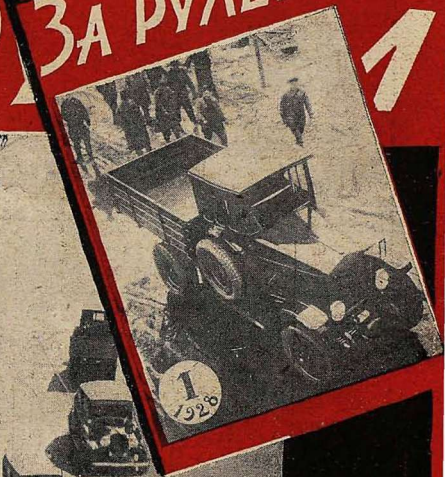


ЗА РУЛЕМ



ПЯТИЛЕТИЕ ЖУРНАЛА „ЗА РУЛЕМ“

МЫ ОТМЕЧАЕМ ПОКАЗОМ ДВУХ ОБЛОЖЕК. НАВЕРХУ ОБЛОЖКА ПЕРВОГО НОМЕРА ЖУРНАЛА В АПРЕЛЕ 1933 Г. ИЗОБРАЖАЮЩАЯ ЮБИЛЕЙНЫЙ ГРУЗОВИК ПЕРВОЙ ТЫСЯЧИ АВТОМОБИЛЕЙ, ВЫПУЩЕННЫХ ЕДИНСТВЕННЫМ ТОГДА В СССР ЗАВОДОМ АМО. НА ДРУГОМ ФОТО—УЛИЦА МОСКВЫ ЧЕРЕЗ ПЯТЬ ЛЕТ В АПРЕЛЕ 1938 Г. ЗАПОЛНЕН-

АВТО-МОТОВЕЛО ЛОТЕРЕЯ АВТОДОРА

О Ф И Ц И А Л Ь Н А Я Т А Б Л И Ц А

тиража выигрышей по билетам 7-го разряда 3-й всесоюзной лотереи Автодора

Тираж производился 19, 20, 21 февраля 1933 г. в Москве, в московском Музик-Холле. Всего в тираже разыграно 13 889 выигрышей на сумму 504 240 рублей

№№ серий	№№ лот-билетов	Стоимость в выгр. в руб.	№№ серий	№№ лот-билетов	Стоимость в выгр. в руб.	№№ серий	№№ лот-билетов	Стоимость в выгр. в руб.	№№ серий	№№ лот-билетов	Стоимость в выгр. в руб.	№№ серий	№№ лот-билетов	Стоимость в выгр. в руб.
00 019	98	300	02 506	05	10	04 635	1—100	80	07 302	99	80	10 123	1—100	4
00 137	16	12	02 624	1—100	4	04 639	26	120	07 317	10	120	10 220	12	120
00 158	87	80	02 640	1—100	4	04 692	27	400	07 322	31	40	10 224	10	200
00 178	35	1 000	02 652	89	400	04 788	55	80	07 405	52	300	10 267	85	2 500
00 186	51	40	02 655	100	2 500	04 799	29	10	07 507	98	400	10 275	11	200
00 200	79	40	02 659	27	400	04 944	57	12	07 796	1—100	4	10 325	1—100	4
00 233	11	120	02 759	95	2 500	04 993	98	1 000	07 799	62	40	10 381	10	1 000
00 296	07	120	02 787	81	200	05 016	40	80	07 823	54	40	10 415	1—100	40
00 387	52	1 000	02 805	1—100	4	05 145	1—100	4	07 860	62	40	10 421	96	120
00 503	69	400	02 816	1—100	10	05 193	1—100	4	07 886	53	400	10 456	33	12
00 539	70	10	02 820	52	300	05 220	36	200	07 928	1—100	4	10 482	39	10
00 564	08	12	02 823	12	120	05 305	33	120	07 947	1—100	4	10 490	51	200
00 580	1—100	4	02 840	41	200	05 438	83	1 000	07 992	89	400	10 503	15	400
00 598	73	40	02 844	71	10	05 440	75	10	07 996	72	400	10 550	74	400
00 675	66	200	02 926	53	80	05 602	16	12	08 026	93	300	10 559	10	1 000
00 708	1—100	4	02 970	71	400	05 641	1—100	4	08 029	16	80	10 589	1—100	4
00 780	31	40	02 972	1—100	4	05 683	25	200	08 229	71	80	10 623	99	1 000
00 869	19	1 000	03 133	78	120	05 740	1—100	4	08 235	1—100	12	10 659	1—100	4
00 896	60	10	03 148	32	120	05 777	61	80	08 261	49	120	10 688	62	2 500
00 910	45	200	03 174	80	12	05 798	1—100	12	08 359	1—100	4	10 692	23	200
00 952	18	300	03 177	100	200	05 809	78	10	08 459	1—100	4	10 695	39	80
00 971	35	120	03 180	52	400	05 837	98	10	08 530	06	120	10 868	48	10
00 995	56	1 000	03 199	27	120	05 861	1—100	12	08 560	33	40	10 957	88	200
01 032	79	40	03 238	73	200	05 943	97	1 000	08 581	92	120	10 974	71	300
01 024	88	400	03 329	1—100	12	06 025	84	120	08 588	57	10	10 989	71	12
01 104	61	40	03 391	1—100	12	06 060	87	1 000	08 637	39	120	11 010	25	200
01 140	40	12	03 416	87	40	06 100	75	40	08 673	30	1 000	11 018	15	200
01 163	1—100	4	03 498	56	200	06 143	76	1 000	08 676	28	2 500	11 037	37	1 000
01 184	70	40	03 518	1—100	200	06 168	66	40	08 804	93	12	11 037	51	80
01 199	50	80	03 592	56	1 000	06 177	46	80	08 828	59	10	11 092	1—100	40
01 216	1—100	4	03 596	42	1 000	06 186	1—100	4	08 865	04	1 000	11 222	25	200
01 309	63	10	03 709	47	12	06 195	55	10	08 915	44	300	11 322	08	10
01 468	91	40	03 774	50	400	06 341	63	120	09 073	76	400	11 429	97	120
01 502	37	400	03 801	06	10	06 359	04	120	09 114	1—100	4	11 520	1—100	4
01 505	04	300	03 814	100	400	06 364	26	400	09 118	54	300	11 542	43	120
01 556	38	10	03 895	1—100	4	06 404	49	40	09 146	1—100	12	11 574	64	200
01 560	85	40	03 943	11	12	06 489	1—100	4	09 162	09	200	11 585	1—100	4
01 577	85	120	03 960	77	2 500	06 500	93	400	09 260	66	120	11 616	1—100	12
01 591	20	80	03 964	28	400	06 571	60	120	09 352	25	2 500	11 626	96	1 000
01 698	03	12	03 986	77	400	06 705	98	300	09 362	33	2 500	11 630	96	40
01 707	10	400	03 986	76	400	06 769	1—100	12	09 366	06	400	11 680	70	40
01 801	1—100	4	04 032	1—100	4	05 892	42	40	09 386	88	400	11 701	43	12
01 811	1—100	4	04 047	58	300	06 949	70	2 500	09 553	17	10	11 732	18	400
01 822	1—100	12	04 079	69	300	06 951	23	40	09 640	1—100	12	11 739	20	300
01 896	1—100	10	04 155	45	2 500	06 961	85	120	09 646	1—100	4	11 790	32	120
01 968	1—100	10	04 290	48	40	07 017	16	120	09 652	79	10	11 814	67	40
01 983	47	120	04 366	25	10	07 025	37	40	09 691	88	10	11 949	46	300
02 027	1—100	4	04 441	25	10	07 076	24	40	09 770	85	40	11 975	1—100	12
02 123	58	10	04 447	74	12	07 121	1—100	120	09 776	76	40	12 002	85	12
02 324	52	1 000	04 500	38	10	07 127	11	80	09 899	15	1 000	12 046	40	1 000
02 325	1—100	4	04 500	64	120	07 172	49	12	09 958	75	10	12 058	16	1 000
02 413	60	300	04 510	1—100	4	07 245	60	10	09 963	40	10	12 132	1—100	12
02 495	68	200	04 629	41	400	07 276	95	400	10 006	36	200	12 160	30	300

(Продолж. см. на 3-й стр. обложки)

АВТОДОР ДОЛЖЕН СТАТЬ

НАДЕЖНЫМ ПОМОЩНИКОМ ПАРТИИ И ПРАВИТЕЛЬСТВА В СОЦИАЛИСТИЧЕСКОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ

ИЗ РЕЧИ А. М. ЛЕЖАВЫ НА II ПЛЕНУМЕ ЦС АВТОДОРА

«Январский пленум ЦК и ЦКК ВКП(б) дал оценку состояния капиталистического мира и того положения, в котором находится наша страна. Пленум наметил также план работы 1933 г. и перспективы второго пятилетия, которые кладутся в основу текущей работы.

Вторая пятилетка должна завершить осуществление бесклассового социалистического общества. Эту задачу мы поставили перед собой, завершив построение фундамента социализма и выполнив первый пятилетний план. Строить бесклассовое общество нам нужно с теми же усилиями, с теми же героическими подвигами, которыми ознаменовалось выполнение первой пятилетки.

Пленум ЦК дал совершенно четкие указания о задачах 1933 г. В чем же заключается особенность этих указаний?

Мы должны в этом году освоить всю ту громадную технику, которую мы внедряем в наше хозяйство, всемерно укрепить наши кадры, дать нашей промышленности, нашему сельскому хозяйству тех работников, которые могли бы не только должным образом эксплуатировать машины и агрегаты, созданные нашими руками, но двигать технику дальше, создавая более рациональные и более технические совершенные приемы развития промышленности и сельского хозяйства.

Указания т. Сталина, которые положены в основу нашей работы, должны быть проведены в жизнь с максимальным эффектом. Сейчас в не меньшей, а в большей степени ударник будет центральной фигурой всей нашей организационной работы и всей хозяйственной деятельности. Ударничество, социальное соревнование—вот те формы организации, те методы работы, которые дают возможность быстро наверстать упущенное.

Руководствуясь установками нашей партии, изучая, вдумываясь и вчитываясь в доклад т. Сталина, в его выступления на пленуме и на колхозном съезде, мы можем почерпнуть оттуда и самую уверенность, которая нужна для всякого политического и хозяйственного работника. Руководствуясь этими директивами и теми требованиями, которые предъявлены нам всеми постановлениями партии и правительства, мы должны подойти к нашей работе в текущем 1933 году.

Основные практические вопросы, которые перед нами поставлены, — это борьба за организационно-хозяйственное укрепление колхозов, за укрепление МТС и совхозов, за социалистические методы, за социалистическую технику в сельском хозяйстве, за высокую урожайность, за расцвет колхозов, за благосостояние колхозника, это борьба за дальнейшее укрепление диктатуры пролетариата, за осуществление конечной цели — построение бесклассового общества в конце второй пятилетки.

Наше Общество в этой борьбе находится на ответственном участке. Пять с лишним лет назад мы поставили себе задачу организовать многомиллионное добровольное Общество, которое содействует партии и правительству в автомобилизации страны, в улучшении безрельсовых путей.

На I-м Всесоюзном съезде Автодора был дан подробный обзор пройденной работы, поэтому не будем подробно останавливаться на этом. Но нелишне кратко напомнить о тех резолюциях, которые были приняты на съезде и которые до сегодняшнего дня являются совершенно реальными.

Автодор должен стать надежным помощником партии и правительства в социалистическом строительстве (из речи А. М. Лежавы на II пленуме ЦС Автодора)	1
II Всесоюзный пленум Центрального совета Автодора	4
Наглядная история советской автомобилизации. 5 лет журнала «Зарулем»	12
Всесоюзный съезд колхозников-ударников	15
Н. БЕЛЯЕВ. — Добьемся скорейшей постройки автомобильной дороги Москва — Горький	16
ЮДОЛ. — Улучшим качество советского автомобиля	17

Ю. ДОЛМАТОВСКИЙ. — Американские автомобили 1933 г.	18
Инж. С. КЕЛЛЕР. — Построим «настающий» детский автомобиль	20
Инж. Д. НЕКРАСОВ. — Тракторы-тягачи заменяют маневровые паровозы	21
Е. ДОБРОХОТОВ. — Как бесшумно переключать скорости	22
Г. ДЕМИН. — Как ремонтировать тракторы (статья 2-я)	24
Новости мировой автодорожной техники	28
Рабселькоры-автодорожцы пишут	30
На общественный суд	32
В номере 43 иллюстрации	

10 апреля
1933 г.

6

За год, минувший со дня съезда, Автород имеет несомненно крупные достижения. Однако многое из того, что решил съезд, нами не выполнено.

Наш съезд дал установку — превратить Автород в многомиллионную организацию. К настоящему пленуму мы имеем лишь около 2 млн. членов, а разговоры были о 3 млн. к концу года. Это задание нами не выполнено. А что представляют собой эти миллионы, каково их качество? Если взять будничную жизнь автородовских организаций и посмотреть на нее хотя бы только по хронике наших газет и журналов, то нужно будет признать, что качество далеко не важное. В наших рядах мы сегодня не досчитываемся даже многих избранных съезда, которые уже потеряли право быть в нашей среде.

На съезде мы указывали, что опыт и практика автородовских организаций свидетельствуют о том, что мы должны проявить везде, в каждой точке, в каждой организации, в каждой ячейке максимальной классовую бдительность, что нашей настоятельной задачей является наблюдение за тем, чтобы враждебные и оппортунистические элементы не пролезли к нам, не помешали нашей работе.

Мы вынесли резолюцию, которая требовала бдительности. Эта бдительность в должной степени на местах не осуществлена.

Когда мы говорим об автородовской работе и об автородовских организациях, мы еще продолжаем зачастую говорить «вообще». Практической деловой работы, подлинной творческой работы и участия в социалистическом строительстве часто мы не видим.

Недавно в Центральный совет Авторода приехали товарищи из нескольких районов и рассказали о том, как они проводили массовую автородовскую работу по дорожному строительству. В частности, т. Фролов с Урала приехал сюда, вооруженный многочисленными материалами низовых автородовских организаций. В этих материалах и актах запечатлены не какие-то общие достижения, нет, — там указаны метры и километры построенных и отремонтированных дорог, исправленных грузовиков и тракторов, количество трудодней, затраченных на дорожное строительство, сколько рабочих и колхозников вышло на работу, какие именно дороги они делали, что ремонтировали и в каком количестве.

Весь этот поток цифр сопровождался указаниями о том, как политической работой с трудящимися массами автородовцы достигли этих реальных результатов. Когда мы познакомились со всем этим фактическим материалом, мы поняли, что автородовское дело движется вперед, нащупывает правильные пути, по которым должна идти наша общественность.

Но не только уральцы преподнесли нам 600 тыс. с лишним чисто автородовских трудодней. Мы имеем такого же рода достижения и в некоторых других областях.

Всем известно, что Чувашия — наша гордость. Мы впервые поставили себе задачу попробовать в отсталой Чувашии методы общественной борьбы, вывести население на дорожное строительство, и это нам удалось, конечно, работая рука об руку с партийными организациями, рука об руку с советскими, профессиональными организациями. Автородовская инициатива и активность в 1930 г. была подхвачена всем трудовым населением Чувашии. Минувший год показал, что Чувашия не сдала своих позиций, а попрежнему идет вперед.

Те же методы дали блестящие результаты не только в одной Чувашии. С ней соседствует соседняя Марийская область, которая также имеет большие достижения.

Но все же до сих пор мы сделали еще очень мало как в отношении количества, так и в отношении охвата масс.

Наша задача заключается в том, чтобы обсудить все вопросы и дать такие указания, такие инструкции, которые бы людей на местах толкали не на разговоры об Автороде «вообще», а на сугубо практические дела большой политической и хозяйственной важности.

Наша работа в области сельского хозяйства заключается в том, чтобы добиться высокого урожая, добиться лучших культур и большего благосостояния трудящихся. Можем ли мы содействовать этому? Методами, которыми работают Чувашия и Урал, мы этому содействовать сможем.

Нашим работникам на местах должно быть хорошо известно, как страдает сельское хозяйство от бездорожья, от того, что тракторы и автомобили, добытые с огромными трудностями, на 50—60 проц. стоят в ремонте, а хозяйства пользуются ими только на 40 проц.

Как вы думаете, влияет это на качество и уровень урожая или нет? Если вы по примеру Ленинграда организуете ударные бригады, рейды, посты и будете посылать их в разные места с таким назначением, чтобы отремонтировать парк, привести его в порядок, быстро наладить мосты, переправы и т. д., вы принесете этим огромную пользу.

Ленинградская бригада в 16 чел., проработавшая в прошлом году в колхозах и совхозах Оренбургского района, показала, какую огромную услугу автородовская организация может оказать сельскому хозяйству. Местные колхозные работники, руководители правлений колхозов, работники МТС, собрания колхозников присылали нам телеграммы о том, чтобы мы не забирали бригаду, так как она поставила на вывозку хлеба 38 машин, находившихся в бездействии, и мобилизовала население на ремонт дороги.

А в области промышленности? Мы ставим задачу освоить передовую технику, улучшить качество, повысить производительность труда, снизить себестоимость. Что мы можем сделать?

Наше детище, первенец автомобильной промышленности — Горьковский завод, до сих пор бьется, потому что еще не освоил высокую технику.

Горьковцы делают прекрасные двигатели, хорошие отдельные детали, но многие из деталей никуда не годятся и частью по вине самого завода, который еще не освоил как следует технологический процесс, а в значительной части по вине смежных заводов, изготовляющих разные детали и разные части с большим процентом брака.

Какова роль автородовцев в этом деле? Мы должны толкать и подгонять заводы-смежники, организуя посты и бригады, мы должны бороться за качество, сигнализировать о прорывах.

Но мы заинтересованы не только в одном Горьковском заводе, мы заинтересованы и в заводе им. Сталина, и в тракторных заводах, в Ярославском заводе, в строительстве Челябинского завода и

т. д. и т. д. Мы заинтересованы в качестве бензина, в качестве резины. Во всех этих участках мы можем оказать нашему строительству гигантскую помощь, огромную услугу.

Вопрос о кадрах — первостепенной важности вопрос. Нужно сказать, что в области подготовки кадров Автор имеет известные достижения и даже оказался сегодня чуть ли не на первом месте в Союзе по количеству выпускаемых шоферов и водителей, но одновременно он находится на одном из последних мест по качеству подготовляемых кадров. Никуда это не годится! Здесь нужно подробно обсудить вопрос — не положить ли предел самотеку и кустарничеству в этом деле. Не пора ли уже приостановить самотек и основательно перешерстить существующие курсы. К этому мы придём в ближайшее время.

Партия и правительство поручили нам очень ответственное дело — подготовить, обучить и выпустить шоферов-водителей, которым поручаются такие ценности, как автомобили и тракторы.

Вы знаете, что слесарь, токарь, фрезеровщик, работающий у станка, находится на виду у своих товарищей. Вы знаете, какие требования мы к нему предъявляем, какой квалификации добиваемся от него, прежде чем поставить к фрезерному станку.

А кто сказал, что к автомобилю, к трактору можно относиться более небрежно, — откуда это следует? Какое мы имеем право допускать такое положение, когда несколько человек, ни перед кем не ответственных, по своей инициативе вывешивают вывеску „подготовка шоферов“, собирают деньги, ставят по своему усмотрению преподавателей, чему-то обучают водителей, выдают какие-то удостоверения, а потом с этими удостоверениями сажают на машины.

Если в первые годы существования Автора это было позволительно, то сегодня, когда у Автора имеется 250 учебных точек и двухлетний опыт, — нужно положить предел этим методам подготовки. Надо выработать на основе опыта такие методы, которые гарантировали бы получение доброкачественных кадров водителей — автомобилистов и трактористов, которые бы гарантировали сохранность и ценность автомобиля и трактора.

Если взять резолюции Всесоюзного съезда Автора об итогах и перспективах дорожных работ с трудучастием населения и роли общества Автора, то мы найдем там важнейшие решения. «Принять самые энергичные меры к тому, чтобы во всех колхозах были выделены доруполномоченные. Вся работа Автора по трудучастию населения развернуть под лозунгом провизирования Автора на село, в колхоз, совхоз. Успешность работы автородовских организаций по трудучастию населения будет расцениваться не только по количеству построенных дорог и получению материальных результатов, но и по тому, как будет укреплен и развита автородовская организация на селе».

