

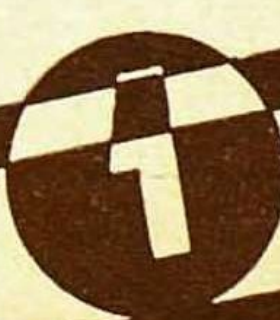
ЗА РУЛЁМ



ТРЕХОСНЫЙ АВТОМОБИЛЬ — „ВЕЗДЕХОД“ ПРОХОДИТ ПОЧТИ
ПО ЛЮБОЙ ДОРОГЕ И ДОЛЖЕН СЫГРАТЬ ОГРОМНУЮ РОЛЬ
ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ КАК ДЛЯ МИРНЫХ, ТАК И ВОЕННЫХ ЦЕЛЕЙ

ДАЕШЬ СОВЕТСКУЮ ТРЕХОСКУ

... 0-80 ОГОЦЕК





**ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО
О-ВА АВТОДОР. ВЫХОДИТ ДВА
РАЗА в МЕСЯЦ**

Четвертый год издания

*Редколлегия: А. Брагин, Н. Беляев,
А. Головкин, В. Дмитриев, М. Коль-
цов, инж. М. Кристи, инж. К. Купре-
янов, М. Презент, Н. Осинский,
Л. Мандельяну, И. Фельдман, проф.
Е. Чудаков, И. Халепский*

СОДЕРЖАНИЕ

И. ФЕЛЬДМАН. — Автодор отвечает интервентам и вредителям созданием колонны шестиколесных машин.	1
Подготовим тракторы и автомашины к весеннему севу	2
Усилим мощь Красной армии, дадим ей шестиколесные машины.	3
Я. ГОЛЬБЕРГ. — Мировой автотранспорт к началу 1931 г.	6
А. БАЛАШОВ. — Электрическая или механическая помпа вместо вакуум-бачков	8
Инж. А. КОРОСТЕЛИН. — Новейшие изобретения в автоделе	11
Что немецкие мотоциклисты увидели в СССР	15
М. КОЗЛОВ. На фронте автотранспортного строительства	16
Двухколесный автомобиль Винклера	19
Автодорожный экран	22
Страничка курсанта-заочника	24
По письмам рабкоров-автодорожцев	25
Официальная таблица выигрышей 3 разряда 2 автотереи	28

В номере 39 иллюстраций

Центральный Совет Автодора—Москва, Садово-Нудринская, 17: тел. 4-96-15.
РЕДАКЦИЯ: Москва, 6, Страсти. бульв., 11. Тел. 3-31-91; трам. А, 6, 15, 18, 23, 27.
КОНТОРА: Москва, 6, Страстной бул., 11, „Огонек“. Отдел распротр. Тел. 5-51-61.

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

АВТОДОР ОТВЕЧАЕТ ИНТЕРВЕНТАМ И ВРЕДИТЕЛЯМ СОЗДАНИЕМ КОЛОННЫ ШЕСТИКОЛЕСНЫХ МАШИН

ПРОЦЕСС «промпартии», представлявшей собой активную агентуру буржуазных кругов, мечтавших дено и ношно о сокрушении и гибели советской власти, нанес жестокий удар поджигателям войны и интервентам, собравшимся в 1930 г. триумфально въехать в Москву.

Пуанкаре и его адъютанты из «Торгпрома» — господа Рябушинские, Лианозовы, Третьяковы и Нобели сильно просчитались: Советский Союз благополучно встретил 1931 г., а основные кадры вредителей — «живые силы» контрреволюции внутри страны—оказались разгромленными и разбитыми наголову.

Великая историческая стройка продолжается с неослабной энергией. Пятилетка, несмотря на гнуснейшее вредительство Рамзиных, Ларичевых, Калининских и их соратников, осуществляется с полным, совершенно исключительным успехом.

Карта интервенции, на которую с надеждой делал ставку французский генеральный штаб, сегодня бита.

Значит ли это, что угроза войны стала менее реальной? Значит ли это, что мы можем сколько-нибудь ослабить внимание к вопросам обороны? — Отнюдь нет.

Наоборот, процесс «промпартии» еще раз наглядно показал трудящимся Советского Союза и всего мира, что подготовка войны против СССР вступила в решающую фазу, приняла такие осязательные формы, что требуется величайшая осторожность и бдительность с нашей стороны.

Вопросы обороны страны выступают сейчас на передний план.

— Больше внимания тому, что происходит по ту сторону наших рубежей.

— Больше классового чутья, настороженности в отношении сомнительных элементов внутри страны.

— Еще напряженнее и упорнее вести работу над осуществлением пятилетнего плана.

— Максимум внимания и сил укреплению обороноспособности Советского Союза.

— вот основные уроки, преподанные нам процессом «промпартии».

Автодор, представляющий собой один из крупнейших отрядов советской общественности, должен сделать необходимые выводы из этого процесса, включившись еще решительней, еще полнее всеми звеньями своей разветвленной организации в дело социалистической индустриализации страны и коллективизации ее сельского хозяйства.

В ответ на преступные замыслы наших врагов, в ответ на подготовку против нас военного нападения Автодор обязан усилить военную работу среди своих членов, —

— введя элементы военной учебы в занятия многочисленных кружков и курсов общества, —

— уделяя особое внимание подготовке шоферов и водителей из среды молодняка призывного возраста и женщин, призванных заменить мужчин в тылу во время войны, —

— энергично развивая кампанию сбора средств на шестиколесные автомобили для Рабоче-Крестьянской Красной армии и

— прилагая все меры к тому, чтобы поставить массовое серийное производство этих машин на наших автозаводах в кратчайший срок.

Первая колонна шестиколесных автомобилей должна быть сдана боевому отряду Красной армии — доблестной Особой Краснознаменной Дальне-Восточной армии к 13-й годовщине РККА!

И. Фельдман.

ПОДГОТОВИМ ТРАКТОРЫ И АВТОМАШИНЫ КО ВТОРОЙ БОЛЬШЕВИСТСКОЙ ВЕСНЕ!

КОМИТЕТ содействия строительству крупных зерносовхозов за подписью М. И. Калинина обратился ко всей советской общественности с призывом помочь зерносовхозам встретить весенний сев в полном боевом техническом вооружении.

Этот призыв, обращенный ко всей нашей стране, должен вызвать особенный отклик у автодоровской общественности, начертавшей на своем знамени «содействие автомобилизации и тракторизации страны».

Уже в 1930 году ряд автодоровских организаций оказывал помощь зерносовхозам и колхозам в их работе, выделив специальные бригады по ремонту тракторов и по проверке готовности автотракторных парков к посевной и уборочной кампаниям второго года пятилетки. Но эта работа носила случайный, неорганизованный, кустарный характер. В этой, по существу говоря, одной из самых боевых автодоровских кампаний, автодорцы не играли роли актива, застрельщиков, вдохновителей, и автодоровский опыт, энергия, выучка, — то, что общество имело в своем активе, на своих курсах, в своих коллективах, — далеко не нашли того применения и размаха, на который можно было рассчитывать.

В 1931 г. такое положение не может быть терпимо. В третьем году пятилетки, в год величайших темпов, когда идеи, призвавшие Автодор к жизни, реализуются все шире и охватывают все новые и новые базы, автодоровская общественность должна идти во главе ударных кампаний, связанных с применением автомобиля и трактора. Автодоровская общественность должна в этих боевых кампаниях вооружиться первой и, выходя на передовые позиции, увлекать за собой все другие общественные организации, для которых автомобиль и трактор не являются непосредственным объектом работы.

Каждый автодоровский коллектив, каждое отделение и все общество в целом должны не только взять под общественный контроль ремонтную кампанию, но и мобилизовать все квалифицированные силы для проведения ремонтной кампании.

Центральный Совет общества предлагает всем организациям:

1. Создать немедленно при республиканских, краевых, районных отделениях Автодора и при коллективах Автодора на заводских предприятиях и при совхозах специальные

штабы по ремонту тракторов и автомашин.

2. Штабы организуют ударные бригады по ремонту автотракторного парка, совхозов, МТС и направляют их в ближайšie пункты для непосредственной работы.

3. Штабы обязаны следить за состоянием автотракторных парков, за ходом ремонта и снабжением запасными частями.

4. Штабы обязаны руководить работой ударных бригад, повышая удельный вес их работы и пополняя их ряды свежими силами из широкого автодоровского актива как предприятий, так и других общественных организаций.

5. Штабы должны работать по строго выработанному плану, обсуждаемому активом. Отдельные стороны этой большой работы (ремонт, запасные части, люди, связь с организациями и предприятиями, проверка исполнения и т. д.), должны иметь персонально ответственных лиц, которые периодически отчитываются перед активом.

6. Широкая волна ударничества и социалистического соревнования между коллективами и отделениями Автодора должна выявить энергию и активность передовых коллективов, которые будут примером для других.

7. Особая ответственность в проведении кампании ремонта падает на заводы и мастерские, которые занимаются изготовлением запасных тракторных частей. Коллективы Автодора при этих предприятиях, их штабы должны проявить особую бдительность по выполнению и перевыполнению заказов на запасные части, по скорейшему их продвижению и отгрузке, помня, что весь ход кампании по ремонту в огромной степени зависит от своевременного поступления запасных частей.

Центральный Совет Автодора будет судить по результатам этой важнейшей кампании об активности и работоспособности своих отделений. Центральный Совет подчеркивает, что от гибкости автодоровских организаций будет в значительной степени зависеть успех сева и уборки урожая третьего года пятилетки.

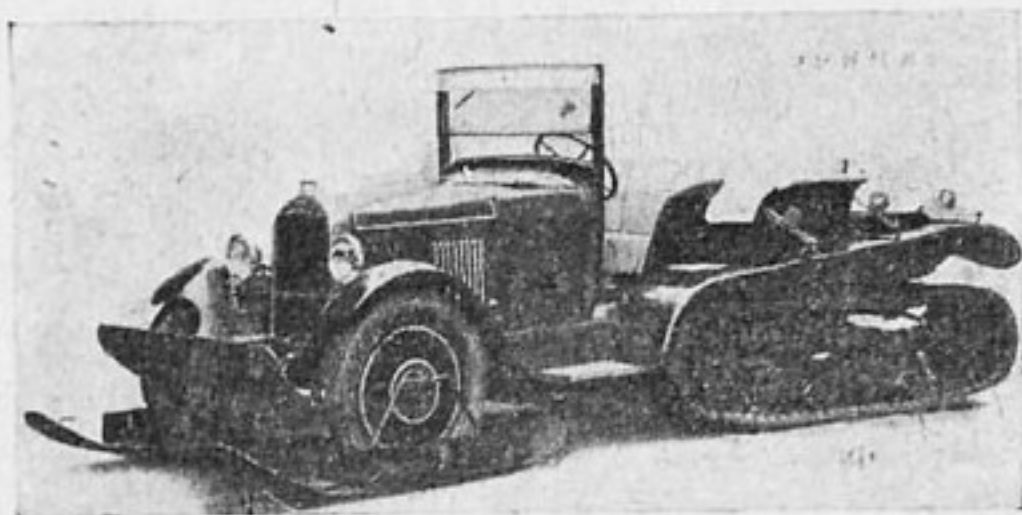
Каждое отделение и коллектив Автодора должны поставить себе задачей с честью выдержать это серьезнейшее и ответственнейшее испытание.

Автодорцы! Колонны машин ждут вашей помощи. Вы обязаны влить в этих стальных коней свежие силы, сделать их способными к действию, чтобы они могли выполнить боевые задания самого ответственного третьего года пятилетки!

**БЕСПОЩАДНО РАЗОБЛАЧАЙТЕ ОПОРТУНИСТОВ, СРЫВАЮЩИХ ВО-
ОРУЖЕНИЕ СЕВА МАШИНАМИ.**

ОТРЕМОНТИРУЕМ ВСЬ ТРАКТОРНЫЙ ПАРК!

УСИЛИМ МОЩЬ КРАСНОЙ АРМИИ, ДАДИМ ЕЙ ШЕСТИКОЛЕСНЫЕ МАШИНЫ!



Вездеходная гусеничная машина «Ситроен-Кегресс», поставленная на лыжи для передвижения по глубокому снегу

ПОРА, НАКОНЕЦ, РАСКАЧАТЬСЯ

АВТОДОРОВСКИЕ организации на местах, к сожалению, не явились пока энергичными, активными застрельщиками кампании по сбору средств в фонд шестиколесных машин для Красной армии.

Автодоровские организации еще не раскачались и не мобилизовали внимания общественности вокруг этого вопроса.

Центральный Совет Автодора и комитет по сбору средств установил для каждой республиканской, краевой и областной организации ориентировочную контрольную цифру, но ни одна организация не сообщила, выполняется ли эта контрольная цифра.

Крымская организация в пример другим контрольную цифру ЦС встретила встречным промфинпланом, приняв ее к выполнению с превышением на 80 проц. Установили контрольные цифры по районам и приступили к активному сбору средств, применяя методы социалистического соревнования между районами.

Средне-Волжское краевое отделение организовало 3 субботника, давшие 231 руб., провело два вечера с лотерей, выпустило значки, разослав их всем организациям. Контрольную цифру ЦС в 10 тыс. руб. обещают выполнить с превышением.

Ленинградский областной отдел решил провести автодоровские субботники на всех предприятиях, организовать ряд концертов, но насколько эти решения претворены в жизнь и что они дали — нам пока неизвестно. Между коллективами и районами сбор средств идет в порядке социалистического соревнования, проводятся субботники по пере-

возке автодоровцами на машинах Автодора различных грузов, и все средства, выручаемые этим путем, вносятся в фонд шестиколесных машин. Практикуется сбор средств по подписным листам.

По Нижегородскому краю за последнее время собрано 1500 руб.

Центрально-Черноземный областной отдел перевел 1100 руб., собранных на шестиколесные автомобили.

Товарищи из Н.-Новгорода и ЦЧО, к сожалению, не делятся опытом своей работы. Нижне-волжское краевое отделение сосредоточило свое внимание (как и вообще во всей автодоровской работе) только на городе Саратове, не принимает мер к включению в эту важную работу всей краевой организации. В свое время краевой отдел установил контрольную цифру в 50 тыс. руб., теперь же ЦС дал им 10 тыс. руб., и, несмотря на преуменьшенную цифру, собрано всего 978 руб. В эту сумму входят средства, ранее собранные. Фактически кампания на Нижней Волге не развернулась.

Упорно молчат остальные организации, в том числе и... Москва. Несмотря на благоприятные условия, Автодор в красной столице не работает должными методами и темпами.

Говоря же об Автодоре в целом, надо сказать, что дисциплина еще недостаточно твердая, нет четкого выполнения директив ЦС даже в такой важной кампании, как кампания сбора средств в фонд шестиколесных машин для Красной армии.

Центральный Совет в письме от 29 октября требовал 1 и 15 каждого месяца присылать сводки о ходе кампании. 24 ноября он обращал

внимание мест, что организации не учитывают колоссального значения успешного проведения этой кампании и, наконец, в телеграмме 5 декабря требовал немедленно переводить собираемые средства для обеспечения заказа на машины. Несмотря на это, места, за исключением двух-трех организаций, упорно молчат.

Пора раскочкаться. Пора уяснить, какой важный экзамен держит организация в целом, выполняя поставленную перед ней бое-

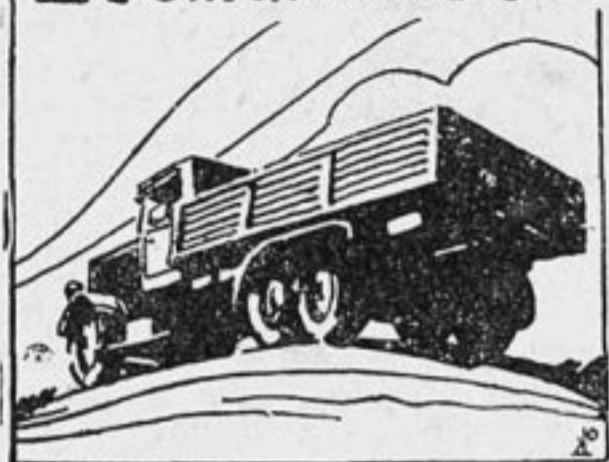
вую задачу — в XIII годовщину РККА первый отряд шестиколесных машин передать ОКДВА.

Дружно за работу! Усилим боевую дисциплину в наших рядах!

В ответ интервентам и поджигателям войны против Советского Союза будем крепить техническую мощь Красной армии, создадим колонны шестиколесных машин имени Автодора.

Автодоровец

Шестиколесные машины — Красной Армии!



ВНОСЯТ В ФОНД ПОСТРОЙКИ:

Коллектив больных и сотрудников 5 отделения I Коммунистического госпиталя (Москва) вносит 25 р. 54 к.

Коллектив Автодора ст. Сейтлер (Крым) вносит 7 р. 35 к.

Коллектив Автодора центрального железнодорожного рабочего кооператива (Алма-Ата) вносит 20 р. и вызывает все коллективы города.

Ячейка ВКП (б) Желябовского сельсовета вносит 70 р. 27 к. и сообщает, что сбор еще продолжается.

Коллектив Автодора Крымдортранса вносит 43 руб. 10 коп. и вызывает все коллективы областных дортрансов.

Коллектив Автодора ЦРК (Барнаул) вносит 4 руб. 25 коп.

Павловское районное отделение Автодора вносит 532 руб. — собранные по подписным листам

С Автодора Грузии вносит 100 руб. и вызывает все отделения и коллективы Грузавтодора.

Президиум ЦК пицевиков в ответ на письмо Центрального Совета Автодора о сборе средств на шестиколесные машины вносит целевой взнос в размере 1 000 руб. из средств ЦК и поручает оргсектору и редакции «Пищевик» немедленно развернуть соответствующую работу среди членов союза.

Коллектив Автодора в Гамбурге вносит 250 руб. 15 коп.

Котельничское отделение Автодора вносит 30 руб.

Коллектив технической части Ижевского завода вносит 24 руб. 40 к.

Серпуховское отделение Автодора вносит 288 руб. 82 коп.

Ниже-Волжское отделение Автодора вносит 704 руб. 25 коп.

Ильинский коллектив Автодора (Раменского района) вносит 20 руб.

Северо-Кавказское отделение Автодора вносит 250 руб.

Крымское отделение Автодора вносит 158 руб.

Коллектив Автодора при майкопской окружной конторе Госстраха вносит 95 руб.

Автотранспортная кооперативная артель «Автогруз» вносит 150 руб.

Западное отделение Автодора вносит 55 руб. 73 коп.

Уральское отделение Автодора вносит 622 руб. 93 коп.

Благовещенское отделение Автодора вносит 79 руб. 08 коп.

Автосекция г. Краснодара вносит 21 руб.

Тов. Чумаков вносит 1 руб.

Коллектив саратовского домзака вносит 4 руб. 25 коп.

Черноморское отделение Автодора вносит 1 500 руб.

Севастопольское отделение Автодора вносит 50 руб.

Коллектив Северо-Кавказской ж. д. вносит 721 руб. 74 коп.

Нижегородский крайсовет Автодора вносит в дополнение к ранее внесенным 1 500 руб.

Сотрудники Центрального Совета Автодора дополнительно вносят 257 руб. 23 коп.

Всего с начала кампании поступило 28 676 руб. 70 коп. и 17 центов.

