды	600	150	90.000
Комплекты обмундирования для водителя (кожаное пальто, шлем, рукавицы, очки)	10	125	2.500
Лодочные моторы	14	100	1.200
Комплекты пособий по изучению автодорожного дела	1.500	7	10.500
Годовая подписка на журнал „За Рулем“ или „Мотор“ по желанию выигравшего	1.900	4	7.600
Всего	4.092	—	174.500

или номера, считаются недействительными и никакие заявления о выдаче выигрышей по таким билетам Лотерейным Комитетом не принимаются.

Адрес Лотерейного Комитета Автодора, где можно получить все справки по вопросам, связанным с проведением лотереи и получением выигрышей, следующий: Москва, Садовая Кудринская ул., 17.

Справки выдаются также во всех отделениях Автодора.

Председатель тиражной комиссии — **Н. В. Куйбышев**. Зам. председателя тиражной комиссии, зам. председателя президиума совета общества Автодор и председатель Лотерейного комитета — **В. Ф. Дмитриев**. Зам. председателя тиражной комиссии — ответственный секретарь Центрального совета общества Автодор **И. А. Фельдман**. Зам. председателя тиражной комиссии — председатель московского областного отдела Автодора **Ф. Я. Лавров**. Зам. председателя тиражной комиссии — от НКФ СССР **Прохоров**.

Члены тиражной комиссии:

От ЦК ВЛКСМ — **Качнов**; от ВЦСПС — **Карягин**; от ЦК металлистов — **Серин**; от ЦК транспортных рабочих — **Лебедев**; от юных друзей Автодора — **Рубин**; от Московского Автодора — **Кочуров**; от Ивановского облотдела Автодора — **Новиков**; от Нижегородского облавтодора — **Марфин**; от Уральского облавтодора — **Байбородов**; от Средне-волжского Автодора — **Никифоров**; от Татарского Автодора — **Гесс**; от Укравтодора — **Агронов**; от Белорусского Автодора — **Гордин**; от Харьковского Горавтодора — **Вишневецкий**; от Краснопресненского райотделения Автодора — **Грозман**; от Сокольнического райотделения Автодора — **Якубович**; от Бауманского райотделения Автодора — **Полянский**; от Серпуховского райотделения Автодора — **Чернов**; от „Автосборочного завода — **Андронов**; от завода АМО — **Скосарев и Ивкин**; от Электрозавода — **Блинов**; от „Красного богатыря“ — **Баслин**; представитель от Красной армии — **Киршин-Мосолов**; представитель от трудового крестьянства — **Волков**; представитель НК РКИ СССР — **Никулин**.

Секретарь тиражной комиссии и секретарь Лотерейного комитета — **Астамбовский**.

ЭТОТ НОМЕР

ПОСЛЕДНИЙ за первый квартал 1931 г. Со следующего номера высылка журнала подписчикам, не возобновившим подписку, будет **ПРЕКРАЩЕНА**.

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ**

Зав. редакцией **Н. БЕЛЯЕВ**

Издатель: Акционерное Издательское Общество „ОГОНЕК“