Сегодня мы с вами должны будем этот раздел работы дополнить на основе тех задач, которые поставлены перед нами партией и правительством в 1933 г.

Колхозы и совхозы должны быть в максимальной мере обеспечены улучшенными дорогами двух типов. Это дороги общего пользования, которые находятся в ведении дотрансов и строятся и ремонтируются в порядке использования труда населения на основе существующих законов, и дороги, непосредственно находящиеся на территории совхозов и колхозов. Есть МТС, в районе которых имеется 20—30 колхозов, есть колхозы, в которые входят от 100 до 400 дворов. Это колдоссельная площадь. По этой площади проложены новые дороги хозяйственного значения, ведущие от одной части хозяйства к другой. Эти дороги должны быть проложены усилиями самого хозяйства.

Ставя перед собой эту задачу, — какие мы находим специальные формы и методы для ее разрешения? Нужно ли каждому колхозу или каждой МТС обязоваться своими дорожными мастерами, своими дорожными инженерами и техниками, машинами, инструментами и пр., в то время как наши дотрансы и без того плачут оттого, что промышленность недостаточно обслуживает их нужды. Встает вопрос о кооперировании всех организаций, работающих на территории хозяйства с дотрансами.

Автородовские организации сейчас должны повысить свою активность, свою инициативу для того, чтобы действительно облегчить борьбу за весенний сев и дальнейшие сельхозкампании этого года.

Дорожная проблема стоит не только перед колхозами, совхозами и МТС, но и перед промышленными предприятиями, перед всевозможными большими комбинациями, у которых также обширная территория и большое поле деятельности. Какие же формы борьбы мы должны применить — вот вопрос, над которым мы должны в ближайшее время работать.

В заключение считаю необходимым еще раз подчеркнуть, что наша основная задача — охватить как можно больше трудящихся масс, соблюдая при этом классовую бдительность, ведя борьбу с остатками классовых врагов, устрояя всякую нерешительность, всякий либерализм по отношению к элементам, которые мешают нашей работе.

Мы должны поставить дело так, чтобы, борясь за автомобилизацию, за улучшенные дороги, каждый автородовец имел перед собой совершенно четкую, развернутую программу как своей индивидуальной работы, так и работы всего коллектива и всего Общества, увязанную со всем социалистическим строительством.

В порядке самокритики нужно сказать, что у нас в центре еще много недостатков. И мы здесь сплошь и рядом открываем под носом и классово-враждебные элементы, и разгильдяев, и оппортунистов и просто дармоедов и сплетников, которых гоним метлой.

Из этого мы делаем вывод для себя. Мы ведем неустанную энергичную борьбу за самоочищение и ставим такую же задачу перед всеми автородовскими организациями — со всей жесткостью и настойчивостью проявить эту бдительность и чистоплотность и в отношении себя и всего окружающего. Тогда мы сможем честно и смело посмотреть в глаза нашей партии, нашему партийному руководству, нашему правительству, всему рабочему классу, вождям нашим, являющимся учредителями нашего Общества. Первым там значится т. Сталин, и я от имени пленума обращаюсь к нему, беру на себя ответственность заявить, что у автородовцев есть достижения. Эти достижения свидетельствуют о том, что мы находимся на путях, которые обеспечат нам создание мощной, с крепким болыевистским костяком организации, которая будет нога в ногу, темп в темп идти со всем нашим социалистическим строительством». (Бурные, долго несомкаемые аплодисменты.)

2 Всесоюзный пленум ЦЕНТРАЛЬНОГО СОВЕТА АВТОДОРА



Президиум 2-го пленума ЦС Автодора. Слева т. А. М. Лежава делает доклад

Фото Петронас

1 марта в октябрьском зале Дома союзов открылся II пленум Центрального совета Автодора. На пленум прибыло свыше 90 представителей республиканских, областных, краевых и районных организаций для того, чтобы рассказать о своем опыте работы за 1932 г. и наметить пути участия Автодора в сельскохозяйственных кампаниях и подготовке кадров.

Эти два основных вопроса и составляли повестку дня пленума.

С большой вступительной речью выступил на пленуме председатель Центрального совета о-ва т. А. М. Лежава, который кратко подвел итоги работы Автодора за пять лет и наметил целый ряд важнейших задач, стоящих перед о-вом в связи с решениями январского пленума ЦК и ЦКК, указаниями 3 сессии ЦИК и съезда колхозников-ударников. (Речь т. Лежавы дана в этом номере в виде передовой статьи.)

УЧАСТИЕ АВТОДОРА В СЕЛЬХОЗКАМПАНИЯХ И ВЕСЕННЕМ СЕВЕ 1933 г.

С основным докладом об участии Автодора в сельхозкампаниях и в весеннем севе 1933 г. выступил т. Рубцов.

— Успешно завершена первая пятилетка, — говорит т. Рубцов, — создала прочную социалистическую индустриальную базу и действительно обеспечила гигантские победы в сельском хозяйстве.

Совхозы и МТС, вместе взятые, представляют собой свыше 8 тыс. крупнейших социалистических сельскохозяйственных предприятий, оснащенных новейшей техникой — тракторами, автомобилями, комбайнами, сложными сельскохозяйственными машинами. К началу весеннего сева мы имеем уже больше 200 тыс. колхозов и около 2 тыс. машинно-тракторных ремонтных мастерских. На основе победы колхозного строя разгромлено кулачество. Совхозы, колхозы и МТС охватывают 80 проц. всех посевных площадей. СССР преобразован из страны мелкого крестьянства в страну самого крупного сельского хозяйства в мире.

Сейчас в области сельского хозяйства стоят еще более ответственные, по сравнению с предыдущими годами, еще более сложные задачи. Эти задачи подчеркнуты в докладе т. Сталина «Об итогах первой пятилетки», в

его докладе «О работе в деревне», в его выступлениях на Всесоюзном съезде колхозников-ударников, в решениях пленума ЦК, сессии ЦИК и, наконец, в целом ряде специальных постановлений ЦК партии и СНК.

На основе этой большевистской программы сейчас вся страна охвачена широчайшим движением рабочих и колхозных масс за успешную подготовку к большевистскому севу, за рост урожайности, за повышение качества работы в сельском хозяйстве, за повышение социалистической трудовой дисциплины и производительности колхозного труда, за беспощадную борьбу с остатками кулачества, вредителями, ворами, хищниками социалистической собственности, за укрепление колхозов, за то, чтобы сделать колхозы подлинно большевистскими.

Одной из основных задач является освоение новой техники в сельском хозяйстве — освоение тракторов, автомобилей, сельскохозяйственных машин. И на разрешении этих задач автодорские организации должны сосредоточить все свое внимание, все свои усилия.

Автодор должен вести широкую общественную борьбу за качество автотракторной продукции, за своевременный и высококачествен-

ный ремонт автотракторного парка как к се-
ву, так и к другим сельхозкампаниям, за обес-
печение тракторного парка запасными частями
и деталями, за рациональное и полное ис-
пользование тракторов и автомобилей в сель-
ском хозяйстве, за ремонт и лучшее содержа-
ние подъездных путей, дорог, мостов, за дей-
ствительный классовый отбор и лучшую тех-
ническую и общественную подготовку авто-
тракторных и дорожных кадров.

Вот совершенно конкретный перечень объ-
ектов, перечень практических задач, которые
стоят перед обществом в деле участия в сель-
хозкампаниях.

Подводя итоги участия автодорожных ор-
ганизаций в сельхозкампаниях 1932 г., мы
должны подчеркнуть, что большинство ор-
ганизаций о-ва не повернулись лицом к сельско-
му хозяйству.

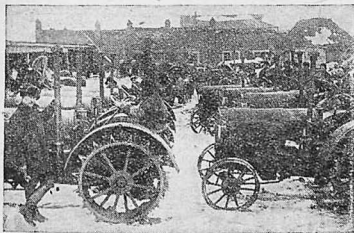
Задачи борьбы за качество производимых
тракторов и тракторных частей, за качество
ремонта, за устранение причин поломок и
преждевременного износа тракторов не стоя-
ли и до сих пор не стоят в центре внимания
наших автодорожных организаций. В боль-
шинстве случаев участие в сельхозкампаниях
проходит самотеком, при недостаточном ру-
ководстве со стороны советов Автотора, без
тесной связи с местными партийными, совет-
скими и хозяйственными организациями. Ав-
тоторовские советы и коллективы не борются
против вредительских вылазок классового вра-
га, против воровства и хищений в МТС и кол-
хозах.

Подчеркивая эти недочеты, нужно указать,
что отдельные организации в 1932 г. все же
обеспечили значительные показатели и дали
весомый ценный опыт участия в сельскохозяй-
ственных кампаниях. Первое место здесь за-
нимают Уральская, Средневолжская, Ленин-
градская и Северокавказская организации
о-ва 1.

Но когда мы начинаем обобщать отдельные
данные, то оказывается, что эти показатели
малы и совершенно не соответствуют тем
возможностям, которыми располагают наши
автоторовские организации. Примеры передо-
вых краев и областей служат неоспоримым
доказательством этого.

Руководствуясь директивами партии и прави-
тельства, используя опыт в 1932 г., о-во в

1 Подробно об этом см. статью т. Рубцова
в № 3—4 «За рулем».



В МТС перед началом посевной кампании

Фото А. Шайхота



Делегат 2-го пленума т. Петросян, П.Е.,
зам. пред. Автотора, шофер, крас-
ный партизан

Зарисовка худ. Владимирского

1933 г. должно выйти с неизмеримо более вы-
сокими показателями по практическому уча-
стию в подготовке к проведению весеннего сева.

Как же автодорожные организации включи-
лись в посевную кампанию 1933 г.? Плохо.
Лишь по отдельным организациям, по отдель-
ным областям и районам заметна активность
Автотора.

В большинстве республик, областей и краев
автоторовцы не приняли деятельного участия
в ремонтной кампании, не составили планов
своей работы, даже не обсуждали этого во-
проса на президиумах советов.

В деле борьбы за запасные части далеко не
всюду выполнено решение ЦК партии и СНК.
Своевременно включились в борьбу за запча-
сти лишь некоторые организации, в частности
Украинская.

На Украине на заводах, изготовляющих запча-
сти, организованы и работают 62 бригады и
63 поста. Кроме того работают бригады на
заводских складах запчастей, на ж.-д. стан-
циях и т. д. Учитывая, что по Украине на-
считывается 53 завода, имеющих лишь центра-
лизованные заказы на запчасти, а на боль-
шинстве этих заводов все же имеется прорыв,
пленум ЦС должен указать Центральному со-
вету Укравтотора, что необходимо усилить
работу городских организаций Автотора в по-
мощь заводам, производящим запчасти.

За последние дни газеты отмечают прорывы
и недопустимое отставание с выпуском
остродефицитных запчастей к тракторам. С
выпуском запчастей отстают ленинградские
заводы, отстают с производством остродефи-
цитных деталей и допускают большой брак
московские заводы. Отмечается целый ряд
случаев задержки в отгрузке запчастей, зале-
жи запчастей на складах и т. п.

А где автодорожные организации, отклик-
нулись ли они на призыв партии и правитель-
ства, где посты, бригады на базах и складах,

где посты и бригады на заводах, изготовляющих запчасти, где массовый организованный штурм прорывов?

Организации Московской области почти совершенно не включились в эту работу, в то время как по городу и области имеется 32 предприятия, занимающиеся изготовлением тракторных запчастей по централизованным заказам.

То же самое можно сказать и про Ленинградскую область, которая имеет свыше 25 предприятий, изготовляющих запчасти к тракторам. По Северокавказскому краю насчитывается свыше 8 предприятий, по Уральской области—9 предприятий, по ЦЧО, Средневолжскому, Нижневолжскому—по 7—8—10 предприятий.

Пленум должен предложить областным и городским советам о-ва под персональную ответственность руководителей перечисленных организаций немедленно развернуть общественную борьбу за комплектность, за качество, за своевременность изготовления, отправки запчастей. Надо организовать и укрепить коллективы Автодора на всех заводах, изготовляющих запчасти; организовать ударные бригады, рабкоровские посты на предприятиях, складах запчастей, на ж.-д. станциях, базах и т. д.

А как мы участвуем в кампании по ремонту тракторов?

В качестве примера для других организаций пленум может отметить план и контрольные цифры участия в ремонте тракторов, представленные Уральским, Средневолжским и Украинским советами Автодора.

По Уралу областной, городской и районные советы Автодора взяли на себя обязательство отремонтировать силами автодоровских бригад 500 тракторов и 30 автомобилей, обеспечить лучшее качество ремонта, организовать

5 тракторных мастерских Автодора, создать 5-ремонтных автомобильных колонн-пробегов.

По Средней Волге автодоровская организация обязалась отремонтировать и отремонтировать 206 тракторов и 875 сельскохозяйственных машин.

На Украине работают 84 ремонтных бригады Автодора. По данным на 15 февраля отремонтировано 163 единицы моторов и тракторов.

Но для Украинской организации это капля в море. Если Урал имеет 112 МТС и намечает отремонтировать 500 тракторов, то Украина, имеющая 567 МТС, должна, конечно, сделать гораздо больше.

Особое внимание, — говорит далее т. Рубцов, — нужно уделить Северному Кавказу. Правда, Северокавказская организация в деле участия в сельхозкампаниях находится на одном из первых мест. Вы знаете, что имеется специальное постановление ЦК и Совнаркома о севе на Северном Кавказе, вы знаете, что там отменяются безобразно медленные темпы, плохое качество ремонта тракторов, неорганизованность работы, грязь, беспорядок в машинно-тракторных мастерских, небрежное, сельскохозяйственное отношение к хранению тракторов, запасных частей, горючего, инструмента, бесконтрольное расхождение и разрушение баббита, неумелая заливка и прижигание подшипников и т. д. Отсюда вытекает совершенно конкретная задача для нашей Северокавказской организации.

На основе опыта отдельных организаций — пленум должен обязать все организации о-ва обеспечить выделение ремонтных бригад в МТС и машинно-тракторные мастерские из числа специалистов-автодоровцев с твердым заданием каждой бригаде. В ремонтные бригады должны выделяться в первую очередь автодоровцы с курсов, из мастерских, а также с автохозяйств фабрик, заводов, по согласованию с заводскими хозяйственными организациями.

Автодор насчитывает около 2 тыс. районных советов, около 13 тыс. городских коллективов. При решительном повороте, при условии конкретной работы, Автодор может обеспечить большую общественную, практическую помощь севу.

Далее т. Рубцов останавливается на участии автодоровских организаций в сборе и ремонте тары под горючее и смазочное, в содействии своевременному заводу горючего в МТС, к сливным пунктам и т. д.

Здесь наши автодоровские организации также могут проявить свою активность. Вот, например, по Таджикистану в 1932 г. бригадами Автодора перед севом было собрано и отремонтировано свыше тысячи бидонов и 240 бочек под горючее и смазочное. В нынешнем году таджикский Автодор организовал республиканский автодоровский субботник в Сталинабаде по замощению дорог к нефтескладам с участием широких масс автодоровцев и 49 автомашин.

Еще одним крупнейшим участком является подготовка к севу дорог, подъездных путей, переправ. Специальные автодоровские бригады и массовые субботники могут помочь своевременному продвижению семенных и других срочных посевных грузов.

За 1932 г., по сведениям некоторых организаций, мы имеем свыше 10 авто-мотока-



Делегатка 2-го пленума т. Парфенова, М., шофер завода им. Андреева (Гагарин), член ЦС Автодора

Эзрисовна худ Владимирского

лонн, в которых участвовало 167 автомобилей и мотоциклов. Эти авто-мотоколонны оказали значительную помощь в проведении сельхозкампаний и получили хорошие отзывы от местных партийных, хозяйственных, советских организаций. Но далеко не все наши авто-мотоколонны хорошо подготовлены, не всегда внимательно мы подбираем людей в эти бригады, не всегда кооперируемся в соответствующих директивами, хозяйственными организациями и т. д. Качество работы этих авто-мотоколонн нужно улучшить.

Автодорожные организации обязаны проверять наличный состав шоферов, трактористов и устранять от машин классово-чуждые элементы, людей, не имеющих надлежащей подготовки, и т. д. Нужно обеспечить систематическую работу по повышению квалификации шоферов, ремонтных рабочих и т. д., организовать массовую техническую пропаганду за овладение техникой ремонта, техникой безопасности, шире развернуть социальное соревнование и ударничество среди автодорожцев в совхозах и МТС, машинно-тракторных мастерских, в бригадах и т. д.

Автодорожные организации должны бороться против текучести трактористов, бороться за их лучшую подготовку, за их классовый отбор и т. д.

Наличие политотделов в совхозах и МТС, обеспечивающее наряду с другими задачами оживление общественно-массовой работы, создает весьма благоприятные предпосылки для развертывания автодорожной работы на селе.

Широким развертыванием массовой работы и технической пропаганды о-во должно добиться того, чтобы в 1933 г. сотни и тысячи колхозников, трактористов через коллективы Автодора сделать ударниками общественной борьбы за урожай, за лучшее освоение в сельском хозяйстве моторов, тракторов, автомобилей, за создание образцово-культурных дорог, за укрепление колхозов на основе выполнения решений январского пленума ЦК.

В прениях по докладу т. Рубцова высказались 27 делегатов: от Нижней Волги — т. Дайковский, от Средней Волги — т. Карцев, от Северного Кавказа — т. Эри, от Дальнего Востока — т. Мартынов, от Азербайджана — т. Яиндис, от Ленинграда — т. Орлов, от Чувашии — т. Степанов, от Украины — т. Руденко, от Узбекистана — т. Есауленко, от Таджикистана — т. Кули-Заде, от Московской области — т. Никитин и др. Все они отмечали организационные недочеты в работе Автодора, недостаточное участие автодорожных организаций в проведении сельхозкампаний и в частности, в подготовке и проведении большого весеннего сева 1933 г.¹

Представители Украины, Средней Волги, Северного Кавказа рассказали о том, как они практически включаются в помощь севу, продемонстрировав это цифровыми показателями.

Выступивший на пленуме от отдела агитации и массовых кампаний ЦК ВКП(б) т. Леонтьев особенно подчеркивал, что автодорожцы должны стать боевыми носителями культуры трактора, культуры автомобиля в сельском хозяйстве. Основная задача автодорожца — следить за чистотой и исправностью ма-



Делегат от Северного Кавказа т. Степанов, А., работавший на Кубани в бригаде по борьбе с кулацким саботажем

Зарисовка худ. Владимирского

шины, за качеством ремонта, бороться с грязью в ремонтной мастерской.

Трактор, отремонтированный автодорожцами, не должен пойти в ремонт через несколько дней или тут же после сева, как это часто бывает, а должен проработать по меньшей мере весеннюю, уборочную и осеннюю посевную кампанию.

Сейчас мы в ряде мест имеем такое положение, что почти все автодорожные работники мобилизованы на проведение сева. Об этом говорил в своем выступлении т. Лисовский.

Мы должны достигнуть самостоятельного участия в проведении важнейших сельхозкампаний. Что должны сделать в этом отношении автодорожные советы и коллективы для того, чтобы их использовали как организации, а не как индивидуальных работников? Они должны своевременно составить конкретный план участия в сельхозкампаниях, указав какое количество ремонтных бригад, колонн, отрядов мотоциклистов, водомоторного транспорта будет использовано для проведения сева.

С такими планами наши организации должны притти в агитмассовый сектор соответствующего краевого или областного комитета партии и сказать: «вот какую работу мы беремся выполнить по сельхозкампаниям, включите нас в общие планы, учтите нашу работу». Здесь уже может стоять вопрос не о том, чтобы забирали автодорожных работников, а наоборот о том, чтобы нас подкрепили новыми работниками, комсомольцами, чтобы мы наиболее эффективно выполняли работу по ремонту машин, дорог, мостов и т. д. к весеннему севу.

Если в городе, — говорит далее т. Лисовский, — основным звеном в период сельхозкампаний являются автомобильные и тракторные и др. заводы, изготовляющие запасные части, то в деревне своим опорным пунктом,

¹ Выступления делегатов даны подробно в специальном выпуске газеты «Автодор».