МЕТАЛЛИСТЫ ГОТОВЯТ КОЛОННУ ШЕСТИКОЛЕСНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

В СВЯЗИ с призывом Центрального Совета Автодора и газеты «Труд» о сборе средств на постройку шестиколесных машин для ОКДВА Центральный комитет металлистов обратился ко всем членам союза с призывом принять самое активное участие в этой кампании.

— Только широкая рабочая общественность при помощи единого плана военной работы под руководством Автодора сможет создать свои трехосные машины.

Центральный комитет призывает всех металлистов к тринадцатой годовщине Красной армии передать ОКДВА автомобильную колонну имени X съезда ВСРМ, который открывается в феврале 1931 г.

На целом ряде предприятий, в частности на ленинградском заводе им. Марти, на «Красном Треугольнике» и др., обращение ЦК ВСРМ уже встретило практический отклик в виде первых взносов, организации выставок моторизации Красной армии и т. д.

ПРОВЕРЯЕМ УЧАСТИЕ ПРОФСОЮЗОВ в СБОРЕ СРЕДСТВ на ТРЕХОСКИ

ПОДВОДЯ итоги участия московских и ленинградских автодоровцев в осенних маневрах Красной армии, президиум Центрального Совета Автодора принял решение — передать стоящей на страже советских границ Особой Краснознаменной Дальне-Восточной армии первый отряд шестиколесных машин имени Автодора.

Чтобы вовлечь в эту кампанию широкие массы трудящихся, объединяемые профессиональными союзами, Центральный Совет и его комитет по сбору средств обратились 20 ноября со специальным письмом ко всем центральным комитетам профсоюзов с просьбой принять активное участие в сборе средств на шестиколесные машины.

Прошло достаточное количество времени. Центральные комитеты упорно молчали. Это обстоятельство создало опасение, что профсоюзные организации, повидимому, не с должным вниманием отнеслись к этой кампании.

Центральный Совет решил организовать специальную бригаду, чтобы проверить, как центральные комитеты профсоюзов отнеслись к обращению Автодора и комитета по сбору средств.

Сформированная из 13 человек бригада 7 декабря начала работу.

Что мы видели в центральных комитетах профсоюзов? Как штабы профсоюзов отнеслись к нашему обращению?

В ЦК металлистов, ЦК медсантруд, ЦК кожевников, ЦК текстильщиков, ЦК строителей члены бригады не нашли даже обращения, всем им пришлось оставить копии писем.

В ЦК металлистов, строителей и медсантруд обещали, что с их стороны будут приняты меры, будут даны указания местам, в печатных органах будет освещено значение шестиколесных машин для Красной армии и открыт сбор средств, при чем из средств ЦК будут сделаны взносы.

В ЦК текстильщиков и горняков никого из ответственных работников не было и члены бригады вели переговоры с машинисткой, а у горняков — с управделами, которые, конечно, ничего не могли обещать.

С интересным фактом столкнулся член нашей бригады тов. Бенштейн в ЦК коммунальников, где он беседовал с ответственным работником ЦК. Этот работник считает обращение неверным, спрашивает — почему обратились «не по инстанции», «почему перескочили ВЦСПС»? Дальше он стал ссылаться на «объективные» причины.

В ЦК сахарников все члены правления... в командировке. Товарищ, который мог бы дать объяснения по интересовавшим нас вопросам, болен, и где обращение — никто не знает.

ЦК печатников и бумажников постановили внести в фонд по 500 р., обещали дать соответствующие указания ме-

стам об оказании помощи организациям Автодора.

Интересное предложение выдвинул ЦК швейников. Кроме директив местам и привлечения своей печати, он выдвигает предложение — все остатки от смет 1930 г. передать в фонд шестиколесных машин для Красной армии. Обещали, что внесут также этот вопрос на всесоюзное совещание ударников.

Целый ряд центральных комитетов — местного транспорта, сотворгслужащих, связи — обещали включиться в эту кампанию.

В ЦК водителей секретарь союза возмущен тем, что аппарат ЦК задержал решение этого вопроса до момента прихода бригады.

Вернувшийся из командировки председатель союза химиков т. Юревич возмущен, что по линии президиума ЦК ничего не было сделано в связи с обращением Центрального Совета.

Он обещал, что союз химиков примет горячее участие в кампании. С выдвинутым бригадой предложением «обеспечить машины резиной», т. Юревич согласился, заверив, что химики это предложение с честью выполнят.

В ЦК рабис секретарь союза ничего не знал об обращении. Там не сделали ничего ни для привлечения работников искусств к участию в кампании, ни для привлечения театров к пропаганде кампании и значения шестиколесных машин для Красной армии. Секретарь союза т. Алексеев обещал исправить это ненормальное явление и включиться в кампанию по укреплению боеспособности Красной армии.

ЦК железнодорожников обещал помочь «вообще».

Бригада, обсудив итоги похода, устроила беседу в редакции «Труда». Обращение и



Перевозка орудий в немецкой армии на грузовиках

просьбу бригады включиться в эту кампанию газета встретила охотно и горячо откликнулась, освещая ход кампании на своих страницах. Кроме этого, редакция внесла целевой взнос в 500 р. и вызвала включиться в эту кампанию редакции других газет.

Н. Г.

МИРОВОЙ АВТОТРАНСПОРТ к НАЧАЛУ 1931 года.

РАЗВИТИЕ мирового автотранспорта к началу 1931 г. проходит под знаком хозяйственной депрессии в главнейших странах широкого применения и производства автомобилей: САСШ, Англии, Канаде, Франции и Германии.

Мировой хозяйственный кризис вызвал сокращение производства автомобилей в САСШ более чем на 39 проц. В САСШ за первые 10 месяцев 1930 г. было выпущено 3 072 000 пассажирских и грузовых автомобилей вместо 5 020 000 автомашин за соответствующие 10 месяцев 1929 г. В других странах, производящих автомобили, выпуск машин также сократился в среднем на 10—30 проц. В общем, следует отметить, что мировое производство автомобилей в 1930 г. уменьшилось на 31 проц.

Соответствующим образом сократился и экспорт готовых автомобилей и автомобильных частей из САСШ. В меньшей степени кризис отразился на внешней торговле автомобилями в других странах. Например, французский экспорт автомобилей дает сокращение приблизительно на 20 — 25 проц., английский экспорт показывает уменьшение на 25 проц. В свою очередь и ввоз автомобилей в отдельных странах, как, например, Англии, дает уменьшение, хотя в других странах (Франция, Италия) он показывает увеличение.

Подобное экономическое положение неизбежно должно отразиться на росте и масштабе применения автомобилей в отдельных странах.

По всей вероятности, в Сев.-Амер. Соедин. Штатах амортизация машин приобретает несколько замедленный характер, что позволит к началу 1931 г. удержать уровень автомашин на высоте 27 млн. автомобилей, из которых 3 600 тыс. будут приходиться на грузовые машины и 23 400 тыс. на легковые машины. Автобусный парк САСШ удержится на уровне 90 — 95 тыс., при чем рост автобусов пойдет по хозяйствам железных дорог и трамвайных предприятий.



Автомобильное движение на улицах Берлина

Канадский автотранспорт достигнет 1.100 тыс. легковых автомобилей и 165 тыс. грузовых автомобилей и автобусов.

Как в САСШ, так и в Канаде мотоциклы будут и дальше играть незначительную роль.

Сельское хозяйство в этих странах для удешевления транспортных расходов будет продолжать расширение автомобилизации своего транспорта. В сельском хозяйстве САСШ на 1 января 1931 г. будет находиться около 5.900 тыс. автомобилей (из них 850 тыс. грузовых и 5 050 тыс. легковых). Под влиянием продолжающейся автомобилизации сельскохозяйственного транспорта гужевого транспорт даст дальнейшее сокращение, снизившись в САСШ до 13 млн. лошадей.

В Англии прирост автомобилей за 1930 г. достигнет 130 тыс. машин, из которых 100 тыс. приходится на легковые автомобили, 25 тыс. — на грузовые автомобили, остальные 5 тыс. — на наемные автомобили общего пользования и другие автомашины. В общем, на 1 января 1931 года в Англии можно считать 1 600 тыс. автомобилей.

Франция, по всей вероятности, сохранит темп прироста и доведет свой автотранспорт до 1 400 тыс. единиц, из которых 1 млн. будет приходиться на легковые автомобили и 400 тыс. на грузовые.

Автотранспорт в Германии к началу 1931 г. будет состоять из 540 тыс. легковых автомобилей, 165 тыс. грузовиков, 440 тыс. сильных мотоциклов и 350 тыс. маломощных мотоциклов.

Мотоциклетный парк составит значительную величину и в Англии, где он достигнет 750 тыс. машин.

Италия, Испания, Бельгия, Швеция, Дания дают увеличение автотранспорта приблизительно на 15 — 25 проц.

Из всеевропейских стран значительное увеличение автомобильного парка показывают Австралия, Новая Зеландия, Аргентина, Бразилия и Южно-Африканский Союз.

Мотоциклы находят широкое применение в Швеции, Италии и Австралии.

1931 г. будет характеризоваться дальнейшим ростом автотранспорта общего пользования как в области пассажирских, так и грузовых перевозок; значительную роль в этом сыграют железные дороги и трамвайные предприятия, все более расширяющие свой автомобильный парк и все более обеспечивающие тесную связь с автотранспортными предприятиями.

1931 г. значительно расширит применение тягачей, дизельных автомобилей, автобусов с верхним подвесным кабелем, пневматиков на грузовиках и пр.

В результате всех количественных изменений автопарка отдельных стран, мировой автотранспорт к началу 1931 г.

достигнет 37 млн. автомобилей и приблизительно 3 млн. мотоциклов. Если принять среднюю мощность автомобиля в 15 л. с., то весь мировой автопарк (не считая мотоциклов) должен развивать мощность в 555 млн. л. с., что равновелико 825 млн. лошадям.

Весь же гужевой транспорт (принимая во внимание лошадей и не включая мулов, ослов, волов и т. п.) равняется на земном шаре 100 млн. единиц.

По отдельным годам рост мирового автотранспорта за период 1895 — 1931 гг. выражается в следующих цифрах.

Г о д	Количество	Г о д	Количество
1895	400	1/1—1924	18 238 408
1900	11 000	» 1925	21 374 506
1908	290 000	» 1926	24 452 267
1914	1 836 000	» 1927	27 527 238
1/1—1921	10 922 278	» 1928	29 638 535
» 1922	12 588 949	» 1929	31 851 790
» 1923	14 743 468	» 1930	34 879 323
		» 1931	37 000 000

Рост автотранспорта в 1931 г. приведет к дальнейшему сужению масштаба работы железных дорог и трамвайных предприятий.

Рост автомобильного транспорта одновременно сопровождается расширением и улучшением дорожной сети. В этом направлении заметное влияние оказал переживаемый отдельными странами хозяйственный кризис, приведший к острой безработице и заставивший отдельные государства использовать безработных на значительно расширившихся общественных работах, в том числе и дорожно-строительных. С другой стороны, рост автотранспорта и поступающих с него доходов в виде налогового обложения послужил также источником усиленного дорожного строительства.

О значительных размерах налоговых доходов с автомобилей, поступающих на строитель-

ство дорог, можно судить хотя бы по следующим цифрам.

За 1929 г. доходы от налогового обложения автомобилей в Сев.-Ам. Соед. Штатах выразились в 1850 млн. руб., в Англии этот доход составил около 360 млн. руб., во Франции — около 280 млн. руб., в Германии — около 90 млн. руб. и в Канаде — около 63 млн. руб.

Согласно позднейшим сведениям вся мировая дорожная сеть достигла протяжения в 12 489 006 км, из них на долг. Америки приходится 5 963 829 км, Европы — 3 920 702 км, Азии — 1 622 422 км, Австралии — 561 381 км и Африки — 420 672 км.

Из этой сети на грунтовые обыкновенные дороги приходится 6 077 269 км, в том числе в Америке — 4 423 934 км, в Азии — 926 221 км, в Европе — 1 292 957 км, в Австралии — 427 218 км, в Африке — 206 939 км.

Улучшение дорожной сети и организация связанных с ней ремонтно-снабжающих баз привели к созданию правильно действующей автодорожной сети, охватывающей всю Западную Европу, САСШ, Сев. и Южную Африку и частично Азию, Южную Америку и Австралию.

Что касается СССР, то 1931 г. является переломным для автохозяйства республики, так как к 1931 г. автопарк СССР показывает удвоение, увеличившись с 33 тыс. автомашин, приблизительно, до 65—70 тыс. машин. Кроме того, благодаря созданию централизованного автотранспорта, СССР по размеру своих автотранспортных грузовых предприятий займет одно из первых мест среди подобных предприятий Европы и Америки.

В связи с пуском в конце 1931 г. Нижегородского автозавода и реконструкцией Ярославского завода и завода АМО, СССР по производственной мощности займет одно из первых мест, вступив в первую пятерку стран широкого производства автомобилей, а именно: САСШ, Канада, Англия, Франция, Германия.

Я. Гольберг

От редакции. В следующем номере будут подробно освещены контрольные цифры на 1931 г. по автомобильному и дорожному делу в СССР.

ЗАПАДНО-СИБИРСКИЙ ОТДЕЛ АВТОДОРА АКТИВНО УЧАСТВУЕТ В СБОРЕ СРЕДСТВ на ТРЕХОСКИ

НА ДИРЕКТИВУ Центрального Совета Автодора о сборе средств на шестиколесные машины для Особой Краснознаменной Дальневосточной армии одним из первых горячо откликнулся Западно-Сибирский краевой отдел.

Отдел правильно понял сбор средств на шестиколесные автомашины как большую общественно-политическую кампанию.

Всем районным отделениям даны указания об участии в сборе средств и намечены порайонные контрольные цифры.

Отдел установил разверстку в 75 тыс. руб., превысив встречным планом задания Централь-

ного Совета на 65 тыс., и считает, что эту сумму он, безусловно, выполнит. При обследовании районов и выездах на места, особое внимание обращается на сбор средств. Широко используется вся автодорожская общественность, курсы шоферов, учащиеся автодорожных техникумов и печать для организации сбора средств.

С командованием округа ведутся переговоры о широком участии красноармейской массы в сборе средств путем организации специальных субботников.

ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ или МЕХАНИЧЕСКАЯ БЕНЗИНОВАЯ ПОМПА ВМЕСТО ВАКУУМ-БАЧКОВ

В НАСТОЯЩЕЕ время в автостроении намечается стремление устанавливать на автомобилях механические или электрические бензиновые помпы вместо вакуум-бачков.

Мы приводим описание электрической помпы, которую выпустила после нескольких лет опытов фирма «Текалемит», и нового бензинового насоса, заимствуя описания из иностранных журналов. Конструкция обоих приборов довольно проста и остроумна.

Одно из требований, предъявляемых к электрическим помпам, заключается в том, чтобы бензин не соприкасался с механическими или электрическими частями помпы для избежания пожара, от искры, могущей получиться при прохождении тока. В описываемой помпе это условие соблюдается полностью.

На рис. 1 показана электрическая помпа в разрезе. Помпа состоит из корпуса (4), в котором движется поршень (3). Хвостовая часть поршня непосредственно соединяется с магнитом (1); пружина (2) сжимает поршень вместе с магнитом книзу. Верхняя часть корпуса помпы соединяется трубочкой с резервуаром бензина. При поступлении в помпу бензин проходит через очиститель (6), показанный на рис. 2, представляющем общий вид электропомпы вместе с фильтром.

Очиститель состоит из стеклянного сосуда, открытого в верхней части, где помещен фильтр. Поступающий из резервуара бензин проходит в нижнюю часть сосуда, поднимается

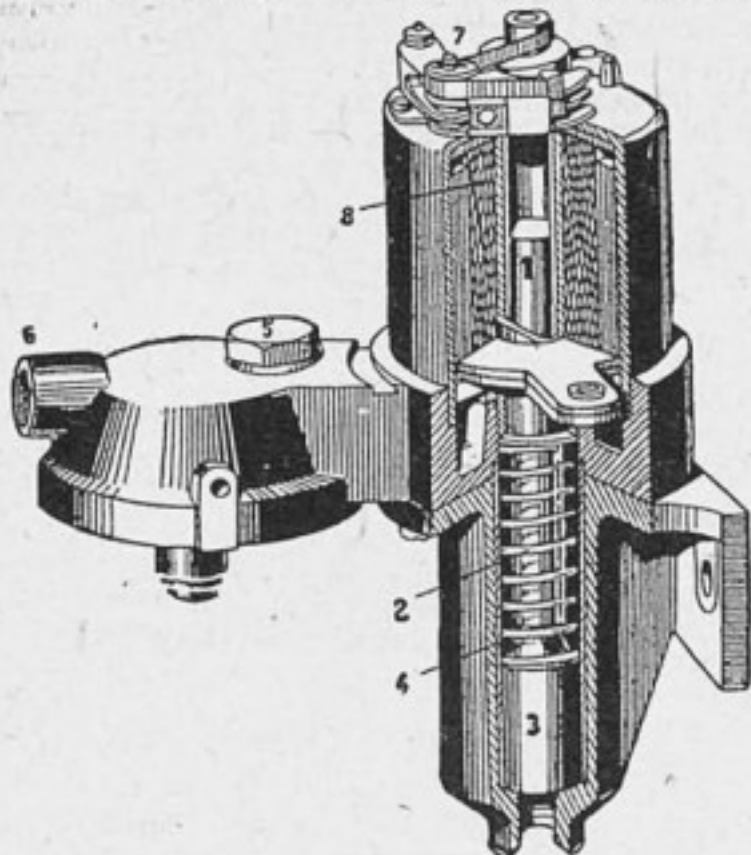


Рис. 1. Электрическая помпа «Текалемит» в разрезе

вверх и через фильтр и канал, запираемый пробкой (5), попадает в помпу-насос.