своей базой мы должны сделать совхозы и МТС, закрепив в этих базах автодорожное влияние. Представитель ЦК совершенно правильно говорил о том, что мы должны наших работников сделать культурными работниками, которые любят свое дело, заботятся о нем, которые болеют за сохранность машины. И вместе с тем пролетарское влияние отсюда необходимо распространить дальше — на кол-

хозный и единоличный сектор для того, чтобы, опираясь на пролетарские элементы МТС и совхозов и находясь в тесной связи с политотделами МТС и совхозов, вести борьбу с классовым врагом, преодолеть его сопротивление и проработать всю ту работу, которую мы как автодорожцы должны проработать в весеннем севе и в любой сельхозкампании.

ПОДГОТОВКА КАДРОВ

2 марта в вечернем заседании с докладом о подготовке кадров выступил т. Штейнер.

Наша автопробышленность, — говорил он, — выпускает с конвейера горьковского, московского и ярославского заводов около 150 машин в день. Это значит, что мы ежедневно конвейерным порядком должны подготавливать не менее 300 шоферов при коэффициенте 2 человека на одну машину.

Необходимость ежедневно выпускать 300 подготовленных шоферов говорит о том, насколько актуальна и злободневна работа Автодора в этой области, если учесть, что мы фактически в настоящий момент подготавливаем больше половины всех низовых шоферских кадров.

Автодор сейчас имеет по неполным данным 237 курсов и свыше 250 учебных машин. Состояние этой курсовой сети в подавляющем большинстве абсолютно неудовлетворительно. Пожалуй, нельзя назвать ни одной точки, где бы подготовка шоферских кадров была поставлена так, как этого требует постановление ЦК партии. Наоборот, повсюду почти полнейший самотек, кустарщина.

Как у нас организуются кружки? Обычно находят помещение в виде одной комнаты, вешают таблицу, несколько деревянных моделей; нанимают преподавателя, в лучшем случае шофера второй и иногда первой категории, берут чертеж машины и начинают подготовку кадров.

Можно ли при таких условиях подготовить хорошие кадры, которых требует от нас социалистический транспорт?

А между тем наши кружки, которые по постановлению Совнаркома и ЦК партии ни в коем случае не могут заниматься подготовкой профессиональных кадров, все же эти профессиональные кадры готовят. Необходимо строжайшее разграничение подготовки профессиональных кадров.

Сеть наших курсов почти не отличается от наших кружков. Комната — это в лучшем случае арендованное помещение в какой-либо школе, 2—3 деревянных экспоната, несколько чертежей машин и живая машина при райсовете Автодора. Это называется курсами.

Как правило, курсы комплектуются не путем заключения договора с хозяйственником, а путем вольного набора и взимания платы с курсанта, причем платы зачастую непомерно высокой.

Кто в состоянии платить 100 руб. за теорию и 200 руб. за час практической езды? Или бывшие торговцы, или бывшие ломовые извозчики, во всяком случае чуждые нам элементы, которые накопили в своих карманах резервы, чтобы платить за свое обучение и чтобы проникнуть в среду шоферов.

Курсы в системе Автодора еще грешат тем, что говорить о методической постановке учебы в них почти не приходится. Есть такие факты: курсы при Уралмашстрое возглавляет столяр, не имеющий никакого автомобильного образования. В Ленинграде руководит курсами политработник, в Московской области — кооператор и т. д. Таких фактов можно привести много.

Наши курсы, находящиеся при райсоветах, в большинстве случаев получают деньги и расходуют их не на улучшение постановки обучения, а на целый ряд других нужд автодорожской организации, в том числе на содержание аппарата, на развитие агитмассовой работы и т. д. Это узкоделаческая постановка работы. На подготовку кадров у нас зачастую смотрят как на средство выкачивания сумм, необходимых для наших автодорожских организаций.

Учебные машины, как правило, обезличены. В большинстве случаев курсы своих машин не имеют. Машины прикреплены к райсоветам или к гаражам областных или краевых советов. В результате, в то время, когда нужно давать практику курсантам, машины эксплуатируются для выполнения хозяйственных заданий, ничего общего не имеющих с подготовкой кадров.

В последнем квартале 1932 г. мы получили определенное количество машин специально для образцовых учебных баз, и когда эти машины передали местам с предупреждением, что они идут на подготовку кадров, то в Ленинградской организации получилось так, что 2 машины немедленно были переданы в распоряжение облсовета.

В порядке самокритики необходимо сказать, что отдел подготовки кадров ЦС до конца 1932 г. руководил подготовкой чрезвычайно слабо. Но тем не менее все основные решения правительственных и партийных органов о подготовке шоферских кадров были своевременно доведены до наших низовых организаций, была издана специальная руководящая брошюра, где был сосредоточен весь материал и партийных органов, и советских и постановления президиума ЦС о положении с подготовкой кадров в организациях Автодора.

К настоящему времени мы, к сожалению, не имеем работоспособных отделов подготовки кадров на местах, за исключением Ленинграда, Москвы, ЦЧО и некоторых других организаций. В большинстве же организаций у нас отделы подготовки кадров отсутствуют, а если и имеются, то в виде одного человека, который, ясно, не в состоянии справиться с такой ответственной задачей.

Что нужно сделать? Нужно прежде всего организовать на местах работоспособные отделы подготовки кадров. Необходимо пере-

вести всю нашу курсовую сеть на хозрасчет, что подчеркнуто в целом ряде постановлений и директив, которые давались на места Центральным советом. Это значит, что бюджетные ассигнования, деньги, машины должны быть отделены от бюджета и гаражей наших местных организаций.

Необходимо вести, как правило, самую строгую регистрацию всех учебных заведений Автодора по подготовке профессиональных кадров.

Необходим самый строгий отбор при комплектовании с участием профессиональных, партийных и комсомольских организаций.

Переподготовка работающих кадров

Чрезвычайно важной отраслью работы является переподготовка уже работающих кадров. Автодор этим до последнего времени почти не занимался. Совершенно ясно, что те кадры, которые были подготовлены в кустарных условиях, конечно, ни в какой степени не удовлетворяют требованиям, предъявляемым сегодня. Поэтому наша курсовая сеть должна сейчас, помимо работы в области подготовки новых кадров, подойти вплотную к переподготовке уже работающих кадров на основе заключения договоров с хозяйственниками.

До 1932 г. Автодор организованной подготовкой спецкадров фактически не занимался, если не считать подготовку 1 600 чел. в 1931 г. В 1932 г. ЦС дал местам директиву и средства на плановую подготовку спецкадров из числа допризывников и вневойсковиков. Нужно сказать, что эта работа проведена также неудовлетворительно. План 1932 г. выполнен приблизительно на 75 проц.

Основным недостатком спецподготовки являлось, во-первых, недостаточно правильное организационное построение. В ЦС существовал военный отдел и отдел подготовки кадров. Последний руководил подготовкой гражданских шоферов, первый — подготовкой спецшоферов. Но на местах во всех организациях за исключением Ленинграда дело сводилось к тому, что директивы и того и другого отдела фактически сосредоточивались в одной учебной точке. На местах получалось двоевластие, и в результате точного руководства не было.

На местах не было достаточной увязки в подготовке спецкадров с Военведом и комсомолом, за исключением Ленинграда, где эта подготовка, по сравнению с другими нашими организациями, прошла блестяще.

Очередной задачей на 1933 г. является организационная перестройка всей системы спецподготовки. ЦС ликвидировал военный отдел, передав спецподготовку в отдел подготовки кадров. Это сделано для того, чтобы увязать подготовку гражданских кадров с подготовкой военных кадров, для того, чтобы венициривать всю эту работу.

Допризывную подготовку из районных учебных пунктов и курсов нужно переносить непосредственно в коллективы Автодора при предприятиях совхозах, колхозах, МТС. Это поднимет оборонную работу о-ва в коллективе, это повысит политическую значимость нашего коллектива, занимающегося подготовкой оборонных кадров, это удешевит под-



Делегатка 2-го пленума от Турмениистана, член президиума ЦС Автодора т. Артыкова

Зарисовка худ. Владимирского

готовку и разгрузит нашу курсовую систему от подготовки полуфабриката.

Подготовку вневойсковиков мы решили проводить так же, как подготовку шоферов, исходя из того, что вневойсковик не идет в армию.

Подготовка вневойсковиков должна идти на основе заключения организованных договоров с хозяйственниками применительно к тому постановлению ЦО, которое говорит о подготовке гражданского шофера без отрыва от производства.

Для того чтобы поставить как следует допризывную и вневойсковую подготовку, необходимо отделы подготовки кадров венициривать, ибо совершенно понятно, что если отделы подготовки кадров не будут иметь надлежащих руководителей с военными знаниями в виде командиров запаса мотомехчастей, то это значит, что спецподготовка фактически сведется к подготовке обычных гражданских шоферов.

Чрезвычайно важной задачей является также живой инструктаж и живое руководство спецподготовкой. Необходимо, чтобы каждый учебный пункт допризывной подготовки на предприятии, в совхозе, колхозе, на МТС, каждые курсы по подготовке вневойсковиков подвергались бы внимательному изучению и инструктированию со стороны отдела подготовки кадров.

Подготовка тракторных кадров

В области подготовки тракторных кадров мы сейчас нашу первоначальную установку несколько изменили. В связи с тем, что решением партии и правительства подготовка тракторных кадров возложена, как правило, на МТС и они в настоящий момент осваивают развитие учебных точек, основная задача Автодора в 1933 г. — максимально содействовать МТС в области развертывания курсовой сети по подготовке трактористов. Только как исключение можно производить в Автодоре подготовку тракторных кадров для мелких разрозненных дорожно-тракторных хозяйств, лесозаготовок и т. д.

Подготовка дорожных кадров

Несмотря на постановление 1-го Всесоюзного съезда, подготовка дорожных мастеров и дорожных десятников не получила надлежащего развития в системе Автодора. По имеющимся данным мы подготовили по всему Союзу (данные — неполные) 813 дорожных десятников и дорожных уполномоченных. Конечно, эта цифра ни в коем случае не является удовлетворительной. Мы ставим основной задачей на 1933 г. широко развернуть подготовку дорожных кадров, главным образом уполномоченных по труду частию населения в дорожных работах, ибо подготовка дорожных мастеров и дорожных десятников по разъяснению Цудортранса должна производиться дорожниками, которые на этом специализируются.

Мы должны готовить уполномоченных и таких, которые бы, во-первых, являлись застрельщиками проведения идей Автодора в колхозах, совхозах и МТС, которые бы могли как следует организовать труд населения на дорожных работах.

Вся работа по подготовке организаторов труду частию должна проводиться по договорам с местным дорожным отделом, с местными советами, колхозами и совхозами на основе планов дорожных работ данного района или данной области.

Заочное обучение

Заочное обучение в системе Автодора началось в 1930 г. Вначале были организованы курсы автомобильного, дорожного и тракторного дела. Уже на первых порах была неправильная установка. Эти курсы были рассчитаны на подготовку квалифицированных шоферов, дорожников, трактористов, а оказалось, что заочным путем подготовить автомобилиста и тракториста невозможно без наличия материальной базы, при помощи которой заочник мог бы на практике закреплять те знания, которые он получает заочным путем. Методическая подготовка автомобильных кадров в достаточной степени разработана и показывает, что отделить практику от теории невозможно.

Заочники стали шоферами только тогда, когда они прошли стационарные курсы Автодора или ведомственные стационарные курсы по подготовке профессиональных кадров.

Мы сейчас взяли установку на новые заочные курсы. Мы берем установку — подготовить кадры к поступлению в стационарные учебные заведения Автодора, т. е. ликвидировать техническую неграмотность. Этого можно добиться заочным путем. Вторая установка заочных курсов — это повысить квалификацию уже существующих кадров. Третья установка — путем заочного обучения создать кадры для кадров, т. е. инструкторов производственного обучения, которые могли бы преподавать практически.

Вот три установки, которые взяты новыми заочными курсами. В 1932 г. с этой задачей мы не справились. Заочные курсы 1932 и 1933 гг. в настоящий момент находятся в чрезвычайно плачевном состоянии — не говоря о том, что мы не имеем бумаги, мы в достаточной степени не наладили связь с заочниками. В результате этого масса факаний со

сторон заочников. Была опубликована заметка и в «Правде» о том, что неаккуратна присылка лекций и недостаточна связь. В настоящий момент мы решили произвести реорганизацию заочного обучения, приостановить на 2 месяца курсы заочного дела, перестроить их и приравняв к программе Цудортранса.

Какие же задачи стоят перед местными организациями в области заочного обучения? Прежде всего, они должны содействовать развертыванию заочной подготовки через консультационные пункты на местах, через организацию общественного актива вокруг этой подготовки, чтобы к какому-нибудь специалисту (шоферу или дорожнику) можно было бы прикрепить в порядке общественной нагрузки 2—3 заочника для консультации. Без консультационных пунктов, даже если мы прекрасно организуем экспедицию и проработку материалов в ЦС, все же надлежащего руководства мы иметь не будем.

Консультационные пункты должны быть организованы не только при советах Автодора, но также при низовых стационарных курсах и школах.

Кинообучение

ЦС Автодора заключил договор на получение кинозвукowego курса по автомобильному делу в объеме 20 тыс. метров. Кинозвуковой курс этого типа не имеет precedентов в истории мировой кинематографии. Мы имеем несколько вырезок из заграничной прессы, которые говорят о том, что заграничные киноорганизации с чрезвычайным большим интересом следят за этим. Но с выпуском кинофильма мы сильно запаздываем по вине треста Кинофильм. Для быстрого продвижения этого вопроса создан специальный комитет под председательством т. Енукидзе.

Этот курс будет основным шерфским пособием, ибо кинозвукowego преподавание, при наличии тех необычных возможностей, которыми располагает кино, может оказать колоссальную помощь нашим местам в смысле подготовки кадров.

Задача привлечения кино на помощь подготовке автомобильных кадров будет с успехом разрешена только при дружной работе местных организаций Автодора с Центральным советом.

* * *

В прениях по докладу т. Штейнера выступало свыше 15 делегатов. Все они отмечали недостатки в работе местных организаций по подготовке кадров и указывали различные пути к их устранению. Прения носили исключительно деловой характер.

С чрезвычайным интересом пленум выслушал выступление председателя Центрального совета Осоавиахима т. Эйдемана.

— Проблема кадров, — говорил он, — на сегодняшний день основная проблема как для Автодора, так и для Осоавиахима. Поэтому я хочу здесь поделиться опытом работы Осоавиахима в этой области.

Для нас подготовка кадров была очень трудной задачей. Достаточно сказать, что мы охватываем учебой около 2 млн. чел. Сюда входит допризывная и вневойсковая подготовка.

автомоделизм, планизм, авиационная и противовоздушная подготовка, которую мы ведем сейчас в известной степени совместно с Автотором.

Особенно острой была проблема подготовки основных руководящих инструкторских кадров, без которых нельзя было проводить такую гигантскую работу. Следует думать, что и в Автоторе, наряду с подготовкой шоферов, так же остро должна стоять проблема подготовки руководящих кадров, составляющих хребет о-ва.

Как мы решили в целом этот вопрос? Прежде всего, мы взялись за подготовку людей без отрыва их от прямых задач. Во всей системе Осоавиахимы мы ввели так называемую обязательную осоавиахимовскую подготовку освобожденных и систематически работающих в о-ве кадров. По примеру Красной армии мы один раз в пятидневку обучаем наших работников, от низовых до членов ЦС, по соответствующим специальностям, в зависимости от того, над какими вопросами работает та или другая группа людей.

Это была задача нелегкая. Приходилось преодолевать известную косность, тенденцию людей жить по-старинке, как-нибудь обойтись без учебы.

Нужно учиться и прежде всего начать с людей, которые сидят в этом зале. Так мы подошли к себе. Я думаю, что это будет правильно и по отношению к вам.

Второй путь, по которому мы пошли, — это семинары, сборы с отрывом от производства на несколько дней.

Третья форма учебы — курсы и школы. Через эти курсы и школы, работающие так же с отрывом от производства по программам 2—3 и даже 6-месячных курсов, мы пропускаем наши основные руководящие кадры и в первую очередь представителей соответствующих специальностей.

Наконец, четвертая форма учебы, применяемая нами, это лагерь. Для Осоавиахимы лагерь является одной из наиболее продуктивных и удобных форм подготовки кадров. Мы уже добились многого в прошлом году, а сейчас мы поставили перед собой твердую задачу — через систему лагерей пропустить решительно все военно-инструкторские кадры разных специальностей и все наши общие кадры.

Еще сравнительно недавно мы вынуждены были констатировать, что во всей нашей работе существует очень много обезлички, отсутствует минимальная дисциплина, что в целом ряде звеньев текущее настолько высоко, что нет возможности говорить об ответственности конкретных лиц.

Мы настойчиво боремся за то, чтобы добиться закрепления людей в нашей системе. Через свои курсы мы пропускаем сейчас только тех, кто закрепляется в системе Осоавиахимы, кто дал известные обязательства в течение определенного периода проработать в нашем обществе.

Проблема кадров — это есть вместе с тем проблема подбора людей, которые могут и должны служить примером, которые должны по своему классовому облику соответствовать задачам, стоящим перед руководителями общественной организации.

В Автоторе так же, как и в Осоавиахиме, есть наверно достаточно руководителей, которые, заслонившись циркулярами, не изучают живых людей, живую действительность и поэтому иногда под боком не видят, не чувствуют классового врага.

Бороться за кадры — это значит крепко бороться против такой «куриной слепоты», против людей, страдающих оппортунизмом.

В заключение — несколько слов о взаимодействии в работе Автотора и Осоавиахимы.

В области чисто оборонной работы мы должны добиться самого тесного сотрудничества. Это необходимо не только с точки зрения экономической выгоды, но и потому, что вдвоем легче, рациональнее можно разрешить почти общие для нас задачи боевой подготовки людских резервов. Кроме того, не следует забывать, что нельзя подготавливать специалистов по автотору изолированно, подготавливать так, чтобы они не понимали всех остальных отраслей военного дела.

До сих пор это взаимодействие было недостаточно. На одном и том же предприятии существуют два учебных пункта, и сплошь и рядом, при недостатке средств и кадров, они конкурируют, как будто бы все возможности исчерпаны, людской контингент охвачен. А между тем сделано очень мало.

В летний период часто рядом с осоавиахимовским лагерем вырастает автоторовский лагерь. Два лагеря и оба с недостатками. Усилия распылены, и это, естественно, снижает эффективность работы. А разве нельзя в осоавиахимовском лагере иметь сектор Автотора, вовсе не обезличивая Автотор? Разве нельзя иметь сектор РОККА? Почему бы на вывеске не написать «совместный лагерь Автотора и Осоавиахимы»? Ведь принципиально нет никаких доводов к тому, чтобы возражать. Но люди мнутесь, не могут найти ответа.

Я говорю об этом для того, чтобы в частности к летней учебе этого года стать на путь создания совместных лагерей не только с Автотором, но и с РОККОМ, который обязан внести в наши лагеря свою санитарную культуру.

Все мы отвечаем за одно общее дело подготовки страны к обороне. Это дело серьезное, и если у отдельных людей есть такие настроения, которые мешают осуществлению этих задач, надо ударить по этим настроениям.



На пленуме выступил также зам. председателя ЦС Автотора т. Н. Куйбышев, который говорил о значении 4-й лагерей Автотора и необходимости самой срочной реализации ее силами автоторовцев-общественников.

— Особенности 4-й лагерей, — говорил т. Куйбышев, — заключаются в том, что для ее распространения правительство дало короткий срок — до 1 июня 1933 г. Мы должны поэтому увязать эту кампанию буквально со всеми видами нашей работы и проводить ее исключительно общественными методами, без специальной агентуры и аппарата. Особая ответственность за своевременную и полную реализацию лагерей падает на президиумы областных и краевых советов Автотора.

НАГЛЯДНАЯ ИСТОРИЯ СОВЕТСКОЙ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ

5 ЛЕТ ЖУРНАЛА „ЗА РУЛЕМ“

Пять лет назад в апреле 1928 г. выход первого номера журнала «За рулем» совпал с скромным юбилеем единственного тогда в СССР автомобильного завода АМО. Завод праздновал выпуск своей тысячной машины.

Обложка первого номера журнала «За рулем» со снимком юбилейной машины вышла под лозунгом «от тысячи к миллиону».