Отвод бензина от насоса производится в нижней его части. Магнит (1) движется в латунной трубке, совершенно закрытой в своей

верхней части и образующей вместе с телом насоса (4) одно целое; в это же пространство протекает бензин. Вокруг латунной трубки, служащей направляющей для магнита, намотана ка-

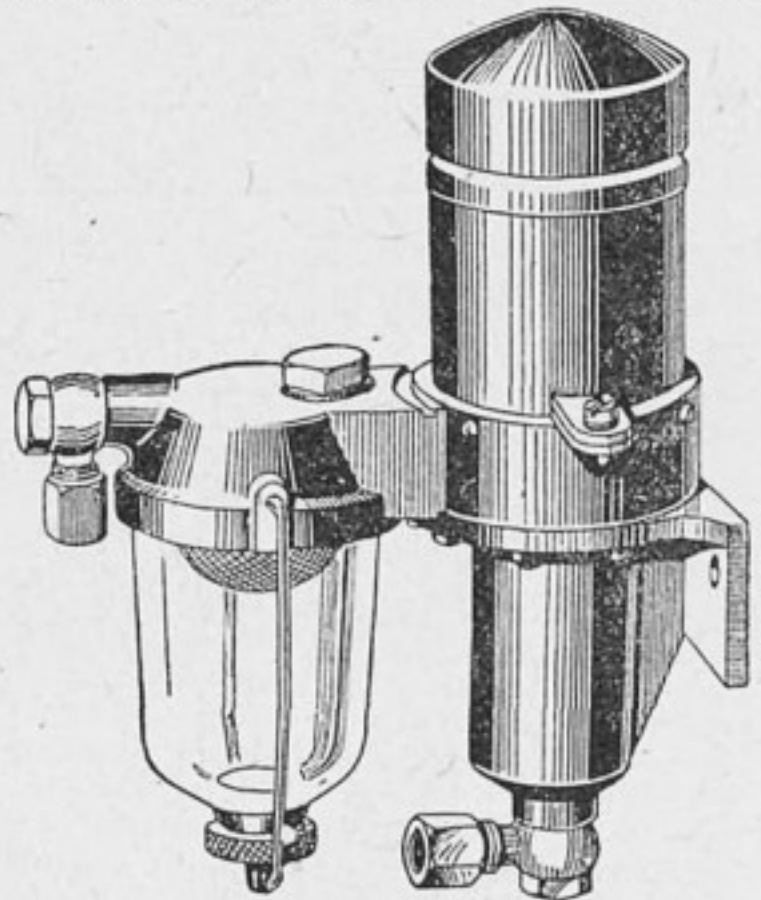


Рис. 2. Электропомпа «Текалемит» с фильтром

тушка, образующая соленоид, питаемый электрическим током от аккумуляторной батареи автомобиля. Катушка связана с прерывателем (7), расположенным в верхней части насоса; этот механизм, схожий с прерывателем тока, имеющимся в магнето, в нужный момент прерывает электрический ток. Поршень (3) сделан полым внутри; внутренняя полость в верхней части закрывается клапанчиком, не видимым на рисунке, а в нижней части соединяется с корпусом насоса отверстием (4), хорошо видимым на рис. 1. Благодаря этому клапанчику при ходе поршня вверх бензин наполняет цилиндр насоса, проходящий через поршень, при движении же поршня вниз клапанчик закрывается и бензин направляется поршнем к карбюратору.

Действие насоса таково: когда прерыватель (7) замыкает ток (нормальное положение), то электрический ток проходит через соленоид (8), который втягивает в себя магнит (1), а следовательно, поднимает поршень, сжимающий при этом пружину (2). Когда поршень с магнитом достигает крайнего верхнего положения, то магнит механически действует на прерыватель, который в этот момент размыкает ток, тогда поршень и магнит под действием силы тяжести и пружины (2) опускаются. В этот же момент клапанчик закрывается, и бензин, заполняющий пространство под поршнем, гонится к карбюратору. Подача бензина совершается почти под постоянным давлением, в зависимости от уровня его в поплавковой камере

При ходе поршня вниз из фильтра поступает в насос новая порция бензина.

Когда поршень приходит в нижнее положение, связь магнита с прерывателем прекращается; последний замыкает ток, под действием которого магнит с поршнем поднимается, и весь описанный процесс возобновляется.

В то время как ход поршня вниз может в зависимости от потребности карбюратора происходить очень медленно, ход вверх происходит очень быстро.

Электрический ток подводится одним проводом от первичной цепи зажигания лишь при замкнутом выключателе; таким образом при выключении зажигания мотора автоматически прекращается и подача бензина.

Имеющийся при насосе фильтр благодаря стеклянному сосуду позволяет удобно следить за его загрязнением; когда загрязнение произойдет, сосуд легко снимается вместе с фильтром, прочищается и снова устанавливается.

Насосик «Текалемит» устанавливается в любом месте бензинопровода, но по возможности на одном уровне с уровнем бензина в карбюраторе. Монтаж его очень прост, присоединение проводов также не представляет затруднений. Насос не требует ухода и начинает действовать, как только будет включен ток. Если мотор долгое время не работал, то бензинопровод и камера карбюратора могут быть совершенно пустыми, в этом случае в течение нескольких секунд насос делает несколько быстрых ходов, которые прекратятся по наполнении камеры, и тогда можно пускать мотор. Быстрое наполнение камеры карбюратора до пуска в ход мотора является преимуществом, облегчающим пуск.

Расход тока очень незначителен (много менее ампера), так как ток проходит лишь при подъемах поршня, совершаемых очень быстро; в общем, насос потребляет лишь незначительную часть тока, требующегося для зажигания.

Как было указано, очень важно, чтобы бензин не мог соприкоснуться с проводниками тока; в описываемом насосе эта задача разрешена весьма остроумно, так как бензин циркулирует лишь в совершенно закрытой латунной трубке.

Отметим преимущества таких электрических насосов. Они, во-первых, подают бензин под постоянным давлением, зависящим от пружины, возвращающей поршень в нижнее положение; во-вторых, каков бы ни был расход бензина мотором в определенный момент — постоянный уровень в камере карбюратора всегда обеспечен. Последнее преимущество особенно важно для больших современных моторов, расходующих большое количество горючего.

Размеры насоса рассчитаны для питания самых больших автомобильных моторов.

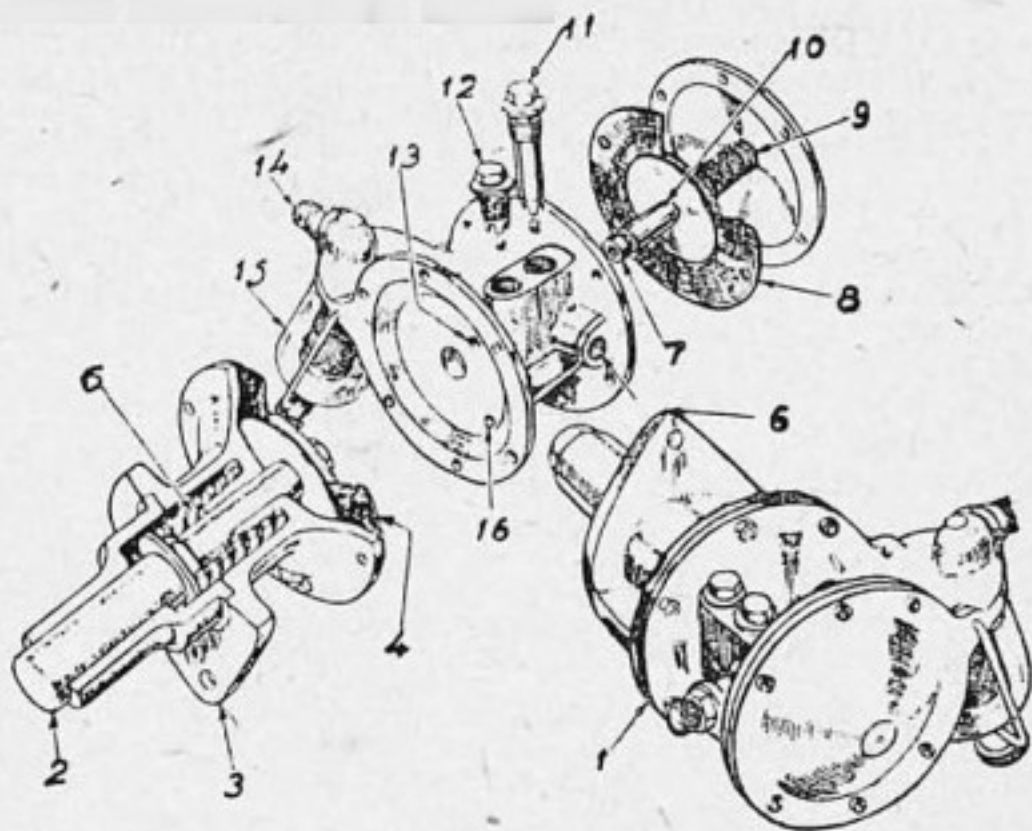


Рис. 3. Составные части нового бензинового насоса и насос в собранном виде

Одна английская фирма после двухлетних опытов выпустила интересный бензиновый насос, который должен подавать бензин из резервуара в карбюратор.

Насос приводится в действие от эксцентрика, насаженного на коленчатый вал, или от какой-нибудь другой части, вращающейся с той же скоростью. Эксцентрик упирается в полый плунжер, который движется в цилиндре, составляющем часть насоса. Размеры цилиндра и плунжера таковы, что подходят к любым двигателям.

На рисунке 3 показан этот насос в собранном виде и его составные части: 1. Собранный насос. 2. Плунжер насоса. 3. Фланец для крепления насоса. 4. Диафрагма. 5. Плунжерная пружина. 6. Магнетательный насос к карбюратору. 7. Контрольный плунжер. 8. Контрольная диафрагма. 9. Контрольная пружина. 10. Отверстия для прохода бензина. 11. Магнетательный шаровой клапан. 12. Всасывающий шаровой клапан. 13. Подводящий канал. 14. Подвод бензина. 15. Фильтр. 16. Подводящий канал.

Плунжер, возвращаемый после рабочего хода назад сильной пружиной, связан непосредственно с диафрагмой, сделанной из специального состава, не разъедаемого бензином, бензолом и другими видами топлива, обычно применяемыми в автомобилях. Диафрагма работает в особой камере, соединенной трубкой с бензиновым баком.

Когда диафрагма движется обратно, то получается разрежение, под действием которого открывается шаровой клапан и горючее засасывается из бака через фильтр в стеклянный резервуар, а из резервуара по кольцеобразному каналу в камеру, где помещена диафрагма. При рабочем ходе плунжера диафрагма гонит горючее по другому каналу через другой шаровой клапан в контрольную камеру и затем в карбюратор.

Если дроссельная заслонка внезапно закрывается, то давление в контрольной камере поднимается, отчего приводится в действие диафрагма, подобная описанной выше. Она соединена с небольшим полым плунжером и когда диафрагма приводится в действие и входит в кольцевой канал, то разобщает насос с фильтром, отчего прекращается подача горючего к насосу. В то же время давлением в контрольной камере закрывается второй шаровой клапан.

В верхней части второго плунжера имеются четыре отверстия, через которые горючее про-

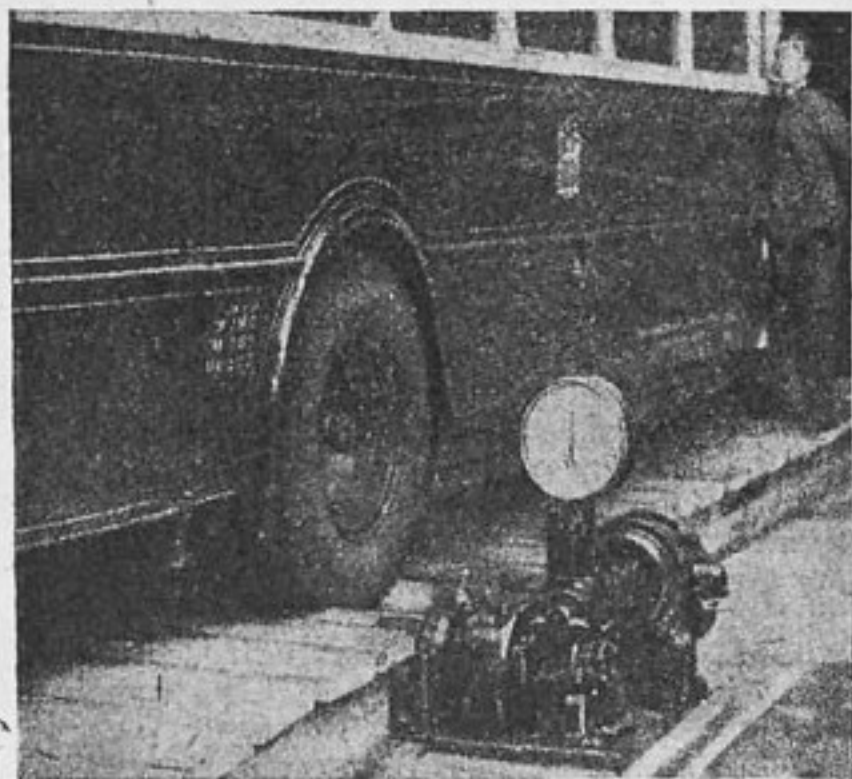
никает внутрь его, и когда он доходит до определенного положения, стекает в стеклянный резервуар. Контрольная диафрагма соединена с пружиной, регулируя которую можно установить желаемый уровень в контрольной камере. Главный и малый плунжеры являются единственными движущимися частями насоса, если не считать диафрагм.

Они были испытаны непрерывно в течение времени, соответствующего покрытию 300 тыс. км при скорости 90 км в час, и оказались в отличном состоянии.

А. Балашов

НОВЫЙ ПРИБОР для ИСПЫТАНИЯ ТОРМОЗОВ

БЕЗОПАСНОСТЬ автомобильного движения прежде всего зависит от правильной работы тормозов автомобиля. Поэтому за последнее время было создано несколько приборов, поз-



Прибор «Бендикс-Коудрей» для испытания работы тормозов на колесах.

воляющих испытывать работу тормозов на каждом колесе.

Один из таких приборов английской системы «Бендикс-Коудрей» представляет известный ин-

терес для применения в крупных автохозяйствах.

Как видно на фото, автомобиль устанавливается колесами на парные ролики, оси которых параллельны; ролики приводятся во вращение отдельными электромоторами и, увлекают установленные на них колеса автомобиля. При торможении автомобильных колес ролики испытывают усилие, которое измеряется пружинным динамометром и отсчитывается на циферблате.

Прибор устанавливается с каждой стороны автомобиля, и если показания не одинаковы, значит, тормоза не отрегулированы. В этих случаях производится регулировка до тех пор, пока показания не совпадут. Если тормозные колодки овальные, то стрелка циферблата колеблется, показывая то большую, то меньшую нагрузку.

Недавно этот прибор испытывался в автобусном гараже Бирмингемской компании. На фото изображено испытание тормозов двухэтажного автобуса с 4 ведущими колесами. Первоначально показания обоих приборов были различны; через несколько минут регулировки тормозов показания приборов стали одинаковыми.

Описанный прибор прост по конструкции, не имеет ни особенно мелких, ни сложных деталей; усилия от роликов передаются динамометру посредством системы рычагов. Ролики могли бы срабатываться, но они сделаны из материала, обеспечивающего долговечную работу. Ролики имеются разных типов для четырех- и шестиколесных автомобилей, а также для машин разного веса.

А. Б.

Приближается весенний дорожно-строительный сезон 1931 г. В 1930 г. планы дорожного строительства недовыполнены, а по линии трудгужповинности — позорный прорыв.

Начиная с ближайших номеров энергичную кампанию за успешное проведение дорожного строительства в 1931 г., редакция обращается ко всем рабкорам и автодоровцам на местах с просьбой присылать материалы о ходе подготовки к строительному сезону и о перестройке автодоровской работы «лицом к дороге».

НОВЕЙШИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ В АВТОДЕЛЕ

САМЫМ интересным изобретением в автоделе за последнее время является двухтактный 4-цилиндровый двигатель Джемса Бюртона с V-образно-расположенными цилиндрами (рис. 1).

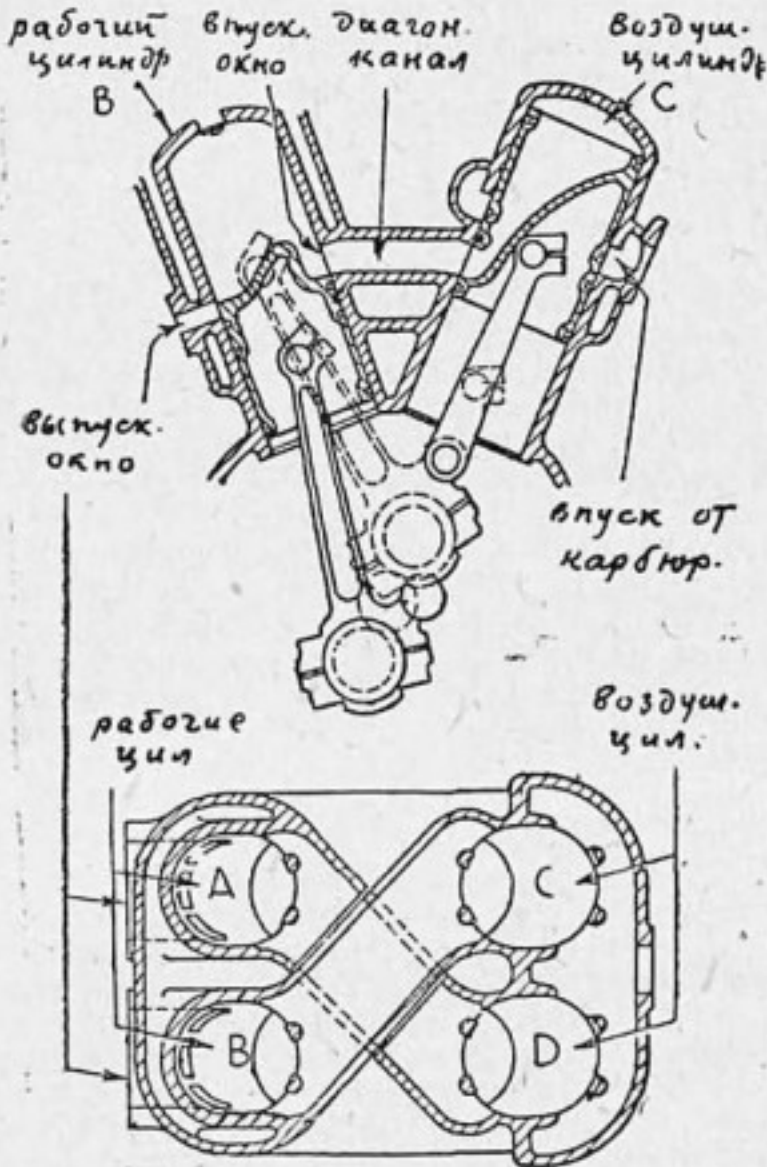


Рис. 1. Новый двухтактный двигатель Бюртона

Первые два цилиндра работают именно как цилиндры двигателя, а другие два, соединенные диагонально с первыми, работают как цилиндры компрессора. Цилиндр А служит насосом для цилиндра D, а цилиндр В служит насосом для цилиндра С. Поршни работают попарно от двухколенчатого вала таким образом, что при верхнем ходе сжатия горючая смесь поступает через диагональные каналы от карбюратора к рабочим цилиндрам, где в тот момент происходит конец рабочего хода.

Поршни воздушных цилиндров имеют необычную конструкцию. Головки у них особым образом скошены для облегчения переброски смеси в рабочие цилиндры при положении их в верхней мертвой точке. Кольца у поршней размещены с таким расчетом, чтобы связь с выпускной трубой от карбюратора

ра к цилиндрам не прерывалась в определенные моменты работы двигателя. Когда у рабочего цилиндра происходит сжатие горючей смеси, у воздушного цилиндра появляется разрежение, вызывающее поступление свежей смеси от карбюратора. В этот момент поршень воздушного цилиндра находится в нижней мертвой точке. Смесь в воздушном цилиндре становится богатой. Под действием расширяющихся газов рабочий поршень идет вниз, а воздушный поршень идет вверх и сжимает свежую смесь. В конце рабочего хода происходит выпуск сгоревших газов. Далее, горючая смесь снова поступает от воздушного цилиндра к рабочему и т. д.

В общем, этот двигатель работает по принципу Дизеля с самовоспламенением горючей смеси, но воздушные цилиндры у него имеют несколько увеличенный объем по сравнению с рабочими цилиндрами для повышения степени сжатия смеси.

Второе интересное изобретение принадлежит Кюрну и относится к методу регулировки температуры смазочной системы двигателя.