Прошло пять лет. Пять годовых комплектов журнала — это наглядная документированная история советской автомобилизации, история постройки на голом месте огромной мирового значения автомобильной промышленности и решительной борьбы с вековым бездорожьем.

1928 г. ... Журнал выходит один раз в месяц, 3 печатных листа с многочисленными иллюстрациями, которые рисуют рост автопарка за границей и нашу отсталость. Журнал пропагандирует необходимость борьбы за советское автостроение, за ликвидацию векового бездорожья. Плеяда лучших советских журналистов, писателей и художников на страницах «За рулем» пропагандирует идеи автомобилизации Союза. Мих. Кольцов, Ник. Погодин, А. Брагин, Викт. Шкловский, Вл. Маяковский, Лев Никулин, Д. Маллори, Ефим Зозуля, А. д'Актиль числятся в списках активных сотрудников журнала.

В ноябре 1928 г. правительство принимает решение о постройке автомобильного завода в Горьком с выпуском 100 000 автомобилей в год. Пора переходить от агитации за постройку автогиганта к непосредственному участию в развертывании мощной автоиндустрии.



Интерес к вопросам автомобилизации и дорожного строительства среди широких масс трудящихся настолько велик, что уже в 1928 г. при наличии в стране немногим больше 18 000 автомобилей, тираж журнала «За рулем» дошел до 35 000 экз.

1929 г. ... «За рулем» переходит на двухнедельный выпуск, по 2 печ. листа. Иностранная тематика, фельетоны, рассказы и стихи постепенно исчезают со страниц журнала, уступая место статьям специалистов по автостроению и дорожному делу на острые темы, связанные с развертыванием этой новой отрасли советского хозяйства. В середине 1929 г. правительство принимает решение и о коренной реорганизации завода АМО и превращении его в мировой завод грузовых автомобилей с производительностью 25 000 автомобилей в одну смену.

Показ достижений западноевропейской и американской автомобильной и дорожной техники, выбор подходящих моделей автомобилей, развертывание дорожных работ в больших масштабах с привлечением труда населения, организационные вопросы, связанные с расширением и увеличением о-ва Автодор и первыми попытками проникновения на село. — вот основная тематика журнала в 1929 г.

События на китайской границе, вызвавшие единодушный взрыв негодования и готовность трудящихся масс встать на защиту пролетарского государства, нашли широкий отклик



и в рядах Автодора. Редакция «За рулем» выдвинула предложение об организации Фонда постройки шестиколесных машин для Красной армии. Это предложение, объединяя автодорожцев в стремлении укрепить техническую мощь Красной армии, одновременно привлекло внимание широких масс трудящихся к проблеме мало известных еще тогда у нас шестиколесных машин.

1930 г. ... На площадке у реки Оки начались земляные работы — подготовка к строительству будущего автогиганта. Журнал «За рулем» с первых же дней начинает систематически освещать ход строительства с тем, чтобы эти регулярные двухнедельные сводки впоследствии могли бы дать точную картину беспримерного строительства советского автогиганта в рекордно короткий срок.

Мощное развитие социалистического земледелия, огромный рост тракторного парка привели Автодор к необходимости включить трактор в круг своей деятельности. Редакция одновременно начинает освещать и ход строительства тракторных гигантов в Сталинграде, а впоследствии в Харькове.

Заметно меняет свои задачи и методы работы о-во Автодор. На 2-м пленуме Центрального совета председатель Автодора А. М. Лежава резко ставит вопрос о том, что Автодор есть организация общественная, что об этом нельзя забывать. Автодор, — указывал т. Лежава, — не имеет права превращаться ни в коммерческую, ни в хозяйственную организацию, занимающуюся лишь педагогической или торговой деятельностью, а является общественной организацией трудящихся, помогающей партии и правительству в социалистическом строительстве, в осуществлении планов автомобилизации и дорожного строительства.

ЗА РУЛЕМ



В ДНИ ХИИ ГОДОВЩИНЫ ПРИВЛЕЧЕМ ВНИМАНИЕ СОВЕТСКОЙ ОБЩЕСТВЕННОСТИ К УСЛУЖЕНИЮ МОЩИ, МЕХАНИЗАЦИИ И МОТОРИЗАЦИИ ГЕРОИЧЕСКОЙ КРАСНОЙ АРМИИ

1931

Наряду с перестройкой работы Автодора шла и перестройка журнала. Почти все важнейшие политические и хозяйственные кампании получают отражение в журнале в автодорожном разрезе.

Вопросы подготовки кадров, лекции по устройству автомобиля, вопросы строительства дорожных машин, новейшие методы дорожных работ — также завоевывают место на страницах журнала.

Значительное внимание уделяет журнал дорожному строительству в столице Советского союза, в Москве. Специальный номер был посвящен разоблачению бесхозяйственности и полувредительским методам работы на улицах Москвы.

В дальнейшем, обезвредив вредителей, изучив свои ошибки и промахи, московские дорожники добились огромных успехов, превратив за короткий срок бульжную Москву в асфальтовую столицу Советского союза.

1931 г. ... Процесс промпартии. Разоблачение вредительства в различных отраслях народного хозяйства. Безнадежные попытки разбитых классов помешать, остановить, замедлить победный ход социалистического строительства. Вредители разоблачены, и им в ответ несутся победный клич о скорейшем выполнении пятилетки, о выполнении ее в четыре года.

Журнал «За рулем» стремится отобразить на своих страницах победоносное социалистическое строительство, в частности героическую работу по постройке автотракторных гигантов и развертыванию дорожного строительства.

Выступление т. Сталина в феврале 1931 г. на конференции работников промышленности об овладении техникой, июньское выступление на совещании хозяйственников с шестью историческими условиями победы социализма в нашей стране, были положены в основу работы Автодора, в основу работы редакции журнала.



БЕЗДОРОЖЬЕ — ЛЮТЫЙ БРАТ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ СОЮЗА ВСЕ СИЛЫ НА БОРЬБУ С БЕЗДОРОЖЬЕМ

Большое внимание начинает уделять журнал вопросам участия автодорожцев в сельскохозяйственных, в частности, помощи большевистскому севу и своевременной уборке и вывозке урожая.

В последнем декабрьском номере 1931 г. редакция вместе со всей автодорожной общественностью, вместе со всей страной отпраздновала огромную победу советской автомобилизации, реальное осуществление мечты энтузиастов автодорожцев 1928 г. — перевод в строй действующих предприятий построенного Горьковского автомобильного завода.

1932 г. ... Последний год четырехлетней пятилетки. Последняя напряженная борьба за налаживание работы автотракторных заводов, за лучшую эксплуатацию машин за развертывание огромного дорожного строительства на фоне мирового экономического кризиса, в частности развала автопромышленности за границей.

Проблема кадров, социалистическое соревнование, ударничество, реализация шести условий т. Сталина во всех отраслях работы, — вот программа действий, программа борьбы за успешное выполнение пятилетки.

Первый Всесоюзный съезд Автодора, происходивший в первых числах января 1932 г., дал развернутый план действий для всей автодорожной организации, в том числе и для редакции своего журнала.

Борьба за многомиллионный Автодор, за резкое повышение политической активности, за проникновение Автодора в колхозы, совхозы и МТС, за умелую организацию населения для участия в дорожных работах, за освоение передовой автотракторной техники — вот основные вехи борьбы журнала в этом году.

Трудно подводить итоги пятилетней работы в короткой статье. Приведенные выше краткие наброски развития журнальной тематики за прошедшие пять лет дают лишь в самых грубых чертах представление об огромнейшем изменении нашей страны и лица читателя.

Облик читателей «За рулем» резко изменился. Уходит в прошлое своеобразная автомобильная романтика. Исчезают автомобильные «мечтатели», жадно набрасывавшиеся на автомобильную литературу и не вышедшие близко автомобиля. Вырос огромный слой рабочих автотракторной промышленности, увеличился в десятки раз количество шоферов, механиков, водителей и трактористов. Вся эта аудитория жадно тянется к знанию, к технике, к технической литературе.

Журнал «За рулем» не в состоянии был полностью удовлетворить огромного спроса на эту литературу и для лучшего обслуживания читателей ввел с 1930 г. в качестве ежегодного приложения 24 выпуска технической библиотечки. В библиотеке «За рулем» вышли в массовых изданиях книги проф. Чудакова по устройству автомобиля, по зажиганию, по электрооборудованию, вышло руководство по уходу за автомобилем «Форд», по борьбе с потерями на автотранспорте, руководство по обучению на шоферских курсах и т. д.

Журнал проводил значительную массовую работу. Около 500 постоянных рабкоров со всех уголков Советского союза дают возможность почувствовать биение автодорожного пульса на местах.

Редакция провела несколько выездов на автомобильные заводы и гаражи, организовала встречи с читателями и три всесоюзных заочных конференции.

Журнал «За рулем» поднял инициативно вопрос о строительстве шестиколесных машин и о постройке автодороги Москва — Горький.

В работе журнала за эти годы имелись достижения, но были и значительные недочеты. Малый объем и недостаточная периодичность, не позволили, например, осветить в журнале ряд вопросов, в частности отвести должное место новым видам транспорта: аэросаням, глассерам, вездеходам, мотоциклам и т. д. Недостаточно отмечалась на страницах журнала и работа пожарного бюро Автодора.

Скверная полиграфическая техника и частое опаздывание в выходе журнала в свет приводило к устареванию злободневного материала.

На целый ряд важнейших проблем журнал не успевал откликнуться или отводил им недостаточное место.

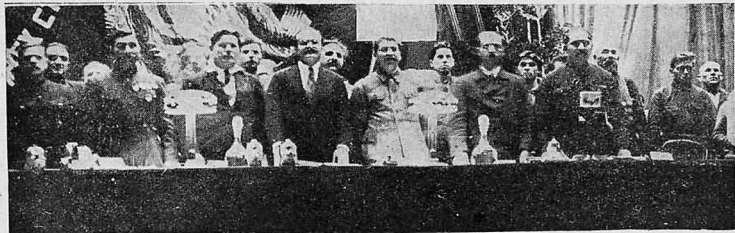
Повышение политической активности Автодора и необходимость уделить значительное место материалам по политическим и хозяйственным кампаниям уменьшали количество статей, посвященных техническим проблемам и состоянию автомобильно-дорожной техники на Западе. Это вызывало, как видно из материалов заочной конференции, нарекания значительной части читателей.

В последнее время в связи с выпуском газеты «Автодор» основные материалы по организационной работе самого общества перешли в газету, и журнал смог уделить несколько больше места техническим статьям.

Заканчивая первую пятилетку своей работы, совпадающую с началом второй пятилетки для всей страны, журнал ставит своей дальнейшей задачей уверенно шагать вместе с миллионными массами трудящихся под руководством коммунистической партии и любимого вождя мирового пролетариата т. Сталина вперед к бесклассовому обществу, к успешному завершению второй пятилетки и к победе социализма во всем мире.



ВСЕСОЮЗНЫЙ СЪЕЗД колхозников-ударников



Президиум Всесоюзного съезда колхозников-ударников.

В президиуме тт. Сталин, Молотов, Каганович и др.
Фото А. Шайхета



Группа делегатов едет в гости к рабочим автозавода им. Сталина
Фото А. Шайхета

19 февраля закончился I Всесоюзный съезд колхозников-ударников. В своем обращении ко всем колхозникам-ударникам Советского союза съезд подчеркнул, что каждый совхоз, колхоз, каждая МТС должны отдать все свои силы на образцовую подготовку к весеннему севу, на поднятие урожайности полей, на повышение доходности колхозов.

Для этого необходимо по-настоящему взяться за установление твердой трудовой дисциплины, искоренить лодырничество и прогулы, жестоко бороться с бесхозяйственностью, вредительством, воровством в колхозах.

Для этого необходимо обеспечить колхозы семенами, серьезно взяться за подготовку тракторов к севу, проверить ряды трактористов, доверяя работу на тракторах только лучшим, преданным колхозному делу работникам, обеспечить бесперебойный подвоз воды,

горючего и смазочных материалов, организовать высококачественный ремонт тракторов и сельхозинвентаря, поставить образцовый уход за колхозным конем, укрепить дисциплину в колхозных производственных бригадах.

Для этого необходима организация политотделов в МТС и совхозах, которые помогут колхозникам разделиться с остатками классового врага, организуют и сплотят всех лучших колхозников на борьбу с бесхозяйственностью, за укрепление колхозов.

Состоявшийся 1—3 марта пленум Центрального совета Автодора проходил под знаком реализации решений январского пленума ЦК и Всесоюзного съезда колхозников-ударников.

Решения пленума пронизаны основной мыслью — мобилизовать автодорожцев для активного участия в весеннем севе, на ремонт тракторов, на выполнение заказов по изготовлению запчастей, на подготовку технически грамотных и классово-выдержанных трактористов, на проведение развернутой агитмассовой работы за успех большевистской весны.



Тов. Кисляков, ударник-тракторист, делегат съезда от колхоза им. „9 января“ (Сев. Кавказ)

Фото А. Шайхета

Добьемся скорейшей постройки АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ МОСКВА-ГОРЬКИЙ

По инициативе редакции «За рулем» Центральный совет Автодора поставил в прошлом году перед правительством и широкой общественностью вопрос о постройке первой в СССР большой автомобильной дороги Москва—Горький.

На страницах журнала «За рулем», а также в центральной и местной печати вопрос о целесообразности, срочности и необходимости постройки этой дороги был достаточно освещен.

Строительство автодороги Москва—Горький внесено сейчас в титульный список строительства на 1933 г. Заключаются работы по проектированию строительства. Начальником строительства назначен г. Цивцивадзе.

Положение с отправки автомашин из Горького принимает поистине угрожающий характер. Недостаток железнодорожных платформ вынуждает хозяйственников, торпящихся с получением машин, прибегать к помощи подозрительных личностей, именующих себя шоферами, толпящихся у ворот завода и предлагающих свои услуги по доставке автомашин в Москву.

Доверчивые хозяйственники передают машину за приличное вознаграждение этим горе-шоферам, а сами благополучно отправляются по железной дороге.

Только что выпущенные с конвейера новенькие блестящие необкатанные машины, попадая в руки безграмотных и классово сомнительных шоферов, после прибытия в Москву неузнаваемы — это инвалиды. Многие машины просто застревают в пути, и их приходится доставлять на место с помощью буксира.

Автодорская общественность в лице Центрального совета обратила внимание соответствующих организаций на создавшееся положение. Автодор взял на себя инициативу организовать непосредственно в Автодоре шоферское бюро по перегону машин, либо помочь в этом деле дирекции Горьковского автозавода.

Нынешнее состояние шоссе Москва—Горький создает также угрозу для продвижения огромного потока машин Горьковского автозавода.

Характерным для оценки нынешнего состояния дороги является обращение к правительству участников пробега первой партии легковых машин из Горького в Москву.

«Дорога Горький—Москва,—говорится в заявлении,—не приспособлена для автотранспорта, между тем она является основной магистралью, по которой ежедневно направляются сотни автомашин нашего завода в Москву и другие города самоходом. Дорога не оборудована станциями обслуживания, бензино-раздаточными колонками, на дороге почти нет путевых предупредительных знаков, ограждений в опасных местах и т. д.

Учитывая все усиливающийся гон машин с Горьковского завода в Москву самоходом, мы просим правительство принять срочные меры к превращению дороги Москва—Горький в 1933 г. в первую в Союзе образцовую автомобильную дорогу».

Строительство дороги Москва—Горький должно проходить при широчайшем участии всей автодорской общественности. Автодор должен взять на себя ряд конкретных обязательств по привлечению и организации помощи населения в порядке труда участия.

Автодор должен взять на себя инициативу и в привлечении дополнительных средств от ряда заинтересованных организаций и местных исполкомов. Нужно добиться реализации обещаний, данных этими организациями в свое время, при возникновении вопроса о постройке этой дороги.

Автодорская печать, в частности журнал «За рулем», должна взять систематическое наблюдение за ходом строительства и активно включиться в борьбу за скорейшую постройку этой важнейшей транспортной автомобильной магистрали.

Темпами, достойными социалистической пятитетки, достойными большевистского размаха в создании у нас, на голом месте, мирового масштаба автомобильной промышленности, — добьемся в короткий срок постройки этой первой автомобильной дороги.

Н. Беляев

СПОСОБ ИЗВЛЕЧЕНИЯ БОЛТА ОТ ПРУЖИНЫ СТАРТЕРА ИЗ КОЖУХА МАХОВИКА

Предложение инструктора монтажа автобазы Автодора Глушкова (Уфа)

У автомобиля «Форд» часто случается, что стопорный болт сцепления Бендикс стартера ломается и попадает в кожуху маховика. Извлечь его оттуда чрезвычайно трудно, так что почти всегда приходится отъединять мбтор от кожуху сцепления, после чего болт выпадает. Чтобы избежать такого ремонта и простоя автомобиля, предлагаем следующее.

Не разбирая мотор, нужно снять стартер от кожуху. Это даст возможность видеть край

маховика; на этот край следует во всю ширину нанести толстый слой солидола толщиной в 2 см и шириной 3 см, после этого мотор нужно повернуть в обратную сторону за ремень вентилятора. Болтик прилипнет к солидолу, и когда край маховика с солидолом вновь подойдет к отверстию для стартера, болтик достать легко (солидол после этого удаляется). На всю эту операцию тратится не более 15 минут.

УЛУЧШИМ КАЧЕСТВО СОВЕТСКОГО АВТОМОБИЛЯ

Начиная с этого номера, редакция предполагает систематически печатать статьи и заметки о качестве советских автомашин. В предыдущих номерах журнала мы печатали материалы конференции по качеству машин Амо, мнения работников завода и конструкторов. Ниже мы печатаем краткие беседы нашего сотрудника с работниками гаражей о качестве советских машин.

Партия и правительство бросили промышленности Советского союза лозунг — «поднять качество!»

Начиная с оловянной ложки из утиля и кончая автомобилями, паровозами и блюмингами, — все продукты советского производства изменяют свое лицо. Ложка должна быть без зазубрин. Автомобиль должен быть сильным, экономичным, удобным.

В Советском союзе автомобили еще и сейчас работают в тяжелых условиях бездорожья, ступенчатых мостиков, песков, снега, гололеда. Наш стандартный фордик работает и при 40-градусном морозе и при 60-градусной жаре.

Удовлетворяют ли наши автомобили полностью предъявляемым к ним требованиям? Недоработки, связанные с некоторой ненадежностью сборки, недостатком материалов нужного качества и т. п., отходят на задний план. Они с каждым днем преодолеваются благодаря энтузиазму рабочих и специалистов автотракторных заводов. Обнаруживаются дефекты, являющиеся следствием слабой обработки отдельных деталей.

Итог 2—3-летней работы советских машин показал, что выбор моделей был сделан в основном правильно.

Легковой форд, модель «А», — сильная, приемистая машина. Ее мотор и трансмиссия просты и долговечны. «У форда золотой мотор», — говорят шоферы.

«Мне приходилось на моем форде, — рассказывает шофер Н. (гараж завода № 36), — брать такие подъемы, когда человек с трудом поднимался на них пешком. Пассажиры вылезали, опасаясь отката назад. Форд же легко одолевал подъем...»

У форда есть и недостатки. Все шоферы «в голос» жалуются на слабость рессор и амортизаторов. Советуют усилить рессоры и заменить гидравлические амортизаторы фрикционными. Вместо рекламируемой «саморегулирующей» фордовские амортизаторы доставляют шоферу пропасть хлопот. Кузов очень скрипуч и шумлив. Было бы весьма рационально проложить в местах соприкосновения металла с металлом резиновые прокладки и укрепить дверные петли.

К вопросу о кузове. Вполне логично то, что все советские грузовые машины снабжены теперь застекленной крытой кабиной. Легковая же машина, предназначенная для удобной перевозки 4—5 пассажиров, закрывается только брезентом и пропускающими воздух, дождь и т. п. боковиками. Нам кажется, что именно в СССР, где две трети года машина работает под дождем и снегом и при низкой температуре летом (а на юге всегда) — в пыли и под палящим солнцем, — именно в СССР стандартная легковая машина должна быть застекленной, с опускающимися стеклами. Как извест-

но, в Америке основную массу машин составляют закрытые. Американские условия во многом сходны с нашими.

Грузовой форд, по мнению шоферов, хорош во всех отношениях (необходимо лишь усилить рессоры).