Помпа подает масло от картера к нагревателю, прикрепленному к выпускной трубе двигателя (рис. 2). От нагревателя идут две трубки: одна к сборнику радиатора, а другая к подшипникам двигателя. Третья трубка соединяет подшипники с холодильником радиатора, находящегося в термосифонной системе охлаждения. От нагревателя к подшипникам масло идет через пружинный клапан.

При сильном охлаждении масла (например, при долгом нахождении автомобиля на холоде) сопротивление прохождению масла по трубкам сильно возрастает, что вызывает увеличение давления в масляных трубках. Клапан для впуска масла к подшипникам двигателя открывается. Спустя некоторое время масло под действием выпускных газов нагревается и становится более текучим. Давление в трубках падает и вызывает закрытие пружинного клапана. Тогда масло начинает поступать к подшипникам другим путем — через холодильник. Регулируя натяжение пружины в запорном

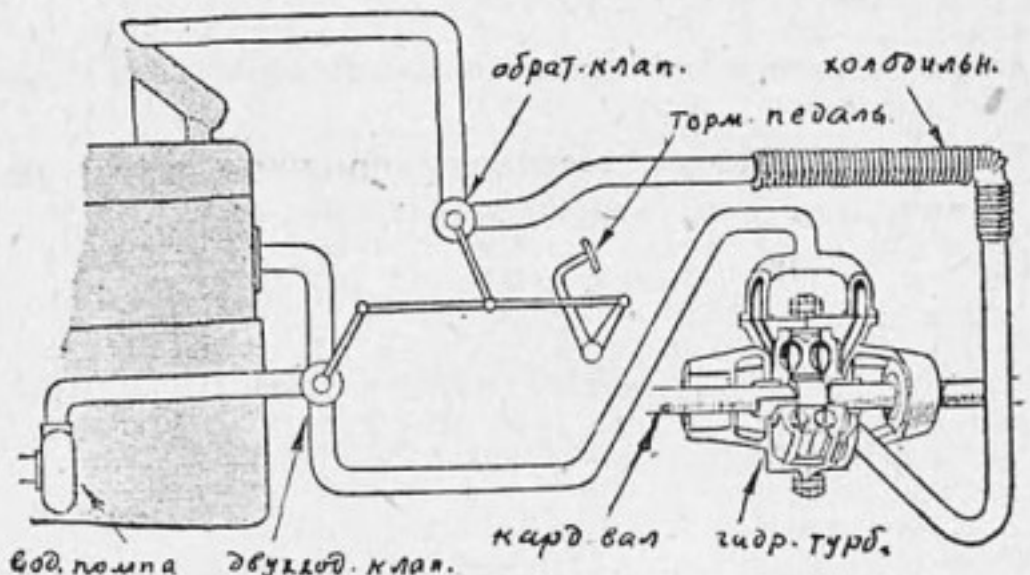


Рис. 2. Система Кюрна для регулировки температуры в двигателе

клапане, можно широко влиять на интенсивность действия всей описываемой системы смазки.

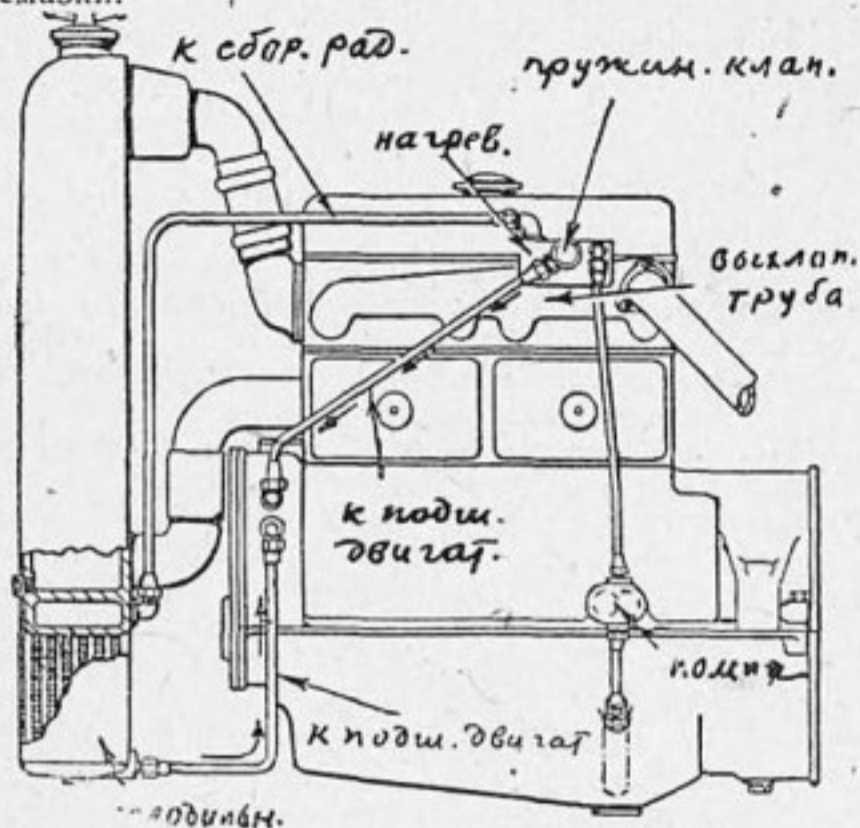


Рис. 3. Новые системы торможения Нурта и Скаммель

Третье изобретение касается системы торможения и запатентовано Нуртом и фирмой Скаммель. Эти тормоза пред-

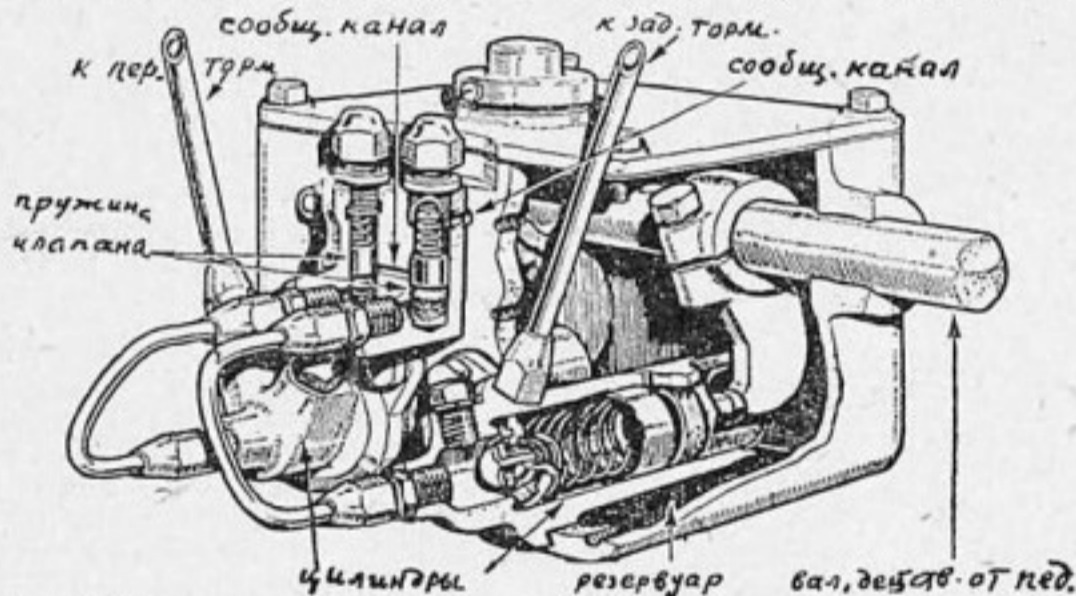


Рис. 4. Система гидравлического торможения инж. Каталена

назначаются главным образом для грузовиков, но они легко могут быть применены и к легковым машинам.

Принцип их работы основан на действии известных динамометров Фрауда, применяемых для испытания двигателей. Они представляют собой гидравлическую турбину (рис. 3), насаженную на карданный вал и заключенную в кожух, сообщающийся с водной системой охлаждения двигателя. Колебания сопротивлений жидкости при ее циркуляции по трубам вызывают и соответствующие изменения в тормозящем действии.

На длине труб имеются два клапана: один клапан разобщает помпу от двигателя, а другой (с обратным ходом) перепускает воду от турбины к нагревателю—к водяной трубе; от головок цилиндров.

В нормальных условиях движения автомобиля вода поступает к турбине через помпу.

В момент торможения шофер отжимает педаль и выключает помпу; тогда вода поступает к турбине уже непосредственно от рубашек цилиндров. Так как разность температур воды в зоне помпы и в зоне цилиндров очень незначительна, то и сопротивление движению воды по трубам также значительно меняется. Возрастающее сопротивление движению воды по трубам и создает тормозящее действие.

Эта система торможения имеет особенное значение для автомобилей, работающих на участках с большими уклонами пути, когда колодки обычных тормозов получают необычайный нагрев. Здесь кинетическая энергия автомобиля превращается в нагрев воды (условно), и потому износ колодок бывает ничтожен.

Следующее изобретение принадлежит известному инженеру Луи Катален, запатентовавшему гидравлическую систему торможения, основанную на попеременном действии от педали двух цилиндров, связанных с передними и задними тормозами автомобиля. В случае аварии в каком-либо месте системы (разрыв трубы, цилиндров и пр.) из действия выйдет только одна пара тормозов, а не вся система.

Эта система автоматически выравнивает силу действия на каждый тормозной барабан, т. е. она полностью сохраняет основное преимущество гидравлического торможения, благодаря наличию сообщающегося канала (рис. 4) и пружинных клапанов.

Когда педаль отжата и тормоза действуют нормально, в каждом цилиндре возникает достаточное давление для открытия клапанов и сохранения связи между ними (через канал) и тогда давление у обоих цилиндров будет выравнено. В случае разрыва трубок или другой аварии, давление в одном из цилиндров уже не получится и потому клапан у него останется закрытым. Работающий цилиндр не допустит сообщения с испорченной частью системы и поэтому останутся работать только два исправных тормозных барабана. Для жидкости в испорченной части системы останется лишь проход за клапаном, и она возвратится к главному резервуару.

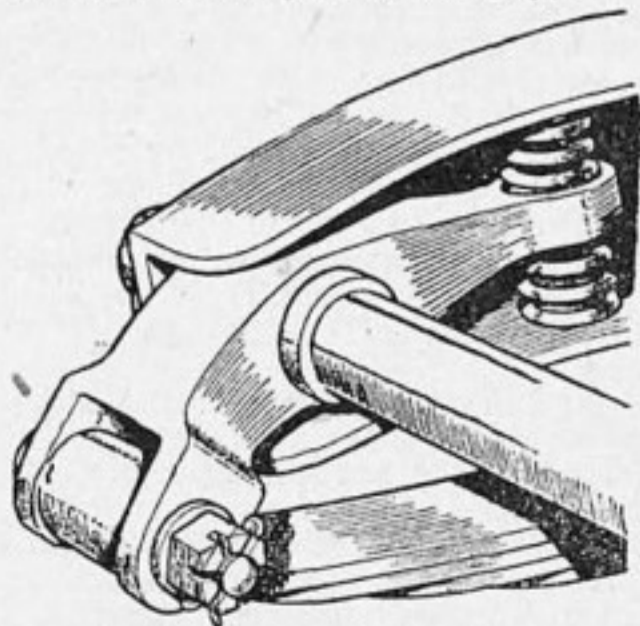


Рис. 5. Новое крепление рессоры

Последнее изобретение, касающееся системы крепления рессор, сделано Делоне-Белльвилем (старинная автомобильная фирма). Эта система допускает некоторое свободное колебание переднего пальца рессоры (рис. 5) по определенному радиусу вокруг одного центра, обеспечивающее полнейшее отсутствие влияний этих колебаний на рулевое управление при движении автомобиля по плохой дороге.

Палец рессоры укреплен в вилке рычага, насаженного в своей средней части на ось и заложенного в проем продольной рамы автомобиля. Второй конец рычага опирается с обеих сторон на винтовые пружины, исключающие возможность резких ударов о полки поддерживающей его рамы.

Инж. А. Коростелин

НУЖНЫ ПОСТОЯННЫЕ АВТОДОРОЖНЫЕ ВЫСТАВКИ

ШИРОКИЕ массы населения, главным образом крестьянского, еще слабо представляют, какие выгоды сулит им улучшение наших дорог, они еще мало разбираются в том, что даст крестьянскому хозяйству замена гужевой тяги автомобильной, они почти не знают разницы между отдельными видами усовершенствованных дорог. Дорожное законодательство у нас недостаточно популяризировано. Автодорожные знания, техника автодорожного дела пока еще известны очень небольшому проценту населения нашей страны.

Одним из способов распространения хотя бы общих представлений об автодорожном деле, могущих послужить толчком для более углубленного ознакомления с предметом, является, вернее могут явиться, постоянные автодорожные выставки. Эти выставки должны быть организованы в крупных городах, имеющих либо научно-исследовательские дорожные бюро, либо автозаводы, либо сборочные мастерские, либо заводы, изготовляющие дорожные машины и дорожно-строительные ма-

териалы, и в крупных колхозах и совхозах, где есть автодорожные коллективы.

Общественность в лице местных отделений Автодора должна при участии дорожных органов и шефских обществ заняться этим делом. Совет общества Автодор должен положить начало этому делу организацией в Москве первой постоянной авто-трактородорожной выставки. Территория для этого есть. Возможности без особых усилий добыть экспонаты—тоже.

За зиму можно спокойно и тщательно разработать план этой (и подобных ей) выставки, а к началу лета открыть ее. В крупных городах, например, в Москве, можно усилить группу вопросов, которые представляют интерес для городского населения: эксплуатация автотранспорта, подготовка водителей, регулирование движения и многое другое.

Мих. Презент

КАК ОДЕССКАЯ «УСТАНОВКА» ГОТОВИТ КАДРЫ

ДВА ГОДА одесский Автодор кропотливо создавал курсы шоферов. К середине 1930 года одесский Автодор имел учебный гараж на 10—12 автомашин, собственными усилиями автодорожцев было собрано 6 учебных автомашин, 2 мотоцикла и некоторые экспонаты.

За полтора года было подготовлено 420 человек шоферов-водителей по программе наробраза. Казалось бы, дело должно было принять широкий размах, но неожиданно подготовка кадров была передана органам Наркомтруда.

На сегодня в результате работы «Установки», работающей по заданиям Наркомтруда, было набрано 200 человек, из которых не более 20 чел. начинают свыкаться с автомашинами.

Переданные Автодором машины до сих пор не восстановлены, средства затрачены громадные, но толку не видно. Над двумя ремонтными рабочими поставлено по три заведующих.

Вся работа ведется по-казенному. Покупка автоимущества для учебы и ремонт производятся плохо. Во главе курсов стоит некомпетентное лицо; завгруппой учебной части не отвечает требованиям.

На одесскую «Установку» возложено подготовить в 1931 г. 2 100 человек. Судя по взятым темпам работы, вряд ли эта организация справится с возложенной на нее задачей.

Г. Макаров

Одесса

БОЛЬШЕВИСТСКОЙ ПОДГОТОВКОЙ ВЕСЕННЕЙ ПОСЕВНОЙ КАМПАНИИ ОБЕСПЕЧИМ ВЫПОЛНЕНИЕ ПЛАНА КОЛЛЕКТИВИЗАЦИИ.

АВТОДОРОВЦЫ, НА ПЕРЕДОВЫЕ ЛИНИИ БОРЬБЫ ЗА ИСПРАВНЫЙ ТРАКТОР КО ВТОРОЙ БОЛЬШЕВИСТСКОЙ ВЕСНЕ!

ЧТО НЕМЕЦКИЕ МОТОЦИКЛИСТЫ УВИДЕЛИ В ПОЕЗДКЕ по СССР

В августе прошлого года Советский Союз посетила группа немецких революционных мотоциклистов — членов комитета борьбы за единство рабочего спорта в Германии.

Немецкие товарищи под общим руководством Центрального Совета Автодора совершили пробег на мотоциклах по маршруту Ленинград-Москва-Харьков общим протяжением 1400 км. Затем по железной дороге они проехали на Днепрострой и на Южное Побережье Крыма.

Немецкие товарищи приехали в СССР, чтобы ознакомиться с социалистическим строительством и укрепить живую интернациональную связь с советскими рабочими организациями.

За время своего пребывания в СССР немецкие товарищи посетили ряд фабрик, заводов, колхозов, рабочих клубов, рабочих домов отдыха, физкультурных сооружений и культурных учреждений, а также новых строителей, и убедились в грандиозных темпах социалистического строительства Советского Союза.

По возвращении на родину немецкие мотоциклисты изложили свои впечатления от поездки в журнале „Солидаритет“ № 9 под заголовком: „На мотоциклах по Советскому Союзу“.

Выдержки из этих впечатлений мы и помещаем ниже.

НА МОТОЦИКЛАХ по СОВЕТСКОМУ СОЮЗУ

В ИДЕН Кронштадт. Все высыпали на палубу. Мотоциклисты собрались на спардеке. Мимо нас проходит военный корабль красного флота. И еще долго приветствует нас красный флаг с серпом и молотом — флаг первого в мире рабоче-крестьянского государства. Каждый участник нашей делегации дает клятву: «В случае нападения, мы клянемся защищать Советский Союз».

Проезжаем Кронштадт, — сторожевой пост СССР в Балтийском море. Приближаемся к Ленинграду. В порту заметно оживление. Вид Ленинградского порта заставляет нас вспомнить Штеттин. В противовес Ленинграду у нас в Штеттинском порту царит почти мертвая тишина — забастовка. Наконец, пароход пристал к берегу. Вступаем на русскую территорию под звуки «Интернационала».

После непродолжительного отдыха мы поехали осматривать Ленинград. Все виденное нами до сих пор произвело на нас такое колоссальное впечатление, что трудно даже найти слова для передачи.

Сегодня были в летнем лагере Красной армии, где вручили знамя отряду мотоциклистов. Мы дали обоюдное обещание поддерживать друг друга во всех боях за освобождение пролетариата. После окончания церемонии мы осмотрели лагерь. В лагере комсостав и красноармейцы сидят за одним столом. Несмотря на товарищеские отношения, в лагере царит строжайшая дисциплина. Командиры в большинстве случаев бывшие рабочие.

14 августа старт на Новгород — первый этап нашей поездки по Советскому Союзу.

Руководитель поездки — опытный товарищ из Центрального Совета Автодора в Москве. Товарищи позаботились и о врачебной помощи в пути. Сопровождавший нас грузовик был нагружен всем необходимым для такого путешествия. Начавшийся по пути дождь помешал нашему продвижению. Промокшие до костей, мы были вынуждены сделать остановку в деревне Чусово в 128 км от Ленинграда. Из-за скверной почвы в Новгороде было несколько падений и одна поломка. Местный фарфоровый завод дал нам возможность ознакомиться с жизнью фабрик и заводов в СССР. Рабочий день ограничен 7 часами, для подростков же

установлен сокращенный рабочий день. Пятилетний план намечает ежегодное повышение продукции завода.

После осмотра завода мы, распрощавшись с красным директором — б. рабочим — и его товарищами по работе, продолжали наш путь.

Вечером нас горячо приветствовало в Крестцах все население. Провели собрание под открытым небом при активном участии жителей. Мы подтверждаем факты, которые сообщает советская пресса о колоссальной безработице, голоде и нищете в Германии. Эту разницу мы сейчас чувствуем. В Германии ухудшается положение трудящихся, в СССР строится новый мир.