Если у форда наибольшие нарекания вызывают ходовая часть машины, то у Амо-3 и Амо-4, наоборот, жалобы шоферов (их немецкого) относятся к мотору.

Шофер Б. (гараж Н-ского полка) говорит: «Тянет мотор хорошо. Рессоры работают отлично. Машина в общем крепкая. Досаждают только мелкие неполадки в моторе. Фильтр и насос для горячего расположены над стартером. При протекании фильтра возможно замыкание контакта стартера. Маслопровод к подшипникам проходит как раз над стержнем — маслоуказателем. Капли масла попадают на стержень и покрывают его доверху слоем масла. При вынимании стержня создается впечатление, что картер полон даже когда масла мало».

«Очень гудят распределительные шестерни, — жалуется шофер К. (Бахметьевский автобусный парк), — обе они сделаны из металла. Шестереночный масляный насос качает слабо, в особенности на малых оборотах двигателя. Необходимо снабдить машину спидометром».

Крупнейший дефект Амо-3 — доминирование веса машины над весом полезной нагрузки — сейчас устраняется благодаря замене ее новой моделью Амо-5.

Машина Амо-3 в общем хороша, управлять ею легко. По плохим дорогам она проходит безукоризненно.

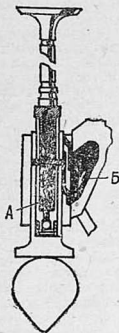
Грузовики Ярославского завода большинство водителей хвалят. Для своей грузоподъемности они очень приемисты и сильны. Дефекты, отмеченные нами у Амо, относятся и к мотору Я-5. В основном же мотор завода им. Сталина хорош. У ярославков слабые гибкие сочленения. Были случаи, когда они ломались при большом напряжении на первой передаче. Оставляет желать лучшего крепость дисков колес. После продолжительной работы под большой нагрузкой замечается некоторое искривление их и потеря прочности. Безусловно, слабы тормоза. Применение лишь заднего тормоза на такой машине — при совершенном состоянии автотехники, — конечно, недопустимо.

Однако, ярославский завод все время работает над дальнейшим улучшением конструкции выпускаемых им машин и, без сомнения, устранит эти недостатки.

Отвечая на поставленные нами в начале статьи вопросы, мы скажем: советские машины после внесения в них ряда небольших поправок будут стоять на современном уровне техники и удовлетворять предъявляемым к ним требованиям.

АМЕРИКАНСКИЕ АВТОМОБИЛИ 1933 г.

Развитие автомобильной техники в Европе и Америке шло различными путями. Если европейский автомобиль сравнительно маломощен, не слишком вместителен, то соответствующий ему по классу и цене американский автомобиль обладает всеми усовершенствованиями и удобствами, а по мощности превышает своих европейских собратьев. Так, самый дешевый американский автомобиль — Континенталь-Бикон (355 долларов) имеет 4-цилиндровый 60-сильный двигатель. Единственный «бэби» Остин, построенный по патенту английского Остина, больше и сильнее своего европейского родственника.



Фиг. 1. Устройство клапана 12-цилиндрового Пирс-Арроу

Каков же тип американского автомобиля 1933 г.?

В двигателях особых изменений нет. Плавающая подвеска распространилась лишь на Виллис, кроме применявшего ее ранее Крейслера. Другие фирмы ограничиваются (с наименьшим успехом) подвеской мотора в 4 или 6 точек (Шевроле, Гупмобиль) с резиновыми прокладками. Такая система обеспечивает непрерывную колебаний лап двигателя на раму и, наоборот, колебаний осей и рамы на двигатель.

Перевернутые карбюраторы с подачей горячего при помощи насоса стали стандартным оборудованием американской машины.

Оригинальную деталь — гидравлические действующие клапаны — вводит Пирс-Арроу. Толкатель и нижняя часть стержня клапана — толые и наполнены маслом. Направляющая втулка имеет отверстие, связывающее полость толкателя с резервуаром для масла. При поднимании кулачком толкателя последний, прежде чем механически приподнять стержень, преодолевает сопротивление масла, переносит его в резервуар. Одновременно клапан несколько приподнимается. Таким образом уничтожается стук клапанов и срабатывание концов стержня и толкателя. Клапанная система действует плавно и бесшумно.

Особый раздел конструктивных особенностей американских автомобилей составляет макси-

мальная автоматизация всех функций отдельных механизмов. Автоматизировано все, что возможно: сцепление, установка зажигания, регулировка карбюратора, пуск в ход, регулировка температуры охлаждения, серееж рессор, амортизаторов и т. д. Американцы говорят, что автомобиль скоро «будет думать сам, что ему делать».

Уже сейчас для нормальной езды достаточно пользоваться лишь педалью акселератора, изредка рычагом перемены передач и поворачивать рулевое колесо.

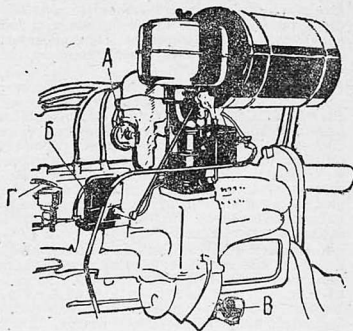
Старт осуществляется при помощи так называемого стартикса или стартератора (стартер и акселератор). При нажатии на педаль одновременно поворачивается вал двигателя, устанавливается нужное опережение зажигания, нужно открытие дроссельной заслонки и включается жиклер, обеспечивающий богатую смесь. Дальнейшая регулировка зажигания и подачи смеси совершается автоматическим, в зависимости от оборотов вала двигателя.

Температура воды в системе охлаждения регулируется термостатом, прекращающим при чрезмерном нагреве цилиндров циркуляцию воды и в то же время закрывающим створки жалюзи перед радиатором.

Специальный прибор предотвращает проникновение огня к баку для горячего в случае пожара.

Впервые появившееся в прошлом году автоматическое сцепление теперь имеют почти все машины. Сцепление автоматически выключается при увеличении тяги во всасывающие трубопроводы для уравнивания скоростей шестерен.

Коробки передач — с синхронизатором и с бесшумными и постоянно зацепленными шестернями.



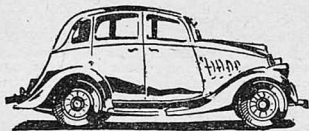
Фиг. 2. Автоматизация функций механизмов двигателя Студебекер

А — автоматическая регулировка зажигания, Б — автоматическая регулировка качества рабочей смеси, В — автоматическая регулировка температуры охлаждающей воды, Г — автомат-предохранитель пожара. Стартикс и автоматическое сцепление на рисунке не указаны

Свободный ход замедлил свое триумфальное шествие, несмотря на экономичность машин со свободным ходом. Это объясняется, очевидно, некоторой небезопасностью его в отношении отзывчивости машины при торможении. Расход же горючего в Америке большой роли не играет, поскольку стойкость его значительно понизилась вследствие кризиса.

Из прочих технических особенностей следует отметить внедрение супербаллонных шин (Джамбо) у стандартных автомобилей, цельнонастных колес артиллерийского типа и стальных штампованных кузовов. Рамы и кузова становятся длиннее и ниже, база и колеса — больше. Самые дешевые массовые машины имеют небожущее стекло, безвихревую вентиляцию кузова системы «Фишер» и другие устройства, обеспечивающие комфорт и безопасность.

Еще год-два назад обтекаемость автомобиля считалась роскошью, теперь, после длительного испытания обтекаемых машин, все американские автомобили приобрели наклонное переднее стекло, радиатор наклонного закругленно-острого типа, крылья, целиком охватывающие колеса, и сглаженные линии задней части кузова.



Фиг. 3. Виллис, модель „77“, конкурент Форда и Шевроле

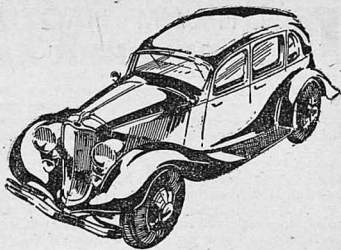
По обтекаемости из общей массы особенно выделяются Пирс-Арроу и Виллис. Первая становится в разряд передовых машин. Кузов построен на основании аэродинамических исследований. Соответственно этому машина стоит 10 тыс. долларов, и фирма предполагает выпустить в течение 1933 г. 5 машин.

У Виллис особенно интересен закругление капота, на которое до сих пор никак не могли решиться другие фирмы, чтобы не отойти от модной и традиционной прямолинейности.

Наиболее же выдающейся, с нашей точки зрения, машиной является безусловно Бикон, выпущенная известной фирмой автодвигателей Континенталь.

Бикон стоит от 355 долларов. Однако это не «бэби». Его база равна базе Форд-А, двигатель 4-цилиндровый, 60-сильный и кузов без стеснения вмещает 5 человек. Бикон будет продаваться в любом общественном гараже фирмы и даже посылаться «наложенным платежом» по почте. Выпуск Бикона-Континенталь рассчитывал победить на рынке Форда, Шевроле, Плимут и Виллис.

Появление (уже после Нью-Йоркской выставки) новой модели 8-цилиндрового фор-



Фиг. 4. 8-цилиндровый Форд, модель 1933 года

да — модели 40 — станет поперек пути не только Континенталю, но и большинству фирм, выпускающих малые и средние машины. Форд-40 отличается от прошлогоднего размерами и мощностью мотора. Форд выходит сейчас в разряд так называемых «средних» машин. При 3 800 оборотах в минуту мотор Форда развивает 75 л. с. (старый мотор развивал 65 л. с. при 3 400 об/мин.).

Машина может развить скорость до 128 км/час.

Существенным изменением является применение алюминиевой головки цилиндра, позволяющей повысить сжатие до 6,63:1 (раньше 5,5:1). Несколько улучшена камера сгорания, карбюратор и детали системы зажигания.

Наиболее слабая часть модели «18» — рама — усилена крестообразным траверсом.

Уменьшен диаметр ободов колес и соответственно увеличен диаметр шин. База удлинена на 6 дм и равна теперь 112 дм. Радиатор, крылья и кузов получили новую более тщательно проработанную обтекаемую форму. Оборудование машины дополнено рядом приборов. Цены на новый Форд еще не установлены. Фордовские агенты утверждают, что он будет стоить дешевле старого.

Выпуск нового Форда — машины, совершенной во всех отношениях и вместе с тем дешевой — произвел в автомобильных и торговых кругах сенсацию.

Нью-Йоркский автосалон, состоявшийся в январе и повторенный в феврале в Чикаго, показал много новых конструкций. За стенами же выставочного зала Форд одновременно с выпуском новой модели сокращает производство и децентрализует свои заводы, Джераль-Моторс переходит с машинного производства на ручное. Бригс до неслыханных размеров снижает зарплату и вызывает забастовку, предприниматели увольняют рабочих, а в стороне от дорог тысячами лежат «автотрупы», которые бывшие владельцы не могли содержать, несмотря на грошовой бензин и дешевизну гаражей и ремонта.

Ю. Долматовский

АВТОДОРОВЦЫ! ВЫШЕ КЛАССОВУЮ БДИТЕЛЬНОСТЬ!

НЕ ДОПУСКАЙТЕ К РУЛЮ СОВЕТСКОГО АВТОМОБИЛЯ И ТРАКТОРА
КУЛАКА, ВРЕДИТЕЛЯ, ХУЛИГАНА И ЛОДЫРЯ

ПОСТРОИМ „НАСТОЯЩИЙ“ ДЕТСКИЙ АВТОМОБИЛЬ

Прежде всего необходимо отметить, что детский автомобиль, о котором будет идти речь, вовсе не авто-бэби, как многие могли бы предположить. В то время как авто-бэби является не чем иным, как малолитражным автомобилем, рассчитанным на взрослых водителей и отличающимся от нормального (стандартного) автомобиля своим размером, величиной и мощностью мотора, детский автомобиль предназначен прежде всего для водителя в возрасте от 8 до 15 лет и ставит перед собой совершенно другие задачи.

В Западной Европе и САСШ детский автомобиль получил широкое распространение в годы так называемого «просперити» (процветания). В 1925—1929 гг. детский автомобиль был модной игрушкой для детей крупных капиталистов и фильмовых звезд.

Детский автомобиль представлял собой игрушку с внешними формами автомобиля, но с мотором и управлением не автомобильным, а электрическим. Ребенку стоило нажать кнопку — автомобиль ехал, стоило нажать другую — автомобиль останавливался, поворот руля и «автомобильчик» поворачивался. Никаких навыков управления настоящим автомобилем, никакого ознакомления с машиной вообще и с принципом автомобиля в частности и, что главное, никаких приобретений в смысле политехнических знаний эта игрушка дать не могла.

Мы готовим нашего ребенка для другой жизни в социалистической стране, в которой производственные навыки будут играть основную роль. Заинтересовать ребенка автомобилем, возбудить его политехническую любознательность, дать ему соответствующий его общему развитию материал — вот задачи, которые поставила перед собой секция юношеского движения Центрального совета Автодора.

Секция ЮДА до сих пор ориентировалась на постройку детских автомобилей с педальным приводом на колеса. Эти детские автомобили являлись также игрушками, рассчитанными на детей в возрасте 7—10 лет. Теперь перед ЮДА встали более серьезные задачи — проектирование детского автомобиля, предназначенного для юных водителей.

Автомобильная секция ЦС Автодора выделила ЮДА в качестве конструктора своего активиста т. С. Галактионова. При конструировании детского автомобиля т. Галактионов поставил перед собой задачу — использовать строящийся у нас и получивший права стандартности двухтактный мотор, с воздушным охлаждением типа ДКВ.

Автомобиль двухместный, типа «Спорт». Мотор, механизм сцепления и трехходовая коробка скоростей расположены позади места

для сидения юного водителя, но органы управления мотором, педали сцепления и тормоза и рычаг перемены скоростей находятся перед водителем и расположены так же, как у настоящих стандартных автомобилей. За коробкой скоростей находится дифференциал и от него отходят две полуоси к колесам. Подвеска (рессоры) автомобиля осуществлена очень стабильно с помощью двух полуэллиптических рессор, с расчетом, очевидно, что детский автомобиль будет двигаться не только по улицам, но и по плохим дорогам. Предполагаемый вес автомобиля — 200 кг.

Проект т. С. Галактионова был направлен Автодором в Научный автотракторный институт (НАТИ) на консультацию.

Консультанты, одобрив в целом проект т. С. Галактионова, нашли в нем несколько пунктов, которые, по их мнению, должны быть изменены.

Во-первых, такие сложные агрегаты как дифференциал и трехходовая коробка скоростей могут быть заменены двухходовой коробкой типа ДКВ в одном блоке с мотором и с цепной передачей на одно заднее колесо.

Во-вторых, поскольку детский автомобиль будет предназначен главным образом для езды по парковым дорожкам (вряд ли целесообразно допускать движение детских автомобилей в общем уличном движении), дорогостоящие, сложные и тяжелые полуэллиптические рессоры нужно заменить резиновым амортизационным шнуром, применяемым для подвески колес самолетов и уже нашедшим себе применение в американских авто-бэби «Мартин».

Консультанты со своей стороны внесли ряд конструктивных предложений, из которых упомянем вполне допустимую здесь фрикционную передачу по типу автомобиля «Мец» конструкции 1913 г. и упрощение рулевого механизма.

Применение фрикционной передачи и упрощенного рулевого управления снизит стоимость детского автомобиля на 50 проц.

Затем было обращено внимание ЮДА на такую трехколесную упрощенную конструкцию, которая бы все же, несмотря на простоту и дешевизну, могла бы полностью дать навыки управления нормальным автомобилем и дала бы максимальный эффект в смысле приобретения политехнических знаний. Образцом такого рода автомобиля может служить трехколесный германский малолитражный (одноцилиндровый) автомобиль «Голиаф-Пионер».

В заключение укажем, что к проектированию советского детского автомобиля надо привлечь не только специалистов-конструкторов НАТИ, но и широкую автодорожную общественность и, безусловно, педагогов.

Инж. С. Келлер

ЦЕНТРАЛЬНАЯ АВТОДОРОВСКАЯ ЛАБОРАТОРИЯ ЦС АВТОДОРА С 15 ФЕВРАЛЯ ОТКРЫЛА ОЧНУЮ И ЗАОЧНУЮ КОНСУЛЬТАЦИЮ ПО ВСЕМ ВОПРОСАМ ДЕТСКОЙ АВТОДОРОВСКОЙ РАБОТЫ. ОБРАЩАТЬСЯ СЛЕДУЕТ ПО АДРЕСУ: МОСКВА, 66, УЛ. РАДИО, Д. 10, ЦЕНТРАЛЬНАЯ АВТОДОРОВСКАЯ ЛАБОРАТОРИЯ

ТРАКТОРЫ-ТЯГАЧИ ЗАМЕНЯЮТ МАНЕВРОВЫЕ ПАРОВОЗЫ

В № 21 журнала «За рулем» мы уже сообщали о первых удачных опытах работы экспериментальной бригады Ленинградского филиала Научно-исследовательского института эксплуатации ж. д. по замене маневровых паровозов, работающих в сортировочных парках, тракторами-тягачами.



В настоящее время окончательно подведены итоги этой опытной работы.

В результате введения в эксплуатацию трактора-тягача на ст. Сортировочной, Моск.-Окт. ж. д., увеличилась пропускная способность сортировочной горки на 37,5%, снизился бой вагонов на 50%, освобождено паровоз от маневровой работы и уменьшилась стоимость переработки вагонов. Годовая экономия от применения одного тягача при круглосуточной работе выражается в сумме 166 500 руб.

Первые опыты с тягачом были произведены на заводских путях завода «Красный путиловец» 16 марта 1932 г. Тягач сдвинул с места две грузовые платформы весом по 18 т и затем забуксовал, так как была снежная дорога. Вторые опыты производились на станции сортировочной Моск.-Окт. ж. д. 11 апреля 1932 г. Тягач с трудом сдвинул с места четыре нормальных вагона брутто 90 т; сдвинуть же с места американский вагон весом около 70 т тягач не смог.

Экспериментальная бригада учла все недостатки работы тягача, выявленные при первых опытах, и сделала соответствующие выводы. Необходимо было увеличить тяговое усилие тягача, чтобы он мог брать с места не менее 5-6 вагонов. Этой цели добились при помощи сконструированного грузового каркаса с пружинной сцепкой (см. чертеж), который подвешивается к дифференциалу тягача и загружается камнем (желательно диабазом). Таким образом увеличивается нагрузка на заднюю ось тягача, и тяговое усилие его увеличивается на 25%. Кроме того тяговое усилие тягача увеличивается от перенесения точки приложения силы, так как пружинная сцепка находится выше тяговой скобы, благодаря чему увеличивается нагрузка задних колес.

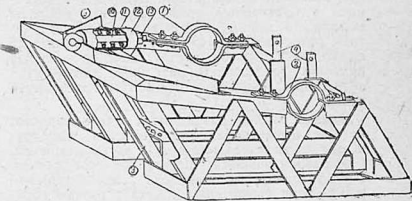
Тягач получил возможность брать с места шесть нормальных грузовых вагонов, а также

один американский вагон с ледником, что вполне удовлетворяет предъявленным к нему требованиям. При разбросанных вагонах тягач собирает до тридцати грузовых вагонов и тянет их до места назначения, т. е. в конец сортировочного парка.

Конструкция грузового каркаса ясна из чертежа. Сделан он из углового железа и сварен электросваркой. Каркас крепится к кожуху дифференциала в четырех местах 1, 2, 3, 4, причем совершенно не мешает обслуживанию трактора. Крепление 4 можно не делать, так как практика показала достаточность крепления только в трех местах. Трубная пружинная сцепка 10, 11, 12, 13, создает плавное трогание вагонов с места и улучшает работу двигателя. Сцепка приварена к каркасу, конструкция ее ясна из чертежа.

Каркас может быть рекомендован для промышленного транспорта, и если даже не принимать во внимание основную пользу его применения, т. е. увеличение тягового усилия, то как багажный каркас он необходим для тягача, особенно в колхозах, при поездках на дальние расстояния.