В 20 км от Москвы нас встречают представители различных организаций. В четыре дня мы проехали 764 км. Занятая интенсивной работой, Москва принимает нас. Для осмотра города у нас три дня. Но в такой краткий срок невозможно осмотреть все, даже главное.

Советское правительство принимает меры к постоянному повышению реальной заработной платы рабочих в СССР. По сравнению с берлинскими рабочими заработная плата московских рабочих выше. На многих предприятиях уже введен семичасовой рабочий день.

Днем были в гостях в Автодоре. Эта организация поставила себе задачу содействовать дорожному и автомобильному строительству. Каждый член этого общества платит в год известный членский взнос и обязан помогать улучшению дорог. Эта организация кроме того ведет работу по обучению технических кадров (шоферов). Русские дороги в очень плохом состоянии, но необходимо констатировать, что повсеместно ведется лихорадочная работа по их улучшению. В СССР имеется 30 тыс. автомобилей, а к концу пятилетки это число должно возрасти до 600 тыс. автомобилей собственного производства.

Для занятий спортом имеются прекрасные возможности. Стадион «Динамо» рассчитан на 60 тыс. зрителей и построен по всем правилам современной техники. Трудящиеся Германии смогут создать такие культурные сооружения лишь в советской Германии. Осматривали также фабрику-кухню, в которой ежедневно готовят 40 тыс. порций.

Особенно интересным было посещение музея Красной армии. С большой любовью в музее собрано все, что говорит о защите революции. Даже не верится, что с таким примитивным оружием боролись красные партизаны против контрреволюционеров. Следует отметить и большой Парк культуры против водной станции.

В связи с переходом на пятидневку одна пятая трудящихся ежедневно отдыхает. Пролетарии чувствуют себя при этом прекрасно.

Вечером мы были в рабочем клубе.

После четырехдневного пребывания мы с сожалением покидаем Москву. 142 км, отделяющие Москву от Тулы, мы прошли по сравнительно хорошей дороге без особых приключений. В этом промышленном городе с 160 тыс. жителей нас ожидал горячий прием. До Орла нас сопровождают тульские товарищи (местная мотоциклетная группа насчитывает 160 чел.). Приближаемся к Украине. Во многих местностях мы видим уже подготовку к осеннему севу. Часто видим в работе тракторы.

По пути в Курск — 23 августа — нас встречают колхозники. Пройдено 160 км. В Курске нас встречало несколько тысяч человек. Последний этап — 24 августа — до Харькова участники делегации проехали в тяжелых условиях из-за развороченной для работ дороги. В Харькове, несмотря на наше 4-часовое опоздание, нас ждала большая толпа. Последние километры до Харькова были пройдены нами по замечательной, ровной, асфальтированной дороге. Три дня отдыха в этом чудном городе дали

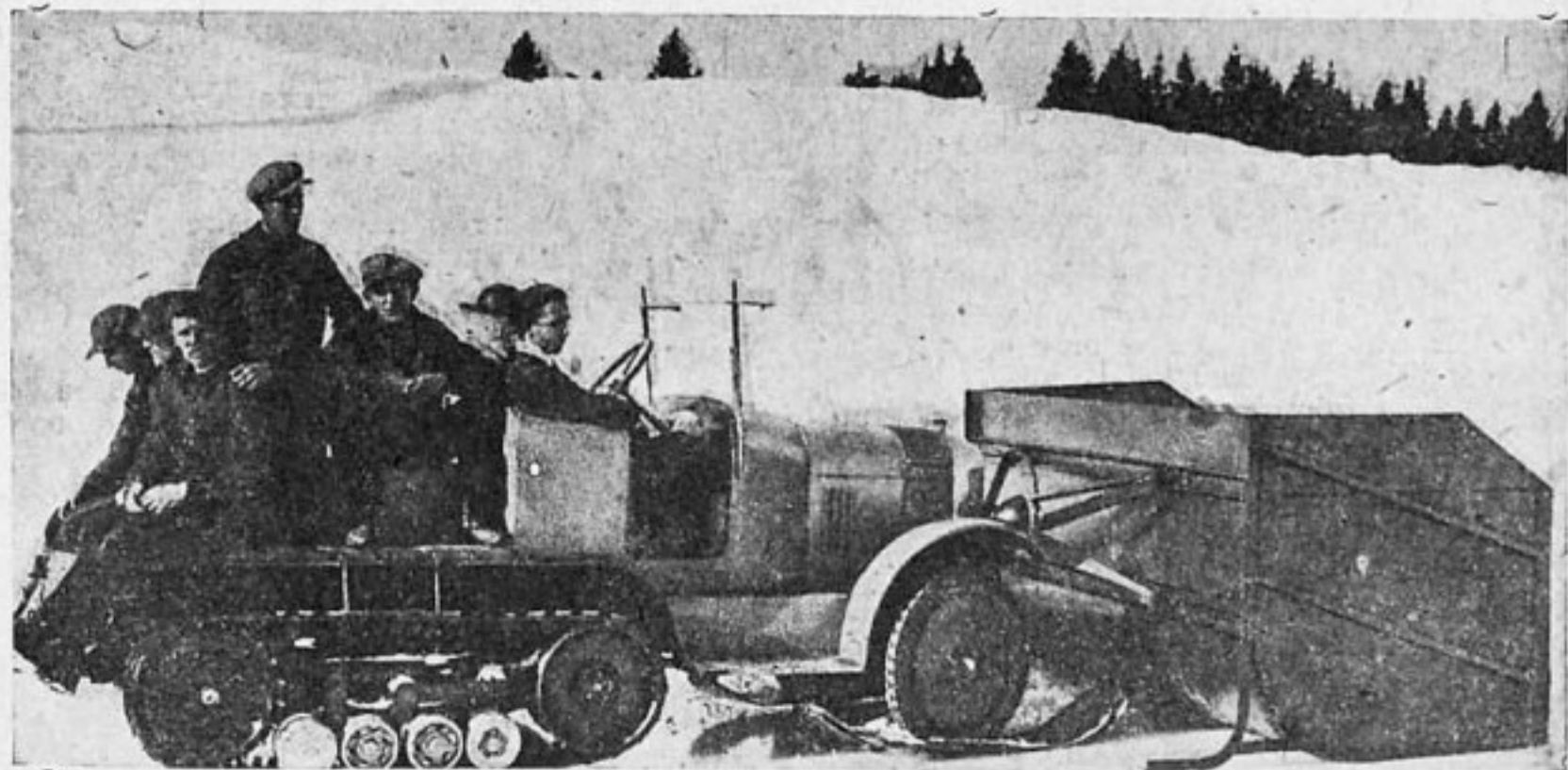


нам вновь возможность ознакомиться с хозяйственным строительством Советского Союза и с недоступными для капиталистической Германии условиями жизни советского пролетариата. В Харькове наше путешествие на мотоциклах закончилось.

Советское правительство, партия и профессиональные союзы делают все, чтобы повысить культурный уровень русского рабочего и крестьянина. Огромное значение имеет здесь обязательное обучение. Материальное положение трудящихся с каждым днем улучшается. Это стало ясным каждому из нас.

Мы уезжаем с твердым убеждением, что русский пролетариат выйдет победителем из борьбы с имеющимися трудностями, и наша задача, немецкого пролетариата, бороться за советскую Германию, за защиту Советского Союза.

Г. К.



Машина «Ситроен-Кегресс» со снежным совком в горах Швейцарии

НА ФРОНТЕ АВТОТРАКТО

Сводка тридцать четвертая

Объем произведенных работ уже выше лимитов ВСНХ. — Начальнику Автостроя т. Дыбецу было отказано в визе для поездки в Детройт, но под давлением деловых кругов Америки въезд был разрешен. — Сборка конструкций механо-сборочного цеха Автостроя закончена на 17 дней раньше срока благодаря героизму рабочих и техперсонала.

О ТЕМПАХ стройки автотракторных заводов следует сказать, что хотя все предприятия (Автострой, Харьковский и Челябинский тракторные заводы и Подшипникстрой в Москве) не сумели выполнить плана, все же имеются все основания считать, что на 1 января будет произведено значительно больше работ, чем намечалось лимитом ВСНХ.

Из действующих предприятий заводы АМО и Сталинградский перевыполнят не только лимиты ВСНХ, но и наряды правления ВАТО. Задержать темпы строительства в декабре и уложить их в лимиты ВСНХ нет никакой возможности; поэтому ВАТО возбудило срочное ходатайство перед ВСНХ об увеличении ассигнований на особый квартал в сумме 5 млн. руб.

Особенностью текущего месяца является нарастание финансового разрыва почти на всех строительствах, в частности на Автострое и на Харьковском.

Эти два строительства выполняют на 1 января строительных работ на сумму около 11 млн. рублей каждое, а по урезанным ассигнованиям ВСНХ им причитаются суммы значительно меньшие, чем стоимость фактически произведенных работ. Между тем, кроме расходов на строительные работы, есть еще расходы на кадры, финансирование других организаций (контрагенты), переходящие расходы, организационные и пр. Поэтому разрыв в финансовом плане этих строек получился весьма ощутимый. Определенная доля вины за создавшееся положение ложится и на самые строительства, которые развернули планы с учетом мобилизации внутренних ресурсов на несколько миллионов рублей, но фактически этой мобилизации ресурсов не произвели.

Все строительства в декабре и в предстоящем первом квартале 1931 г. должны главное внимание обратить на мобилизацию внутренних ресурсов, для чего имеются неограниченные возможности.

Не может быть терпимо положение, которое наблюдалось, например, на харьковском Тракторострое. Было затребовано 300 вагонов пиломатериалов для сооружения тепляка электроцентрали, а на все тепляки пиломатериалов требовалось в два раза меньше. Мало этого: нужные пиломатериалы лежали в соседнем механо-сборочном цехе в виде опалубок и рештовок, и нужно было только потратить немного энергии, инициативы и некоторое время на разборку старого леса.

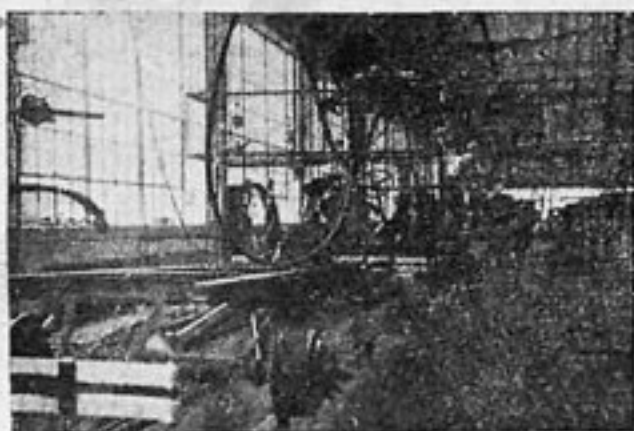
На всех стройках испытывается большой недостаток в материалах. Так, например, на особый квартал Автострой

затребовал:

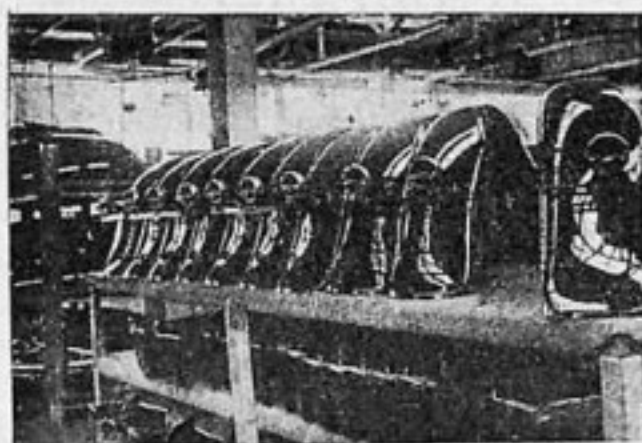
получил:

Цемента	61 700 бочек	16 тыс. бочек
Рельсов	896 т	208 т
Леса круглого .	8 700 куб. м	—
Леса пиленого .	36 400 »	4 500 куб. м
Толя	20 300 кв. м	5 тыс. кв. м
Руберойда . . .	12 900 »	1 400 »
Войлока	6 800 »	—

Эти сухие цифры ярче всяких слов говорят о том, какие затруднения испытывал Автострой в этом квартале из-за недостатка материалов.



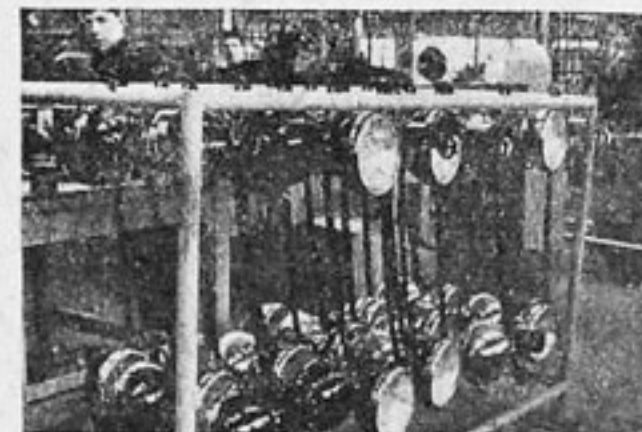
Сборка шасси на конвейере Московского автосборочного завода



В ожидании установки на конвейер—Крылья



Радиаторы



Фары

РНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Но героизм рабочих преодолел затруднения, и сборка конструкций произведена скорее всяких поставленных сроков. Механо-сборочный цех, например, по плану должен был быть собран 15 декабря, но уже к 28 ноября все конструкции были готовы. Нужно еще учесть, что конструкции все время поступали из Германии в необычайном беспорядке, а сама сборка происходила в тяжелых условиях сильных ветров и морозов.

Механо-сборочный цех является величайшим из всех выстроенных цехов в СССР: он имеет в длину больше $\frac{1}{2}$ км, общий вес конструкций составляет 4.500 т. Кроме этого цеха собраны еще рессорный цех, прессовая и кузница.

Сверхамериканские темпы работы и сильные морозы заставляют немедленно покрыть крышей собранные цехи, но Автострою, несмотря на энтузиазм и героизм рабочих, вероятно, не удастся преодолеть препятствия, так как на строительстве нет лесных материалов.

**
*

В конце ноября начальник Автостроя т. Дыбец выехал в Америку для размещения заказов на оборудование автозавода. Но в Берлине американское консульство отказало т. Дыбецу в разрешении на въезд в САСШ, как «нежелательному иностранцу». Однако в результате поднятой кампании в печати и нажима заинтересованных со стороны Америки лиц т. Дыбец удалось получить визу на въезд в Детройт.

В обстановке развивающихся экономических связей СССР и САСШ, когда советская власть систематически дает разрешение на въезд в СССР американским гражданам, недопущение начальника Автостроя в САСШ является фактом совершенно ненормальным.

**
*

По инициативе бюро ИТС Автостроя на строительстве организуется месячник иностранной техники. Месячник проводится под лозунгом: «Наш ответ интервентам и вредителям». Американские специалисты выразили согласие участвовать в проведении месячника. Они прочтут ряд лекций и докладов об американской технике.

Текучесть рабочих на стройке не уменьшается, а, к сожалению, усиливается. За 8 месяцев через стройку прошло 15 тыс. рабочих. Особенно большой рост текучести дали последние два месяца. За октябрь на строительство было принято 3 500 чел., а уволилось за это время 3 032 чел. За ноябрь принято 1 715 чел., а уволилось 2 284.

Утечка рабочих вызвана главным образом ненормальными жилищными условиями. Бараки переполнены; к тому же строились они для летнего жилья, а теперь с наступлением сильных холодов в бараках почти невозможно жить. К этому нужно прибавить весьма скверно поставленное общественное питание и отсутствие каких-либо мер борьбы с текучестью.

На Автострое состоялось совещание по вопросу об организации при соцгороде огородно-молочной фермы. Под огороды намечено использовать площадь в 5 тыс. га близ соцгорода. Молочная ферма рассчитана на 2 тыс. коров.



Подушки для сиденья



Кузова



Собранные машины сходят с конвейера



Готовые машины на дворе автосборочного завода

**

Нижегородский сборочный завод в ближайшие два месяца свертывает работу по сборке автомашин и будет реорганизован в учебную базу для подготовки кадров автогиганта. Вся сборка до пуска автогиганта будет сосредоточена на Московском заводе им. КИМ.

К сожалению, положение на Московском сборочном заводе нельзя признать удовлетворительным, несмотря на благоприятные условия (прекрасное оборудование и хорошие кадры из комсомольцев). Это видно из того, что уже в первый месяц работы завод спустил прорыв на 50 проц. плана. В ноябре по плану надо было собрать 190 машин, но из-за целого ряда «неувязок» собрано лишь 90 машин. Дисциплина на заводе низкая.

Парторганизация, однако, подала тревожный сигнал, и в декабре предполагается не только выполнить полностью план сборки текущего месяца, но и догнать упущенное в ноябре.

**

Состояние строительства Харьковского тракторного завода, к сожалению, менее благоприятное, чем на Автострое. На стройке образовался внушительный прорыв. В октябре выполнено лишь 82 проц. плана, а в ноябре фактически выполнено 50 проц. работ, с учетом же невыполнения за октябрь план реализован лишь на 43 проц.

Состояние отдельных объектов строительства Харьковского завода рисуется в следующем виде. Фундаменты для кузницы законче-

ны, но металло-конструкции поступают с Горловского завода в небольшом количестве, а главное — некомплектно, что очень затрудняет монтаж. Ремонтно-механический цех вчерне закончен и покрыт. Идет остекление его и настилка полов. Литейная — смешанное здание, частью железобетонное, частью металлокаркасное; к бетонированию колонны приступлено лишь в ноябре. Механо-сборочный цех (железобетонное здание) вчерне почти выполнено. Идет работа по перекрытию, установке металлических фонарей и остеклению. Все работы по этому цеху задерживаются из-за отсутствия пиломатериалов, плотников, стекла и стекольщиков.

По теплоэлектроцентрали к работам приступлено лишь недавно. Тоннель по заводу, протяжением 1370 м, почти закончен. Уже сейчас можно производить внутри тоннеля монтаж соответствующих трубопроводов.

Вчерне закончены главная контора, лаборатория, проходная контора, учебный комбинат (опытный завод), термические цехи и склады.

Соружение рабочего городка идет успешно и в январе удастся разместить около 1000 одиночек, а в апреле — 5000 семейных рабочих.

Состояние строительства дает уверенность, что при сохранении достигнутых темпов удастся пустить завод во-время. Ход строительства не требует перенесения пуска завода на осень, если не будет перебоев в снабжении строительными материалами и если своевременно будет доставлено необходимое оборудование.

М. Козлов

15 декабря 1930 г.

НА ДНЕПРОСТРОЕ НУЖЕН АВТОДОРОЖНЫЙ ТЕХНИКУМ

АВТОМОБИЛИЗАЦИЯ СССР требует, чтобы помимо популяризации автодела среди трудящихся Автодор в ударном порядке готовил новые кадры автомобильных работников всевозможных специальностей.

Десятки тысяч автомашин, которые будут выпущены в 1931 г., потребуют большого количества технического и обслуживающего персонала. Наибольшую трудность представляет подготовка квалифицированного персонала по ремонту автомашин. Здесь потребуются кадры электросварщиков, рессорщиков, магнетчиков и др. лиц высокой квалификации.

По данным 1914—1920 гг. численность личного состава автомобильных транспортных организаций (включая эксплуатацию, ремонт и снабжение) колеблется от 2 до 3 человек на машину, доходя в некоторых случаях до 3,5 человек на машину.

Таким образом, 140 тысяч автомашин потребуют, примерно, 300—350 тысяч обслуживающего персонала. Надо считать, что на долю УССР придется около 1/3 выпускаемых машин. Следовательно, Украине надо в ближайшее время подготовить не менее 10 тыс. автоработников.

Необходимо особенно помнить о том, что кадры автодорожцев, обученных автоделу, составят важный резерв для Красной армии. Мо-

торизация войсковых соединений нуждается в большом количестве лиц, технически обученных не только общему автоделу, но и военно-автомобильному делу, требующему как технической, так и тактической грамотности и умения разбираться в любой оперативной обстановке.

Отделение Автодора на Днепрострое должно все это учесть и широко развернуть кампанию по подготовке автомобильных кадров. Будущий Днепрокомбинат и Великое Запорожье в ближайшие годы получат огромный автотранспорт всех видов. Поэтому нужно добиться постановления об организации на Днепрострое автодорожного техникума и одновременно начать разработку его программы, решив и вопросы хозяйственного порядка (постройка здания, опытной станции, лаборатории и пр.).

Предпосылки для создания автодорожного техникума уже имеются. Местное отделение Автодора заканчивает постройку здания под техникум, рассчитанного на 200—250 учеников, имеется небольшой гараж на 3—4 машины с маленькими службами. Для начала практических занятий есть 4 автомашины разных марок на ходу и 3 в ремонте.

Днепрострой

Л—ко

ДВУХКОЛЕСНЫЙ АВТОМОБИЛЬ ВИНКЛЕРА



Новый двухколесный автомобиль-мотоцикл Винклера на повороте

ЗА ПОСЛЕДНЕЕ время за границей снова наблюдается интерес к двухколесным автомобилям, у которых при всех преимуществах мотоцикла имеются удобства, свойственные автомобилю.



Общий вид автомобиля Винклера

Прежние попытки разбивались о следующие трудности: автомобилю постоянно грозит опрокидывание, при чем опрокидывание и неуравновешенность машины не могут быть предупреждены ногами водителя.

Это и тормозило дальнейшее развитие двухколесного автомобиля, хотя еще до войны существовал целый ряд довольно остроумных конструкций. В послевоенное время было предложено много пробных конструкций двухколесных мотоциклов (1923—1924 гг.).

После этих попыток наступило затишье, продолжавшееся до прошлого года, когда в большом пробеге Берлин — Париж приняли участие два двухколесных автомобиля фирмы Винклера. Обе машины, несмотря на малую силу моторов, шли все время во главе колонны.

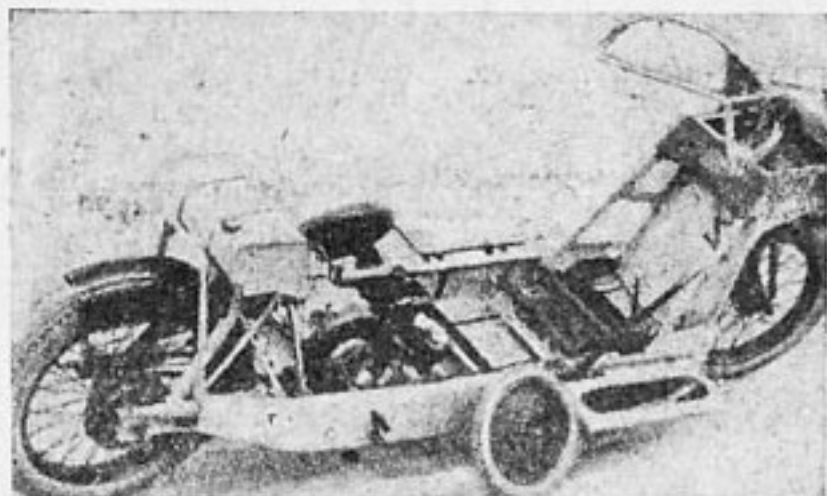
В основу винклеровской машины положено стремление создать нечто среднее между автомобилем и мотоциклом со всеми преимущества-

ми последнего (поворотливость, одноколейность, меньший вес и стоимость), имея с другой стороны защищенное место водителя, лишнее место для пассажира и мотор с водяным охлаждением.

Проблема устойчивости разрешена в машине Винклера устройством по бокам двух поддерживающих колес, которые могут быть в случае надобности опущены. В обычном состоянии боковые колеса подняты настолько высоко, что даже при езде по горным тропинкам они совсем не касаются земли.

Шасси, как и у автомобиля, представляет собой штампованную раму с установленными на ней мотором, коробкой скоростей и кузовом. Кузов двухместный с внешнеобтекаемой формой. Водитель имеет отдельное место, что создает также удобства для пассажира в смысле входа в машину.

На автомобиле Винклера установлен одноцилиндровый мотор емкостью в 510 куб. см с 3400 оборотов. Расположение клапанов боковое, поршень из легкого металла. Благодаря водяному охлаждению достигается хорошая мощность — 10 л. с. Скорость машины — до 70 км в час. Мотор расположен между колесами. Радиатор находится спереди над передним колесом. Охлаждение осуществляется термосифонным способом без насоса. Руль такой же, как у мотоцикла.



Шасси автомобиля-мотоцикла Винклера

Боковые дополнительные колеса поднимаются и опускаются при помощи рычага, находящегося сбоку от места водителя. Заднее колесо смонтировано в вспомогательной раме, запасное колесо подвешено сбоку; резервуар для горючего и багаж помещены в задней части машины над задним колесом. Цена всей машины, включая полное

оборудование и электроустановку, — 1480 немецких марок, т.е. меньше стоимости маленького автомобиля.

Наши фото изображают: верхнее — автомобиль Винклера на повороте, круглое, — общий вид автомобиля с двумя колесами и последнее — шасси с двумя боковыми колесами.

П. М.

ГАРАЖНЫЕ ГРЫЗУНЫ

КРАСНЫЙ уголок авторемонтных мастерских Москомтранса набит до отказа. Веселые, оживленные лица. Возбужденные разговоры. Среди замасленных загрязненных спецовок рабочих резко выделяются красные кепки милицейских фуражек. Они охраняют переднюю скамью. Пятеро рабочих, сидящих на этой самой скамье — скамье подсудимых, уныло озираются кругом.

Это — гаражные грызуны. Это то пятно, та шелуха на здоровом рабочем теле, которую, по меткому выражению общественного обвинителя, «необходимо в сегодняшней день общими усилиями, коллективной волей всей рабочей массы смыть».

От них все отстраняются. С ними не разговаривают. Их не замечают.

Они одиноки.

В своей рабочей среде они — живые трупы.

Еще задолго до приговора суда их молчаливо осудила вся рабочая общественность мастерских.

Главный обвиняемый — молодой слесарь Ващук, бывший комсомолец. По сговору с инструментальщиком Прорвичем, тайно от товарищей и администрации, в урочное и не в урочное время он делал станок. Материал для станка брал из мастерских, а работу производил в инструментальной кладовой, куда доступ посторонним рабочим был воспрещен.

— Да, признаю себя виновным, — отвечает на вопрос судьи Ващук, — в том, что тайно от администрации делал станок и незаконно унес к себе домой инструмент.

— Как же вы думали по изготовлении станка вынести его за ворота?

— Да так бы и вынес.

— А для чего нужен был вам станок?

— Я — изобретатель! — под хохот аудитории восклицает Ващук.

Другой обвиняемый Закоурцев более правдив.

— Станок я делал для себя, хотел открыть свою мастерскую.

И он действительно исподволь готовился к открытию своей мастерской. Одних сверл у него при обыске нашли сорок две штуки!

Это в то время, когда из-за отсутствия сверл работа в мастерских временами задерживалась.

Тут и шарикоподшипники и упорные подшипники, дрели, метчики и даже пробки самосвала «Бюссинг».

Хорошему хозяину все в прок пойдет, все пригодится!

В мастерских он пользовался покровительством двух других инструментальщиков Троицкого и Климачева, которые всячески оберегали и охраняли «личный труд» своего соседа по скамье и приятеля по выпивке.

— Смотри, будь осторожен, попадешься, а если засыпешься, нас не выдавай, — предупреждал приятеля Троицкий во время совместных выпивок.

Как и Ващук, станок свой он прятал в той же инструментальной кладовой.

— Неужели вас не интересовало, — спрашивает судья, — как Закоурцев думает вынести станок?

— Как же, даже очень! Как-то мы его спросили об этом, и он смеясь ответил, что под пальто!

Иванов — заведующий инструментальной кладовой, где происходили все эти безобразия. Молодой чиновник, который сквозь пальцы смотрел на вверенное ему хозяйство и даже не знал, что у него в кладовой двое посторонних рабочих изготовляют для личных надобностей по станку!

У него на дому, как и у всех обвиняемых, были найдены инструменты и другое имущество мастерских.

Выездная сессия нарсуда воздала по заслугам всем обвиняемым. Четверо из них приговорены к 1½ годам тюрьмы, с конфискацией имущества, а Иванов — к шести месяцам принудительных работ. Кроме того, суд вынес частное определение о привлечении к уголовной ответственности Прорвича и о передаче на обследование РКИ сторожевой охраны мастерских.

Приговор был встречен рабочей массой с большим удовлетворением.

А. Т.

**АВТОДОРОВЕЦ! ИЗУЧАЯ АВТОМОБИЛЬ и ТРАКТОР,
НЕ ЗАБЫВАЙ о БРОНЕВИКЕ и ТАНКЕ**

ДОВОЛЬНО БУМАЖНОЙ «РАБОТЫ» в АВТОДОРЕ

МЫ УЖЕ неоднократно отмечали на страницах нашего журнала неработоспособные организации Автодора на местах, отсутствие живой, самостоятельной работы, слабое руководство центров. В этом кратком обзоре мы снова намеренно останавливаемся на тех рабкоровских корреспонденциях, в которых говорится о возмутительной бездеятельности, спячке некоторых автодорских коллективов, которая по выражению рабкора С. Д. продолжается не меньше 365 дней в году.

Этой болезнью заражены многие коллективы, независимо от территориального расположения их и других признаков. В коллективах красноармейских частей бездеятельность также не является исключением.

— Автодор Первомайского гарнизона позорно отстаёт, — пишет рабкор Деревяноко. Многие командиры с завистью посматривают на красивую вывеску первомайской районной организации и с ненавистью смотрят на массивный замок, висящий на дверях, за которым многое спрятано.

— Но помилуйте! — скажут автодоровцы, заправили Первомайского района. — Какое мы имеем отношение к командирам? Мы ведь — гражданская организация.

Ну, а что делает Автодор в частях Красной армии, в частности при нашем Н стрелковом полку? Он не имеет вывески, он не закрыт на замок, но все же недоступен для масс. Наш коллектив страдает спячкой.

Коллективом совершенно забыты ударничество и соцсоревнование, на основе которых можно было бы двинуть работу. Самодетельность из-за отсутствия руководства в загоне. Некому научить командира вести «стального коня», некому осуществить лозунг: «К концу пятилетки ни одного командира в рядах РККА, не умеющего управлять автомобилем».

Ликвидация округов закончена. Сейчас идет закрепление и усиление районов. По линии советской работы нет неясностей в вопросах руководства, районы обо всем были поставлены в известность заблаговременно. Этого нельзя сказать о районах автодоровских.

— Южно-енисейская организация Автодора, — пишет рабкор Латушкин, — созданная по инициативе самих таежников-горняков, находится в настоящее время в затруднительном положении. На все запросы, адресованные окружному центру, мы не получаем абсолютно никакого ответа. Нас, как и многие другие районные организации, не поставили в известность о том, под чьим руко-

водством мы должны работать в дальнейшем. Пришлось действовать самим, без всяких указаний. Мы составили отчеты и сметы и послали их в крайавтодор (г. Иркутск).

Окружная же организация, которая еще существует, интересуется только одним вопросом, она просит: шлите отчисления от членских взносов.

Учеба автомобильная, дорожная, тракторная — одна из основных областей внутриавтодорской работы, но и ей уделяется зачастую слишком мало внимания. Интерес к учебе, который нередко выливается в форму ударничества, из-за отсутствия руководства, в данном случае районных центров, смазывается и, конечно, не дает должных результатов.

— При коллективе 1-й ситце-набивной фабрики, — пишет Шило, — имеются курсы шоферов. Занятия на курсах ведутся кустарным способом. Нет учебного плана. Теория не связана с практикой. О практическом управлении машиной и помину нет. Вначале учеба проходила успешно. Но инициативе курсантов были организованы две ударные группы. Но что сделало бюро? Оно только сумело... развалить ударные группы. Никакого руководства учебой не было. Занятия всякий раз начинались с опозданием. Бюро совершенно оторвалось от массы учащихся. На заседания бюро никого из курсантов не пускают, совместных собраний о ходе учебы не созывают. До чего это дойдет? Наверное до чего угодно, только не до... районного отделения Автодора.

Действительно, в таких случаях, когда необходимо вмешательство руководящих организаций, когда от их непосредственной помощи, участия или хотя бы контроля зависит успех отдельных важных начинаний местных автодорских коллективов, эти центры оказываются часто совершенно оторванными от своей периферии, не знают или не хотят знать, что делается на местах.

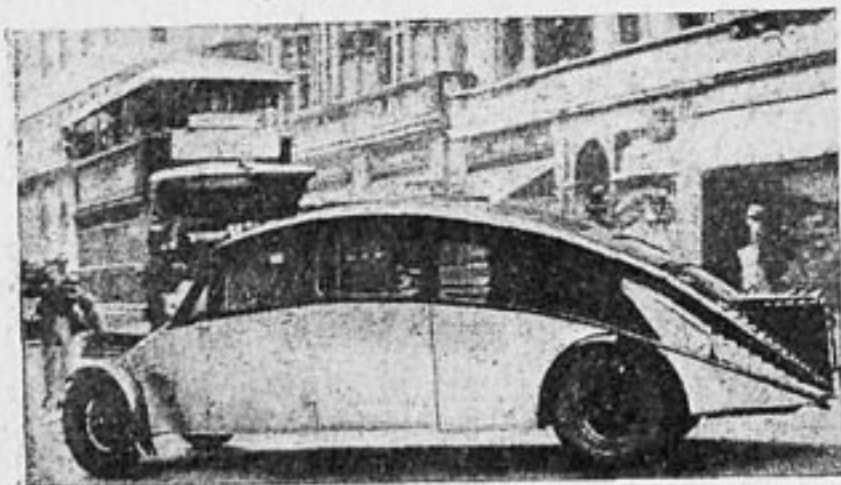
Укрепление живой связи районных центров Автодора с низовыми организациями — наиболее важная задача. Постоянный взаимный контроль, прикрепление отдельных работников к крупным коллективам на предприятиях, система периодических отчетов районных отделений перед коллективами и, наоборот, представителей коллективов перед районными отделениями — залог действительного укрепления взаимной связи и дальнейшей успешной работы.

В 1930 г. в БИБЛИОТЕКЕ «ЗА РУЛЕМ» ВЫПУЩЕНЫ:

М. А. Дьяков. — Практическое руководство по уходу и управлению Фордом «А» и «АА». Инж. С. Н. Тагер. — Применение автомобиля в народном хозяйстве. Инж. К. Н. Купреянов. — Новые американские способы дешевой постройки сельских дорог. Л. Я. Выгодский. — Автомобилизм в Америке. Инж. Райбештель. — Ремонт автомобильного двигателя в гаражной мастерской. Н. Шпанов. — По автомобильной Трансевразии. Инж. Д. М. Ярошев. — Практические указания по организации дорожных работ. Его же. — Дорожные машины. М. А. Дьяков. — Современные мотоциклы. Инж. А. Попов. — Устройство тракторов «Фордзон», «Фордзон-Путиловец» и «Интернационал» 10/20, 15/30 и 22/36. Проф. Е. А. Чудаков. — Зажигание в автомобильном двигателе и др.

В 1931 г. подписчики журнала «За Рулем» получают новые 24 выпуска «Библиотеки За Рулем». РАСШИРЯЙ СВОИ ЗНАНИЯ ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ, ДОРОЖНОМУ И ТРАКТОРНОМУ ДЕЛУ. ПОДПИСЫВАЙСЯ НА ЖУРНАЛ С БИБЛИОТЕКОЙ.

АВТОМОБИЛЬ БЮРНЕЯ на РАБОТЕ



НЕДАВНО сконструированный новый обтекаемый автомобиль Денистона Бюрнея, о котором мы подробно писали в № 23 журнала за прошлый год, уже начал появляться на улицах английских городов.

На фото — автомобиль Бюрнея на улицах Лондона.

РЕЗИНОВЫЕ ТУМБЫ

В МЮНХЕНЕ в виде опыта уличные тумбы на перекрестках, являвшиеся часто причинами катастроф, в настоящее время сделаны из плотной резины.

При столкновении такая резиновая тумба только изгибается (как видно на фото), не причиняя машине каких-либо повреждений.



ПОДЪЕМНИК для БЛОКА ТРАКТОРА «ФОРДЗОН»

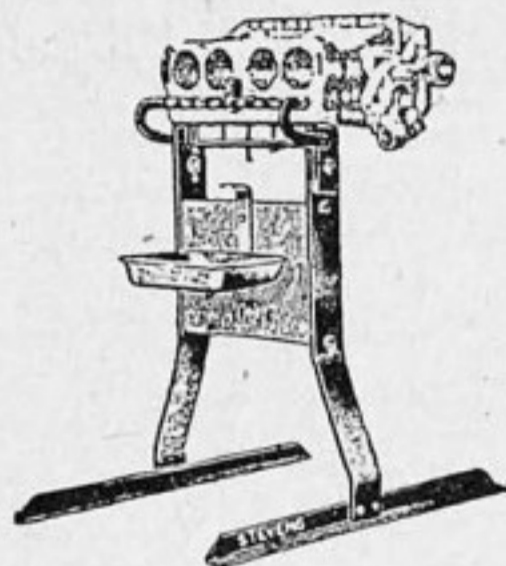
ДЛЯ РЕМОНТА двигателей «Фордзон» в мастерских получил большое распространение стальной стэнд (подъемник), позволяющий укрепить блок с абсолютной устойчивостью в любых положениях. Стэнд имеет три основных положения.

Нормальное — подшипниками вниз. Оно позволяет производить работы, связанные с клапанным механизмом.

Боковое положение (см. фото) — необходимо при подтяжке подшипников и при пригонке поршней по цилиндрам.

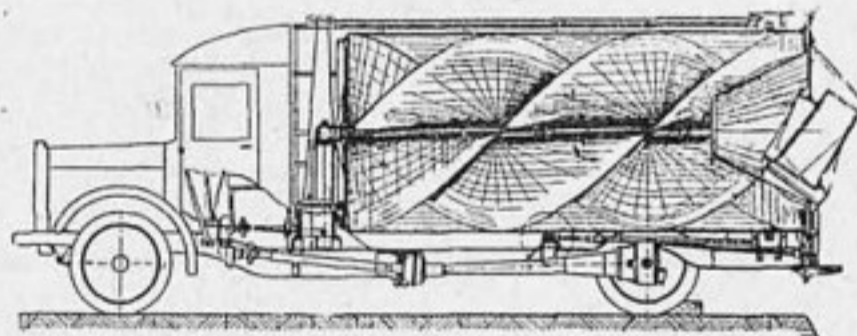
Перевернутое положение — подшипниками вверх. В этом виде производится пригонка коленчатого вала и подтяжка коренных подшипников.