НКПС признал необходимым применение тракторов-тягачей на сортировочных станциях и подучает сто штук тракторов для снабжения ими сортировочных парков. Но тут НКПС наталкивается на новое препятствие, которое может свести на-нет или задержать проведение в жизнь, полностью оправдавшего себя начинания. Препятствие это — отсутствие на ж. д. транспорте трактористов и, что особенно важно, ремонтных рабочих по тракторам. Институт уже натолкнулся на эти препятствия, но административные и общественные органы ж. д. не придают значения отсутствию кадров и не видят последствий этого



Автород должен притти на помощь и раскинуть сеть своих коллективов по всем дорогам Союза, выделив на эту работу проверенных и опытных руководителей, так как теперь же, немедленно, ж. д. транспорту требуется 1 000 квалифицированных специалистов по автотракторному делу.

Двигатель внутреннего сгорания должен уничтожить те противоречия, которые образовались между бурно растущим грузопотоком и пропускной способностью наших сортировочных станций.

Старший инженер-конструктор
НИИЭ ж. д. Д. Некрасов

КАК БЕСШУМНО переключать скорости

Бесшумного переключения скоростей можно достигнуть на каждой машине.

Причина, которая вызывает характерный треск шестерен, почти всегда заключается в том, что в моменты включения скорости включаемых шестерен различны, так как ведущая шестерня контршaftного валика совершает большее число оборотов, чем включаемая ведомая шестерня вторичного валика, соединенная через трансмиссию с задними колесами машины.

Казалось, вопрос разрешается просто: выжав конус, нужно вывести рычаг коробки скоростей в нейтральное положение, обождать некоторое время, пока окружные скорости обеих шестерен не сравняются, после чего и включить скорость. Именно так и получается, если с выжатым конусом участвует в работе фибровый тормозок, затормаживающий вращение первичного и контршaftного валиков.

Но, к сожалению, на большинстве наших машин, в особенности на ярославских, тормозное кольцо бездействует. Вследствие этого скорости не переключаются бесшумно. Примером может служить первая или вторая скорость подобной машины. Как бы долго ни ждать при переключении их в нейтральном положении, все-таки инерция ведомых дисков с первичным и промежуточным валиками, насаженными на шарикоподшипники, окажется больше инерции машины, т. е. окружные скорости обеих шестерен долгое время, а быть может и совсем, не в состоянии будут сравняться.

Для того чтобы бесшумно переключить скорость, необходимо отыскать какой-либо другой способ торможения ведущих шестерен, кроме фибрового кольца.

Такой способ есть. Он заключается в двойном выключении конуса. Этот метод переключения скоростей всецело зависит от дроссельной заслонки карбюратора. Если она в состоянии в кратчайшее время сбросить обороты мотора до минимума, то вопрос можно считать разрешенным. Но если газ сбрасывается плохо, акселератор заедает или же ослабла пружина, то удовлетворительных результатов с двойным выжиманием конуса достигнуть нельзя.

Однако задача разрешается очень просто: прежде всего необходимо смазать все трущиеся части акселератора, а затем исправить все разболтавшиеся шарнирные соединения. Это устранил возможность самозаглушения мотора при выжимании конуса с резким сбрасыванием газа во время хода машины. Если же такой ремонт не достигнет цели, то необходимо либо сменить пружину, либо поставить дополнительную пружину к рычажку дроссельной заслонки. В общем, как бы ни была расхлябана машина, можно без всяких трудностей добиться быстрого сбрасывания газа, а следовательно и бесшумного переключения скоростей.

Процесс перемены их будет протекать следующим образом: если машина порожняя, то езде можно начать со второй скорости, если же она гружена — то, лучше трогаться с места с первой скорости.

В последнем случае может быть два вари-

анта (машина на холостом ходу должна работать, конечно, на малых оборотах).

1. Выжав конус, включить скорость, причем при трогании с места газа почти не прибавлять, лишь поддерживая обороты мотора, чтобы не дать ему заглухнуть от увеличения нагрузки. Как только конус отпустили до отказа, нужно быстрым движением вновь выжать и отпустить педаль, причем за этот короткий промежуток времени нужно успеть, не задерживаясь в нейтральном положении, переключить скорость. Если же машина стоит на тяжелой, плохой дороге, то в этом случае следует уже переключить скорость с двойным выжиманием конуса.

2. Включение первой скорости производят так же как и в первом случае, но зато при трогании с места делают по возможности больший разгон. С одновременным нажатием конуса и выключением скорости в нейтральное положение рывком сбрасывают газ.

Остается определить самое главное: в какой момент нужно включить скорость, чтобы не было шума. Определяется это довольно точно и просто: как только обороты мотора сбавятся до минимальных, так сейчас же можно будет включить скорость: это легко можно почувствовать по затихающему рокоту выхлопных газов.

Итак обороты ведущих дисков быстро падают, но ведомые продолжают вращаться по инерции. Чтобы притормозить их вращение, их нужно, разумеется, присоединить к ведущим. Соединение производится отпусканьем педали сразу после того, как рычаг коробки скоростей окажется в нейтральном положении. Таким образом достигается торможение ведущих шестерен контршaftного валика и приравнивание их окружных скоростей к окружным скоростям ведомых шестерен вторичного валика.

Переключение из второй скорости на третью и из третьей на четвертую происходит точно таким же образом: разгон, выжимание конуса, сбрасывание газа, вывод рычага в нейтральное положение и отпусканье конуса, выжидание, пока обороты мотора не достигнут минимума с последующим выжиманием конуса и включением скорости.

При постепенном нажатии акселератора, т. е. при разгоне машины и быстром его отпусканьи, в работе шестерен коробки скорости можно отметить три периода:

1. Ведущая шестерня (соединенная с мотором) вращает ведомую (соединенную с колесами машины), и в этот момент машина получает ускорение в движении — она разгоняется.

2. С быстрым отпусканьем акселератора обороты мотора падают, так что происходит так называемое самоторможение движком, то есть уже не мотор вращает колеса, а колеса вращают мотор.

3. Третий период является средним между первыми двумя, то есть наступает такой момент, когда нет ведущих шестерен и нет ведомых, иначе говоря, усилие через шестерни не передается ни от мотора к колесам, ни от последних к первому — шестерни расслаблены. Почти аналогично этому явлению — выжимание конуса.

Прибор для проверки манометров

Ремонт масляных манометров автомобильных и тракторных двигателей довольно кропотливая, а для изношенных машин и частая работа. Авторемонтные мастерские, в особенности те, которые обслуживают большое количество машин, регулярно занимаются починкой манометров.

Обычно этот мелкий по существу ремонт занимает довольно продолжительное время. Дело в том, что испытание манометра производится прямо на машине. Если допущены ошибки в ремонте, они обнаружатся лишь тогда, когда будет заведен мотор. Помимо этого регулирование самого манометра не будет точным.

Механик т. Лушаковский (Калачевская ремонтная мастерская в ЦЧО) сконструировал весьма простой, точный и дешевый прибор для проверки и регулировки манометров (см. рисунок).

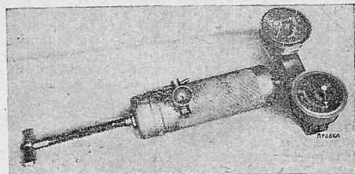
Квадратный брусок железа длиной в 160 мм (толщина 13—16 мм) просверливается с одного конца почти насквозь. Начало отверстия нарезается соответствующей резьбой, куда может быть ввинчена пробка.

Затем сверху у обоих концов бруска высверливаются еще два отверстия, которые внутри бруска соединяются с первым центровым отверстием. Эти отверстия нарезаются по размеру резьбы трубок манометров, которые будут проверяться. В отверстия с одной стороны (на рисунке сверху) ввертывается манометр, подлежащий испытанию, а с другой стороны (на рисунке внизу) — проверенный контрольный манометр.

Кроме этих отверстий в центре бруска свер-

лится еще одно боковое отверстие, которое также соединяется с центровым отверстием. Сюда ввертывается своим концом обыкновенный (имеющийся в мастерской) ручной автотракторный манометр.

Когда все части прибора подогнаны и прибор собран, через краник с вороночкой (старый компрессорный краник) в шприц заливает-



ся жидкое масло. Ввертыванием поршня шприца в прибор создается определенное давление масла. Оно контролируется исправным манометром. По показаниям этого манометра устанавливается (регулируется) и проверяется ремонтируемый манометр.

Безукоризненная, точная работа прибора и дешевизна изготовления его в условиях ремонтной автотракторной мастерской делают прибор вполне доступным. А прибор для проверки и испытания масляных манометров остро нужен при ремонте их.

А. Карлович

Хотя момент расслабленности шестерен очень короткий, но вместе с тем он вполне достаточен для того, чтобы успеть вывести одну шестерню из другой абсолютно без всякого сопротивления с их стороны. Последним обстоятельством упрощается перемена скоростей, т. е. вместо двух раз можно выжимать конус только один раз, а именно — при включении скорости, выключение же происходит без конуса. Его лучше производить, дав машине необходимый разгон, затем берется за рычаг перемены скоростей и тянут его (не сильно) по направлению к нейтральному положению, но выключение скорости не произойдет до тех пор, пока не будет сброшен газ, так как зубья шестерен крепко сцеплены между собой. Как только это будет произведено, то есть акселератор рывком ноги будет отпущен, так сейчас же (спустя примерно полсекунды) рычаг коробки скоростей выскочит в нейтральное положение (момент расслабленности шестерен) под усилием тянущей руки.

Подождав пока обороты мотора сбавятся, включают следующую скорость с одновременным выжиманием конуса.

Теперь становится ясным, что чем быстрее будут сбрасываться обороты мотора, тем меньше придется ждать в нейтральном положении.

Переключение скоростей в обратном порядке можно производить двояко. Первый способ — быстрым переводом скорости, например,

из четвертой в третью, не задерживаясь в нейтральном положении — с одним нажатием конуса, машина поднимается на гору. Второй способ больше пригоден для машины, идущей по ровной дороге, чем на подъем. Если в силу каких-либо соображений необходимо переключить на низшую скорость, то поступают в порядке, обратном двойному переключению скорости, то есть в нейтральном положении не сбрасывают газ, а наоборот прибавляют, и тем больше, чем быстрее идет машина. Только после прибавления газа включают скорость с одновременным нажатием конуса. Этим способом достигается бесшумность перевода скоростей на быстром ходу машины.

Включать низшую скорость не рекомендуется в том случае, если машина идет быстрее, чем она могла разогнаться на включаемой скорости, например на третьей, а в данный момент она идет на четвертой.

Относительно включения заднего хода (если машина движется вперед) можно заметить следующее: переключать скорость можно лишь по окончательной остановке машины и ни в коем случае не выводить рычаг коробки скоростей в нейтральное положение в ожидании ее остановки. Переключать скорость нужно на выжатом конусе, не отпуская его во время нахождения рычага в нейтральном положении.

Е. Доброхотов

КАК РЕМОНТИРОВАТЬ ТРАКТОРЫ

Статья 2

Ремонт мотора¹

Пришаровка залитых баббитом и проточенных подшипников к шейкам коленчатого вала производится лишь в тех мастерских, которые не имеют специального станка для прижигания. У всех марок трактора, за исключением Интернационала, СТЗ и ХТЗ, пришариваются шатунные и коренные подшипники. Тракторы же СТЗ, ХТЗ и Интернационал, имеющие шариковые коренные подшипники, нуждаются лишь в пришаривании подшипников шатунов.

Перед пришаровкой коленчатый вал собирается с мотором и устанавливаются крышки подшипников. Собранный с подшипниками вал проверяется на 2—3 полных оборота. После того как вал провернут, снимают крышки подшипников и производят их осмотр. На крышках вследствие вращения вала остается несколько пятен. Такие же пятна получаются на вкладышах подшипников блока мотора.

Для того чтобы произвести пришаровку крышки подшипника, ее берут в тиски и с поверхности вкладыша соскабливают пятна трехгранным шабером, захватывая тонкий слой материала. Соскабливание ведется в разных местах с таким расчетом, чтобы остались пятна величиной в 1,5—2 кв. мм.

Таким же образом поступают со всеми остальными крышками и подшипниками. Затем они собираются с валом, и вал вновь проверяется несколько раз. После этого крышки опять снимаются и производится шаровка.

Шаровка ведется до тех пор, пока вся поверхность подшипника не покроется равномерно расположенными точками. В начале пришаровки соскабливают краску с больших участков поверхности подшипника, а под конец стараются делать пятна возможно меньше.

Подтяжка подшипников производится после их пришаровки.

Прежде чем приступить к подтяжке подшипников, все болты, стягивающие подшипники, отпускаются. Далее приступают к подтяжке какого-либо из одного подшипников. Обычно начинают с первого шатунного подшипника.

Для производства подтяжки шатунных подшипников удаляются по одной или две прокладки с каждой стороны подшипника. После этого устанавливают крышку подшипника и затягивают гайки стяжных болтов доотказа. Затянув болты, производят пробу подтяжки, вращая за пусковую рукоятку коленчатый вал. При этом вращение производится ровно в одну сторону по часовой стрелке. Если вращение оказывается очень трудным, это значит, что слишком много вынута прокладка, а когда вращать коленчатый вал очень легко, это значит, что прокладка вынута мало.

В первом случае увеличивают число прокладок в подшипнике, а во втором — уменьшают.

Правильно затянутые подшипники несколько затрудняют вращение коленчатого вала, но при этом вал можно вращать от руки. После подтяжки всех подшипников их шплинтуют.

Шплинтовка подшипников производится специальными разводными шплинтами и мягкой отожженной железной проволокой. Первые применяются для закрепления гаек на болтах шатунных подшипников, вторая — для шплинтовки болтов коренных подшипников.

Шплинтуя гайки и болты подшипников, нужно, чтобы шплинты и проволока по своему размеру точно соответствовали отверстиям в болтах и гайках. В противном случае болты и гайки могут расшплинтоваться через несколько часов работы.

Очень важно правильно поставить шплинты и загнуть их концы не вокруг гайки, а вдоль болта. Это делается для того, чтобы острые края зашплинтованной гайки во время работы мотора не могли бы «переесть» усмок шплинта.

Важно также правильно зашплинтовать проволокой болты коренных подшипников. Они шплинтуются одним отрезком проволоки по два сразу. Концы проволоки скручивают плоскогубцами и загибают. Часто в тракторной практике забывают перекрестнуть проволоку после пропуска через отверстие одного болта, что служит причиной отвертывания болтов коренных подшипников.

Успешность пригонки как шатунных, так и коренных подшипников зависит помимо всех других причин также и от состояния коленчатого вала. Принято считать допустимым максимальный эллипс шеек, при котором вал можно оставить без ремонта — в 0,04 мм. Вал, искривленный не больше, чем на 0,02 мм, править не обязательно. Вместе с этим шейки вала должны быть гладки и ровны — они не должны иметь царапин, задигов, трещин и надломов.

Коленчатые валы, имеющие трещины, надломы, искривления более 0,7 мм, а также шейки, с которых при ранних проточках был снят слой материала, уменьшивший диаметр от 0,8 мм до 1,0 мм (в зависимости от марки тракторов) должны быть заменены новыми. Для тракторов СТЗ, ХТЗ и Интернационала предельное уменьшение шатунных шеек выражается в 0,9 мм.

Во всех указанных случаях повреждений, за исключением прогибов, коленчатые валы могут быть восстановлены сваркой.

Правка коленчатого вала при прогибе менее чем в 0,7 мм производится под ручным или гидравлическим прессом, снабженным специальными подставками (рис. 1).

Перед тем как приступить к правке вала, нужно точно установить место, на которое следует нажимать шпинделем прессы. Вал в процессе правки должен быть в одном и том же положении. Первое достигается тщательным контролем с помощью универсального индикатора (рис. 1), второе же обеспечивается применением специальных подкладок, на которых помещается вал.

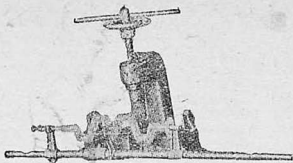
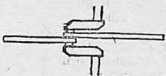


Рис. 1. Проверка коленчатого вала на прессе с помощью универсального индикатора в прессе правки

Если конец шпинделя прессы упирается в щеку вала, то подкладывать какой-либо посторонний предмет между шпинделем и щекой вала нет необходимости. В том же случае, когда конец шпинделя упирается в шейку вала, следует на нее наложить крышку коренного подшипника или специально изготовленную медную накладку.

При правке коленчатого вала нажим шпинделем нужно производить возможно равномернее, и, если эта операция производится рабочим впервые, следует чаще контролировать результаты правки.

Рис. 2. Шлифовка шейки коленчатого вала тонкой наждачной шкуркой



Шлифовка шеек коленчатого вала так же, как и проточка, имеет своей основной целью выработку эллипса, образующегося вследствие длительной работы. При шлифовке шеек таким прибором, как «Дуплекс» (фирмы «Келденбергер») они получаются достаточно гладкими и не требуют дальнейшей обработки. Протачиваемые же шейки такими приборами как АММКО и ХАТТО, не говоря уже о проточке на токарном станке, нуждаются в дополнительной шлифовке или вернее в полировке.

Механическая шлифовка и проточка шеек коленчатых валов выполняются обыкновенно специальными бригадами. Поэтому на описании этих операций мы здесь останавливаться не будем.

Ручная шлифовка, которая почти всегда производится рабочими монтажных бригад, необходима для выводки риска и мельчайших задиров, остающихся резцом после проточки. Кроме того ручная шлифовка необходима для поцарапанных шеек тогда, когда эти шейки не протачиваются или не подвергаются механической шлифовке.

Для ручной шлифовки пользуются мелкой наждачной шкуркой, которая заготавливается в форме тонкой полоски длиной в 400—500 мм, или двух накладок. В первом случае шлифуемая шейка обертывается полоской наждачной шкурки, как это показано на рис. 2. Операция шлифовки сводится к тому, что рабочий тянет попеременно то за один, то за другой конец наждачной полоски.

Во втором случае накладки из наждачной шкурки помещаются на залитые баббитом вкладыши шатунного или коренного подшипника так, чтобы наждачный слой был сверху. В подшипник помещается соответствующая

шейка, и после этого или вал вращаются в подшипнике или подшипник вокруг шейки вала.

Развертка шатунных подшипников в настоящее время во многих трактороремонтных мастерских совершенно вытеснила расточку. Это объясняется тем, что при расточке подшипников необходима приработка их и регулировка подтяжки. При правильной развертке обе эти операции отпадают или в крайнем случае требуют значительно меньше времени, чем при проточке.

Однако развертка подшипников усложняется тем, что развертки делаются разных размеров и каждая из них не может быть отрегулирована на больший или меньший размер.

Поэтому залитый подшипник должен быть, во-первых, близким по размеру к размеру развертки. Внутренний диаметр подшипника должен быть не более, чем на 1—1,5 мм меньше, чем наружный диаметр развертки.

Во-вторых, шейка коленчатого вала, которая будет работать с этим подшипником, должна быть проточена и точно подогнана шлифовкой под размер развертки.

Перед разверткой резец устанавливается так, чтобы он выступал над поверхностью развертки не больше, чем на 0,001". Затем развертка зажимается в тисках и на нее одевают подшипник шатуна, отпустив для этого гайки стяжных болтов.

Одев подшипник на развертку, подтягивают гайки стяжных болтов до тех пор, пока подшипник не прижмется плотно своими поверхностями к развертке. После того как подшипник одет на развертку, полезно пустить несколько капель масла с разных сторон развертки так, чтобы масло затекло в подшипник.

Для того чтобы резец стал захватывать баббит, нужно повернуть подшипник против часовой стрелки и, установив резец у стыка

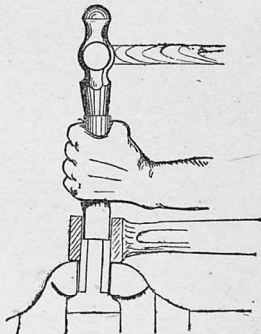


Рис. 3. Удаление втулки верхней головки шатуна

подшипника, вновь повернуть последний по часовой стрелке на полоборота. При этом резец должен совпасть с противоположным стыком подшипника. После следует подтя-

нуть болты и повернуть подшипник еще на пол оборота.

Операция расточки продолжается до тех пор, пока подшипник не окажется расточенным до нужного размера.

После развертки подшипника необходимо обработать его флянцы. Обработка флянцев производится с помощью специального инструмента. Этот инструмент снабжен шарошкой и имеет направляющий стержень. При обработке флянцев направляющий стержень вставляется внутрь подшипника. Шарошку приводят в действие вращением за рукоятку инструмента.

Ремонт втулок верхней головки шатуна в случае износа может быть произведен путем обжима или расточки.

Если производится установка поршневого пальца увеличенного размера, то тут очевидно возможна расточка. В том же случае, когда поршневой палец не меняется, изношенная втулка должна быть либо заменена новой, либо сжата. Здесь прежде всего нужно удалить старую изношенную втулку. Это достигается с помощью медного штыря, которым выбивается втулка. Верхнюю головку шатуна кладут на несколько раздвинутые губки тисков (рис. 3), во втулку упирают один конец штыря, а по другому концу наносят несколько ударов ручным слесарным молотком до тех пор, пока втулка не выйдет из головки шатуна.

На место старой втулки можно установить новую под прессом или пользоваться для этой цели тем же штырем. Однако такой способ ремонта может быть без крайней необходимости заменен другим. Он сводится к тому, что старая втулка обкладывается снаружи полоской тонкой листовой латуни и устанавливается обратно в головку шатуна. Благодаря тому, что при установке старой втулки, обложенной латунью, получается некоторый натяг, втулка сжимается, а следовательно уменьшается и ее отверстие.

Как первый, так и второй способ ремонта требуют подгонки втулки по пальцу путем ее проточки. Однако в некоторых случаях проточка может быть вполне заменена ручной шлифовкой. Для ручной шлифовки втулок каждая мастерская имеет либо специальный прибор заводского изготовления, либо приспособление собственной конструкции.

Шпиндель прибора зажимается в патрон сверлильного станка или ручной сверлилки (рис. 4). На прибор одевают предназначенную для шлифовки втулку и производят уста-

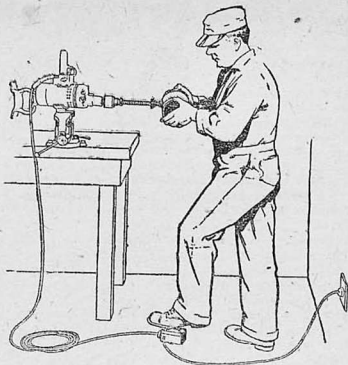


Рис. 5. Шлифовка втулки шатуна на специальном приборе фирмы АММКО

новку камней на определенный размер с помощью специальной головки (слева по рисунку). Далее сверлилка приводится в действие, а шатун передвигается вдоль прибора. Вся операция отнимает от $\frac{1}{2}$ до 1 минуты.

Подгонка поршневого пальца производится путем проточки.

Втулки поршня так же, как и втулки шатунов могут быть обработаны шлифовкой. Однако применение здесь какого-либо самодельного приспособления вряд ли будет правильным.

Что же касается пользования угоминавшимися уже прибором заводского изготовления (фирма АММКО), то он должен быть снабжен самоцентрирующим конусом с пружинкой (рис. 5), так как в противном случае невозможно шлифовка одной втулки, что часто требуется при неравном износе втулок. В остальной операции расшлифовки втулок выполняется так же, как и шлифовка втулки шатуна.

Подгонка поршневых колец. При ремонте кривошипно-механизма, когда поршень подвергается проточке и цилиндр протачивается или расшлифовывается, снятое перед ремонтом старое кольцо оказывается в большинстве случаев непригодным для дальнейшей работы. Поэтому проверка поршневых колец исключается вовсе. Следует поставить новое кольцо и сохранить старое для следующего случая ремонта.

Новое кольцо перед постановкой должно быть проверено и подогнано по цилиндру и поршню. Для подгонки поршневого кольца его следует вложить в ту канавку поршня, к которой кольцо подгоняется, как это показано на рис. 6. Далее следует повертывать поршень вокруг оси, накатывая кольцо по канавке. При этом следует пошатывать кольцо из стороны в сторону. При пошатывании кольца определяется его люфт и устанавливается зазор между стенками канавки поршня и поршневым кольцом. Кольцо не должно входить туго, но и не должно шататься в канавке.

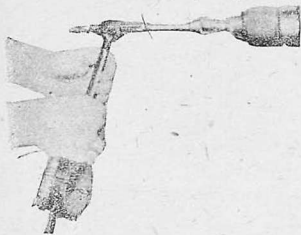


Рис. 4. Шлифовка втулки верхней головки шатуна

Проверенное по поршню кольцо проверяется по цилиндру. Для этого оно помещается внутрь цилиндра и зазор, который имеется в кольце, измеряется щупом (рис. 7). В результате проверки поршневого кольца по цилиндру и по поршню может оказаться, что поршневое кольцо слишком широко и имеет слишком малый зазор в замке. Для сужения поршневого кольца можно пользоваться специальной доской. Эта доска должна быть совершенно ровной, не иметь никаких выступов и углублений. На доску следует наложить шкурку, как это показано на рис. 8.

Сужение поршневого кольца с помощью шкурки производится шлифовкой. Поршневое кольцо ровно кладется на шкурку и прижимается к ней пальцами. Далее кольцо вводится по шкурке. Для того чтобы материал с кольца снимался равномерно, на него следует нажимать ровно со всех сторон. Кроме этого через некоторое время кольцо следует повертывать или менять направление движения.

Для того чтобы увеличить зазор в замке поршневого кольца, следует взять личной напильник и закрепить его в тисках, как это показано на рис. 9. Кольцо нужно взять двумя руками около замка и, расширив его, ввести в замок напильник, зажатый в тисках. Спливание материала с кольца должно производиться равномерным движением кольца вверх и вниз по напильнику.

В то время когда производится сужение кольца или расширение зазора, кольцо следует проверять по поршню или по цилиндру.

Для увеличения зазора в поршневом кольце и для сужения его ширины можно применять специальное приспособление (рис. 10). Оно представляет собой доску 2 с гладко отделанной поверхностью и с выемкой 1. В доску 2 вбиты шпильки, изготовленные из стальной проволоки. Шпильки расположены так, чтобы помещенное между ними кольцо несколько расширилось, а следовательно увеличился бы и зазор в замке. Увеличение зазора необходимо для того, чтобы в него мог свободно пройти напильник 4. Кроме этого при вбивании шпилек надо следить за тем, чтобы они не выступали над поверхностью кольца.

При подгонке поршневых колец, кольца по поршню и по цилиндру надо иметь в виду, что зазор в замке должен быть не меньше 0,025 мм (для поршневого кольца) на каждый дюйм диаметра подгоняемого кольца. В то же время зазор не следует делать большим, чем 0,075 мм (для верхнего кольца) на каждый дюйм диаметра цилиндра. Точно так же надо иметь в виду, что разность в зазорах между верхним и нижним поршневыми коль-



Рис. 8. Сужение поршневого кольца

Рис. 9. Увеличение зазора в замке поршневого кольца

цами должна равняться от 0,025 мм до 0,050 мм на каждый дюйм расстояния между верхним, средним или нижним кольцами.

При подгонке поршневых колец по цилиндру следует делать зазор между кольцом и

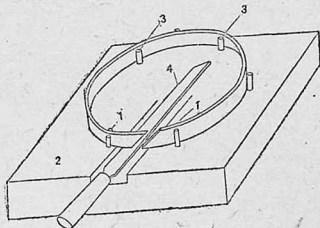


Рис. 10. Доска для притирки поршневых колец

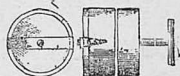


Рис. 11. Пробка для притирки поршневых колец

боковой стенкой канавки поршня, равным 0,02 мм с колебанием в ту и другую сторону в 0,02 мм. Зазор должен быть также между нижней стенкой канавки поршня и поршневым кольцом размером 0,03 мм, с колебанием в ту и другую сторону на 0,01 мм.

Как бы хорошо ни были обработаны цилиндр, поршень и поршневое кольцо, прилегание его к стенкам цилиндра не будет настолько хорошим, чтобы пропуски газов через кольцо были нормальными. Поэтому после установки поршневых колец мотору дают некоторое время поработать вхолостую. Этими кольцами подгоняются по цилиндру.

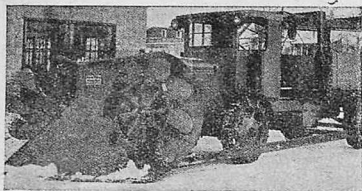
Для подгонки поршневых колец по цилиндру можно прибегать и к их притирке. Притирка поршневых колец достигается с помощью специальной притирочной пробки (рис. 11). Эта пробка делается несколько меньшей, чем диаметр цилиндра. С одной из своих сторон она имеет выточку, в которую вкладывается поршневое кольцо. Поршневое кольцо перед притиркой закрепляется на пробке с помощью пластиночки. Пробку передвигают от верхней мертвой точки до нижней мертвой точки, время от времени поворачивая кольцо вокруг своей оси. Для притирки поршневое кольцо смазывается снаружи пастой «Карборунд» или в пробке делается специальное углубление, в которое закладывается паста перед притиркой.



Рис. 6. Проверка кольца по поршню



Рис. 7. Проверка кольца по цилиндру



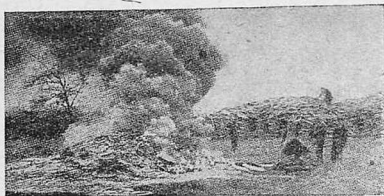
МОЩНЫЙ СНЕГООЧИСТИТЕЛЬ

Изображенный на рисунке снегоочиститель сконструирован известной автомобильной фирмой F. W. D. для уборки глубокого снега. Он представляет собой плуг формы V, снабженный по бокам вращающимися пропеллерами, имеющими 1,5 м в диаметре, которые приводятся в действие непосредственно от мотора грузовика. Во время работы плуг подрезывает снег, подает его на лопасти, которые с большой силой отбрасывают его в обе стороны на расстояние до 12 м.

Снегоочиститель расширяет дорогу шириной около 3 м и удаляет снег до $1\frac{1}{2}$ м глубины.

$\frac{1}{4}$ МЛН. УНИЧОЖЕННЫХ ПОКРЫШЕК

Несколько лет назад Форд выживался из сил для того, чтобы добыть каучук и обувь свои автомобили. За каучуком гнался и Синроен, и другие автокороли.



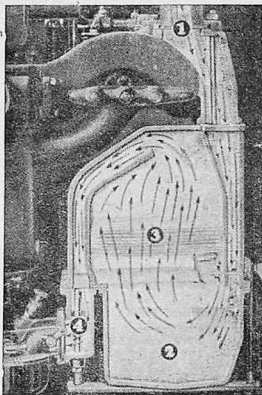
Кризис жестко схватил автомобильную промышленность в свои когти. Производство падает. Новым автомобилям вподне хватает наличного количества каучука. Старые покрышки попросту сжигаются. Газеты поясняют, что это, мол, важно для извлечения из пепла стальной проволоки. Наивное объяснение. На снимке — сожжение четверти миллиона покрышек возле Бирмингама (Англия).

ВОЗДУШНЫЕ ФИЛЬТРЫ

Тракторы и дорожные машины работают часто в условиях обильной мелкой пыли, поднимаемой колесами машин во время пахоты или дорожных работ. Карбюраторы при этом засоряются. На тракторе Кейс воздух, прежде чем попасть в карбюратор, проходит через сложный фильтр, показанный на фото в разрезе. Движение воздуха указано стрелками.

Прежде всего воздух поступает сверху (1), и крупные частицы пыли задерживаются сеткой. Воздух проходит через масляную ванну (2), пространство над ней, заполненное масляным туманом, и ряд сеток (3), благодаря чему он окончательно очищается от пыли. По герметически закрытой (асбестовые прокладки и т. п.) трубе (4) воздух попадает в карбюратор.

Воздушные фильтры имеют большое значение у нас в степных и пустынных местностях.



НОВЫЙ ТИП ОГРАЖДЕНИЯ

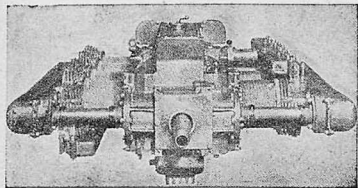
Предохранительные сетки по краям дороги в местах, где полотно дороги граничит с обрывами, пропастями и т. п., привелись в Америке и Западной Европе. Недавно выпущен новый тип предохранительного ограждения (см. фото). На столбах натягивают две пружинящие плетеные проволочные ленты.



ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

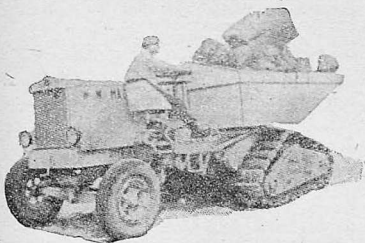
АВИАДВИГАТЕЛЬ — НА АВТОМОБИЛЬ

За последнее время в САСШ неоднократно обсуждался вопрос о рациональности применения авиационных двигателей с обтекаемыми кузовами. На нашем рисунке показан 8-цилиндровый авиационный двигатель Гриффон, мощностью в 150 л. с. с горизонтальным расположением цилиндров, который считают удобным для установки на обтекаемых автомобилях.



ГРУЗОВИК ДЛЯ ДОРОЖНЫХ РАБОТ

Новый грузовик для подвоза камня и щебня для дорожных покрытий, введенный недавно в САСШ, может ехать вперед и назад, не поворачиваясь, что делает его чрезвычайно удобным для узких дорог. Специальная коробка скоростей имеет четыре скорости в том и другом направлении. Сидение шофера вращается вокруг стержня рулевого колеса.



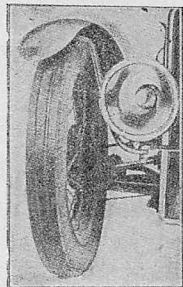
ОБТЕКАЕМЫЙ КУЗОВ ДЛЯ ФОРДА

Немецкая кузовная фирма Людвиг, специализирующаяся на производстве обтекаемых кабриолетов под маркой «Аэро-Кабрио» выпустила такой кузов и для нового Форда. Верх может открываться одним движением на ходу машины.



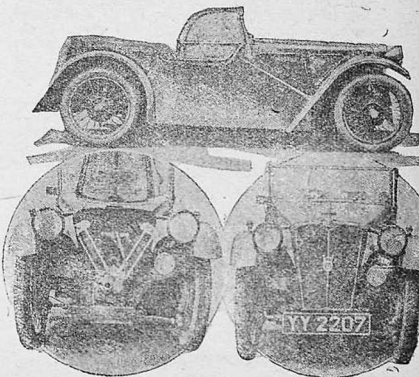
На катке Дворца спорта в Париже были недавно продемонстрированы новые автомобильные шины, не скользящие на льду и на скользкой поверхности. По окружности шин проходит три ряда шипов-выступов: два крайних ряда из той же резины, что и шины, и средний — из более мягкой.

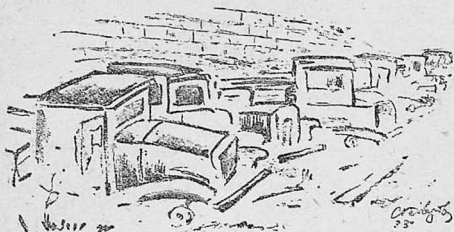
Испытание дало блестящие результаты и установило, что шины могут быть применены для гоночных машин в зимних состязаниях.



НОВЫЙ 2-ЦИЛИНДРОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ

В звездном пробеге в Мочте-Карло в 1933 г. принимал участие интересный опытный автомобиль, построенный англичанином Лонгменом. Автомобиль имеет 2-цилиндровый воздушно-охлаждаемый мотор мотоциклетного типа и независимую подвеску колес. Мощность мотора 6 л. с. Машина прошла тяжелый пробег без поломок.





Во дворе 4-й автобазы Союзтранса 15 грузовых 1½-тонных машин по вине администрации поставлены к стене и слесари растаскивают нужные части для других машин. В результате все машины пришли в полную негодность

Зарисовка худ. Ковровского

АВТОТРАНСПОРТ ОДЕССКОЙ ОБЛАСТИ СЛАБО ГОТОВИТСЯ К СЕВУ

В период проведения весенней посевкампании на автотранспорт возлагается громадная ответственность (доставка горючего для тракторного парка, перевозка семян, рабочих и т. д.). Четкая и бесперебойная работа автотранспорта зависит от технического состояния автопарка и от качества кадров водителей.

Согласно постановлению правительства, вся ремонтная работа, связанная с восстановлением автотранспорта, занятого на посевкампании, должна быть закончена к 1 апреля 1933 г.

Как же это постановление правительства реализуется на местах?

По одесскому Облсоюззернотресту, располагающему 220 автомашиннами, ремонтные работы выполнены лишь на 10—12 проц. Отдельно по зерносовхозам картина такова: в зерносовхозе им. Косиора из 25 автомашин отремонтировано на 15 февраля всего 2 машины. В Бариславском зерносовхозе из 16 машин не отремонтировано ни одной. «Красный Перекос» из 33 автомашин отремонтировал всего три. Зерносовхозом им. Петровского из 27 машин разобрано 17, но они не ремонтируются из-за отсутствия запчастей.

Одной из причин такого отставания нужно признать недопустимую халатность и безответственность Автотрестцентра в деле снабжения зерносовхозов необходимыми запчастями. Сами зерносовхозы также не проявили гибкости в изготовлении необходимого количества запчастей своими силами.

С подготовкой автокадров также не все благополучно. Отсутствие достаточно квалифицированных работников по ремонту автомашин дает себя чувствовать. Ни один зерносовхоз не взялся за своевременную реализацию постановления ЦК ВКП(б) о шоферских кадрах. Подготовка и переподготовка шоферов не развернута. Из 194 шоферов, необходимых Облсоюззернотресту, готовится

только 42 чел. Основная масса шоферов книжек не имеет, это просто трактористы и, в лучшем случае, шоферы 3 категории.

Резиной автотранспорт не обеспечен. План завоза горючего выполнен на 23 проц.

Такова готовность транспорта зерносовхозов Одесской области к весенней посевной.

Не лучше состояние автопарка и Облтракторцентра. Весь наличный парк в 534 автомашины требует основательного капитального и среднего ремонта. И здесь срывщиком выполнения ремонтной кампании является Автотрестцентр. На 10 февраля 1933 г. в ремонте находится 137 машин, 40 машин отремонтированы и стоят без резины.

Имеющихся кадров недостаточно для своевременного выполнения ремонтного плана. Нет руководящего техперсонала. К 10 февраля 1933 г. по системе Тракторцентра было 1165 ч., занимавшихся на курсах подготовки шоферов.

Автотрестцентр также не уделил должного внимания ремонтной кампании. Нужно отметить, что Тракторцентр заключил договор с Автотрестцентром на организацию передвижной вулканизационной мастерской, обеспечивающей в некоторой степени автопарк резиной.

Таково состояние автотранспорта Одесщины к предстоящей весенней посевной кампании.

До начала посевной осталось слишком мало времени. Нужно сейчас же принять все меры и обеспечить автотрестцентры мастерские необходимыми запчастями и квалифицированными кадрами.

На успешное проведение этой работы автотрестцентры должны мобилизовать всю свою активность и инициативу.

Андрейченко

Одесса, 20 февраля.

ПОЧЕМУ УВОЛИЛИ ЖЕНЩИНУ-ШОФЕРА?

Отдел кадров Кочкарского комбината Севцетметзолото организовал курсы шоферов на 18 человек. Во время выпуска 11 чел. срезаюсь, а 7 чел. получили шоферские права.

На курсах обучались 2 девушки, одна из них выдержала экзамен. Все курсанты еще за месяц до выпуска были переведены в гараж для прохождения практики, а после экспертизы остались работать на машинах, в том числе и эта девушка.

Проработав 2 месяца после экспертизы, девушка с работы была снята зав. гаражем Т. Вединеевым.

В гараже есть еще одна девушка, которая работала на машине самостоятельно, правда, не имея прав. Ее перевели помощником шофера, а потом вообще сняли с машины и назначили инструментальщиком.

Еще несколько месяцев назад в журнале «За рулем» была напечатана статья, в которой говорилось, что нежелание допустить женщину к рулю автомобиля, ссылки на слабосилие подходят лишь для замаскированной агитации классовых врагов. Тов. Вединееву, а также отделу кадров комбината и коллективу Автодора, которые стараются не вмешиваться в это дело, следует ответить через журнал «За рулем» о причинах увольнения женщины-шофера.