Благодаря двум длинным опорным поверхностям возможность опрокидывания совершенно исключена. Стэнд снабжен ящиком для инструмента.



СВОЕОБРАЗНЫЕ ГРУЗОВИКИ для МУСОРА

ФИРМА «Марседес-Бенц» выпустила новые грузовики для перевозки мусора. Их основная часть — барабан с четырехходовым винтом. При помощи простого поворота этого барабана



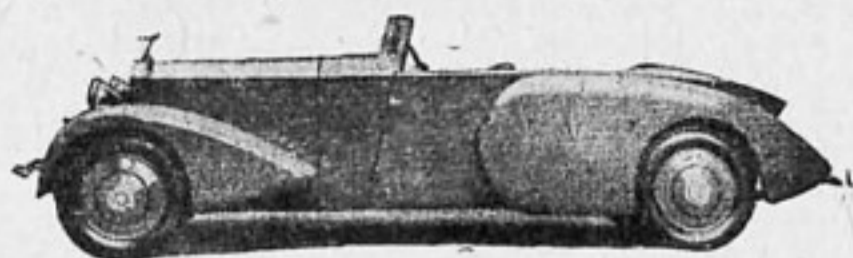
происходит его наполнение, а противоположным поворотом — полное опорожнение. Таким образом, впервые сконструирован грузовик для мусора без опрокидывающегося приспособления.

Винт приводится в движение мотором грузовика при помощи бокового механизма. На противоположном конце барабан закрыт двигающейся на шарнирах крышкой, которая не вращается при движении барабана, а остается неподвижной.

Н Ы Й Э К Р А Н

ОБТЕКАЕМЫЙ «РОЛЛЬС-РОЙС»

ОДНИМ из «гвоздей» последней лондонской выставки являлся новый «Ролльс-Ройс» с обтекаемым кузовом.

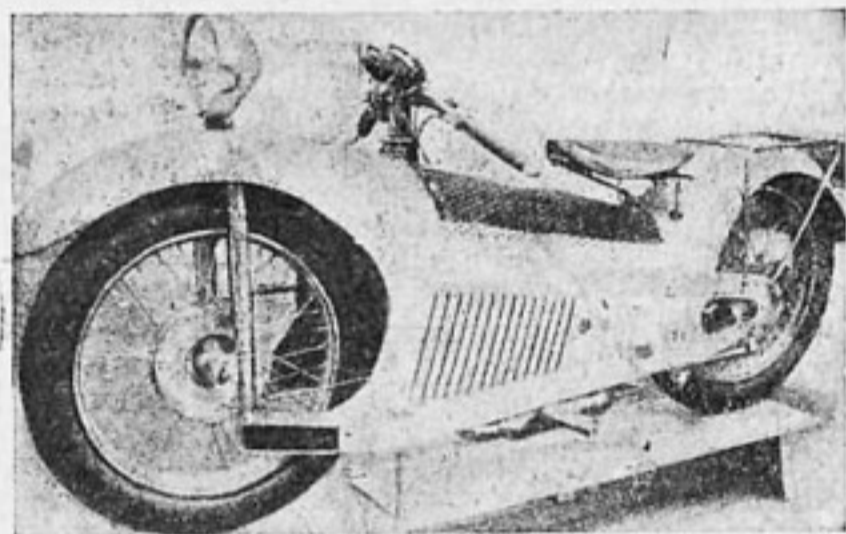


В заднем конце его переднего щита имеется единственное незначительное место для багажа.

В закруглении заднего щита помещены запасные колеса.

МОТОЦИКЛ «МАЖЕСТИК»

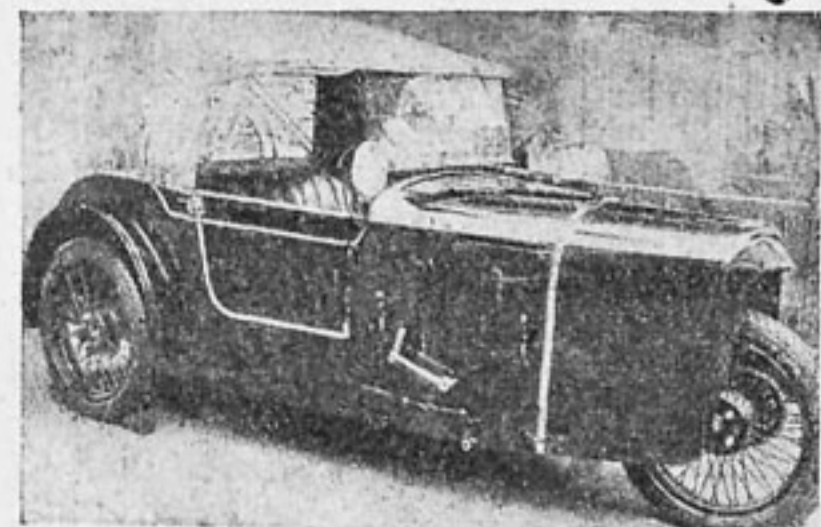
НА ФОТО — вид недавно сконструированного четырехцилиндрового мотоцикла «Мажестик».



Особенностью этой модели является большая защищенность мотора и других работающих частей, а также измененное рулевое управление, приближающееся к автомобильному типу.

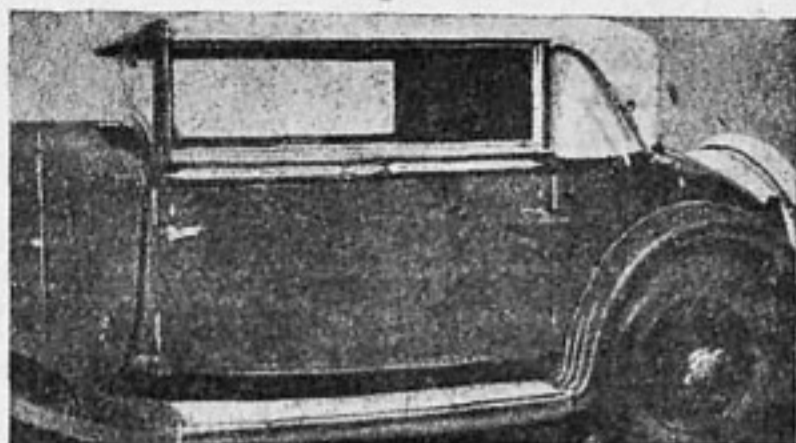
НОВЫЙ САЙКЛКАР

НА СТРАНИЦАХ «За Рулем» не раз освещался вопрос о строящихся на западе т. н. сайклкарах — маломощных трехколесных автомобилях. На фото — одна из последних моделей трехсильного сайклкара «Ви́яр» в 350 куб. см.



НОВЫЙ ТИП АВТОДВЕРИ

НЕКОТОРЫЕ последние модели заграничных машин снабжены новым типом двери, которую французы называют «двойной вход».



Дверь эта, служащая входом и на передние и на задние сиденья, открывается с любой стороны, при чем особые внутренние ее петли автоматически переключаются со стороны, противоположной ручке, за которую ее открывают.

АВТОМОБИЛЬ В НЕМЕЦКОЙ АРМИИ



НАСКОЛЬКО далеко ушла моторизация западных армий видно хотя бы из помещаемых двух снимков, дающих представление о применении автомобилей в немецкой армии.

Верхнее фото представляет автомобиль для... кавалерийских лошадей, которых перевозят на дальние расстояния при помощи лошадиных сил, заключенных в двигателе автомобиля.

Нижний снимок представляет пехотную часть, перевозимую во время маневров на специально сконструированных для этой цели вместительных грузовиках.



СТРАНИЧКА КУРСАНТА - ЗАОЧНИКА

★ Нумерация анкет курсов заочного обучения при ЦС Автодора аннулирована; поэтому в каждом письме нужно писать разборчиво свой точный адрес с указанием области.

★ Организация курсантов в «десятки» происходит там, где это возможно, т. е. где есть заочники, живущие близко друг от друга, например, в Красной армии. Там, где это невозможно, заочники занимаются индивидуально. Заочники как организованные в «десятки», так и индивидуальные пользуются одинаковыми правами.

★ Каждый заочник, получивший лекцию, прорабатывает ее и записывает в тетрадь ответ на заданные контрольные вопросы.

Ответы посылать никуда не нужно, так как в последующих лекциях будут даны ответы на все вопросы, помещенные в первых лекциях. Таким путем заочник, получив очередные лекции, сам проверяет правильность ответов к предыдущим лекциям.

★ По окончании курса обучения заочникам будет послана контрольная работа по всему курсу, на вопросы которой заочник отвечает и пересылает ответы в Центральный Совет Автодора (Москва, Садово-Кудринская, 17) для проверки усвоения им всего курса.

Контрольные работы будут проверяться только по специальным предметам. По общеобразовательным предметам контрольные работы проверяться не будут.

★ За справками о правилах приема в Политехнический заочный институт транспорта обращайтесь по адресу: Москва, Масницкая, 38.

★ По вопросу о практике держите связь с областным отделом Автодора, который будет прикреплять заочников к местам, где им будет предоставлена практика за особую плату.

Если заочник имеет возможность пройти практику по месту жительства, то об этом нужно сообщить в областное отделение Автодора, которое будет вести переговоры с той организацией, где находятся машины, о прикреплении заочника.

★ Отрезанный талон от анкеты надо послать в областной отдел Автодора. В адресе нужно указать город, область и добавить областной отдел Автодора. Присланные отрезанные талоны в ЦС Автодора и в издательство «Огонек» отправлены в областные отделения.

★ В члены Автодора можно вступить на предприятии, если есть коллектив Автодора. Если коллектива нет, то нужно взять инициативу организации его на себя, руководствуясь уставом и инструкцией. Новый устав Автодора с пояснениями подробно изложен в книжке № 24 Библиотеки «За Рулем» за 1930 г. — М. Израэлит, «Автодор и его задачи».

★ В связи с поступлением писем об освобождении от разного рода общественных работ, правление курсов ничего предпринять не может и советует заочникам самим договориться с той организацией, которая их посылает.

★ Срок обучения на курсах рассчитан на 9 месяцев. Лекции будут высылаться заочникам по мере их выхода из печати не реже 1 лекции в декаду.

Правление заочных курсов

ЗАОЧНИК-УДАРНИК

ЗАОЧНИК курсов Автодора т. И. А. Ульман (п/о Молочанск—УССР) объявил себя ударником до конца пятилетки и обязуется сделать следующее:

Раскачать давно умерший местный райсовет Автодора и оживить его работу.

Помочь организовать колхозные и сельские коллективы.

Вести разъяснительную работу среди трактористов своего района за техническую охрану трактора.

По мере усвоения лекций популяризировать в отдельных коллективах Автодора задачи авто-тракторо-дорожного строительства.

Распространять автотракторную литературу и др.

Тов. Ульман вызывает всех заочников на соцсоревнование со всеми их дополнительными пунктами к его предложению.

ВНИМАНИЮ НАШИХ АВТОРОВ!

При посылке материалов необходимо придерживаться следующих правил: 1. Все измерения приводить исключительно в метрической системе. 2. Писать только на одной стороне листа, желательно чернилами, свободно и разборчиво. Рукописи на машинке писать через два интервала. 3. На обороте каждого посылаемого фото (посередине) указывать фамилию и адрес автора и принадлежность к статье или заметке; отдельные фото снабжать подробными надписями.

Непринятые рукописи и фото авторам не возвращаются



Редкий снимок, изображающий уличное движение в Москве на площади Ногина (бывш. Варварская) 25 лет назад. На снимке — отчетливо виден трамвай влекомый по рельсам лошадьми (конка) на пустынной площади

ПО ПИСЬМАМ РАБКОРОВ - АВТОДОРОВЦЕВ

БЛЕСТЯЩАЯ РАБОТА Н.-БЕРЕЗОВСКИХ АВТОДОРОВЦЕВ

ПО ИНИЦИАТИВЕ военных автодоровских коллективов Н.-Березовского гарнизона 25 ноября был организован массовый социалистический ударный субботник автодоровцев и осовнахимовцев по заготовке каменной одежды для строящегося шоссе г. Н.-Березовска.

В субботнике участвовали все части гарнизона, рабочие организации и железнодорожники. Около тысячи ударников-бойцов, командиров и рабочих, вооруженных ломом, лопатами и молотками, ранним утром вышли показать на деле образец работы для обороны страны.

Ударники были разбиты на четыре отряда. Отряды — на звенья. Каждый отряд имел командира и военного комиссара.

Работы были сосредоточены в четырех пунктах: разработка карьера и погрузка камня на подводы, перегрузка из подвоя на платформы, разгрузка их, складывание в штабеля и битье щебня, ремонт мастерских и казарм учебно-производственной базы.

В результате работы было добыто в карьере 20 куб. м камня, вывезено на шоссе (расстояние 6 км) 135 куб. м камня, разбито в щебень 11 куб. м, произведено грунтовых работ 94 куб. м, спланировано и очищено местности — 48 кв. м. По самой скромной расценке

эта работа оценена в 1145 руб. Весь доход передается в фонд обороны страны — на моторизацию Красной армии и постройку дирижабля «Клим Ворошилов».

Вечером в Доме Красной армии состоялся слет ударников для подсчета результатов работы. Слет приветствовали зам. председателя республиканского Совета Автодора — начальник Бурдортранса т. Габай. Он горячо благодарил ударников за трудовую помощь в постройке шоссе. «Сегодня мы воротили горы, но если потребуются, мы своротим голову всем тем, кто попытается сорвать наше строительство». Выступивший на вечере лучший ударник, организатор массовой работы Автодора, т. Мотылев отметил, что свою работу автодоровцы должны измерять не метрами исписанных отчетов, а километрами действительно построенных дорог.

В резолюции автодоровцы приняли трудовое шефство над строящимся шоссе и постановили назвать его «Шоссе Автодоровское». Решением республиканского совета Автодора Н.-Березовскому районному правлению Автодора преподнесено «знамя активного автодоровца», которое будет храниться в лучшем военном коллективе Автодора.

Строженко

ЛЕНИНГРАД ГОТОВИТ КАДРЫ

ОРГАНИЗОВАННЫЕ в 1929 г. в Ленинграде платные девятимесячные курсы шоферов на 500 слушателей комплектовались путем подбора кандидатов, присланных из городских коллективов Автодора. 12 мест было предоставлено красноармейцам и краснофлотцам бесплатно.

Курсанты предварительно проходили медицинское и психотехническое обследование. Надо отметить, что впервые в Ленинграде психотехническая лаборатория пропустила организованным порядком в массовом количестве будущих шоферов.

В процессе учебы отсеялось 25 проц. общего числа принятых. Всего было выпущено и направлено на экзамены в инспекцию городского движения около 350 слушателей. Не сдало теоретических экзаменов только 3 проц., а практической езды по городу — $\frac{1}{2}$ проц.

На курсах обучалось 9 женщин, которые сдали экзамены и управляют сейчас новыми «Фордами» не только легковыми, но и грузовыми.

Рассудов

Ленинград

ЗА ПОСЛЕДНЕЕ время наблюдаются случаи, когда автодоровцы, проработав сезон в зерносовхозе, получив более или менее приличную практику, к осени бросают работу и сматываются в город, в надежде на то, что они могут быть приняты на работу. Такие молодчики совершенно не считаются с тем, что зерносовхозу нужны люди и что своим внезапным уходом они ослабляют работу, срывая выполнение плана заготовок.

Это произошло и в Глушицком зерносовхозе. Для прекращения подобных явлений самарский Автодор объявил решительную борьбу с автолетунами и подрывателями производственной дисциплины. За подобные действия уже исключены из общества пять человек: Горбачев, Кривопапов—как летуны, Васильев, Фридман и Золотов — за исключительно нездоровый подход к поручаемой им работе.

Самара

К.

ОЖИВЛЯЕМ РАБОТУ

ГАРАЖ комбината Союзплодоовощ в Самаре долгое время находился вне внимания автодоровской общественности; вследствие этого в ведении автохозяйства были перебои—бесхозяйственность, замкнутость и т. д.

Чтобы вывести гараж из такого положения Автодор создал бригады по обследованию гаража, выводы которых уже чувствуются.

Пробудилась общественность. Заключен договор на социалистическое соревнование с гаражом Союзтранса. Введено ударничество.

Видно, что коллектив ожил и действительно начал участвовать в улучшении всей работы.

Карцев

Самара

ЮНЫЕ ДРУЗЬЯ АВТОДОРА—ЗА РАБОТОЙ

ВО ВСЕХ школах г. Пскова райотделением Автодора организованы коллективы юных друзей. В организации этих коллективов деятельное участие принимает учительство. Юные друзья приступают к изучению автодела.

Горкоммунотдел для практической работы отдает им велосипедную дорожку, которую ребята отремонтируют путем организации субботника.

Отказались организовать коллектив только 4-я школа I степени, в которой, якобы, нет возможности проводить эту работу.

Косырев

Псков

ОТДЕЛЕНИЕ, КОТОРОЕ НУЖНО ОЗДОРОВИТЬ

ЕСТЬ в г. Керчи райотделение Автодора, которое почему-то не удостоилось внимания ни Крымского областного отделения, ни местных партийных, профессиональных и общественных организаций.

Работа отделения становится все хуже и хуже. Приблизительно полгода назад расширенный пленум керченского Автодора в протокольном постановлении отметил ряд неправильностей в работе и наметил много конкретных мероприятий, чтобы изжить их. Но этим дело и кончилось. Протокол, очевидно, лежит неподвижно «в делах» канцелярии Автодора.

Не так давно приезжал член президиума областного отделения Автодора т. Буряк на предполагавшуюся районную конференцию, которая почему-то не состоялась, хотя вопросы на ней стояли очень важные и чреватые последствиями для президиума Автодора и главным образом для председателя его т. Литвинова, фактически являющегося заправкой райотделения. Тут выяснилось бы, как Автодор разбазаривает автоимущество без последующего заприходования вырученных сумм, обнаружилось бы художества с вечерними автокурсами, на которые Литвинов принимает людей, получая с них по 10 руб.

На этих курсах вместо необходимой подготовки царит халтура. Имущее

ство, которое своевременно было передано разными госорганизациями Автодору, частично распродано, а частично приведено в негодность.

Вместо деловой работы в отделении — сплошное склоунничество, грубейший зажим самокритики, в самом правлении — отборная ругань Литвинова, полнейшее отсутствие какой бы то ни было действительной общественной работы, оторванность от партийных и общественных организаций, бездеятельность комфракции, кустарничество и примитивность постановки учебы на курсах, несмотря на самое горячее желание курсантов учиться.

Нужно положить конец всем этим делишкам и, не дожидаясь очередной конференции, немедленно оздоровить отделение. Нужно влить свежую струю в его работу. Нужно немедленно провизировать кассу, имущество, дела, работу и людей Автодора*).

Керчь

Редуктор

*) Помещая письмо нашего работника о возмутительных «порядках», имеющих, по его сообщению, место в керченском райотделении, редакция «За Рудем» ждет, что областное отделение заинтересуется еще раз работой Керчи, произведет необходимое расследование и сообщит журналу свои выводы. Редакция.

Не могут оживить работу райсекции Автодора г. Коврова. Члены коллективов относятся к работе пассивно, собрание с трудом создается раз в год (лишь для перевыборов правления). Собрание, состоявшееся в 1930 г., повело целый ряд важных вопросов, но до сего времени они еще не проведены в жизнь.

Плохо распространяется журнал «За Рулем», да и вообще его нет в секции. Только некоторые ребята индивидуально для себя выписывают журнал. Профсоюзы и парторганизации у нас еще не знают, что существует Автодор. г. Ковров

Еров

Не существует ни одного кружка Автодора в Магнитном районе. Правление Автодора и не думает позаботиться о создании их. Даже при пос. Магнитном, где имеется колхоз, объединяющий около 200 хозяйств, тоже нет кружка, а крестьянская молодежь требует учебы, желает вступить в члены Автодора. На самом строительстве работы Автодора тоже не видно.

пос. Магнитный

Артемьев

Днем с огнем не разыщешь райсовета Автодора Роденского района Западно-Сибирского края. А работы много. В райкредите лежат в связке не распространенные билеты 2-й автолотереи, — некому и некогда их распространять.

Дороги настолько «хороши», что автомобиль редко проходит без ремонта. Тоже самое и с трактором и с крестьянскими возами, которые ломаются даже на самых лучших дорогах края, где встречаются через каждые 10—20 км солончаки или овраги. Все это очень легко можно было бы исправить при незначительной затрате средств, если была бы инициатива.

Почему у нас ни колхозы, ни районная тракторо-ремонтная мастерская, которая считается одной из лучших в районе, не знают об Автодоре? Рик для подготовки межрайонного автосообщения ждет следующей пятилетки.

с. Вознесенское

П. Г.

Совершенно старый разбитый автобус использует квалификационная комиссия Башдортранса для испытаний на шофера 3 категории.

При испытании на старом «Фиате» из 13—15 человек сдали экзамен только 1—2; в то же время в гараже Башдортранса стоят вполне исправные машины. Одну из них можно было бы по договоренности использовать для испытаний.

Иначе получается не подготовка кадров, а ватирование кадров и бесцельная трата времени.

Уфа

С. Сыромятников

Влачат жалкое существование госкурсы шоферов в г. Луганске. Неизвестно по каким причинам вместо 8 часов учебы занимались по 6 и по 4 часа. В слесарном цехе нет инструмента, вследствие чего занятия не идут дальше отпиливания кубиков. Преподаватель по теории автомобиля не совсем соответствует своему назначению. Не мешало бы кому следует обратить на это внимание.

г. Луганск

Курсант

Практическая работа на житомирских гарнизонных курсах шоферов происходит на старых негодных машинах. Курсы не имели достаточно литературы по устройству и эксплуатации автомобиля. Совершенно нет пособий, характеризующих работу автотранспорта в военное время. Программа курсов — узко шоферская. В программе уделено мало внимания дорожному вопросу и совершенно отсутствует тракторный. Программа роздана слушателям, но самоподготовка не налажена. Соцсоревнование не возвращено.

Курсанты считают, что при наличии достаточного количества пособий и ударных темпов работы можно было бы закончить программу не в пять с половиной месяцев, а в три. Все возможности для этого в гарнизоне имеются.

Р. Пех

Житомир

Не отапливается помещение мастерской самарских курсов по подготовке шоферов для средне-волжской краевой конторы связи. Из-за холода работают в пальто; в мастерской мало света, нехватает частей для прохождения практики, из-за чего задерживается учеба. На курсах учатся три женщины. Отношение к ним чрезвычайно скверное, особенно этим отличается Щербинин, который ругается, придирается к ним. Постоянно только и слышишь: «Куда вам в шоферы! Сидели бы дома да кашу варили, а не занимали бы место здесь». Девчата жаловались на него, но никто его не одернет.

Дисциплина на курсах плохая, часты опоздания и невнимательное отношение к учебе. В первой группе есть курсант Повосарин, который больше занимается болтовней, чем делом. Почему бы Автодору не заглянуть на курсы?

Самара

К. Самарский

Груды камней лежат на шоссе от Ольховатки к ст. Россошь, а работа с постройкой шоссейной дороги производится слабо. Между тем, расположенный в Ольховатке сахарный завод вырабатывает тысячи тонн сахара, который нужно по этим дорогам доставлять на станции. До 1930 года сахар доставлялся на подводах. В этом году завод приобрел три полутонных грузовых машины да еще заключил договор с Союзтрансом на доставку угля и перевозку сахара. Дорога от Ольховатки до ст. Россошь не везде одинаковая. Во время дождя автомобили совершенно не ходят. Были случаи, когда шоферы останавливались с машинами в пути и закидывали землей ухабы, которые нередко служили гробницей рессор.

Нужно дорожному отделу поторопиться со строительством шоссейной дороги, этим будут ликвидированы задержки с доставкой сахара.

Россошь, ЧЦО

А. Гр—к

ПОДПИСКУ на ЖУРНАЛ
«ЗА РУЛЕМ» на 1931 г.
сдавайте исключительно
на почту или письменно-
носцам.

ОФИЦИАЛЬНАЯ ТАБЛИЦА ВЫИГРЫШЕЙ III РАЗРЯДА 2-й ВСЕСОЮЗНОЙ ЛОТЕРЕИ АВТОДОРА

№№ серий	№№ билетов	Стоим. выигр. в руб.	№№ серий	№№ билетов	Стоим. выигр. в руб.	№№ серий	№№ билетов	Стоим. выигр. в руб.	№№ серий	№№ билетов	Стоим. выигр. в руб.
00027	023	150 -	02191	001	150 -	04144	062	125 -	06220	031	150 -
00028	091	150 -	02191	042	150 -	04154	015	150 -	06238	034	150 -
00039	072	150 -	02267	100	150 -	04190	087	150 -	06301	091	150 -
00079	1-100	7 -	02390	067	150 -	04207	020	150 -	06329	087	150 -
00138	057	150 -	02392	022	150 -	04288	013	150 -	06362	081	150 -
00179	1-100	4 -	02446	055	150 -	04418	086	150 -	06374	1-100	7 -
00193	012	150 -	02457	005	150 -	04479	011	150 -	06389	084	150 -
00202	024	150 -	02458	077	150 -	04487	025	150 -	06392	019	150 -
00246	006	150 -	02526	058	300 -	04562	038	150 -	06422	088	150 -
00254	079	150 -	02595	093	150 -	04589	050	150 -	06446	019	150 -
00259	086	175 -	02615	047	150 -	04631	076	150 -	06449	037	150 -
00265	071	2 000 -	02623	039	150 -	04635	013	2 000 -	06582	048	150 -
00282	091	150 -	02624	054	150 -	04644	037	150 -	06618	013	150 -
00361	012	150 -	02645	023	150 -	04660	093	800 -	06619	007	150 -
00376	097	800 -	02646	049	150 -	04685	023	150 -	06634	1-100	4 -
00417	013	150 -	02709	041	150 -	04705	085	150 -	06668	067	150 -
00538	100	800 -	02730	031	125 -	04724	1-100	4 -	06695	008	150 -
00555	054	150 -	02772	052	150 -	04757	067	150 -	06702	026	150 -
00634	098	150 -	02789	091	150 -	04767	029	150 -	06733	005	125 -
00660	094	150 -	02861	023	150 -	04796	085	2 000 -	06769	047	150 -
00740	040	150 -	02888	024	150 -	04803	036	150 -	06770	066	150 -
00750	085	150 -	02890	077	150 -	04810	1-100	4 -	06802	043	150 -
00784	004	150 -	02921	044	150 -	04870	094	150 -	06845	029	150 -
00808	071	150 -	02949	020	150 -	04878	079	150 -	06854	081	150 -
00817	003	150 -	02980	007	150 -	04905	023	150 -	06893	016	150 -
00826	023	800 -	03021	076	150 -	04935	071	150 -	06925	099	150 -
00964	060	150 -	03101	052	150 -	04943	045	150 -	06983	024	150 -
00995	061	150 -	03145	093	150 -	05039	098	150 -	06995	060	150 -
01058	041	150 -	03278	063	2 000 -	05052	020	150 -	07021	052	150 -
01108	042	150 -	03308	020	125 -	05067	085	150 -	07036	021	175 -
01136	004	150 -	03338	009	150 -	05091	028	150 -	07073	032	125 -
01143	024	150 -	03344	096	150 -	05102	086	150 -	07090	006	800 -
01173	063	150 -	03371	035	150 -	05104	052	150 -	07128	014	150 -
01182	033	2 000 -	03394	011	150 -	05105	092	150 -	07172	065	100 -
01223	031	150 -	03402	076	150 -	05128	024	2 000 -	07173	010	150 -
01241	008	150 -	03413	049	150 -	05192	017	150 -	07185	038	150 -
01241	011	2 000 -	03433	099	150 -	05285	005	150 -	07377	057	150 -
01257	1-100	7 -	03540	075	150 -	05307	061	150 -	07437	007	150 -
01320	042	150 -	03582	088	150 -	05347	025	150 -	07445	012	150 -
01334	047	150 -	03619	089	150 -	05359	036	150 -	07482	085	800 -
01437	008	150 -	03625	099	150 -	05362	1-100	7 -	07560	064	150 -
01465	073	800 -	03714	089	150 -	05428	018	150 -	07576	050	150 -
01499	042	150 -	03744	003	150 -	05449	091	150 -	07590	061	175 -
01521	094	150 -	03801	072	150 -	05489	054	150 -	07634	079	300 -
01546	019	150 -	03850	054	800 -	05546	086	150 -	07657	098	150 -
01584	096	150 -	03874	018	150 -	05601	064	150 -	07663	062	150 -
01724	022	150 -	03914	052	150 -	05759	074	150 -	07705	022	150 -
01755	026	150 -	03935	072	150 -	05779	026	150 -	07822	075	150 -
01767	050	150 -	04018	025	150 -	05812	040	150 -	07824	067	150 -
01797	099	150 -	04088	091	150 -	05817	020	150 -	07879	1-100	4 -
01829	023	150 -	04096	082	150 -	05818	032	150 -	07880	095	150 -
01864	080	150 -	04098	049	150 -	05836	021	150 -	07919	092	150 -
01917	011	150 -	04106	077	150 -	05872	091	150 -	07966	060	150 -
01945	083	150 -	04107	100	150 -	05898	091	150 -	08042	014	150 -
01986	074	150 -	04108	069	150 -	06009	065	150 -	08049	013	150 -
02021	069	125 -	04115	039	2 000 -	06070	050	150 -	08085	086	150 -
02053	072	150 -	04116	055	150 -	06150	097	150 -	08131	065	150 -
02078	078	150 -	04123	047	150 -	06160	026	175 -	08138	010	150 -
02092	062	150 -	04135	1-100	4 -	06198	013	150 -	08204	021	150 -

№№ серий	№ № билетов	Стоим. выигр. в руб.	№№ серий	№ № билетов	Стоим. выигр. в руб.	№№ серий	№ № билетов	Стоим. выигр. в руб.	№№ серий	№ № билетов	Стоим. выигр. в руб.
08208	005	150—	10337	001	150—	12165	035	150—	14151	043	150—
08278	075	150—	10350	033	125—	12171	067	150—	14152	041	150—
08303	087	150—	10356	046	175—	12200	067	150—	14193	071	175—
08338	014	150—	10407	084	150—	12214	007	150—	14197	082	150—
08355	056	150—	10426	084	150—	12251	057	150—	14221	051	100—
08381	016	150—	10466	013	150—	12278	030	150—	14231	097	100—
08411	1—100	4—	10484	1—100	4—	12293	085	150—	14303	093	150—
08432	035	150—	10515	089	100—	12318	088	150—	14374	052	150—
08433	088	150—	10629	038	150—	12329	077	150—	14389	090	150—
08513	043	150—	10707	048	150—	12346	067	150—	14415	086	150—
08525	074	150—	10710	083	150—	12367	020	150—	14492	011	150—
08548	056	150—	10714	058	150—	12371	027	150—	14563	1—100	7—
08576	059	150—	10736	060	150—	12373	099	150—	14610	042	150—
08639	084	150—	10745	093	150—	12385	062	150—	14742	006	150—
08641	015	150—	10779	045	150—	12418	074	150—	14754	035	150—
08724	019	150—	10845	072	150—	12495	050	150—	14757	1—100	7—
08725	052	150—	10938	083	150—	12521	065	150—	14786	057	150—
08755	048	125—	11029	068	2 000—	12583	054	150—	14835	038	150—
08767	077	150—	11033	022	150—	12586	060	150—	14909	063	150—
08791	060	150—	11033	095	150—	12604	014	800—	15003	093	150—
08797	095	150—	11072	011	100—	12611	044	150—	15017	033	150—
08823	095	150—	11094	091	150—	12621	013	150—	15022	063	150—
08837	060	150—	11128	096	150—	12786	093	150—	15072	089	150—
08862	037	150—	11141	058	2 000—	12849	088	125—	15135	025	150—
08929	054	150—	11278	006	150—	12858	065	150—	15138	083	150—
08966	001	2 000—	11362	1—100	4—	12869	006	150—	15161	047	150—
08995	085	150—	11333	003	150—	12897	064	125—	15191	010	150—
09003	074	150—	11396	021	150—	12908	015	150—	15204	1—100	4—
09005	021	800—	11458	082	150—	12914	090	150—	15213	052	150—
09007	1—100	7—	11461	094	800—	12917	023	150—	15221	056	150—
09024	002	150—	11476	043	150—	12929	059	150—	15225	014	150—
09036	009	150—	11515	091	150—	12963	078	150—	15228	025	150—
09137	087	150—	11534	059	2 000—	12977	078	150—	15234	065	150—
09234	098	150—	11582	029	150—	13026	091	175—	15245	017	150—
09332	037	150—	11584	043	150—	13035	066	150—	15312	1—100	7—
09333	066	150—	11661	078	100—	13044	073	150—	15318	1—100	4—
09362	009	150—	11770	076	150—	13119	074	100—	15331	095	300—
09433	008	150—	11779	008	150—	13179	006	150—	15339	057	150—
09462	061	150—	11787	004	150—	13192	026	150—	15390	022	150—
09469	1—100	7—	11792	012	150—	13204	026	150—	15454	091	150—
09473	094	150—	11837	002	150—	13235	069	150—	15461	100	150—
09515	034	150—	11874	085	150—	13274	019	150—	15464	012	150—
09562	1—100	7—	11887	072	150—	13336	061	150—	15469	100	150—
09613	036	100—	11916	046	150—	13358	014	150—	15470	083	2 500—
09639	086	150—	11925	039	125—	13402	066	150—	15486	049	150—
09686	040	2 000—	11929	072	150—	13456	017	150—	15515	047	150—
09718	018	150—	11953	025	150—	13471	065	150—	15524	011	150—
09730	083	150—	11957	082	150—	13496	078	150—	15548	069	150—
09771	003	150—	11959	100	150—	13537	052	150—	15564	093	150—
09975	010	150—	11982	053	150—	13729	076	150—	15594	053	150—
09978	077	150—	11984	1—100	4—	13782	061	150—	15599	008	800—
10034	072	150—	12030	057	150—	13922	030	150—	15604	001	150—
10078	040	150—	12055	083	300—	13929	056	150—	15651	068	125—
10150	017	150—	12062	039	150—	13934	072	150—	15704	032	150—
10187	069	150—	12067	098	150—	13971	071	150—	15772	041	150—
10239	054	150—	12091	011	150—	13991	023	150—	15865	031	150—
10247	093	150—	12093	060	150—	14098	015	150—	15873	053	150—
10249	010	800—	12108	017	150—	14124	069	150—	15901	014	175—
10277	009	150—	12115	051	150—	14135	003	150—	15901	020	150—
10281	079	125—	12124	011	150—	14143	095	150—	15905	056	150—
10295	075	150—	12142	081	150—	14144	057	150—	15995	023	150—
10302	004	150—	12160	094	150—						

АВТОДОРОВЦЫ, РАСПРОСТРАНЯЙТЕ БИЛЕТЫ VI РАЗРЯДА 2 АВТОЛОТЕРЕИ

ПОРЯДОК ПОЛУЧЕНИЯ ВЫИГРЫШЕЙ

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



Розыгрыш автолотереи в Нижнем-Новгороде

Список выигрышей III разр. 2 автолотереи

Наименование выигрышей	Колич., выигрышей,	Стоимость од- ного выигры- ша в рублях	Всего
Аэросани	1	2 500	2 500
Автомобили «Форд»	13	2 000	26 000
Мотоциклы «ДКВ»	13	800	10 400
Моторные байдарки	4	300	1 200
Комплекты технической эн- циклопедии в 20 томах	8	175	1 400
Велосипеды	400	150	60 000
Комплекты обмундирования для водителей (кожаное пальто, шлем, рукавицы и очки)	13	125	1 625
Лодочные моторы	8	100	800
Комплекты пособий по изучению автодорожного дела	1000	7	7 000
Годовая подписка на жур- нал «За Рулем» или «Мотор»	1200	4	4 800
Всего	2660	—	115 725

2. В таблице указана только стоимость выигрыша.
3. Список выигрышей и стоимость каждого из них помещены после таблицы.

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

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

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

7. Вещевые выигрыши стоимостью в 7 и 4 рубля пересылаются выигравшему за счет лотерейного комитета, от 100 и выше — за счет выигравшего. При желании получить выигрыш деньгами, стоимость его, согласно расписанию, выдается выигравшему на руки или переводится за счет лотерейного комитета по указанному адресу не позднее, чем через две недели по получении билета и заявления. Срок выполнения лотерейным комитетом обязательства по выдаче выигрышей стоимостью от 100 руб. и выше натурой устанавливается 3-месячный со дня получения билета.

Председатель тиражной комиссии — зам. председателя Нижегородского крайисполкома **Петров**. Зам. председателя тиражной комиссии — председатель краевого совета Автодора **Лейман**. Зам. председателя тиражной комиссии — и. о. отв. секретаря Центрального Совета Автодора РСФСР **Печерский**. Зам. председателя тиражной комиссии от Нижкрайфинотдела **Зиновьев**.

Члены тиражной комиссии:

От Крайкома ВЛКСМ **Белов**, от Крайотдела транспортных рабочих **Жарков**, от Нижкрайсовета Автодора **Удрис**, от Ленинградского областного Автодора **Солдатов**, от Укравтодора **Клименко**, от Н.-Волжского Автодора **Каташов**, от Муромского Автодора **Базжин**, от Вятского Автодора **Тимин**, от Павловского райотд. Автодора **Остренко**, от краевой лоткомиссии **Бейдер**, от Свердловского райавтодора **Кабикин**, от Сормовского райавтодора **Милушкин**, от Канавинского райавтодора **Гущин**. От рабочих организаций: от Сормовского завода **Усков**, от завода 26-ти коммунаров **Голубев**, от Автостроя **Баранов**, от Красной армии **Пинчевский**.

Представитель Край РКИ **Ильин**
Секретарь тиражной комиссии **С. Астамбовский**

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ**

Зав. редакцией **Н. БЕЛЯЕВ**

Издатель: Акционерное Издательское Общество „ОГОНЕК“