Случайный посетитель

Кочкарский комбинат «Севцетметзолото», Уралобласть



Слесарь, технорук по ремонту 4-й автобазы Союзтранса г. Еркалово, М., лучшая ударница, своевременно выполняющая все поручения, активная общественница
Зарисовка худ. Ковровского

ТИФЛИССКИЙ АВТОДОР „ЗАБЫЛ“ ОБ АВТОРЕМОНТНОМ ЗАВОДЕ

Строящийся в Тифлисе мощный авторемонтный завод должен сыграть огромную роль в развитии автотранспорта Закавказья.

Быстрый рост парка автомашин выдвигает необходимость скорейшего окончания строительства завода.

Уже сейчас имеющиеся авторемонтные мастерские в Баку и в Тифлисе не в состоянии обслужить всего автопарка Закавказья. Мастерские работают с перегрузкой, оборудование их изношено, а это отражается на качестве ремонта. Авторемонтный завод в Тифлисе должен в основном работать для капитального ремонта всего автопарка Закавказья. Помимо капитального ремонта, на заводе также будет производиться сборка прибывающих машин, изготовление запасных частей, кузовов и т. д. Мощность завода рассчитана на капитальный ремонт 1 800 машин в год при 2-сменной работе.

Строительство завода началось в мае месяце прошлого года. По постановлению Совнаркома Грузии строительство было признано ударным. За семь месяцев закончены все подготовительные работы на строительном участке и сейчас начаты основные работы по возведению корпуса завода. Подведена дорога и водопровод, выстроены временный рабочий городок, забучен фундамент, подвезены строительные материалы и т. д. Однако, несмотря на все это, строительство завода продолжает отставать от намеченных темпов. Работы ведутся недостаточно интенсивно. Еще не изжи-

ты некоторый самотек и бесплановость в работе. Не все объекты строительства снабжены рабочими чертежами. Слаба работа по культбытовому обслуживанию рабочих и снабжению, что вызывает текучесть рабсилы.

Очень интересно проследить, как Тифлисская автодоровская организация помогает строительству авторемонтного завода. Казалось бы, тифлисская Автодор кровно заинтересован в скорейшем окончании строительства и пуске завода, должен всячески помогать строительству.

Что же мы видим на самом деле?

Тифлисская совет Автодора просто-напросто забыл о заводе и, видимо, думает, что его помощь строительству завода не нужна.

Редакция «За рулем» еще в мае месяце просила тифлисскую организацию Автодора сообщить ей о той помощи, какую предполагает оказать Автодор строительству авторемонтного завода. С тех пор прошло много месяцев, но ответа все нет. Это объясняется тем, что тифлисская организация Автодора не о чем писать. Ничего конкретного в помощь строительству завода тифлисскими автодорцами не сделано.

Стройка первого мощного авторемонтного завода в ЗСФСР должна быть окружена помощью и заботой со стороны автодоровской общественности. Завод должен быть пущен в срок! Этого требуют интересы всего народного хозяйства Закавказья.

Тифлис.

Вл. К-зов

На общественный суд!

В Донбассе на проходке № 1—2 «Красный Октябрь» имеется Форд-АА. Машина работает уже больше 2 лет, но гаража для нее все еще нет. Это приводит к порче машины, преждевременному износу резины и пр.

Несмотря на бесконечные заявления шоферов, работающих на машине, о необходимости постройки гаража, администрация не обращает на это внимания. Машине и в этом году предстоит з.мовать на морозе.

Ждем от администрации ответа через журнал «За рулем».

Донбасс, г. Рыково.

Конденсатор

В автохозяйстве Кушумского зерносовхоза до сих пор не ликвидирована обезличка. За один сезон на машине работает по 3—4 чел. Это приводит к тому, что машины не столько работают, сколько простаивают в ремонте. Кроме того совхоз, МТС и др. организации совершенно забыли о борьбе с бездорожьем. Ужасные дороги района также губят машины.

Пора проявить больше заботы в отношении автотракторного парка, начать подготовку к достроительству 1933 г. и ликвидировать обезличку среди шоферов.

Кушумский зерносовхоз,

Рабор

Н. Волга.

Шофер Сиволяс М. Курганской МТС 6 ноября в 2 часа ночи забрал машину Форд для поездки по личным делам. Врезавшись в телеграфный столб, он разбил машину и порвал телеграфные провода.

Дирекция МТС не реагировала на этот факт и до сих пор никаких мер в отношении Сиволяса не приняла.

ст. М. Курган.

Колесо

На Али-Байраминском хлопкозаводе происходит борьба за автоключ между директором Ибрагимовым и шофером Богдановым. Неоднократно Ибрагимов брал ключ у Богданова и садился за руль, не имея прав управления машиной.

Однажды Ибрагимов налетел на столб, разбил оба кожуха сцепления. Несмотря на то, что обычно у шофера высчитывают из зарплаты стоимость поломанных частей, у Ибрагимова ни копейки не вычли.

Нужно вообще установить, имеет ли право шофер давать машины директору предприятия, если последний не имеет шоферских прав.

Азербайджан.

Б. И.

БССР, Бобруйск. р.н.

Руководители строительства Чуйского тракта (Ойратия) вместо боевого руководства работниками стараются подыскать «достойные объективные причины», тормозящие работу. Планы строительства тракта выполнены по участкам на 25—30 проц. Накладные расходы достигли невиданных размеров — 167 проц.

Планы по участкам до рабочих масс не доведены. Труддисциплина на строительстве низкая. Много прогулов. Соисоревнование почти отсутствует. Бытовые условия рабочих очень скверные, что вызывает большую текучесть рабочих и техперсонала.

Нужно крепко ударить по оппортунистическому бездействию руководителей строительства Чуйского тракта.

Ойратская авт. обл.

П. Липунов

Ремонт тракторов в Телушской МТС идет черепашими темпами. Это происходит вследствие полной бездеятельности директора МТС т. Магера.

Ничего не делается для мобилизации местных ресурсов запчастей, нет гибкости и в размещении заказов на запчасти по металлообрабатывающим заводам, имеющимся в Бобруйском районе.

Этим занялась редакция районной газеты «Коммунист», которая договорилась с МТС и заводами на поставку некоторых частей для ремонта. Завод им. Ворошилова взял обязательство до 1 марта отлить для МТС 60 поршней, 60 палыев и 300 колец, причем 20 пар поршней обязался дать 20 февраля. Завод им. Сталина обязался отремонтировать прицепной инвентарь и не позже 1 марта сдать МТС 300 стальных болтов с гайками.

На помощь МТС пришел Союзтранс, обязавшийся доставить отремонтированные моторы из Рогачевской МТМ.

Срывает ремонт тракторов представитель Белгоснаба т. Паршиков, не отпускающий железа, хотя на складе лежит до 20 тонн.

Нужно решительно ударить по головотяпам, срывающим ремонт тракторов, нужно добиться своевременной подготовки тракторов до выезда в поле.

И. Крушина

Редколлегия: Н. Белая, А. Головкин, А. Горюнович, В. Зарзар, М. Кольцов, Н. Осинский, В. Рубцов, Г. Скачковская, проф. Е. Чудаков, Н. Флак, В. Фридман, И. Халепский, А. Штейнер

Отв. редактор Н. ОСИНСКИЙ

Зав. редакцией Н. БЕЛЯЕВ

Издатель: Журналино-газетное объединение

Уполи. Главлита В—51 517. Тираж Н. Зингер. Отп. в 7-й тип. «Искра революции» Москополиграф. Филипповский, 13/3. Т. 817. Тираж 40 000. СтЛт Б5—176×250 мм, 1 бум. лист. Количество знаков в одном бумажном листе 202 700. Журнал сдан в набор 7 марта, подписан к печати 7 апреля

№№ серий	№№ лог-билетов	Стоимость выигр. в руб.	№№ серий	№№ лог-билетов	Стоимость выигр. в руб.	№№ серий	№№ лог-билетов	Стоимость выигр. в руб.	№№ серий	№№ лог-билетов	Стоимость выигр. в руб.	№№ серий	№№ лог-билетов	Стоимость выигр. в руб.
12 180	45	120	15 371	40	400	17 763	77	400	20 738	35	1 000	23 747	65	12
12 277	32	400	15 446	71	2 500	17 785	95	120	20 755	92	10	23 757	01	400
12 391	1-100	4	15 462	89	300	17 809	73	10	20 810	56	200	23 830	86	12
12 455	67	400	15 487	07	10	17 883	27	10	20 815	94	80	24 041	82	10
12 462	04	2 500	15 505	74	40	17 990	1-100	10	20 849	80	300	24 084	1-100	10
12 494	14	40	15 541	87	120	18 002	23	1 000	20 828	1-100	4	24 108	31	400
12 523	1-100	40	15 586	17	12	18 021	1-100	4	20 949	10	120	24 113	55	40
12 578	81	12	15 628	08	120	18 056	88	40	20 974	96	10	24 214	06	120
12 581	99	2 500	15 685	1-100	4	18 300	47	2 500	20 979	31	300	24 257	53	300
12 669	1-100	4	15 698	19	2 500	18 366	97	12	20 988	65	80	24 409	49	12
12 763	77	1 000	15 755	90	120	18 383	60	120	21 086	1-100	4	24 441	34	400
12 773	79	2 500	15 769	74	400	18 491	36	122	21 110	11	12	24 539	1-100	4
12 890	68	10	15 788	32	12	18 511	38	80	21 144	1-100	4	24 635	32	40
12 959	09	12	15 790	75	10	18 553	67	12	21 228	36	40	24 744	62	400
12 993	24	10	15 792	95	40	18 564	96	12	21 289	56	2 500	24 757	74	40
13 014	64	2 500	15 793	1-100	4	18 617	99	1 000	21 301	27	400	24 839	07	1 000
13 017	41	120	15 822	41	12	18 623	83	20	21 303	81	12	24 911	1-100	10
13 034	58	40	15 842	41	12	18 645	74	12	21 333	02	400	25 012	60	40
13 062	80	40J	15 868	60	10	18 719	88	300	21 417	16	1 000	25 033	82	300
13 105	69	400	15 884	06	400	18 775	41	80	21 463	1-100	10	25 045	64	10
13 150	76	10	16 034	11	120	18 868	82	120	21 485	65	400	25 046	52	12
13 218	1-100	10	16 057	15	400	18 881	41	120	21 590	39	200	25 181	43	40
13 239	33	40	16 067	57	120	18 908	04	40	21 686	36	120	28 225	1-100	4
13 292	22	400	16 086	16	300	18 941	66	200	21 713	100	400	25 227	1-100	4
13 506	97	10	16 171	31	80	19 044	1-100	10	21 793	59	2 500	25 273	75	200
13 515	11	40	16 199	92	10	19 065	68	1 000	21 894	1-100	200	25 307	1-100	200
13 810	39	120	16 288	50	80	19 068	57	40	21 903	41	40	25 522	85	300
13 822	1-100	4	16 308	44	400	19 136	73	2 500	21 906	35	400	25 555	1-100	10
13 852	13	1 000	16 327	40	10	19 154	41	40	21 910	41	300	25 590	88	1 000
13 900	94	400	16 347	1-100	10	19 248	96	400	21 954	52	1 000	25 660	26	120
13 911	91	400	16 465	15	300	19 361	66	12	22 160	66	10	25 604	04	40
13 947	89	120	16 519	13	300	19 376	59	300	22 166	73	12	25 621	60	40
13 982	01	40	16 545	74	2 500	19 438	46	12	22 171	75	12	25 738	50	40
14 021	59	400	16 547	69	200	19 518	50	400	22 228	26	40	25 770	07	40
14 075	24	400	16 568	1-100	4	19 595	46	40	22 233	25	80	25 785	34	10
14 128	42	40	16 627	59	40	19 658	92	1 000	22 288	33	200	25 796	70	40
14 154	55	400	16 638	20	80	19 660	99	40	22 351	1-100	4	25 826	45	12
14 192	05	10	16 663	77	10	19 735	72	400	22 369	44	300	25 846	81	400
14 195	33	12	16 708	1-100	4	19 819	38	12	22 441	19	300	25 847	59	2 500
14 285	33	200	16 806	93	1 000	19 854	87	40	22 468	32	40	25 926	95	400
14 390	85	300	16 813	88	12	19 928	27	2 500	22 532	58	2 500	26 026	1-100	4
14 416	32	12	16 906	99	120	19 951	40	120	22 544	52	120	26 066	49	40
14 434	68	10	16 981	59	40	20 000	06	400	22 624	35	300	26 155	1-100	12
14 456	10	10	17 021	10	200	20 016	40	40	22 668	1-100	4	26 175	18	300
14 548	1-100	4	17 048	84	10	20 033	56	2 500	22 717	93	200	26 206	28	40
14 574	74	2 500	17 211	67	12	20 083	1-100	4	22 773	58	12	26 264	1-100	4
14 589	45	400	17 217	04	80	20 193	55	80	22 805	22	300	26 269	79	120
14 685	90	40	17 253	57	2 500	20 209	86	120	22 813	31	40	26 313	1-100	4
14 774	83	80	17 333	1-100	10	20 232	1-100	4	22 852	09	12	26 314	91	12
14 828	27	10	17 338	81	400	20 251	34	1 000	22 874	48	12	26 345	1-100	4
14 897	36	300	17 348	62	2 500	20 304	57	40	22 892	31	1 000	26 384	56	80
14 905	04	400	17 361	10	40	20 319	69	300	22 918	52	200	26 457	96	400
15 074	09	120	17 365	81	1 000	20 356	47	400	22 939	85	400	26 465	1-100	4
15 078	08	120	17 474	75	10	20 384	80	400	23 096	02	40	26 466	1-100	12
15 114	18	12	17 524	23	12	20 387	27	80	23 098	06	300	26 498	43	10
15 121	62	12	17 572	1-100	10	20 426	66	12	23 133	06	400	26 554	80	10
15 133	48	1 000	17 593	67	10	20 477	1-100	4	23 265	1-100	4	26 599	27	10 000
15 142	06	120	17 601	34	10	20 497	1-100	4	23 324	1-100	200	26 685	61	40
15 142	02	300	17 643	93	200	20 522	86	40	23 388	21	10	26 783	1-100	40
15 167	58	10	17 651	30	10	20 598	1-100	4	23 502	1-100	4	26 920	61	400
15 293	61	12	17 695	31	120	20 631	38	1 000	23 528	1-100	4	26 943	82	80
15 336	88	300	17 704	62	80	20 635	25	4 0	23 615	1-100	80	27 020	95	12
15 347	67	80	17 759	87	120	20 736	17	300	23 701	1-100	4	27 194	54	10

(Продолж. см. на след. стр.)

№№ серий	№№ лот-билетов	Стоимость выигр. в руб.	№№ серий	№№ лот-билетов	Стоимость выигр. в руб.	№№ серий	№№ лот-билетов	Стоимость выигр. в руб.	№№ серий	№№ лот-билетов	Стоимость выигр. в руб.	№№ серий	№№ лот-билетов	Стоимость выигр. в руб.
27 229	26	10	28 536	1—100	4	30 118	75	12	31 137	89	40	32 106	1—100	4
27 264	1—100	40	28 564	97	10	30 154	40	80	31 166	35	80	32 243	81	12
27 280	15	80	28 692	37	300	30 174	26	300	31 180	98	120	32 245	64	12
27 371	1—100	4	28 700	52	1 000	30 199	06	10	37 258	91	400	32 280	41	80
27 424	32	10	28 720	91	120	30 247	19	80	31 323	1—100	40	3 129 8	96	40
27 468	51	1 000	28 836	63	4	30 269	*1	400	31 373	21	80	32 337	47	12
27 530	19	400	28 857	1—100	4	30 277	93	80	31 402	84	10	32 377	1—100	4
27 652	93	12	28 907	74	400	30 368	1—100	200	31 419	57	1 000	32 423	98	80
27 687	1—100	04	28 910	46	40	30 446	1—100	04	31 420	47	200	32 524	86	400
27 695	12	10	28 915	43	12	30 457	45	400	31 442	46	400	32 533	28	400
27 704	13	12	29 024	76	10	30 478	05	40	31 458	48	80	32 542	1—100	10
27 797	89	12	29 035	79	1 000	30 495	84	300	31 528	38	400	32 604	95	200
27 816	25	120	29 055	29	300	30 549	1—100	4	31 552	54	2 500	32 701	02	1 000
27 822	1—100	4	29 143	1—100	4	30 553	20	120	31 567	1—100	10	32 861	1—100	40
27 917	1—100	200	29 193	91	1 000	30 559	15	400	31 575	1—100	10	32 914	11	400
27 942	1—100	4	29 206	42	40	30 568	50	12	31 577	93	200	32 918	58	12
27 954	33	120	29 207	30	120	30 699	12	40	31 694	01	1 000	32 926	44	1 000
27 981	1—100	200	29 230	19	40	30 767	74	200	31 697	17	120	32 955	55	2 500
28 045	34	400	29 356	31	400	30 798	19	2 500	31 745	77	120	33 030	66	12
28 101	79	40	29 556	05	400	30 805	06	40	31 798	1—100	4	33 115	64	2 500
28 218	62	12	29 585	1—100	4	30 853	58	12	31 839	21	300	33 131	36	400
28 223	69	10	29 590	32	300	30 856	52	10	31 880	09	2 500	33 209	09	1 000
28 234	96	300	29 630	79	120	30 898	19	120	31 883	61	400	33 221	55	12
28 261	82	300	29 642	1—100	4	30 920	10	1 000	31 900	1—100	4	33 223	39	10
28 288	48	10	29 666	26	12	30 966	18	40	32 013	1—100	10	33 247	1—100	4
28 305	11	12	29 695	1—100	12	30 970	56	300	32 034	49	120	33 350	73	10
28 352	10	200	29 716	31	20	30 976	20	12	32 074	1—100	80	33 427	47	300
28 397	1—100	4	29 790	24	1 000	31 041	60	120	32 101	76	12	33 463	30	120
28 491	90	200	30 041	1—100	200									

КАК ПОЛЬЗОВАТЬСЯ ТАБЛИЦЕЙ

Для проверки билета отыскать № серии (на таблице слева) в первой колонке: если такого номера нет, дальнейшая проверка не требуется — билет не выиграл.

В случае совпадения номера серии с номером таблицы — сличить номер билета (обозначен в правой части билета). При точном совпадении номеров серий и билетов билет выиграл: стоимость выигрыша обозначена в одну строку с указанием номеров и таблиц.

Если в графе обозначено „1—100“ — значит выиграли все лотерейные билеты с одинаковыми номерами серий, обозначенными в таблице.

ПРИМЕЧАНИЕ 1: При проверке серий лотбилетов по таблицам следует отбрасывать нули, стоящие с левой стороны в номерах, обозначенных как на лотбилетах, так и в таблице.

ПРИМЕЧАНИЕ 2: Список выигрышей и их стоимость указаны на обороте лотерейного билета.

Председатель тиражной комиссии **Лисовский**, зам. пред. тиражной комиссии **Никитин**, зам. пред. тиражной комиссии **Медведев**, зам. пред. тиражной комиссии от Мосфинотдела **Латышев**. Члены тиражной комиссии: от МК ВКП(б) **Ступиков**, от МОСПС **Высоцкий**, от президиума ЦС **Рубцов**, от Лотерейного комитета **Закейм**, от Укравтодора **Руденко**, от Мособлаводора **Макаров**, от ленинградского Автодора **Ивановский**, от уральского Автодора **Фролов**, от Военно-инж. акад. РККА **Савин**, от 3й пограншколы **Зубер**, от Краснопресненского совета **Васильев**, от ногинского Райавтодора **Клыгин**, от карабинского Райавтодора **Брагин**, от калужского Райавтодора **Абрамов**, от сокольнического Райавтодора **Лебедев**, от дзержинского Райавтодора **Симанов**, от бауманского Райавтодора **Егоров**, от Юных друзей Автодора **Володько**. От рабочих организаций. З д № 22 **Федоров**, От Электроставода **Друкер**, от з-да им. Сталина **Громоздин**, от з-да „Каучук“ **Мартынов**, от з-да им. Лепсе **Денисов**, от з-да „Авиаприбор“ **Степанов**, от з-да „Теплосмазчик“ **Соков**, от Трехгорной мануфактуры **Зайцева**, от ф-ки „Красная роза“ **Звездова**, от з-да ИАМ **Колосков**, представитель трудящихся колхозов **Жагрин**, представитель НК РКИ **Дудин**, **Соломонко**.

Ответственный секретарь тиражной комиссии **Астамбовский**.